

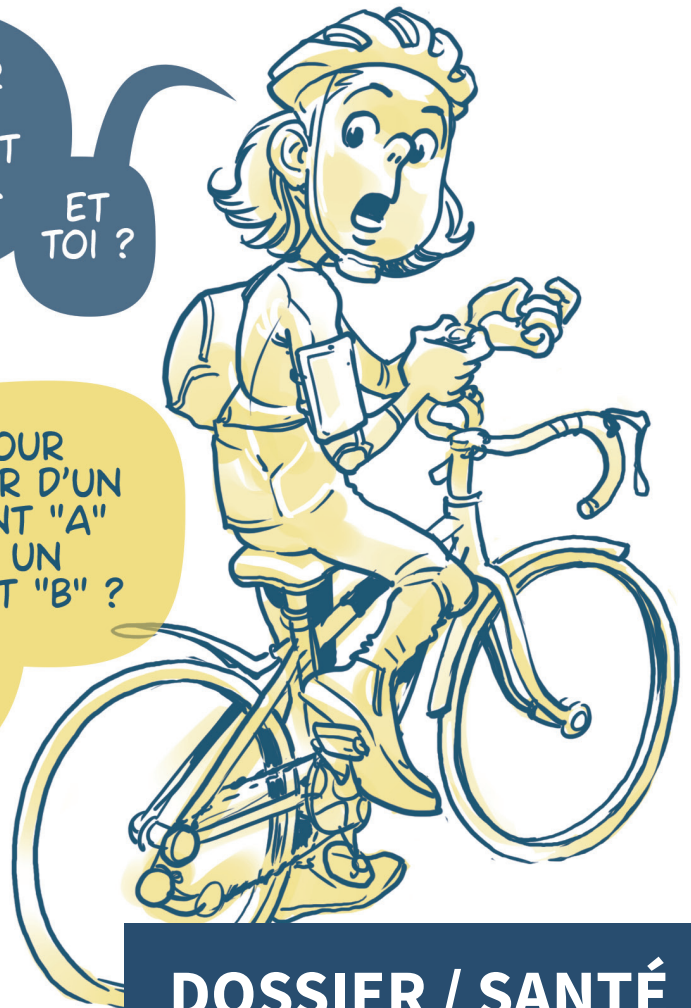
MOI, LE VÉLO
C'EST POUR
RESPIRER MOINS
DE PM1, DE PM10
ET DE NO2.

ET AUGMENTER
MES M.E.T.S
EN DÉVELOPPANT
MON VO2 MAX.

ET
TOI ?

MOI ?
EUH ...

POUR
ALLER D'UN
POINT "A"
À UN
POINT "B" ?



**DOSSIER / SANTÉ
& MOBILITÉS
ACTIVES**

**POINT SUR :
COUP D'ŒIL SUR LES
TERRITOIRES**

SOMMAIRE



DOSSIER - SANTÉ & MOBILITÉS ACTIVES / 4-12

L'air est plus pur à vélo et à pied qu'en voiture !

La marche à pied, le vélo sont-ils des activités physiques dignes de ce nom ?

Marche, vélo : quel gain pour notre santé ?

Quid de la santé des enfants aujourd'hui ?

Un webinaire pour sensibiliser les étudiants

Vélo : quel bilan de l'accidentalité en 2019 ?

TERRITOIRES / 13-20

Antenne de l'Amandinois

Plus de 5 000 élèves ont participé au challenge de l'écomobilité scolaire

Retour sur la participation au challenge d'éco-mobilité scolaire 2020 des secteurs " péri-urbains " du Val de Marque et de la Pévèle-Carembault

Dunkerque et son agglo, villes à vélo... la suite

Des rues scolaires pour apaiser les abords d'école

Recensement des stationnements vélos

Le voyage autour de chez soi

DIVERS / 20-24

L'ADAV Y ÉTAIT / 25-31

Dans les antennes

Dans les institutions

AGENDA / 32

BILAN DES ADHÉSIONS ADAV / 32

ÉDITO

On retiendra de 2020 une fragilité de nos sociétés « sophistiquées » face un événement imprévu mais 2020 apparaîtra également dans les livres d'histoire comme une année charnière pour le développement du vélo.

Beaucoup de nos compatriotes ont découvert la résilience du vélo comme mode de transport : il permet de se déplacer en maintenant une certaine distance « sanitaire » tout en assurant une convivialité ; il permet d'effectuer une activité physique indispensable à notre santé, réponse à la sédentarité liée aux confinements ; il permet de se déplacer sans augmenter la pollution...

Aménagements cyclables de transition, augmentation de la part modale du vélo, coup(s) de pouce vélo... l'État et certaines collectivités ont apporté des débuts de réponses plus ou moins rapides, plus ou moins visibles...

Loin d'un effet de mode, ces changements d'habitude dans les modes de déplacement amorcés en 2020 vont durer, j'en suis certain. De plus en plus de décideurs entendent la demande de la part de la population pour apaiser nos villes et pour développer des aménagements cyclables sécurisés, agréables et sans discontinuité. Grâce à un travail acharné depuis bientôt 40 ans, grâce à ses méthodes de travail favorisant la concertation, grâce à la représentativité qu'elle a acquise avec ses 2 792 adhérents, l'ADAV est en contact avec de plus en plus de collectivités afin d'apporter son expertise d'usage.

Toujours dans un contexte de pandémie et donc de risque de sédentarité, dans ce nouveau numéro de l'HeurOvélo, nous aborderons l'importance des mobilités actives pour notre santé. Dans ce dossier, Pascal Coquerelle, médecin et administrateur de l'ADAV, répond à plusieurs de nos questions : l'air est-il plus pur à vélo ou dans une voiture ? Les mobilités actives sont-elles des activités physiques dignes de ce nom ? Est-ce que se déplacer à pied ou à vélo aura une influence sur notre espérance de vie en bonne santé ? ...

Autre sujet, en juin 2021, se dérouleront les élections départementales et régionales. Les décisions de ces deux collectivités sont essentielles pour le développement, ou pas, des mobilités actives. Gageons que les candidats n'oublieront pas d'inscrire la marche et le vélo dans les principaux axes de leurs programmes...en tout cas, avec le collectif Vél'Hauts-de-France nous leur rappellerons...

Au nom du conseil d'administration et des salariés de Droit au vélo – ADAV, je vous souhaite une excellente année 2021. Pour qu'elle soit encore meilleure, n'hésitez pas à parler de l'avantage de la marche et du vélo autour de vous...plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés !

Yannick PAILLARD
Président

DOSSIER

LES EFFETS DES MOBILITÉS ACTIVES SUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT



©Unsplash/Nick Page

« Voici quelques synthèses qui ont la prétention de vous fournir des arguments scientifiques parfaitement validés et quantifiés sur l'intérêt des déplacements actifs (marche à pied, vélo) pour être en bonne santé : un article pour décrire l'intérêt de l'activité physique, un autre pour confirmer que les déplacements actifs c'est bien de l'activité physique, et un troisième pour démontrer que mieux vaut pour sa santé faire un déplacement actif même dans un air pollué que faire le déplacement en voiture ou en bus !

Et comme l'activité physique c'est du sérieux, on commencera par quelques définitions.

Bonne lecture à tous ... »

Pascal Coquerelle,
correspondant ADAV pour Loos, rhumatologue hospitalier

Dans ce dossier nous vous parlerons des multiples bienfaits des modes actifs, mais aussi d'un webinaire sur le sujet organisé par des étudiants à Dunkerque ! Nous évoquerons également la santé des plus jeunes & l'accidentologie des cyclistes (car la santé étant un état de "complet bien-être", le sujet de la sécurité routière n'est pas à négliger).

ACTIVITÉ PHYSIQUE : QUELQUES DÉFINITIONS

Quand on parle de mobilité et de santé, plusieurs termes gravitent autour de ce sujet. Il convient de les éclaircir en préambule de ce dossier :

· Déjà **c'est quoi la mobilité active** ? Les modes actifs sont définis comme « l'ensemble des modes de déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée » (Loi LOM, 2019).

· **L'activité physique**, qu'est-ce que c'est ? C'est un mouvement corporel qui génère une dépense énergétique supérieure à celle du repos ; cela inclut donc l'ensemble des mouvements de la vie quotidienne, tous les types d'activités physiques que l'on peut catégoriser en MET (équivalents métaboliques).

· C'est quoi un **MET** (metabolic equivalent of task) ou **équivalent métabolique** ? C'est une estimation de la dépense énergétique d'un individu, qui est essentiellement en rapport avec son activité physique.

L'unité du MET est la consommation d'oxygène (VO₂) assis au repos (autour de 3,5 ml/(kg.min)). Par exemple, la dépense énergétique de la marche sur le plat à 3 miles/h (4,82 km/h) « coûte » 3,3METs ce qui signifie que cette dépense est égale à 3,3 fois la dépense énergétique de celui qui reste à rien faire sur une chaise.

Vous verrez dans l'article « déplacements urbains : l'air est plus pur à pied ou en vélo qu'en voiture ! » que cela a son importance pour la validité de cette affirmation et pas seulement pour quantifier notre activité physique ...

Pour les sportifs, la VO₂ max correspond aux capacités fonctionnelles d'un individu : sa consommation d'oxygène lorsqu'il atteint sa capacité d'effort maximale. On peut la convertir en METs : VO₂ max / VO₂ de repos.

· Et **le sport** alors ? Le sport est un type d'activité physique, règlementée et institutionnalisée. Donc l'activité physique ce n'est pas seulement le sport. Ce peut être des jeux, des déplacements, des tâches ménagères, etc.

· **L'inactivité physique**, comment la qualifier ? C'est le fait pour une personne de ne pas atteindre les recommandations d'activité physique pour son âge. Ainsi, selon l'OMS, les enfants (5 à 17 ans) ont besoin de pratiquer au moins 60 minutes d'activité physique par jour, quant aux adultes c'est 150 minutes au moins par semaine.

· Et **la sédentarité** dans tout ça ? C'est une situation d'éveil où la dépense énergétique est très faible (quasi équivalente au repos), il s'agit principalement du temps passé assis au cours d'une journée.

· Pour finir, la santé c'est « un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité » (OMS, 1946).

Donc attention, car « avoir un bon niveau d'activité physique ne suffit pas à protéger des effets de la sédentarité » ! (Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité).

Pascal Coquerelle & Amandine Gabriels

L'AIR EST PLUS PUR À VÉLO ET À PIED QU'EN VOITURE !

Eh oui, et ce n'est ni une image ni une boutade : c'est la vérité !

Le niveau de polluants dans l'habitacle des voitures est élevé (étude par mesures de l'INSERM à Rouen et en Île-de-France en 2007¹⁻²) : si le véhicule est dans le sillage d'un véhicule émetteur, situation habituelle des bouchons aux heures de pointe ... les concentrations moyennes de dioxyde d'azote (200 à 250 µg/m³) et de particules PM₁ (diamètre inférieur à un micron, 150 à 200 µg/m³) sont 3 fois plus élevées que sur les trottoirs. L'importance de cette pollution de l'habitacle est fonction essentiellement de la nature et de la proximité du véhicule suivi : attention derrière un

bus ou un camion car en 6 minutes derrière un bus bien équipé (norme Euro 3 de rejets de gaz et filtre à particules) la concentration moyenne en NO₂ est à 1781 µg/m³ avec un maximum observé de 13000 µg/m³ (pour mémoire une concentration de 6000 µg/m³ pendant 15 minutes oblige un travailleur à quitter son poste). Les choses se dégradent encore en situation de confinement (physique, pas Covid !) : tunnel, effet canyon sur un axe enterré ou avec mur anti-bruit ...

Et pourquoi ? Tout simplement parce que l'arrivée d'air pour l'aération est à la même hauteur que

1) Morin JP et coll « évaluation de l'exposition aux polluants atmosphériques des conducteurs de véhicules automobiles par la mise en œuvre de mesures dynamiques dans l'habitacle du véhicule » Arch Mal Prof Environn 2009 ; (70) : 184-192

2) Morin JP « effets sanitaires de la pollution de l'air : pollution plus élevée à l'intérieur des véhicules » concours médical tome 130-2 du 24/01/2008 : 76-83

...

les pots d'échappement et de surcroît à l'avant de la voiture : idéal pour récupérer une bonne bouffée de gaz d'échappement avec en prime une persistance dans l'habitacle, à moins de rouler la fenêtre ouverte ... (et encore pas sûr, ça n'a pas été étudié...).

Et le cycliste ? Eh bien, il est exposé à un niveau moindre de polluants que l'automobiliste : l'ORAMIP (observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées) a étudié cela à Toulouse en 2008³, en comparant les parcours de type domicile-travail aux heures de pointe, pour des durées moyennes de 20 minutes. Les points de départ et d'arrivée étaient les mêmes mais les itinéraires différaient : les niveaux de polluants étudiés ont été nettement plus faibles pour le vélo que dans l'habitacle de la voiture : 10 fois moins pour le monoxyde de carbone, 5 fois moins pour le dioxyde d'azote et 2 fois moins pour les PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 microns). **Ce travail ne s'est pas intéressé aux piétons mais ce n'est pas gênant puisque l'étude de l'INSERM de Rouen a déjà permis de conclure que la pollution dans un habitacle de véhicule est 3 fois supérieure à la pollution sur le trottoir ...**

J'entends déjà les esprits chagrins faire remarquer : « c'est bien gentil de clamer qu'il y a moins de polluants à pied et à vélo que dans une voiture, mais il ne faut pas oublier que déplacement actif = par définition "activité physique" et partant, augmentation de la ventilation pour répondre au besoin en oxygène pour brûler les calories nécessaires au fonctionnement musculaire ».

Bravo, cette remarque est parfaitement judicieuse ! Et les promoteurs de l'activité physique au quotidien en sont bien conscients⁴ ... Et c'est là que les tables de METs nous aident à y voir plus clair.

Quand on marche, quand on pédale, on augmente nos besoins énergétiques (cf. article suivant) et donc notre consommation de l'air ambiant : il faut donc s'astreindre à un petit calcul pour vérifier

ÉTUDIONS LE RAPPORT DES MOYENNES DES CONCENTRATIONS MAXIMUMS DES PRINCIPAUX POLLUANTS

NO₂ :
bus/marche : **1,67 fois plus**
bus/vélo : **2,81 fois plus**

Particules en suspension PM10 :
bus/marche : **1,74**
bus/vélo : **1,97**

Monoxyde de carbone : peu de différence pour ces trois types de déplacement, on reste au moins dix fois moins exposé qu'en voiture

que cette augmentation de la consommation d'un air pollué (pour les déplacements urbains) ne se solde pas au bout du compte par un niveau de pollution identique à un automobiliste au fond de nos poumons ... Ça tombe bien, les METs se calculent par la VO₂, donc par la fonction respiratoire :

- Prenons l'automobiliste à son volant : **2 METs**
- Un marcheur à un rythme normal (4,82 km/h) : **3,3 METs**
- Un marcheur à une vitesse plus importante (6,43 km/h) : **5 METs**
- Un cycliste sur terrain plat (16 à 19,3 km/h) : **5 METs**
- Un cycliste à une vitesse supérieure (19,3 - 22,52 km/h) : **8 METs**

Pas besoin de sortir de Polytechnique pour conclure que le marcheur à un rythme normal « surconsomme » de l'air et donc des polluants à moins de 3 fois la consommation d'air d'un automobiliste (qui lui respire un air 3 fois plus pollué) et qu'il reste donc gagnant pour la pollution en plus du « gain santé » de son activité physique par rapport au conducteur automobile ; **pour le cycliste, le gain à la vitesse usuelle en ville (autour de 15 km/h) est aussi double : moins de pollution et plus d'activité physique !**

Vous êtes rassurés ?

Des questions ? Le monsieur au fond à gauche : « *Qu'en est-il pour les transports en commun ?* »

Vous ne me coincez pas Monsieur. L'ORAPIM à Toulouse a étudié la question selon un protocole parfaitement rigoureux pour le trajet domicile-travail aussi pour le bus et le métro : **pour le bus ce n'est pas bon non plus (toujours le problème de la concentration dans l'habitacle...).**

Benzène :
bus/marche : **4,7**
bus/vélo : **1,57**

Et le métro ? Ici c'est clair : le métro fait mieux que le bus et sensiblement comme la marche et le vélo pour l'exposition aux polluants, sauf pour les particules en suspension PM10 pour lesquelles il est champion toute catégorie : 3,89 fois plus que le bus et 5,2 fois plus que la voiture !

En conclusion nous pouvons être rassurés, ceux qui optent pour les déplacements actifs sont 2 fois gagnants : cela leur fournit une activité physique bénéfique pour leur santé et cela diminue leur exposition à la pollution !

Pascal Coquerelle

LA MARCHÉ À PIED, LE VÉLO SONT-ILS DES ACTIVITÉS PHYSIQUES DIGNES DE CE NOM ?

La réponse est oui : marcher régulièrement, pédaler régulièrement à un rythme de cycliste urbain sont suffisants pour suivre les recommandations de l'OMS pour être en bonne santé.

Les obsessionnels seront heureux d'apprendre que l'article dont je me suis inspiré fait une liste des dépenses énergétiques pour quasi toutes nos activités (domestiques et sportives), et il est en accès libre¹ ! Il va de soi qu'il ne s'agit que d'estimations (pour une personne de 70 kg).

Pour la marche :

- une vitesse de 3 km/h correspond à 1,8 METs
- une vitesse de 5 km/h correspond à 3,2 METs
- une vitesse de 7 km/h correspond à 5,3 METs

Pour le vélo :

- une vitesse de 10 km/h correspond à 4,8 METs
- une vitesse de 15 km/h correspond à 5,9 METs
- une vitesse de 20 km/h correspond à 7,1 METs

L'auteur de l'article est canadien ; on peut probablement majorer le chiffre si on rentre des courses bien chargé avec son vélo hollandais, il n'a pas été jusque-là dans la précision de ses calculs ...

Les experts de l'OMS modulent leurs préconisations pour être en bonne santé selon l'intensité, la durée, et le rythme de l'activité physique. Il faut, en plus de l'activité de chacun au quotidien (déplacement dans son domicile, activités domestiques, etc), un minimum d'activité physique d'intensité suffisante, par tranche d'au moins 10 min SVP : ça tombe bien on y arrive vite en déplacement actif !

ALORS COMBIEN DE TEMPS EN DÉPLACEMENT ACTIF ET À QUEL RYTHME POUR FAIRE PLAISIR À SON DOCTEUR ?

La barre d'intensité proposée par le collègue américain de médecine sportive et l'association américaine de cardiologie est à 3 METs : en dessous l'activité physique est faible (prenons un exemple au hasard : la conduite automobile :

2 METs, et pour les passagers : 1 MET...), de 3 à 6 METs l'activité physique est modérée, au-dessus de 6 elle est vigoureuse.

Aussi la marche à partir de 5 km/h (ou un peu moins) et le vélo à 10 km/h (faut vraiment être rouillé pour ne pas y arriver ...) rentrent dans les clous des recommandations !

En bref, il faut 30 min d'activité physique modérée 5 jours par semaine, ou 20 min d'activité physique vigoureuse 3 jours par semaine (vélo à 20 km/h : pas évident en ville ...) ou une combinaison d'activité modérée et vigoureuse (à vos calculettes il faut atteindre 450 à 750 METs minimum/semaine !). Vous conviendrez que nul n'est besoin d'être un forcené de la marche ou du vélo pour suivre ces recommandations au quotidien.

Et ne vous limitez pas au seuil minimum : une activité supérieure augmentera le bénéfice pour votre santé !

EN CONCLUSION

Être un adepte des déplacements actifs est gage de bonne santé car cela permet de suivre parfaitement les recommandations médicales officielles et mondiales d'activité physique ...

Pascal Coquerelle



©Unsplash/Roman Koester

3) "À vélo, à pied, en voiture, en bus, en tram, en métro, en TER, quel air respire-t-on lors de nos déplacements domicile/travail ?" ORAMIP infos 2008;(92) : 2-7

4) M. JETTE, K. SIDNEY,* G. BLUMCHENT Clin. Cardiol. 13, 555-565 (1990)

1) Clin. Cardiol. 13, 555-565 (1990)



Le gain est certain pour beaucoup de domaines de la santé que je vous détaillerai un peu plus loin.

En effet, tous les travaux de recherche concluent à un bénéfice de l'activité physique sur la santé. Que ce soient les travaux sur l'animal, où on peut alors comparer vraiment le bénéfice par un proto-cole rigoureux où la seule chose différente entre les deux groupes d'animaux étudiés est l'activité physique ; ou bien les recherches chez les humains, même si une comparaison stricte est cependant beaucoup plus difficile à réaliser : on ne peut pas se permettre de tirer au sort nos semblables pour en faire marcher ou pédaler au quotidien la moitié, en demandant à l'autre moitié de prendre sa voiture pendant 5 ans pour ensuite évaluer le résultat ... Alors on analyse le comportement des gens dans la vraie vie avec la crainte de buter sur des pièges (les biais) pour les conclusions. Par exemple, si on est en bonne santé, on aura plus facilement une activité physique que si on est malade donc la comparaison « actifs » et « non actifs » est difficile ... Bien sûr, les chercheurs sont rompus à éviter ces pièges et pondèrent tous leurs résultats selon les différences entre les groupes étudiés (âge, poids, sexe, tabagisme, niveau socio-économique, etc.) mais cela rend leur travail particulièrement ardu. C'est plus facile de faire courir dans une roue en cage la moitié des rats étudiés ...

Cependant les éléments ne manquent pas pour nous inciter à nous bouger et les chercheurs ont amassé suffisamment d'arguments pour que l'OMS recommande une activité physique régulière, tant pour les gens en bonne santé que pour de nombreuses pathologies.

Commençons par une définition : c'est quoi l'activité physique ? L'OMS la définit par « tout mouvement produit par les muscles squelettiques responsables d'une augmentation

MARCHE, VÉLO : QUEL GAIN POUR NOTRE SANTÉ ?

Se déplacer à pied, à vélo c'est vraiment bon pour la santé ? Oui ! Mais dans quelles proportions ?

Quel gain peut-on attendre pour sa santé quand on fait l'effort au quotidien de marcher ou prendre le vélo plutôt que de monter dans une voiture ou un mode de transport en commun ?

de la dépense énergétique ». Dans la population générale, il est recommandé de pratiquer 150 min par semaine d'activité d'endurance d'intensité modérée ou 75 minutes d'activité d'endurance d'intensité modérée et soutenue. La sédentarité est considérée comme le 4^e facteur de risque de décès (6%) dans le monde... Même pour l'hôpital, le dogme du repos au lit prolongé qui existait pour la plupart des pathologies aiguës est tombé depuis déjà plusieurs dizaines d'années : les programmes de réhabilitation à l'effort sont maintenant choses communes pour de nombreuses spécialités médicales (cardiologie, pneumologie, diabétologie, rhumatologie et j'en passe ...).

Les bénéfices de l'activité physique sont extrêmement variés et démontrés notamment pour la mortalité cardiovasculaire, les pathologies respiratoires, les troubles du sommeil, la dépression, l'estime de soi, la maladie d'Alzheimer, plusieurs variétés de cancers, l'obésité, l'ostéoporose et même les rhumatismes inflammatoires chroniques ! (Par exemple une activité physique régulière limite le risque d'avoir une polyarthrite rhumatoïde).

L'effet nocif de la sédentarité est aussi bien établi à un point tel que les chercheurs ont calculé l'activité physique nécessaire pour compenser le temps de travail assis !

En effet nous sommes confrontés à une épidémie mondiale de sédentarité, responsable de 9% des morts prématurées dans le monde...

Nous sollicitons de moins en moins nos muscles au quotidien en particulier au travail et **8h de position assise par jour se soldent par une augmentation de la mortalité** toutes causes confondues. Voici la conclusion de ceux qui ont fait la synthèse de

toutes les recherches sur le sujet (qui ont étudié près de 10 millions de personnes en tout !) : il faut un minimum de **60 minutes d'activité physique modérée par jour pour compenser ce risque !** Une plus petite étude sur les Australiens de plus de 45 ans (150 000 personnes quand même ...) propose un temps d'activité modérée ou intense plus faible de 300 min/semaine pour supprimer ce que j'appellerai la « malédiction du travail assis ».

L'autre solution est d'éviter cette position assise prolongée au travail en se levant très régulièrement de sa chaise pour marcher mais c'est un luxe que tout le monde ne peut pas se permettre ...

SI ON BOUGE, ON VIT PLUS LONGTEMPS

En dépit des difficultés méthodologiques indiquées plus haut, de nombreuses études montrent un impact bénéfique de l'activité physique sur la durée de vie et de nombreuses maladies, ce bénéfice est fonction de la durée de l'activité physique hebdomadaire et de son intensité : par exemple, la Framingham Heart Study a trouvé **à l'âge de 50 ans un gain d'espérance de vie de 1,3 an en cas d'activité physique modérée et de 3,7 ans pour une activité physique plus intense** par rapport à une activité physique faible pour les hommes (respectivement 1,5 et 3,5 ans pour les femmes). Un autre travail conclut en cas de **combinaison d'une activité physique faible et plus vigoureuse à une diminution du risque de mortalité de 50% pour les hommes de 50 à 70 ans**. Le gain pour la santé est identique à celui de l'arrêt du tabac. Le résultat varie selon les études mais globalement on peut retenir qu'une activité physique régulière permet une diminution de 15 à 36 % de la mortalité selon la durée et l'intensité cette activité (il vaut mieux une activité assez intense avec une durée minimale).

Bon ne rêvez pas, préparer des Iron Man ne vous rendra pas immortels ! Il existe un seuil au-delà duquel il semble ne plus y avoir de gain, mais cela dépasse le propos de cet article qui n'a pour ambition que de justifier les déplacements actifs...

QUELS SONT LES MÉCANISMES DE CE BÉNÉFICE DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE SUR LA SANTÉ ?

C'est complexe et on n'a pas fini de découvrir tous les bénéfices :

- Amélioration du taux de lipides dans le sang, « fluidification » du sang (moins de risque que les artères et les veines se bouchent), diminution de

l'inflammation dans le sang (l'inflammation est toxique pour les artères et favorise les cancers), diminution de la tension artérielle, diminution du taux de sucre dans le sang et grâce à tout cela diminution des accidents vasculaires cérébraux et des infarctus myocardiques.

- Diminution modeste mais démontrée du risque de nombreux cancers dont le cancer du sein. Diminution de 25% du risque de cancer du côlon bien démontrée par la synthèse de 21 études. Il est aussi très intéressant de noter que lors du traitement d'un cancer du côlon, de la prostate ou du sein, la fatigue, la qualité de vie et la survie sont améliorées par une activité physique régulière.

- Amélioration de la qualité du sommeil (sauf en cas d'effort important peu avant le coucher).

- La prévention et le traitement de l'obésité sont aussi améliorés par l'utilisation de l'activité physique qui est une disposition fondamentale de la prise en charge après chirurgie bariatrique.

- La résistance des os s'améliore avec l'activité physique car les os doivent être sollicités pour s'entretenir.

- Le sevrage tabagique est plus facile si on l'associe à l'activité physique.

- Les capacités intellectuelles sont améliorées, quel que soit l'âge et pas uniquement en cas de démence.

Les risques d'une activité physique sont inférieurs aux bénéfices pour la santé : sauf gros problème de santé qui implique alors un encadrement médical (par exemple pour un gros fumeur sédentaire qui décide de se remettre au sport à 50 ans, une épreuve d'effort est alors fortement conseillée pour vérifier que le palpitant n'est pas trop encrassé ...) il faut juste s'y remettre progressivement si on part de très bas. Même une personne soumise à maladie coronarienne diminuera son risque cardiaque si elle participe à un programme d'activité physique. Enfin le gain pour la santé des déplacements à vélo est supérieur au risque dû aux accidents (au niveau d'une population selon tous les travaux de modélisation). Mais bien sûr, il faut rester attentif au plan individuel à respecter les règles de sécurité.

EN CONCLUSION

L'activité physique au quotidien a un impact bénéfique important sur la santé parfaitement démontré tant pour les gens en bonne santé que pour la prise en charge de nombreuses maladies, et la lutte contre la sédentarité est maintenant un objectif mondial de santé publique !

Pascal Coquerelle

QUID DE LA SANTÉ DES ENFANTS AUJOURD'HUI ?

Actuellement, les enfants et adolescents font face à des problèmes importants de sédentarité et de manque d'activité physique.

Ainsi, les enfants ont perdu plus de 25% de leurs capacités physiques (et notamment cardio-vasculaire) en moins d'un demi-siècle ; ils sont plus de 60% à passer plus de 2 heures chaque jour devant un écran et seulement 1/4 des enfants et 1/3 des adolescents respectent les recommandations d'activité physique (ONAPS, 2018).

Or cette baisse de l'activité physique et cette hausse de la sédentarité impactent durablement le développement de l'enfant ainsi que sa santé (Thivel, Chaput et Duclos, 2018).

A contrario, la pratique d'une activité physique a de nombreux bénéfices (ONAPS, 2018), car elle :

- Prévient les problèmes de surpoids et d'obésité,
- Favorise l'épanouissement familial et psychologique,
- Améliore les aptitudes et capacités motrices et cognitives,
- Promeut la réussite scolaire et l'intégration sociale.

Cela a donc des impacts directs sur l'amélioration de la santé des enfants et adolescents. La pratique d'une activité physique régulière peut notamment se traduire par des déplacements domicile/école en modes actifs (marche, vélo, trottinette mécanique, etc). Cela peut également favoriser le développement de compétences spatiales (repères dans l'espace, prévoir son itinéraire, connaissance de son territoire, etc).!

A.G.

UN WEBINAIRE POUR SENSIBILISER LES ÉTUDIANTS

« LA BICYCLETTE EST L'UNE DES RARES INVENTIONS HUMAINES QUI NE SERVENT QU'AU BIEN »

Paul Guth, journaliste et écrivain

C'est le titre que cinq étudiants en master 2 EGEDD – Économie et gestion de l'environnement et du développement durable ont donné au webinaire qu'ils ont organisé le 9 décembre 2020, afin de promouvoir l'usage du vélo auprès des étudiants de Dunkerque.

Caroline Ligorio et Othman Bella nous rapportent les découvertes faites à l'occasion de ce travail de groupe, et leurs réflexions sur le lien entre pratique du vélo et santé. Ils ont commencé par lister les acteurs vélo du territoire de Dunkerque pour leur proposer d'intervenir. Camille Charvolen, de la Maison de l'environnement et Olivier Cohen, de l'ADAV ont tout de suite été volontaires.

Ils ont ensuite recherché des données et ont rassemblé de nombreuses informations sur l'utilité sanitaire du vélo. « On savait que la

pratique du vélo fait beaucoup de bien, mais pas à ce point-là ! Nous qui voulions sensibiliser notre entourage, on s'est retrouvés à être le propre public de notre action ! » s'amuse Caroline.



MASTER EGEDD

"La bicyclette est l'une des rares inventions humaines qui ne servent qu'au bien" - Paul Guth

Rejoignez-nous dans cette aventure en deux roues. Soyez bien informé(e) et sécurisé(e)!

Webinaire Vélo

09 DÉCEMBRE 2020
13H À 14H30

Lien d'accès: <https://univ-littoral-fr.zoom.us/j/87460932258?pwd=ZWV0QkZkbUppb1VhYW9vM2JhZjZkd2U0OQ>

A côté des bénéfices de la pratique du vélo, une liste des inconvénients est rapidement apparue. Othman les détaille : « Les jeunes veulent arriver à leur destination à temps et pas essouffés. Pour l'instant, la plupart des étudiants de notre entourage estiment que c'est uniquement la voiture individuelle qui le leur permet. Ils recherchent le maximum de confort. Et venir à vélo à l'université n'a pas une image cool. L'argument de l'activité physique ne les convainc pas. On a déjà toute la vitalité, pas besoin de faire de l'activité physique ! »

L'argument santé qui pourrait convaincre les étudiants, c'est celui lié à la pollution. Camille Charvolen a mis ce lien en évidence. Caroline et Othman ont été impressionnés par l'impact de la pollution sur la santé : dégâts sur le corps, risque de

mort prématurée... Et tout autant impressionnés de découvrir à quel point le développement de la pratique du vélo a un effet sur la baisse de la pollution.

Si l'action avait pu se tenir en présentiel, d'autres axes auraient été développés : des animations pour pratiquer le vélo, des espaces d'information sur la vente et la location, avec des professionnels du secteur, pour équiper directement les étudiants prêts à se mettre au vélo. D'autres étudiants du master EGEDD de l'ULCO - Université du Littoral - Côte d'Opale travaillent sur des projets liés aux mobilités douces, et contribueront également à développer la pratique du vélo.

Elise Loos
antenne de Dunkerque

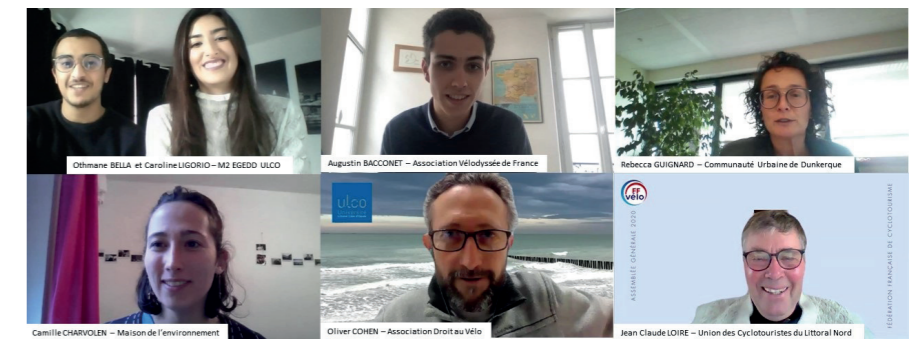
VÉLO : QUEL BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN 2019 ?

Le 14 septembre 2018 était présenté le plan « Vélo et mobilités actives » portant l'ambition nationale de faire du vélo un mode de transport à part entière avec pour objectif de tripler la part modale vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9%¹. En 2019, le vélo représentait 1,6% et la marche 31% de la part modale des déplacements dans la Métropole européenne de Lille.

Le vélo présente un certain nombre de bénéfices pour la santé ; il réduit par exemple le risque de survenue des maladies cardio-vasculaires, du diabète de type 2, de cancers (sein, colon), de l'ostéoporose, de la dépression, de la maladie d'Alzheimer et du surpoids-obésité². Le vélo présente aussi, comme toute activité humaine, des risques, d'être blessé ou tué notamment. Le dernier rapport annuel de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR)³ apporte des éléments d'information importants sur ce sujet, dont quelques-uns sont présentés dans cet article.

MÉTHODOLOGIE

En France, les accidents corporels de la route font l'objet d'un enregistrement par les forces de l'ordre dans le fichier dit BAAC (Bulletin d'analyse des accidents de la circulation). Les tués sont les personnes décédant sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident. Les blessés sont dits hospitalisés s'ils le sont plus de 24 heures ou



blessés légers dans les autres cas. Dans la plupart de ses résultats, l'ONISR regroupe, pour la 1^{ère} fois en 2019, les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement (EDP) motorisés (trottinettes électriques...).

RÉSULTATS

Dans un contexte de baisse de la mortalité routière depuis 10 ans, l'ONISR a enregistré, en 2019, 197 cyclistes tués et 5 060 blessés sur les routes. Ces chiffres sont en hausse, respectivement de +12,6% et de +16,9% par rapport à 2018, alors que la morbi-mortalité routière générale est relativement stable : -0,1% pour les tués et +0,9% pour les blessés. Par rapport à 2018, il y a eu 22 tués et 732 blessés de plus en 2019 parmi les cyclistes et usagers d'EDPM.

Sur une période plus longue (de 2010 à 2019), le

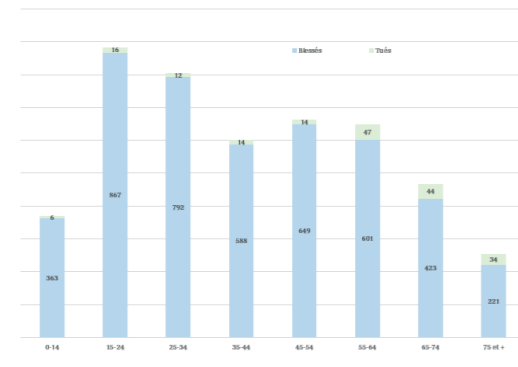
1. Gouvernement. Plan Vélo et mobilités actives [Internet]. sept 14, 2018. Disponible sur www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.14_DP_PlanVelo.pdf

2. Praznocy C. Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo. Évaluation en Île-de-France [Internet]. Paris: Observatoire régional de la santé Île-de-France; 2012 sept p. 163. Disponible sur www.ors-idf.org/nos-travaux/publications/les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo.html

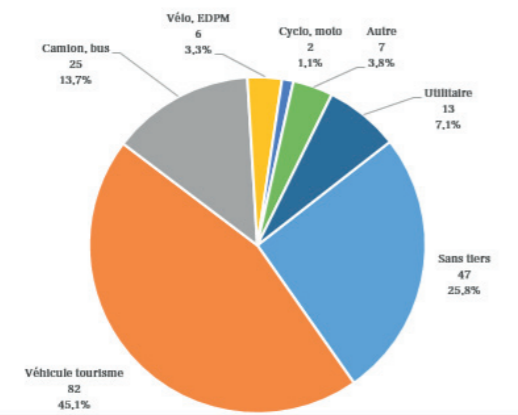
3. Observatoire national interministériel de la sécurité routière. La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2019 [Internet]. Paris; 2020 p. 201. Disponible sur www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan_2019_version_site_internet_24_sept.pdf

nombre de cyclistes tués connaît une hausse de 34% et celui des blessés de 27,5%.

Sur l'ensemble des personnes décédées sur la route, les cyclistes représentaient 5% des tués hors agglomération et 9% en agglomération. Parmi les 197 tués en vélo ou EDPM, 47 se sont tués sans tiers (25,8% - cf. fig. 1).



« Nombre de cyclistes tués et blessés sur les routes départementales hors agglomération selon leur âge. 2019. N1=4 504 ; N2=187. »



« Nombre de cyclistes* tués selon les tiers engagés. 2019. N=197. »

FACTEURS DE RISQUE

Deux tiers des tués à vélo ont plus de 55 ans. 60% des blessés et tués l'ont été lors d'un trajet de loisir; cette proportion est plus élevée durant les beaux jours (77% en août contre 45% en novembre). La saisonnalité est également retrouvée dans les chiffres mensuels des victimes en 2 roues ; on en recense 488 victimes par mois de juin à septembre contre 291 de novembre à janvier.

Près de 9 cyclistes tués sur 10 sont des hommes ; plus nombreux que les femmes à rouler en deux roues, ils ont également une propension plus élevée qu'elles à prendre des risques, sur la route comme ailleurs. La gravité hors agglomération est 6 fois plus élevée qu'en agglomération. Plus d'un cycliste tué ou blessé sur la route sur cinq (21%) l'est la nuit.

Le casque est actuellement porté par 26% des cyclistes en semaine et 36% le week-end, 34% en agglomération, 69% hors agglomération (sportifs). En cas de chute sur une portière qui s'ouvre, le port du casque permet de diviser par 2 le risque de fracture du crâne, et par 3 en cas de

heur latéral par une voiture roulant à 45km/h⁴.

11% des 214 cyclistes impliqués dans un accident mortel présentaient un taux d'alcool supérieur à 0,5g/l. Enfin, il convient de souligner que la gravité des accidents impliquant des cyclistes est très supérieure hors agglomération et que trois cyclistes tués ou blessés sur cinq effectuaient un trajet promenade/loisir.

DISCUSSION

Dans un contexte de baisse de l'accidentalité routière d'ensemble, le nombre de cyclistes tués et blessés augmente en 2019, notamment du fait de la hausse de la pratique du vélo, en ville ou hors agglomération (cyclisme sportif ou de loisir).

La létalité des accidents impliquant des usagers non protégés (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés) est beaucoup plus élevée. Tandis que la sécurité des véhicules à moteur de quatre roues ne cesse de s'améliorer, la vulnérabilité des piétons et cyclistes est restée identique.

La létalité est la propension à décéder ; c'est donc un indicateur de gravité.

Les véhicules à moteur constituent le 1er type de véhicule impliqué dans les décès routiers des cyclistes, mais il convient également de souligner qu'un quart d'entre eux se tue sans tiers, ce qui plaide pour des mesures individuelles de protection comme le casque. Dans une revue de la littérature scientifique reprise dans la synthèse publiée en 2019 par Santé publique France (5), une méta-analyse portant sur 64 000 cyclistes accidentés a permis d'établir un effet protecteur significatif du casque dans la prévention des blessures à la tête (OR =0,49 [intervalle de confiance à 95%, IC95% : 0,42-0,57]), des blessures graves à la tête (OR=0,31 [IC95% : 0,25-0,37]), des traumatismes de la face (OR=0,67 [IC95% : 0,56-0,81]) et des traumatismes crâniens responsables du décès du cycliste (OR=0,35 [IC95% : 0,14-0,88]). Les équipements de haute visibilité (réflecteurs, lumières, gilet rétro réfléchissant, etc) doivent être plus systématiquement adoptés, en particulier la nuit, durant laquelle sont enregistrés plus d'un cinquième des accidents blessant ou tuant des cyclistes.

L'odds ratio (OR) exprime le rapport de risques entre le groupe qui portait un casque à celui qui n'en portait pas. Si l'OR est inférieur à 1, le risque est inférieur dans le 1^{er} groupe. On parle alors d'un facteur protecteur (il est significativement associé à une probabilité plus faible de connaître l'événement étudié, comme la blessure, le traumatisme ...)

LIMITES DE LA SOURCE

Les blessés en deux-roues sont sous-enregistrés, surtout lorsque les accidents n'impliquent aucun tiers. Il n'est donc pas exclu que leur nombre soit sous-estimé. Les chiffres ne distinguent pas non plus les utilisateurs quotidiens de leur bicyclette (études, travail ...) des cyclistes sportifs ou de loisirs.

CONCLUSION

La hausse de l'accidentologie cycliste, qu'il convient bien sûr de relier à celle de la pratique du vélo, nécessite de poursuivre l'aménagement de voies sécurisées, de promouvoir le respect des cyclistes par les autres usagers de la route et les comportements sécurisés : apprentissage de la pratique du vélo en ville (enfants, nouveaux adeptes ...), équipements de sécurité (phares, casque ...) et respect du code de la route, notamment en termes d'alcoolémie routière. Enfin, la pratique cycliste hors agglomération et dans le cadre des loisirs doit faire l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics et de ses adeptes. •

Laurent Plancke

ANTENNE DE L'AMANDINOIS



Le partenariat avec la ville de Saint-Amand-Les-Eaux se concrétise.

Dès la création de l'antenne en juillet 2019, les échanges avec la mairie sont réguliers.

Début novembre, le responsable des travaux de la mairie nous contacte en disant « on a acheté 30 arceaux. Où est-ce que vous voulez les mettre ? ». Des échanges lors de la réunion de l'antenne ont débouché sur une short-list. Début décembre, les arceaux sont installés dans les endroits stratégiques.

Le 18 novembre 2020 se déroule la première « réunion à vélo » avec M. De Neve (adjoint à l'environnement), M. Chotin (responsable équipe technique), Julien Vitse (ADAV), Patrick Laurent et Christophe Desmet (membres de l'antenne ADAV de l'Amandinois). L'objectif est de faire des propositions concernant la place du vélo dans le cadre de la réorganisation du cœur de ville. Le projet est présenté au conseil municipal courant décembre.

Ces actions signent la qualité de la coopération entre l'antenne et la mairie et annoncent la signature d'une convention qui est prévue pour 2021. •

Christophe Desmet

« On a acheté 30 arceaux. Où voulez-vous les mettre ? »



4. Deck C, Willinger R. Project TEVU (Tête vulnérable). Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles [Internet]. 2017 mai. Disponible sur www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-03/rapport%20de%20l%27%C3%A9tude%20T%C3%A9te%20Vuln%C3%A9rable.pdf

5. Épidémiologie des accidents de vélo et stratégies de prévention pour les éviter. Synthèse bibliographique en France et dans les pays de développement comparable, 1990-2016 [Internet]. Saint-Maurice: Santé publique France; 2019 mai p. 50. Disponible sur www.santepubliquefrance.fr/content/download/225152/2481995

PLUS DE 5 000 ÉLÈVES ONT PARTICIPÉ AU CHALLENGE DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE



Remise de prix de la classe de maternelle du territoire de la MEL qui a eu la plus belle progression (classe de Moyenne / Grande section de l'École européenne de Marcq-en-Baroeul)

Comme beaucoup d'autres activités, le Challenge régional de l'écomobilité scolaire organisé par le CREM a dû s'adapter au contexte sanitaire.

Initialement prévue en mai, la 5ème édition s'est finalement déroulée du 5 au 9 octobre. La proximité avec la date de la rentrée scolaire et la multitude d'informations et protocoles à gérer par les écoles en cette année très spéciale pouvait nous faire craindre d'avoir une faible participation.

Nous avons eu le plaisir de tout de même recenser la participation de 226 classes, soit environ 5500 élèves. C'est un peu plus que l'an passé grâce au renfort des classes de maternelle qui peuvent désormais participer.

Pour rappel, le principe est d'interroger chaque jour pendant une semaine la façon dont les élèves viennent à l'école et d'encourager à ce que collectivement, au sein d'une classe, un maximum de trajets soit effectué autrement qu'en voiture. De nombreuses écoles en profitent pour mettre en place des activités en lien avec la mobilité auprès des élèves et il arrive même que ce soit l'occasion de tester un pédibus ou une solution de stationnement de vélos et trottinettes.

Un classement final récompense les classes les plus écomobiles et celles qui ont eu la plus belle progression de trajets écomobiles entre le début et la fin du challenge.

Les lauréats régionaux de cette année :

- CM2 de l'école Berthelot-Jules à Lille, prix de la classe élémentaire la plus écomobile
- CM2 de l'école Joliot-Curie / Degardin à Saleux, prix du plus bel effort écomobile en élémentaire

- Grande section de l'école Desrousseaux à Lambersart, prix de la classe maternelle la plus écomobile

- Petite et moyenne section de l'école Saint-Martin à Templeuve-en-Pévèle, prix du plus bel effort écomobile en maternelle

Une satisfaction vient également de la participation plus importante de collectivités en amont pour la communication vers les écoles mais également en s'associant aux remises de prix qui se sont déroulées à chaque fois en présence d'élus locaux. Certaines collectivités comme la MEL ou Amiens Métropole ont même choisi de récompenser les meilleures classes de leur territoire dans chaque catégorie.



Le challenge bénéficie aussi du relais du Rectorat (et de nombreux adhérents de l'ADAV sur leur propre commune !) ainsi que de l'appui de l'agence de communication Les Enchanteurs.

Le CREM et ses partenaires ont finalement décidé de conserver la même période pour la prochaine édition qui se déroulera du 11 au 15 octobre 2021.

Judicaël Potonnet

LE SITE DU CHALLENGE

<https://challenge-ecomobilite-scolaire.fr>

RETOUR SUR LA PARTICIPATION AU CHALLENGE D'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE 2020 des secteurs " PÉRI-URBAINS " DU VAL DE MARQUE ET DE LA PÉVÈLE-CAREMBAULT



Du 5 au 9 octobre 2020 a eu lieu la cinquième édition du Challenge d'écomobilité scolaire des Hauts-de-France. Ce challenge vise à promouvoir auprès des écoliers les mobilités actives et les alternatives à la voiture individuelle. Cette opération est organisée par le CREM et animée par l'ADAV.

Cette année, des membres des groupes ADAV du Val de Marque et de la Pévèle-Carembault ont eu envie que l'école de leurs enfants participe. Ils nous expliquent leurs démarches.

COMMENT S'EST FAITE L'ANIMATION À SAINGHIN-EN-MÉLANTOIS ?

« À la base, je suis convaincu que participer à ce genre de challenge est une bonne idée. Cela permet de sensibiliser les enfants aux mobilités actives tout en impliquant les parents, les enseignants, les habitants et les élus. En plus, suivant les affinités des enseignants, les accompagnements pédagogiques permettent d'aborder des sujets divers tels que la sécurité routière, la santé et la sédentarité, la géographie, l'urbanisme ou encore la pollution... bref... C'est collectif, ludique et pédagogique, y'avait plus qu'à... »

En octobre / novembre 2019 après avoir demandé leur avis aux "parents régulièrement vélo" et à quelques membres de l'APEL (association des parents d'élèves de l'enseignement libre), j'ai proposé à l'école de mes enfants de participer. Dans la foulée, accompagné de l'adjoint à l'éducation, nous sommes allés faire la même proposition à la seconde école de la ville. Les directions des deux écoles étaient intéressées et ont

répondu positivement à cette proposition.

En janvier / février nous avons fait des réunions le soir entre parents, habitants et membres de l'ADAV. L'objectif : réfléchir à des propositions d'animations pendant les temps scolaire et périscolaires, organiser des pédibus ou encore identifier les cheminements à sécuriser. Ces réunions étaient fort intéressantes mais il fallait quand même se motiver pour y aller après le boulot.

Arrive la Covid. Le challenge, initialement prévu en mai est reporté en octobre 2020. En septembre, malgré la situation complexe liée à la Covid, les écoles ont confirmé leur intention de participer. Malheureusement, à cause des contraintes liées à la Covid aucune des actions prévues n'a pu être réalisée, mais l'enthousiasme des élèves ainsi que la motivation des enseignants et des parents a fait le reste. » _ Damien Marchal

COMMENT S'EST FAITE L'ANIMATION À TEMPLEUVE-EN-PÉVÈLE ?

« À Templeuve, c'est l'école Saint Martin qui a participé au challenge. Dès septembre 2019, insufflé par l'APEL, l'école s'est lancée dans le projet du label éco-école. Les relations entre l'APEL et l'équipe éducative sont très bonnes et le terrain était très favorable pour lancer un projet de ce genre. C'est donc tout naturellement que l'idée d'une participation au challenge de l'écomobilité s'est faite. Une enseignante, Amandine Leman, elle-même cycliste au quotidien, était en charge de mener le projet dans les classes, et la présidente de l'APEL, Aude Gorisse, cycliste aussi, a organisé les actions auprès des parents. Il y a eu des temps de sensibilisation dans les classes la semaine précédente pendant lesquels les élèves ont été amenés à réfléchir à leur façon de consommer et de se déplacer. Un réseau de pédibus a

été organisé avec des parents volontaires. Il y avait 4 points de départ le matin. Les enfants étaient heureux de se retrouver pour partager un bout de chemin. »
 _Aude Gorisse

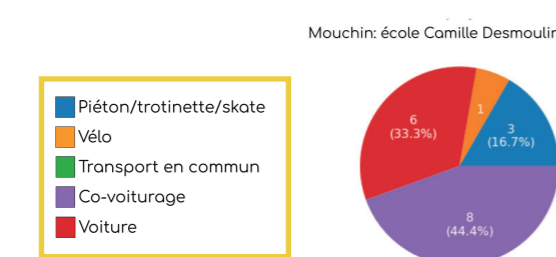
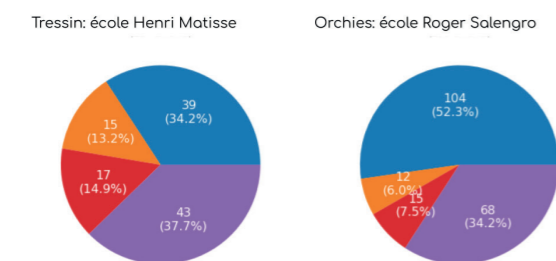
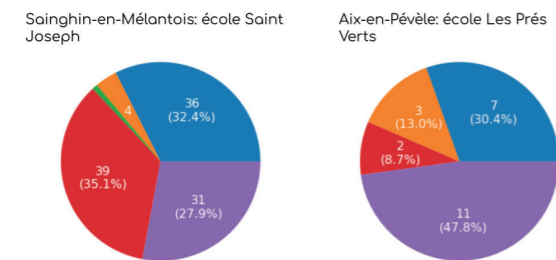
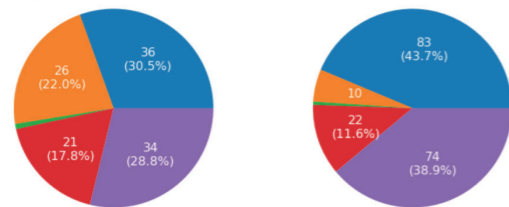
LES RÉSULTATS DANS TOUT ÇA ?

À l'issue du challenge les organisateurs publient un classement, mais le seul classement nous semblait un peu "vide de sens". Pour faire un retour plus précis et contextualisé nous avons donc demandé aux organisateurs l'accès à l'ensemble des données de participation. Avec ces données il devenait possible de calculer les parts modales de chaque école et ville, leur taux de participation et leur évolution pendant le challenge.

Sur le secteur Pévèle-Carembault, 4 écoles ont participé issues des villes de Templeuve-en-Pévèle, Orchies, Aix-en-Pévèle et Mouchin. Une classe de l'école Saint Martin (Templeuve) a fait la meilleure progression pour la région et les autres écoles n'ont pas démeritées. Sur ce secteur, la plus

Classement	Ville	Nombre de participants
1	Lille	667
2	Sainghin-en-Mélantois	225
3	Lambersart	211
4	Orchies	198
5	Lallaing	197
6	Templeuve-en-Pévèle	190

Soinghin-en-Mélantois: école Saint Exupéry Templeuve-en-Pévèle: école Saint Martin



grande part modale vélo : 13% a été observée dans l'école Les Prés Verts (Aix-en-Pévèle).

Pour le secteur Val de Marque, ce sont les deux écoles de Sainghin-en-Mélantois et de Tressin qui ont participé. La part modale vélo moyenne était de 13% et celle-ci est montée jusqu'à 22% à l'école Saint-Exupéry (Sainghin). Savoir qu'un quart des 125 élèves est venu à vélo, avec une pluvieuse semaine d'octobre, c'est enthousiasmant. C'est aussi une classe de cette école qui a fait la meilleure progression sur la MEL.

Voici (en marge) le classement des villes en fonction du nombre de participants. Mais si nous donnions le classement des villes en fonction de leur population (ou du nombre d'élèves scolarisés) le résultat serait tout autre.

CONCLUSION

À l'issue de ce challenge, les enfants et les enseignants sont ravis et on a entendu ce genre de discussion aux abords des écoles « *Papa tu sais quoi ?... Depuis le truc de la mobilité, moi avec mes potes, on a décidé de continuer à venir à vélo et en trottinette.* »

Cela a aussi permis d'amorcer ou conforter les dynamiques locales et de donner un peu de visibilité au sujet spécifique de la mobilité des enfants. En attendant l'édition 2021 du challenge, ça parle sécurisation des abords des écoles, agrandissement de garage à vélo et mise en place sur le temps scolaire d'un atelier « *j'entretiens et je répare mon vélo* ».

Par rapport aux années précédentes, le fait d'avoir accès aux données de participation est un vrai plus qui donne un éclairage précis et contextualisé sur la situation locale. Ces données sont accessibles pour toute la région sur le site :

<http://dmarchal.space/challengeScolaireHdF2020/>

Ce que nous retenons de cette année c'est qu'il suffit parfois de quelques parents motivés, d'un.e enseignant.e sensible au sujet ou d'une mairie qui souhaite promouvoir les mobilités actives pour que ça se mette en place. Pour la prochaine édition (Octobre 2021) nous espérons que plus d'écoles participeront. L'État, dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone, fixe une part modale vélo de 9% pour 2024 et ce serait un beau résultat que de reprendre symboliquement ce nombre de 9% comme objectif de participation. Neuf pourcents des 5498 écoles dans la région, ça veut dire que 494 écoles participent ; soit 4,5x plus que cette année. Pas facile, mais pas impossible, rendez-vous en 2021. •

Damien Marchal

DUNKERQUE ET SON AGGLO, VILLES À VÉLO... LA SUITE

1 581 questionnaires ont été recueillis. Les premiers résultats viennent d'être publiés.

Ils confirment les attentes fortes des habitants de l'agglomération pour le développement du vélo, y compris ceux qui utilisent la voiture comme mode de déplacement principal (54% des répondants). En tête des demandes, la multiplication des aménagements : itinéraires continus, sécurisés et confortables, ainsi que davantage de stationnement à proximité des habitations, des lieux d'étude et de travail et des commerces, administrations et équipements de loisirs.

Un rapport complet sera remis aux élus communautaires afin de prioriser les actions et services qui viendront étoffer le Plan vélo 2019-2025. •

Elise loos

DES RUES SCOLAIRES POUR APAISER LES ABORDS D'ÉCOLE

Permettre aux enfants de venir à l'école à pied, à vélo ou en trottinette est une préoccupation grandissante pour les parents et les pouvoirs publics. Pourquoi ? Parce que ces itinéraires quotidiens font se croiser des enjeux liés à la sécurité routière, la santé, la qualité de l'air ou encore le cadre de vie.

RUE SCOLAIRE : UN OBJECTIF COMMUN ET DES RÉALITÉS DIFFÉRENTES

Ces derniers mois, plusieurs communes ont instauré des rues scolaires afin de sécuriser les abords de leurs écoles et d'y limiter ou interdire la circulation motorisée. Ce terme de "rues scolaires" peut recouvrir des réalités différentes. Il s'agit selon les cas d'une piétonisation définitive de la rue de l'école ou d'une fermeture temporaire à la circulation motorisée aux heures d'entrées et sorties de classe. Le vocabulaire est également

variable selon les territoires qui vont aussi parfois parler de "rues aux écoles" ou de "rues aux enfants".

Si ce dispositif est récent en France, la rue scolaire (ou schoolstraat en néerlandais) est intégrée au code de la route en Belgique depuis 1975 et est matérialisée par des barrières amovibles et un panneau spécifique.

ET DANS LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE, OÙ EN EST-ON ?

Certaines communes de la région sont pionnières en la matière. Ainsi, la ville de Dunkerque, dès 2005 et sous l'impulsion de parents d'élèves a installé des barrières amovibles aux entrées de la rue du groupe scolaire Pégy / Jaurès.

Autre exemple, la commune de Halluin, à la suite d'accidents impliquant des élèves, a décidé en 2011 d'installer des barrières mobiles pour empêcher la circulation motorisée dans les rues de ses 9 écoles aux heures de pointe. Des agents ont été embauchés spécifiquement pour assurer la médiation avec les parents.

Des rues d'écoles sont également piétonnisées en permanence dans d'autres communes de la région comme Bapaume.

Plus récemment, de grosses agglomérations françaises ont à leur tour mis en place des rues scolaires. C'est le cas de la ville de Lille qui a officialisé deux rues scolaires en novembre devant les écoles Desbordes-Valmore et Jean Jaurès (quartier Bois-Blancs) et l'école Michelet (quartier Saint-Michel). D'autres écoles devraient suivre, à commencer par l'école Duruy et les maternelles à proximité (Philippe de Comines et les Moulins) en 2021.



rue scolaire devant l'école Michelet à Lille

L'IMPORTANCE DE LA COMMUNICATION EN AMONT

Dans toutes ces expériences, il apparaît essentiel de communiquer en amont vers les parents ...

d'élèves, les équipes éducatives mais aussi vers les riverains, les commerçants et toutes les personnes qui peuvent être impactées par ces modifications des règles de circulation afin de partager les argumentaires et désamorcer les potentiels conflits.

Ainsi, la ville de Lille a annoncé la rue scolaire plusieurs semaines à l'avance via un affichage dans les rues adjacentes et un flyer distribué dans toutes les boîtes aux lettres. Les seuls riverains de la rue de l'école peuvent demander une autorisation pour quitter leur place de stationnement. Si plusieurs riverains ont fait la demande auprès de la mairie, il s'avère qu'il s'agit surtout d'une précaution et que dans les faits, les riverains, soit se garent dans un autre périmètre, soit circulent en dehors des heures de fermeture.

La médiation se poursuit également les premiers jours avec la présence d'agents de la ville et de policiers municipaux au niveau des barrières pour assurer le dialogue avec les différents usagers de la rue et expliquer la démarche.

En amont, les élèves et les parents ont été invités à répondre à un questionnaire en ligne, réalisé en partenariat avec le CREM. Cette enquête visait à mieux connaître les habitudes de déplacement actuelles mais aussi à identifier les leviers pour développer la venue à vélo ou à pied (Quelles sont les rues ou intersections à traiter en priorité ? Y-a-t-il un besoin et une envie d'organiser des conduites partagées (pédibus, vélobus) ? Quelles actions de sensibilisation peuvent être développées dans le cadre des temps scolaire ou périscolaires ? etc). Il est ressorti de cette enquête qu'une grosse majorité

de parents était favorable à un apaisement des abords de l'école en terme de circulation. L'étape suivante consiste à évaluer le taux de satisfaction et les reports de parts modales des parents après quelques semaines de rue scolaire et de travailler, si besoin, avec les parents intéressés par la mise en place d'un pédibus.

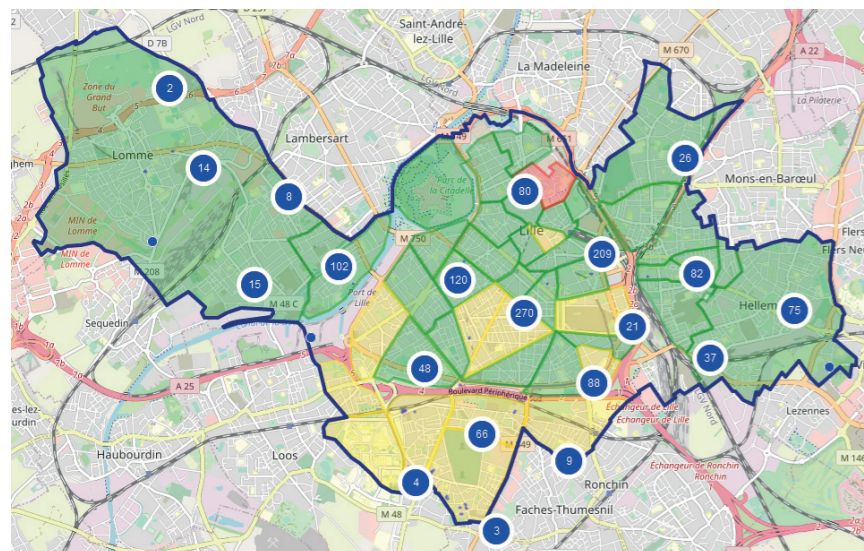
Le cas échéant, si les trajets à vélo ou trottinette augmentent, il convient d'équiper les écoles en stationnement sécurisé et d'envisager des séquences de vélo-éducation.

D'autres rues scolaires sont en cours de mise en place ou en discussion à Lomme, Lambersart, Hellemmes ou encore Saint-Omer.

POINT DE VIGILANCE

Si le développement des rues scolaires est à saluer, il convient de rester vigilant et de s'assurer que les rues scolaires ne soient pas une finalité. En effet, la rue scolaire perd de son sens si le problème est reporté dans les rues empruntées par les enfants en amont. C'est donc l'ensemble des itinéraires des enfants qui doit permettre de venir à l'école à pied ou à vélo en sécurité.

Judicaël Potonnec



RECENSEMENT DES STATIONNEMENTS VÉLOS

Cet automne 2020, l'ADAV a décidé d'effectuer un recensement massif et précis de l'offre de stationnement vélo de la ville de Lille, Lomme, Hellemmes ainsi que Lambersart, afin de faciliter l'implantation de nouveaux stationnements pour l'année 2021, suite à différentes discussions avec les services et équipes municipales.

Pour cela, nous avons découpé les communes en plusieurs secteurs, nous avons ensuite invité les adhérents de l'ADAV à en choisir un ou plusieurs, ils ont ensuite arpenté les rues des secteurs choisis.

Cette phase de terrain minutieuse a permis de vérifier les lieux de stationnement déjà recensés et de les corriger si besoin : nombre de place supplémentaire ou supprimée ; et de découvrir de nouveaux lieux de stationnement pas encore recensés.

Toutes ces informations ont permis de mettre à jour les données du projet OpenStreetMap, «le Wikipédia de la cartographie», dont les données liées au vélo font aujourd'hui référence, puisqu'elles sont reprises dans de très nombreuses applications, que ce soit pour la représentation (carte) ou pour le routage (calculateur d'itinéraire).

Un grand MERCI à tous les bénévoles qui ont pris le temps d'arpenter leur quartier et parfois contribuer sur OpenStreetMap.org, et tout particulièrement à Célia, qui, comme vous allez le lire, s'est bien amusée !

LE RECENSEMENT EN QUELQUES CHIFFRES, AU 07 JANVIER 2021

Lille – Lomme - Hellemmes

- Nombre de secteurs : 44
- Nombre de bénévoles mobilisés : 13

- 1282 lieux de stationnement pour 12018 places de stationnement

Avant cette enquête, 968 lieux de stationnement présents dans la base de donnée, soit 314 lieux de stationnement créés, sans compter les lieux mis à jour.

Lambersart

- Nombre de secteurs : 15
- Nombre de bénévoles mobilisés : 6
- 116 lieux de stationnement, pour 762 places de stationnement vélo

Avant cette enquête, 42 lieux de stationnement présents dans la base de donnée, soit 74 lieux de stationnement créés, sans compter les lieux mis à jour.

Mathias Vadot

PLUS D'INFORMATION SUR NOTRE SITE INTERNET :

<https://droitauvelo.org/Cartographiez-les-stationnements-velos-de-Lille-Lomme-Hellemmes>

LE VOYAGE AUTOUR DE CHEZ SOI

Mais si, souvenez-vous ! C'était en octobre dernier. L'ADAV envoyait un appel à volontaires pour recenser les places de parking-vélo sur Lille – Lomme – Hellemmes.

Une aubaine en ces temps d'immobilité due au télétravail (marcher du salon à la chambre et retour, on s'en lasse), puis au reconfinement (ou comment cet appel offrait une excellente excuse pour sortir). Je saute sur l'occasion, après avoir soigneusement sauté de joie dans mon salon, histoire de commencer à m'échauffer. Je m'empresse de contacter Mathias Vadot, qui avait expliqué dans l'appel les différentes options de volontariat.

Hourra ! Je reçois mes 4 premières cartes de secteurs, ...

N°	Type	NB Vélos	Détails
1	A	8	
2	A	8	
3	A	8	
4	A	8	
5	A	8	
6	A	10	
7	A	6	
8	A	8	
9	A	10	
10	A	8	
11	A	28	
12	A	8	
13	-	X	
14	A	6	
15	A	4	
16	A	8	
17	A	4	
18	A	4	
19	A	10	
20	A	16	
21	A	18	
22	A	8	
23	A	4	? cf photo
24	A	8	
25	-	X	
26	A	6	
27	A	6	
28	-	X	
29	A	6	
30	A	10	

en étoile autour chez moi. Après mes journées de télétravail, quel bonheur de chausser mes baskets pour concilier promenade et action utile ! Je peux même varier les plaisirs : tour du quartier à pied ou perchée sur mon biclou.

Autre avantage du projet : les relevés étant notamment destinés à alimenter OpenStreetMap (OSM), j'en profite pour m'initier à cet outil collaboratif dont Mathias avait joint un tutoriel. J'y enregistre 2 de mes 4 secteurs. Même si cet outil est facile et pratique, je préviens Mathias que je lui laisserai faire les secteurs restants. Sage décision pour m'éviter de ressembler à un lapin atteint de myxomatose (bah oui, je travaille déjà sur écran toute la journée !).

Cette première salve brillamment réussie, j'enfoncé le clou (mais pas mon biclou !) en quémendant 2 nouveaux secteurs. Puis 3 autres, et encore 3, et ainsi de suite. Eh oui, car certains secteurs restent désespérément sans volontaires (tout parallèle avec la sociologie de Lille n'est-il que pure coïncidence ?!).

Au total, 14 secteurs arpentés qui m'ont fait découvrir, parfois dans la douce pénombre du crépuscule, des rues, places ou parcs de moi encore inconnus : une courée de vieilles maisons à 2 pas du quartier moderne de la Cité Administrative, les maisons de guingois qui encerclent Notre-Dame de la Treille dont je n'avais jamais pris le temps de faire le tour, ou encore le jardin écologique et les jardins familiaux du Vieux-Lille jouxtant une ancienne usine élévatoire, dont je lis sur la grille le projet de rénovation en espace de co-living et co-working.

Et voilà comment le bénévolat, loin d'être vécu comme une contrainte, peut être source de satisfaction. Par moi, il s'est transformé en un beau voyage autour de chez moi, m'offrant des bouffées d'air salvatrices en ces temps confinés.

Euh... dites... c'est quand déjà le 3ème confinement ?? Non, parce que moi, je piaffe déjà d'impatience pour aller arpenter les autres villes de la MEL !!

*Célia Guérineaud
arpenteuse en phase de professionnalisation*

PETIT JOURNAL D'UNE RANDONNÉE À VÉLO : BRUXELLES – MÉDITERRANÉE, PARTIE 2

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

[Retrouvez le début de ce récit dans l'Heurovélo N°94]

JEUDI 21 JUIN

DIJON – BOURG-EN-BRESSE : 130 KM

Et comme chaque matin depuis le premier jour, j'ai récupéré la nuit. Je repars. Je me dis que si je passe le cap de cette journée, la moitié du parcours sera faite. J'aurai atteint le point de non-retour. Les douleurs s'apaisent. La machine commence à trouver son rythme. Pour la première fois, j'ai espoir d'atteindre le but.

Le pays est splendide. Je fais des kilomètres sans rencontrer âme qui vive. Quelle paix. Je déguste le parfum des foins coupés et des genêts en fleurs. Cette reprise de contact avec la nature me fait le plus grand bien. Je fais halte à l'Abbaye de Cîteaux où un père me donne moult encouragements et conseils. Les fermes sont très typiques. Je m'arrête dans l'une d'elles pour y faire le plein d'eau. On m'en donne fort aimablement et on me propose même du vin. Chaque village que je traverse maintenant a sa petite fontaine publique qui me dispense son eau délicieusement fraîche.

À une quinzaine de kilomètres de Bourg-en-Bresse, deux rayons cèdent, voilant la roue arrière. Je dois abandonner le garde-boue arrière et desserrer au maximum les patins de freins. Heureusement, on me renseigne un réparateur un peu plus loin, mais deux bonnes heures sont perdues. Sous une chaleur accablante, j'atteins toutefois la banlieue de Bourg-en-Bresse.

Après le dîner, je me promène dans un cimetière à flanc de coteau. Je vois le soleil se coucher. Tout semble être tellement serein. L'air est très doux. Sur les toits, je découvre les premières tuiles romaines. L'accent des gens devient plus méridional.

VENDREDI 22 JUIN

BOURG-EN-BRESSE – SASSENAGE : 137 KM

Grosse déception au réveil. Le ciel est gris et

il fait plus frais. Je rencontre un cyclotouriste suisse venant de Fribourg et se dirigeant vers l'Espagne. Nous traversons le Rhône ensemble et nous nous séparons après une trentaine de kilomètres, lui prenant la direction de Vienne, moi celle de Grenoble. La pluie de met à tomber. Je me retrouve en Belgique. Le paysage ressemble d'ailleurs fort à nos Ardennes, avec des forêts domaniales de feuillus et de sapins. Vers midi, je dois faire halte, car la pluie redouble. Je mange un morceau. Il faut pourtant bien repartir. Je regrette mon garde-boue arrière. Il me semble traîner un arrosoir derrière moi.

Heureusement vers 14h, les premières éclaircies apparaissent. Bientôt, c'est le soleil dans tout son éclat, qui m'envoie ses bienfaits rayons. Comme il me manquait déjà ! Le relief devient de plus en plus tourmenté. Les Alpes ne sont plus loin. Une grimpe de 14% me donne un aperçu de ce qui m'attend. En remontant sur mon vélo, après un arrêt-photo, je casse à nouveau deux rayons. Roue arrière revoilée. Mais Voiron est en vue. La réparation est vite faite, bien qu'un premier garage m'ait dit qu'il faudrait attendre quelques jours.

Sassenage où je m'arrête pour la nuit, est une charmante petite commune. Un torrent court à travers ses vieilles maisons. J'aurais aimé m'y promener davantage. Mais la fatigue, qui m'envahit, en décide autrement.

SAMEDI 23 JUIN

SASSENAGE – LARAGNE : 144 KM

J'atteins rapidement Grenoble où je fais quelques emplettes de bouche. Je prends alors la direction de Sisteron. Le paysage est splendide. Je découvre les pics enneigés des Alpes. J'observe de tous mes yeux. À cet égard, le vélo est un instrument merveilleusement adéquat. La beauté des lieux me récompense des efforts que je fournis depuis bientôt une semaine. Le Col de la Croix-Haute (1200 m) est annoncé. Je cherche un coin d'ombre pour prendre quelques forces, avant de l'affronter. Sous un soleil brûlant, je m'élanche donc vers les hauteurs. À mi-chemin, une source me fournit en eau fraîche. Et ça grimpe toujours ! À chaque virage, on espère voir le sommet, mais non c'est plus haut encore. La sueur m'inonde. Des automobilistes m'encouragent. J'entends même un « Allez Eddy ». Enfin, j'y suis arrivé. À part quelques joueurs de pétanque qui me distraient, rien à signaler.

DIMANCHE 24 JUIN

LARAGNE – SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME : 124 KM

Le but est proche et, sauf incident mécanique, je devrais y arriver.

Les Gorges du Verdon sont toutes proches. Mais je préfère ne pas trop m'attarder. J'aurais pourtant bien voulu faire le détour. Il fait vraiment très chaud. Les pinèdes qui bordent la route dégagent sous l'effet du soleil, une odeur de résine très agréable. Depuis hier, le chant des cigales m'accompagne. Partout s'étendent des vignobles où les raisins n'ont encore la grosseur que d'un petit pois. Arrivé à Saint-Maximin, je décide de ne pas aller plus avant. Dans cette commune médiévale, je visite une fort belle église abbatiale de style gothique du XIV^e siècle. Dommage qu'elle soit délabrée. La veillée se passe sur la petite place, près de la fontaine. J'y écoute les gens palabrer dans leur accent si savoureux.

LUNDI 25 JUIN

SAINT-MAXIMIN – SIX-FOURS-LES-PLAGES : 66 KM

Encore une bonne soixantaine de kilomètres pour atteindre Toulon et la Méditerranée, but de ma randonnée. Le soleil ne me lâche plus ; les coups de soleil non plus d'ailleurs. Dès mon arrivée à Toulon, je me dirige vers la gare, afin de réserver une couchette dans le train de jeudi 20h45, qui me ramènera à Bruxelles. Plus que douze kilomètres. Six-Fours-Les-Plages, la fin de mon voyage. Ça y est, j'y suis. La Grande Bleue est là, devant moi. Je n'arrive presque pas à y croire. Et pourtant, je ne rêve pas. Je viens de m'offrir un inoubliable cadeau d'anniversaire.

Francis Bonnavé

“ À mi-chemin, une source me fournit en eau fraîche. Et ça grimpe toujours ! ”

BILLET D'HUMEUR

JE SAIS QUE JE VAIS PEUT-ÊTRE ME FAIRE BROCARDER ...

J'entends fréquemment évoquer les bienfaits de la pratique de la bicyclette : environnement, économie, santé, etc. J'y trouve une dimension un peu moraliste qui n'est pas, à mon sens, les seules dimensions qui motivent les cyclistes d'une manière générale.

La pratique de la bicyclette ne peut se résumer à un pensum : je me fais du mal (l'effort, le mauvais temps, la durée des liaisons, ...) pour faire du bien (à la planète, à ma santé, ...).

La motivation santé par exemple. Si elle encadrait la totalité et l'ensemble de nos pratiques quotidiennes, nous devrions renoncer, pour pas mal d'entre nous, à pas mal de nos addictions : le vin, le tabac (pour celles et ceux qui aiment ça), certaines pratiques sportives (en milieu dense, sports de combat, compétitions, ...).

La dimension environnement : elle ne peut se résumer à la pratique de la bicyclette, elle se situe également de manière importante dans notre rapport personnel à la consommation (le plastique, le chauffage, le combustible de nos autos, le caractère durable des produits, les lieux de fabrication de ceux-ci, ...), également à nos modes de déplacement pour le boulot et les vacances (avions, ...).

Il existe pourtant d'autres dimensions et motivations qui m'apparaissent fondamentales dans la pratique du vélo : la commodité de ce mode de déplacement au quotidien, la liberté que cette pratique octroie, accessoirement certaines sensations (ah, perso celle de la vitesse, sur terrain plat et avec un grand braquet) ...

Les automobilistes ne sont pas membres d'une secte, ce que j'entends parfois. Ils ont fait d'autres choix, parce que assez souvent ils n'ont pas la possibilité d'en faire d'autres, sauf à se compliquer singulièrement la vie en ayant recours au vélo et/ou les transports en commun au quotidien. Et d'ailleurs sur cette dimension secte, c'était au début des mouvements de défense de la bicyclette, l'image assez souvent renvoyée par les dits mouvements.

La période est favorable pour renverser un tant soit peu les idées dominantes. Oui, le vélo peut être facile, oui le vélo est commode pour se déplacer, oui le vélo renforce la convivialité, oui le vélo est un mode de déplacement qui génère pour chacun des économies financières, ...

Et le reste n'est que conséquences de la pratique du vélo. •

François Loiseau

MISE À JOUR

Dans les années 1980, j'avais écrit « *Les personnes qui se déplacent en voiture (souvent et pour des motifs d'agrément) et qui rêvent ou espèrent un monde meilleur me laissent perplexe* ». Maintenant, je peux écrire « *Les personnes qui se déplacent en voiture ou en avion (souvent et pour des motifs d'agrément) et qui rêvent d'un monde sans pandémie me laissent perplexe* ».

Jean Dewavrin

LES BIENFAITS DE LA MOBILITÉ DOUCE ... WHAT THAT ?

Ah, sacrée Covid ! Alors que tu as mis en branle la population mondiale, touché à nos vies quotidiennes, nos projets, nos envies, que tu as empêché de respirer voire de vivre aux 4 coins du monde, se pose la question des bienfaits de la mobilité douce ... celle qui respecte l'Homme et son environnement. Comme si cela n'existait pas avant. Certes le vélo, entre autres, est devenu l'allié du déconfinement. Faut-il le rappeler que nous sommes des millions à nous dire que rien ne vaut nos 4 membres en mouvement pour marcher, courir, sauter, se déplacer d'un point à un autre. Les bienfaits sur la santé globale sont innombrables. Ou ça prévient ou ça limite les effets des maladies ... que ça soit le diabète, les cancers, les maladies cardiovasculaires, ostéo articulaires, le surpoids, l'obésité ... Et, ça favorise le bien être dans la tête, la joie de vivre.

C'est ainsi qu'on peut défier cette horloge infernale qu'est le temps qui passe.

Alors, vive la marche, le vélo...et surtout l'envie de penser autrement notre façon de vivre tout simplement dans le respect de nous-même, des autres mais aussi de notre planète que nous ne faisons qu'emprunter.

Camille Hautcoeur

BIEN ANALYSÉ ?

J'ai entendu sur les ondes d'une radio la phrase « *Le bruit ne fait pas de bien et le bien ne fait pas de bruit* ». J'en déduis que le vélo (s'il est bien entretenu), c'est mieux car il ne fait pas de bruit et l'activité physique que son usage impose fait du bien.

Dark Vador

BRÈVES ET AUTRES INFOS

UN PETIT TOUR DE PASSE-PASSE

Voici une petite astuce qui permet de tourner à un feu (qui vient juste de passer au rouge) rouge à gauche (ou d'aller tout-droit) lorsque sa signalisation spécifique permet uniquement le franchissement de l'intersection à droite lorsque le feu est rouge.

Prérequis : il faut que le feu concerné soit bien sûr équipé d'un « cédez-le-passage » et que la voie à droite soit à double sens pour les cyclistes et pas trop fréquentée.

La manœuvre consiste à tourner à droite dans la rue puis, à faire immédiatement demi-tour pour bénéficier alors du feu de cette rue qui vient de passer au vert pour, soit tourner à droite, soit aller tout droit. Attention, lors du demi-tour, assurez-vous bien que cette manœuvre puisse être exécutée en toute sécurité. Il ne faudrait pas surprendre un cycliste vous suivant et s'appêtant à vous doubler ou un autre usager (piéton, motard, etc.) ignorant vos intentions et circulant dans votre périmètre. Je rappelle que le franchissement du feu impose de respecter la présence éventuelle des piétons sur les secteurs traversés.

Jean Dewavrin

ACCUEIL & REMISES

LES MEILLEURS VÉLOCISTES

DANS LE NORD

- Sport'Dep**
-5% -10%
931 av du gal de Gaulle
Bondues - 03 20 30 72 90
- Kick 59** – 5 rue Salengro
-5%
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88
- Speed Cycles** – Jean Lebas
-5%
64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin - 03 20 38 39 24
- Cycles Wypelier Huygen**
-10%
2 bis place de la Cessoie
Lambersart - 03 20 40 73 20
- Altermove**
-5%
1 rue des Arts
Lille - 03 62 84 01 01
- Cycles Lecolier**
-5% -10%
64 rue Gambetta
Lille - 03 20 54 83 39
- Les vélos de Pacôme Bakfiets**
Remise
PK 46-48 rue de la vignette
Lille- 06 18 11 74 69
> Accès sur RDV

Cyclable - Villavélo

- 5%
11-13 rue des Arts
Lille - 03 20 74 17 58
- Black Cat Cycles**
-5%
66 rue des Tanneurs
Lille - 03 20 29 98 96
- Les Mains dans le guidon**
Remise
166 rue Gambetta
Lille - 03 62 52 94 87

L'île ô vélos

- 5%
21 rue Pierre Legrand
Lille - 06 63 87 82 61

Cycles Fallet

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

PEPS TRIKE (vélos couchés)

- Remise
62 rue Abel Gance
Coudekerque Branche
06 01 23 92 05

Le Moulin à vélos

- Remise
43 rue Edouard Delesalle Lille
03 20 94 17 92

DANS LE PAS-DE-CALAIS

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

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

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

AAP : Appel à projets, **ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, **Adus** : Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre
AFPZI : Association de Formation Personnalisée et d'Insertion Individualisée, **AMI** : Appel à Manifestation d'Intérêt, **AMO** : Assistance à Maîtrise d'ouvrage, **APES** : Acteurs pour une économie solidaire
AUD : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer, **AULA** : Agence d'Urbanisme de l'Artois
BE(T) : Bureau d'études (techniques), **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
CA : Communauté d'agglomération, **CAZBM** : Communauté d'agglomération des deux baies en Montreuillois, **CABBALR** : Communauté d'agglomération Béthune Bruay Artois Lys Romane, **CAD** : Communauté d'agglomération du Douaisis, **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, **CAVM** : Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole, **CC** : Communauté de communes, **CCPC** : Communauté de communes Pévèle Carembault, **CD** : Conseil départemental, **CERDD** : Centre ressource du développement durable
Cerema : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, **CESE** : Conseil Economique Social et Environnemental Communal, **CLPC** : Cédez-le-passage cycliste (au feu), **Cotech/Copil** : Comité technique/ de pilotage
COTTRI : Contrat d'Objectif Territorial pour l'amplification de la Troisième Révolution Industrielle, **CU** : Communauté urbaine ...
CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou), **CVTC** : Club des Villes et Territoires Cyclables

DD : Développement durable, **Dreal** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, **DSC** : Double-Sens Cyclable, **DST** : Direction Service Technique
ERBM : Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier, **ESS** : Economie Sociale et Solidaire, **EV** : EuroVelo (véloroute européenne)
FRATRI : Fonds régional d'amplification de la troisième révolution industrielle
GT(V) : Groupe de travail (Vélo)
LAAC : Lieu d'Art et d'Action Contemporaine, **LLHC** : Lens-Liévin, Hélin-Carvin
MDADT : Maison du Département Aménagement et Développement Territorial, **MDESS** : Maison Départementale de l'Economie Sociale et Solidaire, **MEL** : Métropole Européenne de Lille, **MRES** : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
OT : Office de Tourisme
PA : Parc d'activité, **PDES** : Plan de Déplacements Établissement Scolaire, **PDM** : Plan de Mobilité, **POC** : Proof Of Concept
REV : Réseau Express Vélo, **RPN** : Réseau de Points-Nœuds
SDC : Schéma Directeur Cyclable, **SMT** : Syndicat Mixte des Transport, **SMTUS** : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
UTML/RV/TA : Unité territoriale Marçq-La-Bassée / Roubaix Villeneuve d'Ascq / Tourcoing Armentières
TC : Transports en commun
VAE : Vélo à Assistance Électrique, **VLD** : Vélo en Location Longue Durée
(V)VV : (Véloroute) Voie verte

Initiales des représentants de l'Adav concernés

ABO : Aurélie Bouteiller; **ABR** : Alexandre Brysbaert; **ACA** : André Cateau; **AG** : Amandine Gabriels; **AL** : Alain Legrand; **ASI** : André Simoes; **BD** : Bastien Deceuninck; **BV** : Bérandère Vanterre; **CAL** : Claude-Arnaud Lepoutre; **CB** : Charlotte Berghem; **CB0** : Christian Bonenfant; **CD** : Christophe Desmet; **CG** : Carine Germaneau; **CGU** : Cécile Guillaume; **CIL** : Claire Lepoutre; **CM** : Christophe Magnier; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove; **DD** : Dominique Delcroix; **DM** : Damien Marchal; **EI** : Elise Ios; **EL** : Eric Liberelle; **EM** : Eric Maquet; **FD** : Frédéric Devred; **FL** : François Loiseau; **GdB** : Guillaume de Bretagne; **HC** : Hervé de Cagny; **JFC** : Jean François Carlier; **JmL** : Jean-Michel Lenglet; **JmR** : Jean-Marie Roger; **JP** : Judicaël Potonnet; **JT** : Jacky Therrin; **JV** : Julien Vitse; **LR** : Luc Religieux; **LV** : Line Viera; **MA** : Michel Anceau; **MV** : Mathias Vadot; **OC** : Olivier Cohen; **PC** : Pascal Célisse; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard; **PT** : Pierre Tittlein; **RF** : René Fauverque; **RH** : Raphaël Honorez; **RM** : Romain Motylicki; **RMa** : Rémi Manier; **SG** : Sophie Gien; **SK** : Sira Keita; **SR** : Sébastien Rillet; **SS** : Samuel Schepens; **SW** : Simon Winter; **VC** : Vincent Chalamon; **VF** : Véronique Fafeur; **VS** : Vincent Sauvée; **YL** : Yves Lepinay; **YP** : Yannick Paillard; **ZA** : Zohra Abdi.



L'ACTUALITÉ DES PROJETS CYCLABLES PRÈS DE CHEZ VOUS !

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

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA - CU d'Arras

16 octobre. CUA. Rencontre avec Mme Rossignol, 1ère vice-présidente, Mobilités-transport, grands projets à la CUA. Différents sujets ont été abordés lors de la réunion. 1°, la 2nde phase du schéma directeur commence début Novembre 2020 avec la présentation des itinéraires retenus aux collectivités de la CUA. Ceci pour avoir des retours des mairies directement concernées par ces itinéraires et leurs demandes de modifications s'il y en a. En parallèle, l'Adav propose d'être sollicitée et de profiter des adhérents répartis sur le territoire pour tester et donner un retour pratique de ces itinéraires. 2°, Mme Rossignol nous a présenté le projet de plan déplacement scolaire. Le sujet avait déjà été abordé avec certains établissements de la CUA. 3 d'entre eux étaient intéressés, un lycée, un collège et une école primaire. La CUA souhaiterait relancer le sujet : la CUA se propose d'aider sur les questions de formations en sensibilisant au « Savoir Rouler » et en réalisant une piste d'apprentissage sur la CUA. Une réflexion d'une convention à rédiger avec le Pas-de-Calais est en cours. 3°, le jalonnement et les signalétiques. Il est nécessaire d'avoir une réflexion globale entre le jalonnement/la signalétique et les futurs aménagements. 4°, un point a été fait sur les aménagements temporaires: une enquête va être réalisée auprès de tous les usagers de la route (toutes mobilités confondues). Enfin, la question de la subvention a été évoquée. Au vu des prestations, des actions, du conseil et du travail menés par l'association, l'Adav demande une réévaluation de la subvention. VS, SS.

27 octobre. CUA. Rencontre avec les services techniques voirie. Point sur les aménagements temporaires et les chiffres de fréquentation septembre-octobre pour le Pont Leclerc (stable), Cours de Verdun (en hausse), rue Delansorme (en baisse, lié au tourisme/week-end ?), Dainville (rue Lavoisier/Briqueterie), Citadelle (questionnement/emplacement, car il ne comptabilise pas les cyclistes venant d'Achicourt), voie verte (Saint Nicolas, et fréquentation en hausse en semaine/trajet domicile-travail) et rue A. Briand (Beaurains,

+100% entre août et sept). Idée de mettre en place des comptages manuels. Présentation enquête satisfaction aménagements temporaires à destination de tous les usagers sur la CUA. Voir quels aménagements seront pérennisés ? Quelles améliorations apporter pour qu'ils soient mieux respectés (exemple des zones 30, avec l'idée de plateaux traversants/trottoirs traversants, ralentisseurs, chicanes ou écluses pour ralentir la vitesse des automobilistes). L'Adav a insisté sur la communication/prévention, et verbalisation s'il faut en arriver là. L'Adav a aussi évoqué les bandes-cyclables le long des Bds : déplacer l'axe médian pour deux voies motorisées à 2,75m de large, et bien garder la largeur des bandes (marquage définitif aux normes) à 1m50 à l'axe minimum. Projet de Beaurains de passer en zone 30 (comme St Laurent-Blangy l'a fait). Question de la zone de rencontre, et problématiques rencontrées (manque de communication, méconnaissance des droits et devoirs des usagers dans cette configuration...) Grand-Place, on garde la largeur mise en place cet été, question de la vitesse ? Passage de nouveau à 30 km/h ? La ville d'Arras a en projet une zone de rencontre au niveau du conservatoire. Question/Pont Leclerc et temporalité des feux tricolores (flux automobile/Bd Carnot). De nouveau l'idée d'une traversée piétonne plus haute/descente sens Beaurains-Arras : feu avec bouton poussoir + panneaux pour prévenir des traversées piétonnes. L'Adav a proposé l'ajout d'un panneau directionnel (gauche) pour rejoindre Achicourt sur le pont en plus du marquage horizontal déjà présent. A l'heure actuelle, certains véhicules se placent dans la voie de gauche, mais coupent le zébra avant l'intersection avec le bd Carnot. Pts sur le projet de réaménagement de la RD939 entre le giratoire de Renault et de Lapeyre : l'Adav préconise la mise en place d'une piste bidirectionnelle en sécurisant et matérialisant les traversées (extérieur de l'anneau, sur les trottoirs partagés). Lien à faire avec l'aménagement existant (mais perfectible) vers Grimaldi (proposition de pistes unidirectionnelles). Pts sur les projets à venir. VS, SS.

19 novembre. CUA. Visioconférence avec les services techniques voirie. Suite à réunion avec la Ville d'Arras et

Artis, la solution couloir partagé vélo-bus a été retenue. Problématique de la sécurisation de l'accès aux bandes cyclables en sortie de giratoire avant de rejoindre le couloir vélo-bus. Préconisations de l'Adav : réduction de la sortie des giratoires pour réduire la longueur de la traversée piétonne et protéger le passage de piste en bande pour le cycliste. Solution proposée: élargissement du trottoir/piste ou pose d'un îlot composé de bordures collées ou scellées + abaissée des bordures sur 5 m en passage piste-bande et sur 3 m pour le passage bande-piste. Renforcement du marquage au sol avec l'ajout de flèches de guidage pour les transitions et des pictos vélos, notamment aux intersections. L'Adav a insisté sur le respect de la zone de livraison du garage Renault afin que les camions n'empiètent pas sur la bande. Mise en travaux été 2021. Retour sur les réunions avec les maires des communes rurales et la présentation du SDC et des axes structurants pour une liaison concentrique. M. Didier Michel a insisté aussi lors de ces réunions sur le fait qu'au-delà des travaux de voiries cyclables, il était important de mettre en avant la sensibilisation et l'éducation (notamment avec le Savoir Rouler et les équipements de sécurité). SS.

18 décembre. CUA. Conférence téléphonique avec les services techniques voirie. Point sur la 2e tranche de travaux prévue pour Artoipôle-Boulevard de l'Europe pour faire la jonction avec le giratoire de la RD939 au niveau du péage. Réflexions pour le franchissement sur l'ouvrage (pont au-dessus de la voie TGV). Le Cerema a aussi été consulté. L'Adav a mis en avant la logique d'itinéraire de l'allée d'Espagne vers Monchy, via la route existante. L'Adav demande de prévoir des entrées/sorties VV pour les usagers travaillant dans les entreprises en face de la VV et de sécuriser le franchissement du giratoire de la RD939 pour rejoindre Artoipôle 2. La CUA souhaite accélérer les travaux prévus par le CD62 pour les aménagements cyclables le long de la RD939 entre la sortie de Tilloy-les-Mofflaines et le giratoire à l'entrée d'Artoipôle, afin de connecter le réseau. Pts sur les aménagements cyclables temporaires et l'enquête en ligne faite par la CUA. Ils resteront en test jusqu'en

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 :

mars 2021. Pts sur les compteurs automatiques avec des résultats encourageants. Prochaine réunion prévue fin janvier-début février 2021 pour continuer à travailler sur le schéma directeur et la liaison entre les communes rurales et la couronne urbaine. SS.

St Laurent Blangy

6 novembre. Visio. Rencontre d'élus de la Ville de Saint-Laurent Blangy pour évoquer les animations à mettre en place en faveur de l'écomobilité scolaire dans les écoles de la commune et le collège proche (challenge, PDES, etc). JP, RH, SS.

10 décembre. St-Laurent Blangy.Commission mobilités St-Laurent Blangy. Pts discutés : harmoniser les vitesses entre les communes à 30km/h et pacifier SLB au niveau de la vitesse (mise en place de silhouettes, carrefour à feux en face de l'école Lenglet, réflexion sur mise en place de plateaux traversants au niveau de certains carrefours, réduction de largeur de voie au niveau des entrées/sorties de certains giratoires…) Connexions avec Arras : chemin du halage, rue de la République, rue Roger Salengro/rue de Douai. Aménagements faits (revêtement rue de Gaulle, travaux rue de la République) et prévus (renforcer la liaison du chemin de halage avec l'école Lenglet + liaison avec parc d'Immercourt et le chemin de halage). L'Adav demande des aménagements à l'échelle de la ville ; Pont bois + à côté du skate-park : bandes rugueuse + arceaux à la bibliothèque dans cadre de l'aménagement du parc (à faire valider par l'architecte). Pts sur l'atelier Soignons les Biclous et partenariat avec le SMAV SLB pour la récupération de vélos. Réunion début 2021 : avec la CUA et les élus CD62 du canton. Pour la prochaine réunion, PDES à l'ordre du jour. PT, SS.

ANTENNE BETHUNOISE

Billy-Berclau

19 octobre. Ville. Repérage terrain avec les services de la ville afin de faire un diagnostic des aménagements cyclables existants sur la commune et identifier les axes qui pourraient être sécurisés soit par des aménagements physiques, soit par un classement de certaines rues en voies apaisées. JV, MA, PC.

CABBALR, CA Béthune-Bruay Artois Lys Romane

9 décembre. CABBALR. Rencontre du conseiller délégué en charge de la mobilité durable. Présentation de l'action de l'Adav au niveau régional et local. Présentation de la feuille de route de la CABBALR. Evocation du Plan Climat CABBALR 2019-2025. L'Adav évoque l'importance d'avoir des aménagements sécurisés et de qualité pour favoriser les déplacements à vélo dans l'agglomération. L'Adav évoque également l'importance de faire passer le tracé de l'EV5 dans Béthune afin de raccorder la gare SNCF de Béthune pour des raisons d'intermodalité. Discussion sur la mise en place d'une éventuelle convention de partenariat afin d'accompagner l'agglomération dans sa politique cyclable. ABo, DD, JV.

ANTENNE BOULONNAISE

Boulogne-sur-mer

23 novembre. Rencontre avec les services de la ville pour étudier le bon positionnement des marquages en cours de différents logos, pictogrammes, sas vélos aux carrefours à feux, DSC dans les rues piétonnes : rues Cazin, Nationale, Victor Hugo, Thiers. . LV, GdB.

19 décembre. L'antenne du Boulonnais a organisé une sortie ouverte à tous autour du port. La promenade de 10 km a réuni six cyclistes pour répondre à la jauge définie. La météo comme l'ambiance étaient excellentes. Il s'agissait pour l'un ou l'autre des participants d'une remise en selle, jugée très bienvenue ! LV.

ANTENNE DUNKERQUOISE

CCHF - CC des Hauts de Flandres

12 octobre. BE VIZEA. Diagnostic du territoire. Echange téléphonique afin de présenter nos actions et recommandations en terme de politique cyclable, d'échanger sur notre connaissance du territoire en terme de cyclabilité et de présenter les projets cyclables sur le territoire notamment le SDC du Département du Nord. JV.

21 octobre. Visioconférence. COPIL SDC. Présentation par le BE VIZEA des enjeux du Plan vélo communautaire, des éléments de diagnostic du territoire et des différentes actions en cours sur le territoire, notamment la liaison cyclable entre Esquelbecq-Wormhout porté par le département, l'étude de mise en place d'une flotte de VAE par l'Office de tourisme de Bergues et l'action PDES porté par l'Adav qui concernera le territoire de la CCHF en 2021. La prochaine étape de l'étude mené par le BE sera d'identifier les axes à aménager et sécuriser sur le territoire. JP, JV.

2 décembre. Visioconférence. Validation du diagnostic territorial réalisé par le BE VIZEA. Définition des enjeux et objectifs des futurs scénarios territoriaux. JV.

CUD - CU de Dunkerque

1 octobre. Hôtel de ville Rosendael. Débat vélo. Intervention auprès des techniciens des services voirie et mobilité et des élus communautaires en charge des mobilités pour présenter et échanger sur certains points noirs dans l'agglomération, présenter des retours d'expériences régionaux en terme d'aménagement cyclable. JV, OC.

13 octobre. CUD. GTV. Présentation des nouveaux conseillers mobilité. Présentation du projet d'aménagement de l'Av de la Mer à Malo les Bains, création de 2 pistes unidirectionnelles sur l'ensemble de l'axe, l'Adav propose de bien identifier les entrées de pistes en élargissant l'amorce des pistes aux intersections et de marquer une bande cyclable dans la continuité de la piste pour faciliter le mouvement de tourne à gauche des cyclistes à certaines intersections. Présentation du projet cyclable rue Denis Papin à Grande-Synthe, proposition de renfort de marquage au croisement avec la voie de tourne à droite donnant sur la RD 601. Souhait de la CUD d'expérimenter la suppression des répéteurs de feu tricolore sur certains axes. Présentation du projet d'aménagement cyclable Av des Bains, création de 2 pistes unidirectionnelles sur l'axe avec un réaménagement de l'extrémité de la rue du 110ème Régiment d'Infanterie pour faciliter et sécuriser les mouvements tournants sur l'Av, réaménagement en VV de la portion le long du LAAC. Pts sur les actions à mener en 2021. JV, OC.

15 octobre. CUD. Jalonnement vélo. Présentation par la CUD et le BE externe du jalonnement directionnel vélo qui sera installé dans le cadre du tracé de la Vélomaritime et des cheminements verts communautaires. JV.

13 novembre. Réunion guide aménagement -voie cyclable. Visioconférence. JV.

17 novembre.Réunion guide aménagement -chaussée. Visioconférence. JV.

3 et 9 décembre. Réunion guide aménagement -Intersection. Visioconférence. JV.

18 décembre. CUD. GTV. Revue des demandes d'interventions envoyées ces derniers mois et point sur l'état d'avancement des projets de reprises de voirie suite à nos repérages terrains. La CUD nous informe d'une prochaine campagne de marquage des DSC, dans les quartiers de Dunkerque encore non pourvus de signalisation horizontale. Mise en aire piétonne officiellement de la Place jean Bart, la Pl Charles Valentin et Pl de la Gare suite à un arrêté municipal, le vélo est légalement autorisé à circuler sur ces espaces. Demande de repositionnement d'une grille faite au CD59 afin de rendre le passage sur la VV aux abords du Tennis club St-Polois moins contraint. Etude sur plans des projets cyclables Av de la Mer, Av des Bains et de la Digue de mer. Discussion préliminaire sur le rôle de formation et de partage d'expérience que peut apporter l'Adav dans le cadre du projet de Remise en selle porté par la CUD. JV, OC.

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

Bailleul

28 décembre. Rencontre avec M.Gautier, maire, et les élus en charge de la mobilité. Présentation des actions de l'Adav en région et des actions spécifiques qu'elle a déjà menées sur la ville de Bailleul et la CCFI. M.Gautier souhaite que l'on puisse aboutir rapidement à des conventions de partenariat avec la ville et avec la CCFI, dont il est vice-président en charge de la Mobilité. Il rappelle ses engagements de campagne pour faire de Bailleul une ville cyclable et souhaite pouvoir s'appuyer sur l'expertise de l'association. MA.

Hazebrouck

10 décembre. L'Adav rencontre l'équipe municipale d'Hazebrouck, en présence de M.le Maire, dans le cadre du pacte pour la transition. Très large ouverture et souhait exprimé par les élus de s'appuyer sur l'expertise de l'Adav à l'échelon municipal mais aussi et surtout à l'échelon de la CCFI dont M.le Maire est aussi le Président. RF.

ANTENNE LENSOISE

CALL

6 octobre. Siège de la CALL. Rencontre du conseiller communautaire en charge des mobilités douces. Présentation des actions de l'Adav et du Crem en région et sur le territoire, en vue d'un potentiel partenariat afin d'accompagner la collectivité sur sa politique cyclable. JP, JV.

26 novembre. Visioconférence. Elaboration du SCoT de LLHC. Constats et dynamiques en œuvre, présentation des éléments de diagnostic sur le sujet du transport et des mobilités. JV.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole Européenne de Lille

2 octobre. Dans le cadre de Lille capitale du design, et en amont de la conception des POC, entretien lié aux enjeux des mobilités douces actuels et à venir sur le Grand Boulevard. MA.

3 décembre. Rencontre avec M. Sebastien Leprêtre,

vice-président Mobilité et Transport pour faire le point sur le partenariat qui lie l'Adav à la MEL et les orientations pour ce nouveau mandat. M. Leprêtre souhaite rappeler la volonté de la MEL de changer de braquet et confirme le triplement du budget qui sera alloué au vélo. Notre convention sera reconduite et l'Adav sera étroitement associée à la révision du DSC et aux orientations stratégiques de la politique cyclable. L'Adav expose différents pts qui lui semblent prioritaires : réviser périodiquement le SDC pour l'adapter aux évolutions de l'urbanisme et des zones économiques ; développer la signalétique directionnelle vélo ; adapter notre réseau de VV pour en faire une composante essentielle du réseau cyclable avec des aménagements qui répondent aux besoins des déplacements quotidiens ; s'interroger sur la place du vélo dans les zones 30 ; apporter une attention particulière à la sécurisation des accès piétons et cyclistes des établissements scolaires ; définir une stratégie adaptée pour mailler les territoires plus ruraux d'itinéraires cyclables à l'exemple du travail que nous menons actuellement avec les communes du Val de Marque ; engager une démarche plus proactive sur les évolutions du code de la route et sur les exemples des autres territoires : développer les concepts de Réseau express vélo et de Vélorue, adapter les priorités et les cycles des feux en faveur des cycles (nous pensons en particulier à la piste du Grand Bd et au régime de priorité des pistes qui ceinturent les giratoires) ; favoriser les actions de promotion et les services après des usagers (relance d'un service de location de VAE, de vélos cargos... qui permettrait d'essayer avant d'acheter). Nous proposons également des visites thématiques sur site avec les élus sur d'autres territoires comme Courtrai pour s'inspirer des bonnes pratiques. Echange très constructif ! MA, YP.

8 décembre. Visio. Participation au deuxième atelier POC Trame Etoilée. Propositions d'aménagements pour éclairer les cheminements le long de la Deûle. AG, PMP.

8 décembre. Participation à la Commission Consultative des Services Publics Locaux sur le thème de la mobilité : présentation des rapports d'activités d'Ilévia et des questionnaires des stationnements en ouvrage de Lille, Roubaix et Tourcoing. MA.

15 décembre. Lancement du l'étude Réseau +. Comité technique sur la définition d'un réseau express vélo sur la MEL. Benchmark des réalisations des autres villes françaises et européennes, rappel des composants nécessaires à un réseau express. JV, MA.

17 décembre. Revue de projet sur l'Unité territoriale de Roubaix-Villeneuve d'Ascq. Leers, présentation du projet de CVCB rue salengro pour sécuriser l'accès au collège. L'Adav demande à réaliser des surlargeurs de 1m50. Mons-en-Barœul, présentation du projet de zone de rencontre et de DSC sur la rue Jean Jaurès. La proposition de l'Adav de figurer un piéton et un cycliste sur la chaussée, comme préconisé par le Cerema, n'est pas retenue. Roubaix, présentation du projet de zone 30 sur l'Alma. Les DSC seront généralisés. MA.

18 décembre. Revue de projet sur l'Unité territoriale de Marcq-La Bassée. Visioconférence. Proposition des services de faire des revues de projets de manière régulière sur le secteur de l'UTML. Marcq-en-Barœul, présentation d'un projet de VV rue Gabriel Péri côté sud de la chaussée, L'Adav propose de travailler cet axe avec une bande suggérée à minima de 1.25m afin de faciliter la continuité cyclable sur cet axe, ainsi que de marquer des SAS vélo aux abords des

feux tricolores, remarque est faite d'avoir aussi une réflexion dans un second temps sur le maintien des voies de tourne à droite à l'intersection avec la rue Nationale. Rue Bailly, présentation du projet de remplacement des bandes cyclables existantes en VV côté nord, avec une largeur de 2.5 au niveau du franchissement du pont, avec une poursuite jusqu'au plateau avec le croisement de la rue de Bondues. Bd Clémenceau, réflexion sur la création d'une continuité cyclable entre les bandes cyclables existantes. Av du Château Rouge, réflexion sur la création d'une piste bidirectionnelle sur la section étant déjà équipée d'aménagements en unidirectionnelle. Escobecques, présentation d'un projet de piste bidirectionnelle côté nord de la RD141b reliant Radinghem et se poursuivant en VV dans la traversée du Maisnil. Mons-en-Barœul, demande de l'Adav de revoir le projet d'aménagement cyclable aux abords de l'usine Heineken. JV, MA.

Armentières

14 octobre. Ville. Rencontre des services et de l'élue en charge de la mobilité durable. Présentation de nos actions sur le territoire de la MEL et de nos recommandations sur le secteur d'Armentières. La proposition d'une convention de partenariat est évoquée afin d'accompagner la ville sur sa politique en faveur des mobilités actives. CBo, JFC, JV, RM.

Forest sur Marque

14 octobre. Présentation du projet de SDC du Val de Marque à un groupe d'habitants invité par les élus. L'état des voies vertes est unanimement dénoncé. Priorisation des itinéraires à conforter et à valoriser pour permettre des déplacements internes et vers les communes voisines. MA.

Fretin

19 novembre. Projet de SDC du Val de Marque. Rencontre avec la commune et celle de Péronne-en-Mélantois pour définir conjointement les itinéraires à retenir dans le schéma et aborder les aménagements susceptibles d'être réalisés sur ces axes. MA.

Gruson

2 novembre. Projet de SDC du Val de Marque. Rencontre avec les communes limitrophes (Chéreng, Bouvines et Anstaing) pour définir conjointement les itinéraires à retenir dans le schéma et aborder les aménagements susceptibles d'être réalisés sur ces axes. MA.

Hem

24 novembre. Suite aux réunions précédentes et au travail réalisé avec les services de la ville, présentation du projet de SDC hémois. Ce schéma servira de base de travail pour le groupe de travail vélo qui se réunira en mars. ACa, MA.

4 décembre. Projet de SDC du Val de Marque. Rencontre avec les communes limitrophes (Sailly, Forest) pour définir conjointement les itinéraires à retenir dans le schéma et aborder les aménagements susceptibles d'être réalisés sur ces axes. ACa, MA.

Lambersart

22 octobre. Ville. Rencontre des élus en charge des modes actifs. L'Adav évoque la réflexion à avoir sur la

mise en place de jalonnement directionnel vélo afin d'orienter les cyclistes sur des axes apaisés en parallèle des axes à fort trafic automobile. La ville souhaite travailler sur un axe rue Boidin-rue Debuire du Buc traversant le stade Guy Lefort pour créer un itinéraire apaisé pour les cyclistes ainsi que sur la sécurisation de l'axe rue Bonte-Av Delecaux. Souhait de la ville de créer des quartiers apaisés, un premier travail sur le quartier Canteleu est à l'étude. L'Adav évoque la réflexion à avoir sur la création d'un maillage cyclable communal qui rentre en cohérence avec le Schéma directeur vélo de la MEL, ainsi que la demande de remise en place d'un GTV à Lambersart afin d'échanger sur les projets cyclables à venir, en concertation avec la MEL. JmR, JV, MA, PMP.

Lille

5 septembre. Rencontre de l'équipe du Bazaar St-SO pour imaginer des actions partenariales de promotion du vélo auprès des usagers du site. Projets d'actions de marquage bicycode, remise en selle. JP.

28 septembre, 12 octobre et 7 décembre. Ecole maternelle de la Briqueterie (Lille-Sud). Intervention sur sollicitation de la MRES auprès d'un groupe de parents d'élèves pour améliorer les déplacements domicile-école suite au démantement de l'école. Une enquête mobilité auprès des parents de l'ensemble des écoles de ce secteur a été réalisée par le Crem. L'option principale envisagée est la mise en place d'un pédibus entre l'école de la Briquetterie et l'école Painlevé. JP.

3 octobre. Lille, Gare Saint-Sauveur. Fête de l'Environnement et des Solidarités. Stand d'information sur le thème du transport d'enfants à vélo avec démonstration de matériel et possibilité de tester des vélos-cargos en partenariat avec Vélowomon. ASI, CB, CGu, SK, SW.

5 octobre. Ville. Projet Solférino. Présentation par les services de la ville du projet cyclable rue Solférino dans le cadre du projet métamorphose Paysagère. L'Adav souligne le besoin de séparer les flux piétons et cyclistes pour éviter les conflits d'usage sur cet axe ainsi que d'avoir une vision en terme d'itinéraire pour que l'aménagement soit le plus fonctionnel possible. A ce titre un aménagement cyclable de type bidirectionnel nous semble le plus adapté. JV, MA.

7 octobre. Halles de Wazemmes. Marquage bicycode de vélos. AG, RH.

8 octobre. Rencontre avec Mme Aubry et ses adjoints M.Richir et M.Dendievel. Définition du projet de Maison de la Mobilité. Echange sur les priorités du REV, sur les vélorues... il est acté que l'Adav sera associée aux différents projets de la ville. Souhait de Mme Aubry de réaliser une communication sur le respect entre les différents usagers de la voie publique. MA, YL, YP.

9 octobre. Ville. Rdv avec le service Pass Seniors pour l'organisation de remises en selle. AG.

12 octobre. Participation au Comité de suivi du débat citoyen sur la qualité de l'air en tant qu'expert de la mobilité. MA.

14 octobre. Moulins. Place Vanhoenacker. Marquage bicycode de vélos. Les 50 premiers sont offerts par la mairie de quartier Moulins aux habitants. Plus de 50 marquages réalisés. AG, BD, BV, CG, CM.

15 octobre. Ville. Rencontre des élus en charge des modes actifs. Présentation de l'Adav et de ses actions à l'échelle de la ville et de la MEL. Présentation des élus et de leurs ambitions sur le mandat à venir. Discussion autour des actions de promotions et d'informations à

réaliser dans le cadre de notre partenariat et la mise en place de groupe travail vélo technique régulier. Présentation de nos recommandations pour la mise en place d’un «REV», notamment sur la logique d’itinéraire à avoir pour relier Lille aux villes voisines et la réflexion à avoir sur la valorisation des chemins de halage, notamment sur leur revêtement, afin de créer des itinéraires qualitatifs pour les cyclistes.
JV, MA.

17 octobre. Ville. Place du théâtre. Stand d’information sur le thème «mes courses à vélo» et marquage bicycode.
AG, BV, JP, SG, VC.

3 novembre. Réunion avec les services de la MEL, le commissariat de Lille, la ville de Lille et les collectifs «Cyclistes en action à Lille» et «Moins vite à Fives» pour étudier les actions et aménagements visant à renforcer la sécurité de la vélorue Cabanis à Lille.
MA, YL.

12 novembre. Point avec le service en charge du Plan Educatif Global pour travailler sur une enquête d’évaluation auprès des parents suite au lancement des deux premières rues scolaires lilloises : rue Guillaume Tell (écoles Jean Jaurès et Desbordes-Valmore) et rue Fabricy (école Michelet).
AG, JP.

Du 15 au 17 décembre. Ville. Rue Solférino. Enquête de terrain auprès des cyclistes fréquentant la rue Solférino.
AG, HC, JV, RH.

21 décembre. Ville. Revue de projets. Projet de piste unidirectionnelle rue Chaude Rivière côté voie SNCF, demande de l’Adav de poser un séparateur physique sur la bordure pour éviter le stationnement sauvage des véhicules. Mise en DSC du Pont Darwin. Rue Eugène Jacquet demande de marquage de bande suggérée de 1.25m de largeur quand la largeur de chaussée est contrainte notamment à l’approche de l’intersection avec la rue Chaude Rivière.
Projet d'une piste bidirectionnelle rue Carnot côté nord, reliant ainsi la piste du grand Bd à la place du théâtre.
JV, MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Lomme

15 octobre. Présentation du projet de réaménagement de l’Av de Dunkerque au niveau de Lomme-Bourg. La demande consiste à conforter la place du piéton et de permettre d’assurer une continuité cyclable. Divers scénarios sont abordés : zone 30 seule, zone de rencontre, CVCB… Le profil ne permet pas la réalisation de bandes ou de pistes tout en réalisant des trottoirs confortables sur cette partie commerçante. Au regard du trafic et de la difficulté d’accéder au feu, l’Adav préconise la réalisation d’une bande dans le sens Lomme-Lille et d’une bande suggérée dans le sens Lille-Lomme. Le stationnement longitudinal devrait être supprimé, hormis une place de livraison, et la section devrait passer en zone 30.
MA.

24 novembre et 4 décembre. Echanges avec les services éducation et mobilité de la Ville de Lomme. Projet de l’ouverture d’une rue scolaire en février 2021 au niveau des écoles Lamartine et La fontaine. Le Crem a lancé une enquête vers les élèves et parents de ces écoles.
JP.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Marcq-en-Barœul

10 octobre. Ecole Charles Péguy, quartier des Hautes Loges. Session de marquage bicycode à destination des habitants.
EL, JP.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Neuville-en-Ferrain

7 octobre. Petit Menin, zone commerciale de Neuville-en-Ferrain. Echanges avec la MEL et Ceetrus, gestionnaire du site, sur les aménagements nécessaires pour favoriser la venue en modes

actifs des salariés et usagers du site depuis Roncq, Tourcoing et Neuville-en-Ferrain.
JP, MA.

10 novembre. Rencontre avec les élus et techniciens municipaux. La municipalité souhaite relancer un GTV. Échange sur les priorités à porter auprès de la MEL : piste le long de la RM 349 pour relier Halluin à Tourcoing et desservir la zone du Petit Menin, desserte de la zone d’activité avec aménagement des rues du Vertuquet et de Reckem.
MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Quesnoy-sur-Deûle

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

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Ronchin

1 octobre. Ville. GTV. Rencontre du nouvel élu aux mobilités. Projet de piste bidirectionnelle rue Delattre de Tassigny. DSC réalisé rue Delory. SAS vélos devant les passages à niveaux : à étudier. Rappel des problèmes à résoudre sur la piste le long de la RD48 : candélabre et borne peu visible. Proposition d’améliorer la visibilité des cyclistes rue Sadi-Carnot. Études en cours rue Anatole France. Mise en étude de la rue de L’Université. Nouvelle campagne d’installation d’arceaux à vélos et d’accroche-vélos.
AG, CV.

12 octobre. Aide à l’encadrement d’une remise en selle au départ du Centre Social du Grand Cerf. Action organisée dans le cadre d’une série d’évènements pour la prévention du cancer.
JP.

20 octobre. Maison du Grand Cerf. Animation d’ateliers de maniabilité vélo avec les enfants du centre de loisirs en prévision d’une sortie vélo réalisée en fin de semaine.
AG.

4 décembre. Repérage pour l’installation de nouveaux arceaux à vélos.
CV.

11 décembre. Visite sur terrain pour validation de poses d’accroche-vélos proposées par la MEL.
CV, JV.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Sailly-lez-Lannoy

1 décembre. Projet de SDC du Val de Marque. Rencontre avec la commune pour préparer une rencontre avec les habitants pour les associer à la démarche d’identification des itinéraires à inscrire dans ce projet.
MA.

7 décembre. Présentation du travail d’élaboration d’un SDC pour le Val de Marque à un panel d’habitants en présence des élus municipaux. Démarche participative pour recueillir les attentes et les priorités de la population.
MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Sainghin-en-Mélantois

9 novembre. Travail de mise à jour du projet de SDC du Val de Marque suite aux premières réunions avec les communes.
MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Tourcoing

12 octobre. Maison des Associations de Tourcoing. Participation au «blablassos» sur la thématique du vélo comme mode de transport alternatif.
YP.

28 octobre. Ville. Parvis St Christophe. Marquage bicycode de vélos offerts par la ville à ses habitants.
AG, RH.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Université de Lille

6 octobre. Campus Moulins. Marquage bicycode de vélos à destination des étudiants et du personnel.
AG.

13 octobre. Campus des sports à Ronchin. Marquage bicycode de vélos à destination des étudiants et du personnel.
CG.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Villeneuve d’Ascq

10 octobre. Encadrement d’une sortie-découverte pour identifier les itinéraires pour relier Villeneuve d’Ascq à Roubaix. La sortie est aussi l’occasion de rappeler les principales règles de sécurité à adopter pour circuler à vélo. Découverte des aménagements de transition réalisés à Roubaix et de la véloroute du Paris-Roubaix.
MA.

5 novembre. Visio avec N. Picquot, nouvelle élue en charge du vélo. Présentation des actions de l’Adav et définition des bases d’un nouveau travail partenarial avec la municipalité. En complément des réunions techniques, des rencontres périodiques avec les élus seront instaurées.
FL, FD, MA.

17 novembre. Réunion de travail avec la municipalité pour étudier la revalorisation de la subvention accordée à l’Adav. La ville reconnaît l’apport de l’Adav et accepte l’étude d’une revalorisation. Elle rappelle par ailleurs sa volonté de passer à la vitesse supérieure pour développer l’usage du vélo.
FL, MA.

Du 17 au 30 novembre. Ecole primaire la Fontaine. Cycles d’apprentissage vélo-école de 4 séances auprès de deux classes de CM1/CM2.
AG, CM, FL, JmL, JT.

10décembre. Parc de la Haute-Borne. Visioconférence AMI Vélo. Présentation aux entreprises de l’action portée par le groupement mobilité dans le cadre du PDM de zone. Projet ayant pour vocation la location d’une flotte de vélos classiques ou électriques pour les entreprises de la zone. Présentation du phasage sur les mois à venir et du principe de cette AMI.
JV.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

ANTENNE MAUBEUGOISE

Maubeuge

12 octobre. Ville. Réunion de préparation pour la concertation autour du plan vélo communal. Présentation par la ville de l’outil numérique qui sera mis en place durant 4 semaines afin de recueillir les avis et propositions des citoyens en vue d’une concertation en fin d’année 2020 et de l’adoption d’un Plan vélo en 2021.
JV.

ANTENNE PÉVÈLE-CAREMBAULT

CCPC

13 octobre. Genech. Présentation par le CD 59 des différents scénarios pour assurer une liaison cyclable entre Cysoing et Genech. Il s’agit d’une demande forte des communes pour sécuriser l’accès aux établissements scolaires. Plusieurs hypothèses se présentent : VV sur l’ancienne voie ferrée, piste le long de la D90 ou itinéraire jalonné par Cobrieux. Cette dernière proposition est écartée. Le CD 59 affinera les deux premiers scénarios mais les contraintes techniques sont nombreuses.
MA.

13 octobre. Ostricourt, visite sur site pour étudier les possibilités d’aménagement de la rue Florent Evrad avec les services de la CCPC. A l’issue de la visite, réunion de travail pour partager les typologies d’aménagements susceptibles d’être mis en œuvre dans le cadre du SDC en fonction des caractéristiques des voies et des emprises disponibles.
MA.

3 décembre. Avelin. Présentation du projet de liaison cyclable sur la D54 entre le giratoire et le hameau du Croquet. On partirait sur une VV réalisée par la CCPC,

en accord avec les services du CD 59. Cette liaison sera financée par RTE en compensation de la réalisation de la ligne à très haute tension.
MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

Cysoing

26 septembre. Rencontre du Maire et de l’adjointe à la mobilité pour échanger sur les priorités en terme d’aménagements et d’animations pour développer la pratique du vélo sur la commune.
CAL, CIL, DM, JP, ZA.

17 octobre. Groupe de travail avec les élus municipaux pour étudier les aménagements cyclables à réaliser sur la commune et les prioriser. Il est convenu d’organiser une visite de terrain avec les élus.
CAL, DM, MA.

ANTENNE DE SAINT AMAND

Saint-Amand

18 novembre. Plan de circulation. Visioconférence. Echange avec les services de la ville sur la mise en place de DSC dans certaines rues du centre-ville, permettant des déplacements plus rapides et plus sécurisés en parallèle d’axes avec un fort trafic automobile.
CD, JV.

27 novembre. Ville. Repérage terrain. Préconisation de la mise en DSC des rues : Mathieu Dumoulin, des Viviers du Clos dans son intégralité avec une sécurisation accrue pour la section donnant sur la rue de Tournai, d’une partie de la rue Rivoli entre les rues nommées précédemment, rue de la Résistance, rue Thiers, ruelle des Jardins et rue des Anges, avec un renfort de marquage type aplat vert en entrées et sorties de rues. Proposition de l’Adav d’avoir une réflexion sur la création d’un cheminement piéton/ vélo aux abords de l’école Notre Dame des Anges côté rue du Moulin aux rats afin de sécuriser l’accès des cyclistes. Réflexion de la mise en DSC rue Salengro, au vu du trafic automobile actuel la réalisation est mise en attente.
CD, JV.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

ANTENNE DE SAINT OMER

CAPSO

13 octobre. Longuenesse. Réunion développement vélo. Rencontre organisée avec les élus communaux de la CAPSO et l’AUD afin d’identifier le tracé le plus attractif de l’EV5 dans la traversée de l’agglomération et identifier les liaisons cyclables à étudier pour créer un maillage cyclable cohérent à l’échelle de l’agglomération. Proposition est faite de prendre contact avec le CD62 afin d’échanger ensemble sur le tracé de l’EV5.
JV, MA, RMA.

8 décembre. Comité mobilité active. Visioconférence. Bilan des actions réalisées depuis 2016. Actions réalisées en 2020 et perspectives pour 2021. Attentes et propositions des partenaires du comité.
RMA.

19 octobre. CAPSO. Rencontre avec les services pour définir le contenu d’une nouvelle convention de partenariat.
JV, MA.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes Métropole

1 décembre. Visioconférence. Présentation par les services de la feuille de route concernant la mobilité sur le mandat et l’articulation à avoir avec l’Adav sur ces différents projets. Présentation du projet Mobimix, visant à faciliter l’implantation et l’adoption de solutions de mobilité durables et partagées, émanant du secteur privé sur leurs territoires. Evocation des projets d’aménagements cyclables sur les Bds

portés par la ville de Valenciennes et l’agglomération. Présentation du Plan vélo en cours d’élaboration notamment la réactualisation du schéma cyclable communautaire, qui doit entrer en cohérence avec le schéma cyclable de l’agglomération voisine la CAPH et du SDC du Département du Nord qui traverse le territoire.
JV, MA, RH.

Saint-Saulve

5 octobre. Ville. Présentation par l’ élu en charge de la mobilité du plan vélo de la ville. Recommandation faite en terme d’aménagement et de signalétique pour sécuriser le cycliste ainsi que les financements possibles pour la création de stationnements sécurisés. Présentation des actions de sensibilisation pouvant être mises en place, notamment le challenge de l’écobilité scolaire.
AL, JV.

L'ADAV Y ÉTAIT, 2012

DÉPARTEMENT DU NORD

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

6 octobre. Morbecque. Copil en mairie avec les services de la ville et du département pour étudier la liaison cyclable Hazebrouck-Morbecque. Le projet défendu par l’Adav et inscrit au SDC consiste à réaliser une piste cyclable sur le pourtour du giratoire D916/ D253 (prolongement de la rue d’Aire à Hazebrouck) puis de guider les cyclistes par le chemin des Champs, l’allée des Pépinières et la rue Heerstraete qui seront confortés (enrobé et limitation du trafic auto) pour rejoindre le centre de Morbecque en parallèle à la D916. L’itinéraire se poursuivra ensuite sur les rues du 8 mai 45 et du 11 Novembre pour assurer la liaison Hazebrouck-Aire sur la Lys. L’intersection avec la D916, au centre de la commune, sera sécurisée.
MA.

13 octobre. Genech. Présentation par le CD 59 des différents scénarios pour assurer une liaison cyclable entre Cysoing et Genech. Il s’agit d’une demande forte des communes pour sécuriser l’accès aux établissements scolaires. Plusieurs hypothèses se présentent : VV sur l’ancienne voie ferrée, piste le long de la D90 ou itinéraire jalonné par Cobrieux. Cette dernière proposition est écartée. Le CD 59 affinera les deux premiers scénarios mais les contraintes techniques sont nombreuses.
MA.

2 novembre. Caudry. Présentation du projet d’aménagement cyclable sur la RD45 à l’intersection avec la RD943. Il s’agit essentiellement de réaliser un trottoir partagé pour sécuriser la traversée de la R943 et faciliter l’accès à une nouvelle zone économique.
MA.

16 novembre. RD 47 Rieulau, chemin des Galibots. Présentation du projet de sécurisation de l’itinéraire cyclable de la CAD qui passe sur cette portion de route départementale. Des marquages seraient réalisés pour assurer une continuité de l’itinéraire.
MA.

23 et 24 novembre. Participation à la rencontre organisée par le département à destination des communes de Avesnes-sur-Helpe, Cambrai, Dunkerque et Lille pour expliquer le contenu de l’AAP mobilité en milieu rural dont un des axes est de favoriser les mobilités innovantes et la transition écologique dans les collèges.
JV.

26 novembre. Participation à la rencontre organisée par le département à destination des communes du Valenciennois et du Douaisis pour expliquer le contenu de l’AAP mobilité en milieu rural dont un des axes est de favoriser les mobilités innovantes et la transition écologique dans les collèges.
JP.

3 décembre. Avelin. Présentation du projet de liaison cyclable sur la D54 entre le giratoire et le hameau du

Croquet. On partirait sur une voie verte réalisée par la CCPC, en accord avec les services du CD 59. Cette liaison sera financée par RTE en compensation de la réalisation de la ligne à très haute tension.
MA.

16 décembre. RD19 Templeuve-Fretin. Visite sur site avec les services du département et le Cerema pour étudier la possibilité d’y réaliser une CVCB. Il est préconisé de réaliser un marquage coloré de la CVCB.
MA.

16 décembre. A l’initiative du CD59 et en partenariat avec l’Adav, organisation d’une réunion avec la CCPC, la CAPH, la CAVM et la Mission Bassin Minier, pour arrêter un tracé définitif pour la véloroute du Paris-Roubaix.
MA, MV.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

8 octobre. Webinaire organisé par le Comité d’itinéraire Vélomaritime avec le concours du CD62 et de l’Adav. Synergie autour du projet entre les différents acteurs (CD62, OT, acteurs locaux du tourisme, Région Hauts-de-France, Advav…) point sur les réalisations actuelles (jalonnement et aménagements), présentation des outils de promotion, présentation par l’Adav des besoins et des attentes des usagers.
MA, SS.

13 octobre. CD 62. Sains-en-Gohelle. Collège Jean Rostand. Sensibilisation et maniabilité vélo auprès de collégiens cyclistes en complément d’un atelier de cartographie mené par Ingerop pour connaître les besoins d’aménagements autour des collèges.
AG.

15 octobre. CD 62 et CA2BM. Le Touquet. Cotech avec le Comité d’itinéraire CD 62, service mobilité transport CA2BM et services techniques de la ville du Touquet. Vélomaritime-continuité et jalonnement sur le territoire de la CA2BM : traversée du Touquet, liaison Stella-Merlimont-Berck, liaison Groffliers-Waben-Conchil-le-Temple. Réflexion sur la mise en place du jalonnement d’un itinéraire temporaire le temps des travaux.
SS.

23 octobre. CD 62 et CA2BM. Montreuil-sur-Mer. COPIL avec M. Kahn (maire de Cucq), M. Vilcot (maire de Merlimont), avec le Comité d’itinéraire CD62 et Service mobilité transport CA2BM. Présentation du jalonnement et validation de l’itinéraire de la Vélomaritime et des itinéraires bis en attendant la fin des travaux sur les différents tronçons entre le Touquet et le Pont-à-cailloux (Conchil le temple).
MA, SS.

17 novembre. Saint-Omer Collège de l’Esplanade. Atelier vélo auprès de collégiens cyclistes. Sensibilisation pour bien circuler à vélo, en complément d’un atelier de cartographie mené par Ingerop pour connaître les besoins d’aménagements autour des collèges.
JV

20 novembre. CD 62. Courrières. Collège Claude Debussy. Sensibilisation et maniabilité vélo auprès de collégiens cyclistes en complément d’un atelier de cartographie mené par Ingerop pour connaître les besoins d’aménagements autour des collèges.
AG.

25 novembre. CD 62. Sur site. Wimereux. Directeur opération grands sites, Comité d’itinéraire CD62 et service technique du Département, E&M Hennebicque Paysagistes AJAP. Etude sur site (Pointe aux oies, grand déblai) avec AMO. Aménagement VV le long de la D940. VV et question du séparateur physique (50cm) entre chaussée (largeur réduite) et la voie verte. L’Adav propose une bordure de séparation (20cm de hauteur) le long de la VV en plus de la barrière végétalisée, afin d’éviter le stationnement sauvage. Sortie parking des allemands : plateau surélevé pour la traversée des piétons/randonneurs (report du GR120 par le sentier de la Baie Saint Jean).
MA, SS.

15 décembre. CD 62 et CA2BM. MDADT du Montreuillois. Marconnelle. Services de la MDADT, service mobilité transport CA2BM et bureau d'étude Ingeo. Cotech finalisation des plans d'aménagement de la véloroute littorale « Vélo maritime » sur le secteur de Groffliers-Waben-Conchil. L'Adav demande notamment d'assurer la continuité entre la bidirectionnelle existante venant de Berck et la nouvelle piste le long de la RD940 pour sécuriser l'itinéraire et la traversée du chemin de Larrochelle à l'entrée de Groffliers, et éviter de se retrouver sur la RD940. Ingeo fait parvenir les plans masse pour validation début janvier. MA, SS.

CREM

14 septembre. GT PDES en visio-conférence. Point d'avancement sur la mission de déploiement des PDES dans les collèges. AG, JP, RH.

18 septembre. Jeumont. Remise du label « rue aux enfants, rue pour tous » au conseil municipal d'enfants. JP.

21 septembre. Loos-en-Gohelle. Comité de pilotage mobilité, présentation d'un plan de 56 actions à prioriser pour promouvoir le vélo et l'écomobilité sur la commune dont un projet de maison de la mobilité. Le Crem a été associé au suivi de 3 stages complémentaires portés par la ville de Loos-en-Gohelle et l'Université Gustave Eiffel sur les thématiques plan vélo, changement de comportement et plans de déplacement scolaire. JP

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

28 septembre. Co-organisation d'un webinaire sur la Loi d'Orientation des Mobilités comme levier pour développer les modes actifs sur un territoire en partenariat avec le Cerema, l'ADEME, la DREAL et France Mobilités. L'Adav est principalement intervenue pour présenter les axes de développement d'un système vélo sur un territoire. JP.

6, 8 et 15 octobre. Visio. Rencontre des 14 collectivités de la région lauréate de l'AAP « Vélo et territoires » de l'ADEME. L'objectif était de partager conseils et informations pour mener à bien une politique vélo sur son territoire (SDC, études, animations). JP, JV.

13 octobre. Arras, Salle des Grandes Prairies. Organisation avec le soutien de la ville d'Arras du 2eme regroupement régional des lauréats de l'appel à projets « Rue aux enfants, Rue pour tous ». L'objectif était de favoriser l'échange de pratiques entre les porteurs de projets et les membres du comité de validation dont les CAUE du Nord et du Pas-de-Calais. JP, RH.

15 octobre. Sailly-lez-Lannoy. Inauguration du Totemstop, point de covoiturage situé en centre bourg et destiné à relier lignes de métro (4 cantons, Eurotéléport) ou zones d'activités (Haute-Borne). Ce projet a été mis en place par la Fabrique Sailyssienne, la Ville de Sailly-lez-Lannoy et la start-up Microstop. JP.

15 octobre. Visio. Première formation PDES à destination des référents du bassin de Cambrai et de Sambre-Avesnois. AG, JP, RH.

16 octobre. Visio. Première formation PDES à destination des référents du bassin du Valenciennois

et de Béthune-Bruay. AG, JP, RH.

21 octobre. Cambrai. Réunion de préparation du 2eme temps de formation des référents PDES. Rencontre avec les agents et élus du territoire pour les impliquer dans ce temps de formation. AG, RH.

4 novembre. Visio. Temps d'échanges organisé par l'ADEME avec plusieurs têtes de réseau régionales soutenues dans le cadre du FRATRI : le Crem, Déclic Mobilités et I-Viatic. L'objectif était de voir comment mutualiser les actualités, les informations, supports de communication et bonnes pratiques recensées par chacun de ces réseaux. Une action commune est programmée en 2021 avec l'organisation d'une formation sur la mobilité destinée aux ambassadeurs du développement durable, réseau coordonné par le CERDD. JP.

4 novembre. GT PDES. Point d'étape et retour sur les premières formations réalisées. AG, JP, RH.

16 novembre. Visio. 2^{eme} temps de formation à destination des référents PDES du district de Maubeuge. AG, RH.

16 novembre. COPIL de la Communauté de communes de Lumbres. Plusieurs axes cyclables en cours ou projet de Lumbres vers Remilly, Bonnigues, Esquerdes. Projet de voitures et VAE en autopartage. La CC a également mis en place de la location de vélos en longue durée et une aide à l'achat. JP.

19 novembre. Point d'étape avec ECOCo2, structure chargée de déployer le programme MOBY pour connaître l'évolution de leur offre et de leurs projets dans la région et présentation par le Crem de sa nouvelle mission sur les PDES de collèges. Le programme Moby vise le déploiement de 300 PDES en France dans des écoles, collèges et lycées. Un projet est en cours sur le Pays du Cambrésis. EcoCO2 via un acteur relais associatif interviendra dans les écoles primaires et le Crem assurera le suivi des collèges dans le cadre de sa mission. JP.

19 novembre. Visio. 2^{eme} temps de formation à destination des référents PDES du district de Valenciennes, Denain et St-Amand. AG, RH.

20 novembre. Poix du nord. Rencontre de la CC du Pays de Mormal et du Maire de Poix du Nord. Un projet du territoire vise le déploiement de lignes de vélobus, encadrées par des services civiques, entre les collèges et les communes des élèves. Une phase de test est en cours de mise en place avec le concours de l'Adav avec le collège de Poix du Nord qui dessert 8 communes. L'Adav pourra participer à la formation des services civiques mais également à formuler des préconisations d'itinéraires et d'aménagements pour sécuriser les groupes. JP, MA, RH.

24 novembre. GT PDES. Point d'étape et retour sur les deuxièmes temps de formations réalisées. AG, JP, RH.

26 novembre. Visio. Réunion avec le service éducatif de la ville sur l'avancement de la mise en place des rues scolaires à Lille. AG, JP.

27 novembre. Préparation d'un Webinaire sur la sécurisation des flux piétons et cyclistes aux abords d'école organisé en mars 2021 par Rue de l'Avenir et le Cerema. Le Crem devrait intervenir en binôme avec le service mobilité douce de la MEL à cette occasion. JP.

30 novembre. Remise de prix du challenge de l'écomobilité scolaire dans la catégorie « meilleure progression-maternelle » aux élèves de petite/moyenne section de l'école Saint-Martin de Templeuve-en-Pévèle. SR.

1 décembre. Remise de prix du challenge de l'écomobilité scolaire dans la catégorie « meilleure progression-maternelle-territoire de la MEL » aux

élèves de moyenne /grande section de l'école européenne de Marcq-en-Barœul. JP.

1 décembre. Remise de prix du challenge de l'écomobilité scolaire dans la catégorie « classe la plus écomobile-maternelle » aux élèves de grande section de l'école Bracke-desrousseaux de Lambersart. JmR, JP, PMP.

3 décembre. Présentation des enjeux de la mobilité, du système vélo et des activités de l'Adav à un groupe d'étudiants lors d'une formation organisée par l'Institut Régional de l'Administration. JP.

8 décembre. Collège Anne Frank de Lambersart. Comité de pilotage PDES suivi d'une visite de terrain. JP, JV, RH.

8 décembre. Réunion à l'école Duruy pour préparer la mise en œuvre de la rue scolaire. AG, JP.

11 décembre. Remise de prix du challenge de l'écomobilité scolaire dans la catégorie « classe la plus écomobile-Elémentaire » aux élèves de CM2 de l'école Bertholot-Jules Verne de Lille. JP, MA.

11 décembre. Comité de pilotage du Crem pour valider les orientations 2021. Une des nouveautés sera de pouvoir accompagner des groupes de citoyens qui ont des projets collectifs en lien avec la mobilité. AG, JP, MA, RH.

17 décembre. Remise de prix du challenge de l'écomobilité scolaire dans la catégorie « meilleure progression-élémentaire-territoire de la MEL » aux élèves de CE1 l'école Saint-Exupéry de Sainghin-en-Mélantois. JP.

ADAV

30 septembre. 1ere réunion visioconférence organisé par Decathlon réunissant différents acteurs de la MEL (Decathlon, MEL, Atmo, Ilevia, Harmonie Mutuelle, MAIF, Altermove...) autour du projet mobilité active initié par Decathlon et son équipe « Zéro Produit jeté ». MA, SS.

6 octobre. Projet Mobilités actives. 2e réunion en visioconférence réunissant différents acteurs de la MEL (MEL, Atmo, Ilevia, Harmonie Mutuelle, MAIF, Altermove...) autour du projet mobilités actives. SS.

6 octobre. Atelier cartographie à la MRES - Lille. Présentation des outils de cartographie de l'Adav : openstreetmap.org et cyclabilite.droitauvelo.org. MV.

7 octobre. Dans le cadre de la Biennale de cartographie organisée par l'association Interphaz : organisation d'une carto-party pour recenser le stationnement vélo sur le terrain et l'ajouter dans Openstreetmap.org. MV.

7 octobre. Rencontre avec le SCJE (Association Service d'Accompagnement Social d'Insertion professionnelle). L'association accompagne des personnes sous-main de justice dans le programme de réinsertion sociale et professionnelle. Elle souhaite mettre en place une action autour de la mobilité, et notamment de la mobilité active à vélo, pour lever certains freins de l'accès à l'emploi liés au transports. Réflexion sur comment l'Adav pourrait les accompagner dans la mise en place de séances de remise en selle. SS.

9 octobre. MRES. Réunion interne pour développer la chaîne Youtube ADAV. AG, ABr, JV, LR, PMP.

13 octobre. Webinaire «Compter les piétons et les cyclistes : enjeux, outils, collaborations possibles entre acteurs des territoires», organisé par le Cerema. MV.

16 octobre. Point sur la participation au projet « mobilité » organisé par Decathlon. MA, SS.

16 octobre. MRES. Réunion projet APOLINE.

Présentation du projet APOLINE porté par les chercheurs de l'Université de Lille et discussion sur les objectifs de ce projet auprès d'un groupe d'adhérents, qui souhaitent s'investir dans ce projet en portant les capteurs de pollution atmosphérique durant leurs trajets quotidiens à vélo sur la Métropole lilloise. JV.

21 octobre. Webinaire FUB « Coup de pouce vélo plus ». AG.

5 novembre. 3e réunion visioconférence avec Decathlon. Participation projet mobilités actives/synthèse du projet. SS.

5 novembre. Webinaire «Triangle régional de Weimar: le secteur touristique face à la Covid-19» organisé par la région Hauts-de-France. MV.

5 novembre. Webinaire «Mobilising Mobility: Data-driven Urban Mobility Planning and Citizen Science: a match made in heaven - WeCount and ClairCity» présentant le fonctionnement et l'utilisation des compteurs de trafic Telraam. MV.

24 novembre. Réunion #1 GT en visioconférence. GT « Adoptez les bons comportements » avec Decathlon, la MAIF, et Harmonie Mutuelle. SS.

24 novembre. Réunion #1 GT en visioconférence. GT « choix d'itinéraire » avec Decathlon, Atmo, IRFO, MEL. MV.

25 novembre. Participation à l'atelier « OpenLab - stationnement cyclable » organisé par Transport data gouv. Définition des règles pour décrire et cartographier les stationnements vélos, en vue de la création d'un référentiel de données commun. MV.

25 novembre. Visio. Réunion avec le parc Mosaïc pour voir dans quelles mesures l'Adav peut travailler avec le parc. AG.

10 décembre. Visio. Réunion avec des élèves ingénieurs. Présentation de leur projet de gilet connecté pour cyclistes. AG, JP.

10 décembre. Réunion #2 en visioconférence. GT « Adoptez les bons comportements » – mise en forme du projet avec Decathlon, la MAIF, et Harmonie Mutuelle. SS.

11 décembre. Réunion #2 en visioconférence. GT « choix d'itinéraire » – mise en forme du projet avec Decathlon, Atmo, IRFO. MV.

14 décembre. Point mensuel organisé par Decathlon sur l'avancée du projet « Accompagner le changement de mobilité ». SS.

17 décembre. Réunion #3 en visioconférence. GT « choix d'itinéraire » – mise en forme du projet avec Decathlon, Atmo, IRFO. MV.

18 décembre. Webinaire «Les Vendredis Mobilité - Séance 2 Patrick Rérat, Le vélo à assistance électrique: vers une extension de la pratique du vélo ? - Matthieu Adam, Socialisations par et au cyclisme urbain : les enseignements d'une enquête à Lyon et à Saint-Étienne. » MV.

AF3V

3 octobre. Commission vélotourisme : retour sur les derniers repérages de nouvelles véloroutes et VV de la région en vue de documenter le site de l'AF3V et la cartographie : V31 : Valenciennes-Maresches-Le Quesnoy, EV5 : Parc d'Olhain-Lens, EV5 : Calais-Guignes-Ardes-Audruicq et EV5 : Lille-La Bassée. MV, VF, EM.

9 octobre. AF3V-Paris. Lancement d'un groupe de travail restreint auquel participe l'Adav pour développer un plaidoyer en faveur de revêtements lisses pour les VV et un traitement des intersections

sans barrière. L'AF3V est accompagnée par un consultant spécialiste dans les plaidoyers des associations. Après analyse fine de la problématique, le plaidoyer sera orienté vers les candidats aux élections régionales et départementales qui se profilent avec une accroche : « Des voies vertes pour le vélotaf ! » MA.

20 octobre. AF3V- Paris. Poursuite du travail d'élaboration du plaidoyer. MA.

17 novembre. Poursuite du travail d'élaboration du plaidoyer en visio. MA.

18 novembre. Poursuite du travail d'élaboration du plaidoyer en visio. MA.

21 novembre. Webinaire Voies vertes en enrobé : quels préjudices pour la nature ? Régulièrement le choix de l'enrobé comme revêtement pour les VV suscite des interrogations quant aux impacts de ce matériau sur l'environnement. Ces craintes légitimes incitent certains aménageurs à privilégier le sable stabilisé, revêtement réputé plus écologique mais qui pénalise les usagers des modes non polluants. Quels sont les effets exacts des revêtements d'une voie verte sur l'environnement ? MA.

23, 24, 25, 30 novembre et 3 décembre. Poursuite du travail d'élaboration du plaidoyer en visio. MA.

11 décembre. Préparation d'un webinaire qui présentera la démarche d'interpellation des candidats aux délégations de l'AF3V et qui développera également un argumentaire en faveur de l'enrobé qui offre un bilan carbone bien plus favorable que le stabilisé. MA.

12 décembre. Présentation de la démarche de plaidoyer « des voies vertes pour le Vélotaf », à développer par les délégations régionales de l'AF3V en vue des élections régionales et départementales. MA.

DIVERS

1 octobre. Webinaire 24es Rencontres Vélo et territoires, initialement prévues dans la Somme. Atelier sur les Innovations en matière d'aménagements cyclables. MA.

2 octobre. Webinaire 24es Rencontres Vélo et territoires. Intervenant sur Atelier 5 « Maillage d'un réseau cyclable : de la signalisation des itinéraires aux réseaux point-nœuds ». Témoignage de l'Adav avec le CD 59 sur le retour d'expérience des usagers. MA.

2 octobre. Rencontre avec le collectif Cyclistes en action à Lille. SS.

12 octobre. Région Hauts-de-France. Audition de l'Adav par le CESER sur la situation du vélo dans la région et les priorités à mettre en œuvre : budget vélo conséquent, plan de desserte cyclable des gares, intermodalité train + vélo à favoriser, soutien à un réseau de véloroutes et voies vertes pour permettre les déplacements utilitaires... MA.

9 novembre. Cycl'hauts. Visioconférence. Présentation du projet Cycl'hauts (voir heuroVÉLO n°94 Joyeuse déambulation à bicyclette – le spectacle vivant bat le pavé, p11-12) Fin aout, une quinzaine d'adultes sont partis dans l'Avesnois pour partager une forme cabaret dans les rues et les places afin d'aller à la rencontre des habitants. Le Cycl'hauts de France a réunis une dizaine d'artistes de rues, leurs enfants, leurs tentes et surtout leurs vélos. Réflexion pour voir comment l'Adav pourrait les accompagner lors du prochain projet durant l'été 2021 en terme de préparation (cartographie), de communication et de relai auprès des collectivités sur les différents territoires traversés via les antennes. MA, MV, SS.

12 novembre. ATOS. Visioconférence. Echange avec des étudiants travaillant sur un projet de totem connecté à destination des cyclistes. Présentation du projet et des aspects techniques. La vocation du projet étant d'apporter de l'information en temps réel aux cyclistes durant leurs parcours. JV.

19 novembre. Entreprise Jules. Visioconférence. Echange sur nos préconisations en terme de stationnements et de services vélos à proposer aux salariés de l'entreprise et présentation de nos actions possibles auprès des entreprises notamment les séances de remise en selle et de conseils d'itinéraires cyclables. JV.

24 novembre. Visioconférence organisé par le directeur de l'AFP2i, Maurice Monoky, et l'APES sur le projet MDESS (Maison Départementale de l'Economie Sociale et Solidaire) suite à l'appel à manifestation d'intérêt général de la mission ESS du CD62. Présentation du projet de la «Manufacture de l'initiative citoyenne» auprès des potentiels partenaires ESS du territoire. Cette coopération a pour objectif de favoriser l'accompagnement des initiatives citoyennes dans un lieu de rencontres des acteurs ESS avec les citoyens. Souhait de fédérer et créer une synergie entre les différentes structures ESS qui souhaiteraient s'investir pour mettre en réseau différents lieux : espace de travail, activités culturelles, ateliers solidaires, ateliers d'apprentissage. La démarche accorde une place centrale aux citoyens et à les faire participer. Elle s'inscrit dans une logique environnementale. SS.

4 décembre. Vélo et Territoires. Webinaire « Intermodalité : quelle place pour le vélo ? ». Présentation des évolutions réglementaires, infrastructures, équipements ou encore services à activer pour mieux associer le vélo au train, au car ou à la voiture. JV.

7 décembre. Pays du Cambrésis. Visio conférence. COPIL diagnostic du Schéma Directeur Vélos du Pays du Cambrésis. JV.

15 décembre. Club des villes & territoires cyclables. Webinaire sur le coût des politiques cyclables. Présentation et réponses à des questions fréquemment posées qui sont : Combien coûte la mise en œuvre d'une politique vélo ? Quels sont les financements mis en place ? Quel est le coût de la pérennisation des aménagements cyclables de transition, celui d'une piste cyclable ? JV.

Présentation

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

Les ateliers vélo dans la région :

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

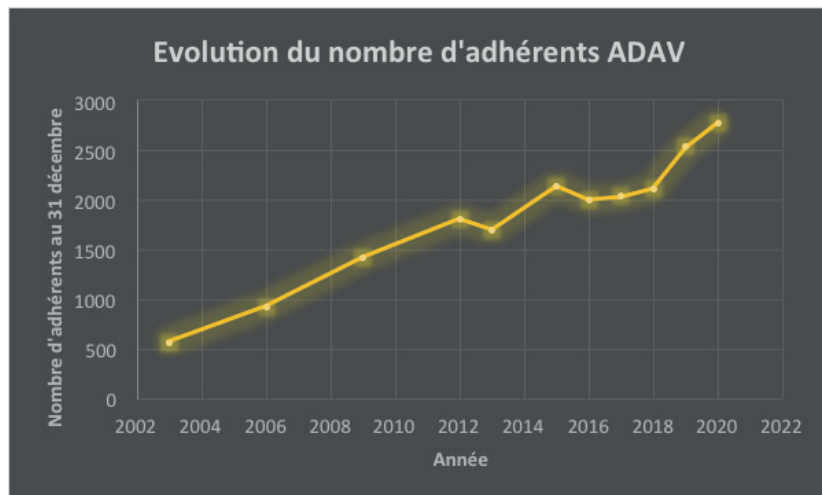
Horaires et jours d'ouverture sur droitauvelo.org

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

Masse critique du collectif *Vélorution*

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

PETIT BILAN DE L'ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ADHÉRENTS DE L'ADAV CES DERNIÈRES ANNÉES



On voit bien que vous êtes **de plus en plus nombreux** à nous soutenir !

Entre 2003 et 2020 l'association a gagné 2 213 adhérents, soit une hausse de 80 % en 17 ans. Même s'il y a évidemment des périodes où le nombre d'adhérents diminue légèrement comme en 2013 ou encore en 2016/2017 (mais c'est pour mieux repartir à la hausse ensuite !). Plus récemment, sur ces 5 dernières années, 637 adhérents nous ont rejoint, soit une augmentation de 23 % ! En 2015, nous avons ainsi pu passer la barre des 2000. Bientôt nous passerons **le cap des 3000 adhérents** !!!

Un **grand merci à vous tous** pour votre soutien, c'est cet effet de « masse critique » qui fait aussi notre force.

Nous souhaitons également remercier chaleureusement tous nos bénévoles qui s'impliquent dans nos actions, sans eux, beaucoup de choses ne seraient pas possibles !

Nous vous souhaitons à tous une **très belle année 2021** !

Journal détailléur
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
Rédacteur en chef : Yannick Paillard
Maquette : Noémie Ciofalo et Amandine Gabriels
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs : Amandine Gabriels, Vincent Philipps

Ont contribué à ce numéro : Amandine Gabriels, Camille Hautcoeur, Carine Germaneau, Célia Guérineaud, Christophe Desmet, Damien Marchal, Edith et Laurent Marien, Elise Ios, Francis Bonnave, François Loiseau, Jean Dewavrin, Judicaël Potonnet, Laurent Plancke, Mathias Vadot, Michel Anceau, Michel Demasure, Pascal Coquerelle, Samuel Schepens, 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 : 2 100 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.



NOS PARTENAIRES

