



Journal dérailleur N°96

l'heure du vélo

Juillet
2021



**DOSSIER /
VOIES VERTES
ET VÉLOTAF**

**POINT SUR :
LE VÉLO CÔTÉ PRATIQUE**

SOMMAIRE



DOSSIER - DES VOIES VERTES POUR LE VÉLOTAF / 4-10

Campagne « développons les voies vertes pour le Vélotaf »

La Voie verte : mon petit paradis à moi

Témoignage d'utilisation d'une voie verte pour les trajets du quotidien

Partage de point de vue

TERRITOIRE / 11-16

Du bon sens des doubles-sens-cyclables

Accroches vélo

Telraam : une solution citoyenne pour compter le trafic

EV5 dans le pays de Saint-Omer

Du nouveau à Faches-Thumesnil !!

De plus en plus de cyclistes à l'Université de Lille ?

LA PRATIQUE DU VÉLO / 17-22

Plaidoyer pour des vélos bien élevés

Savoir s'arrêter en vélo...

Il n'y a pas d'âge pour faire du vélo !

Tous ensemble tous ensemble, Ouais !

Les femmes de la métropole lilloise et la perception de la pratique du vélo

Équation de l'avenir ?

DIVERS / 23-24

L'ADAV Y ÉTAIT / 25-31

Dans les antennes

Dans les institutions

AGENDA / 32

FRÉQUENTATION VÉLO EN FRANCE / 32

ÉDITO

Historiquement les canaux et les voies ferrées sont des voies de circulation qui permettent de relier les villes entre elles de façon assez directe. De nos jours, les voies vertes suivent principalement les canaux et les voies ferrées désaffectées. Elles constituent donc à la fois un réseau de loisir et un réseau utilitaire de transport intercommunal facilement accessible de – et vers – nos villes (et même nos cœurs de ville), comme de – et vers – des secteurs plus ruraux.

Que ce soit à des fins utilitaires ou de loisirs (les deux usages étant souvent à des horaires différents), elles doivent être suffisamment qualitatives et quantitatives pour être utilisées.

Au niveau quantitatif, elles doivent tout simplement exister. Dans les Hauts-de-France, un schéma régional des véloroutes et voies vertes existe mais 57% reste à réaliser. Nous espérons une progression de ce taux de réalisation dans les prochaines années.

Au niveau qualitatif, les voies vertes doivent être accessibles pour tous et par tous les temps. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Prenons le cas d'une de mes amies, en situation de handicap, qui utilise un fauteuil roulant. Elle n'a pas la possibilité d'utiliser certaines voies vertes rendues parfois très difficilement accessibles à cause de « portiques » (censés bloquer les quads) ou à cause de revêtement inadapté aux fauteuils roulants, tels que le « stabilisé » (qui rend difficile la progression en fauteuil ; ou pire, des cailloux qui rendent quasiment impossible le déplacement en fauteuil). Plus sécurisée et plus agréable que la cohabitation avec les automobiles, une voie verte pourrait aussi donner l'envie aux personnes de se rendre sur leur lieu de travail à vélo. Malheureusement, un revêtement qui rend les déplacements à vélo compliqués par temps de pluie (et les jours qui suivent) et qui est salissant est un véritable frein aux déplacements utilitaires. Quand on habite près d'un canal avec un chemin de halage aménagé en voie verte, c'est dommage de devoir circuler avec les automobiles une partie de l'année pour aller travailler... On le constate également pour les familles le week-end : une voie verte correctement revêtue devient très vite un lieu de balade...

Vous verrez également dans le dossier que les voies vertes revêtues, en plus d'être utilisables par tous et par tous les temps, ont également un meilleur bilan écologique, même sans compter les bénéfices liés au report modal induit. Faites-le savoir...

Avoir des véloroutes et des voies vertes dans la région est aussi un atout touristique. (Trois EuroVelo passent par notre région). N'hésitez pas à les découvrir cet été lors de balades d'un ou plusieurs jours (comme les 22 millions de Français qui « font du vélo » pendant leurs vacances) ...

Je vous souhaite un bel été. Dégourdissez-vous bien les jambes après ces périodes de confinement...

Yannick PAILLARD
Président

DOSSIER

CAMPAGNE « DÉVELOPPONS LES VOIES VERTES POUR LE VÉLOTAF »



À la demande de l'AF3V, l'ADAV (sa représentante pour le Nord et le Pas de Calais) a intégré au second semestre 2020 un groupe de travail pour développer un plaidoyer en faveur de voies vertes réellement utilisables pour les déplacements quotidiens car, contrairement aux idées reçues, les voies vertes ne sont pas uniquement des aménagements récréatifs, mais de vraies infrastructures de transport qui permettent de rejoindre son lieu de travail sans émissions de gaz à effet de serre.

Pour s'en rappeler, partons de sa définition issue de l'article 1^{er} (C. route, art. R. 311-1, 6.10 et 6.11) du code de la route qui stipule qu'une voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Si l'article du code de la route qui définit la voie verte parle bien de « route », la réalité montre

VOIES VERTES

#VoiesVertesVelotaf

souvent des cheminements dit « naturels » bien loin de ce que l'on peut attendre d'une infrastructure de déplacement, même pour un piéton ou un cycliste. Ce phénomène est particulièrement renforcé lorsque l'on superpose une voie verte à une « trame verte » ou à un « corridor écologique ».

On se retrouve alors dans une situation paradoxale où l'on reproche l'afflux d'usagers, et en particulier la présence des cyclistes, sur une infrastructure qui leur est pourtant initialement dédiée. Encore plus incompréhensible, la majorité des voies vertes servent de support à des véloroutes (itinéraires longue distance) et sont donc une composante des schémas directeurs

cyclables des collectivités et en constituent souvent l'ossature. À ce titre, **elles bénéficient des financements alloués aux mobilités actives (marche et vélo) mais leur piètre qualité exclut de fait toute utilisation pour les déplacements utilitaires des habitants.** Principales raisons à cela : l'utilisation répandue d'un revêtement en sable stabilisé, prétendu plus écologique et compatible avec une trame verte, et l'usage répété de barrières souvent infranchissables pour un cycliste ou une personne à mobilité réduite.



« La réalité de bien des voies vertes qui hébergent une véloroute : flaques, boue... » source : AF3V

Pour sensibiliser nos élus et médiatiser cette problématique l'AF3V a donc lancé la campagne « des voies vertes pour le vélotaf » et demande aux candidats des départementales et des régionales de soutenir ses 10 engagements pour développer le vélotaf.

Parmi les principaux points, ceux qui concernent la nature du revêtement sont particulièrement importants.

REVÊTEMENT LISSE OU STABILISÉ ?

Régulièrement le choix de l'enrobé comme revêtement pour les voies vertes 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 : poussière, boue, flaques qui laissent peu d'espace pour se croiser... Quels

LES 10 ENGAGEMENTS POUR DÉVELOPPER LE VÉLOTAF GRÂCE AUX VOIES VERTES

1. **Créer des comités d'itinéraire avec les usagers.** Pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien.
2. **Employer des revêtements lisses et durables.** Pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale.
3. **Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en stabilisé.** Pour préserver l'environnement, grâce au meilleur bilan écologique de l'enrobé.
4. **Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes.** Pour sauvegarder la biodiversité le long des voies.
5. **Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux.** Pour améliorer l'accessibilité universelle des voies vertes.
6. **Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes.** Pour mieux sécuriser les intersections des voies vertes.
7. **Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs.** Pour renforcer l'intermodalité et fluidifier les déplacements.
8. **Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes.** Pour faciliter la cohabitation entre les usagers, plus nombreux chaque année.
9. **Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes.** Pour garantir la qualité de l'infrastructure toute l'année, comme pour le réseau routier et TER.
10. **Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V.** Pour favoriser l'autonomie des publics précaires dans leur mobilité grâce aux voies vertes.

Parmi les principaux points, ceux qui concernent la nature du revêtement sont particulièrement importants. sont les effets exacts des revêtements d'une voie verte sur l'environnement ? **C'est pour répondre précisément à cette question qu'un groupe de travail inter-associatif réunissant France Nature et Environnement (FNE) et l'AF3V s'est constitué.** Le webinaire de restitution du 21 novembre 2020 intitulé « Voies vertes en enrobé : quels préjudices pour la nature ? » a été riche d'enseignements.

Ainsi après analyse comparative entre stabilisé et enrobé et en prenant en compte le cycle de vie complet des revêtements les conclusions sont contre-intuitives mais sans appel : **la réalisation d'une voie verte en enrobé produit** ...



« une voie verte adaptée aux déplacements quotidiens »
M. Anceau

3 fois moins de CO₂ que celle en stabilisé. Cela est dû principalement à la présence dans la plupart des stabilisés de ciment, matériau dont la fabrication nécessite des températures très élevées consommant beaucoup de grandes quantités d'énergie. De plus l'enrobé, matériau résistant et pérenne, présente un très bon bilan environnemental grâce à une durée de vie beaucoup plus longue.

TRAME VERTE OU VOIE VERTE ?

La comptabilité avec une trame verte a également longuement été discutée. Il en est ressorti que **voies vertes et trames vertes sont deux infrastructures écologiques mais avec des fonctions différentes non compatibles.** Une voie verte n'est pas conçue pour accueillir la biodiversité, un corridor biologique n'est pas conçu pour favoriser les déplacements à vélo ou à pied. Ces deux aménagements ne peuvent donc pas se superposer sur la même emprise et ils doivent être aménagés distinctement (demande forte de FNE). De fait, nos voies vertes, particulièrement celles proches des agglomérations, engendrent une sur-fréquentation incompatible avec une trame verte. Cette sur-fréquentation résulte essentiellement des usages de loisirs et non des usages utilitaires qui sont pourtant les premiers pénalisés. La question à se poser est donc de définir l'intérêt de favoriser ou non les déplacements utilitaires sur une emprise avant de décider d'en faire une voie verte ou une trame verte. Si le choix se porte sur une voie verte, il convient d'en faire une infrastructure réellement utilitaire pour favoriser des modes de déplacement respectueux de l'environnement.

Outre le revêtement et l'absence de barrières, la largeur d'une voie verte est la condition essentielle d'une cohabitation harmonieuse entre cyclistes et piétons et cyclistes entre eux. Loin des villes, avec peu de piétons et un trafic cycliste limité, 3 m peuvent suffire ; mais en périphérie des villes, une voie verte structurante doit viser 5 m en section courante, de façon à ce que 2 usagers de front puissent croiser. Enfin, rappelons que sur une voie verte aussi le principe de prudence du code de la rue et les règles élémentaires de courtoisie s'appliquent : c'est toujours l'usager le plus vulnérable qui est prioritaire. Par ailleurs, sur les canaux il est toujours possible de privilégier une rive pour les besoins de déplacements et l'autre pour une véritable trame verte.

Des voies lisses, durables, suffisamment larges, sécurisées et bien entretenues, des usagers associés à leur conception... Ce sont quelques-unes des idées de bon sens que AF3V et France Nature Environnement ont proposé aux candidats aux élections départementales, régionales et à l'ensemble des élus des collectivités régionales pour développer le « Vélotaf ».

Pourquoi ? Parce que le secteur des transports représente la première source d'émissions de gaz à effet de serre au niveau national, et plus de la moitié d'entre elles proviennent des voitures particulières. Pour rejoindre leur lieu de travail, 30% des Françaises et Français parcourent moins de 5 km et 50% parcourent moins de 9 km. Des distances aisément réalisables à vélo ou avec d'autres formes de mobilités douces, faisant du Vélotaf un puissant outil de protection du climat.

Une nouvelle habitude à prendre, qui peut être encouragée par des infrastructures sécurisées. C'est ici que les voies vertes entrent en jeu : **aménagées principalement sur d'anciennes voies ferrées ou des chemins de halage, elles permettent à leurs usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, ou utilisateurs d'autres engins non motorisés (trottinette, roller...), de rejoindre le cœur des agglomérations depuis la périphérie en évitant les embouteillages et en émettant zéro gaz à effet de serre !**

Avec des aménagements adaptés, un tiers de nos déplacements domicile-travail pourraient être faits à vélo, en 15 minutes ou moins et la moitié en 30 minutes ou moins.

« Confort de vie, santé, climat, biodiversité... il n'y a que des bonnes raisons de le faire : candidates et candidats, prenez publiquement position en faveur de 10 solutions qui permettront aux voies vertes de développer le vélotaf, c'est-à-dire de booster l'usage du vélo pour aller au travail ! »

Arnaud Schwartz, président de France Nature Environnement.

SUPPRIMER LES BARRIÈRES INADAPTÉES

Pour lutter contre l'accès des voies vertes par les deux roues motorisés certains maîtres d'ouvrage installent des dispositifs anti-accès motorisés parfois à la demande des riverains. Le remède est pire que le mal car l'ensemble des usagers est pénalisé (cycliste, personne à mobilité réduite) et ces barrières sont particulièrement contraignantes pour un usage quotidien. Encourager une pratique utilitaire des voies vertes régulera les usages et les usagers indésirables (deux roues motorisés et vététistes sportifs principalement) chercherons d'autres terrain de jeux. Ceci doit aussi s'accompagner de campagnes régulières de verbalisation des contrevenants.

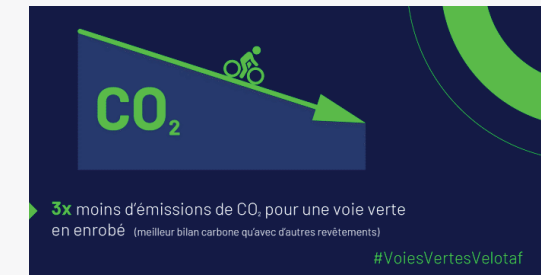


« Barrière qui rend impossible le passage d'un vélo cargo... »
source : A. Brysbaert



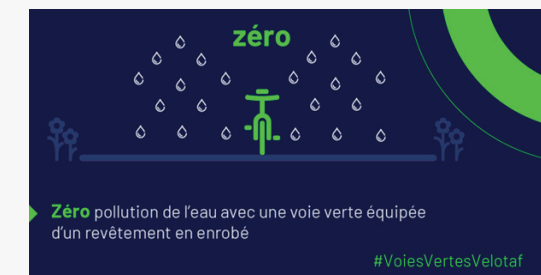
« Quand le revêtement est lisse ce sont les barrières qui obligent à soulever le vélo pour passer... imaginerait-on de tels contraintes pour les automobilistes ? » M. Anceau

Michel Anceau



Une voie verte en enrobé produit 3X moins de CO₂ qu'en stabilisé. Le ciment contenu dans la plupart des stabilisés nécessite de grandes quantités d'énergie. L'enrobé a une durée de vie plus longue.

<http://voiesvertesvelotaf.af3v.org>



Contrairement à une route supportant un trafic motorisé, l'eau pluviale qui s'écoule sur une voie verte n'est pas polluée par les hydrocarbures, les huiles, les métaux lourds et les poussières issues de l'usure des pneus et des plaquettes de frein. Avec une voie verte, l'eau de ruissellement peut s'infiltrer sans danger pour la nature directement dans le sol aux abords de la chaussée. Cette eau non polluée peut même alimenter des zones humides qui jouent un rôle majeur dans la préservation de la biodiversité.



POUR PLUS D'INFORMATIONS

- PPT Webinaire AF3V/FNE "Voies vertes en enrobé, quels préjudices pour la nature ?" → <https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/184b7a67-c3f7-485a-b477-05ddb025b6/210216Webinaire-Quels%20rev%C3%AAtements%20pour%20les%20voies%20vertes.pdf>
- Article → www.af3v.org/voies-vertes-en-enrobe-et-pollution-de-leau-laf3v-met-un-uppercut-aux-idees-recues
- Article → <https://af3v.org/le-revetement-maillon-faible-du-reseau-des-veloroutes-voies-vertes>

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement.

Elle est la porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 53 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer.

Retrouvez-la sur fne.asso.fr, Facebook, Twitter (@FNEasso) et LinkedIn.



J'emprunte la voie verte très souvent et plus particulièrement le week-end. Elle correspond à mon moment de détente, mon activité sportive aussi. Je pars vers 9 h 30 de chez moi à Rosendaël et je la récupère à hauteur de la déchèterie. Puis, je file souvent le vent dans le dos jusqu'à la frontière.

Je vais à une allure assez relax et je m'arrête une ou deux fois pour boire de l'eau. Je regrette qu'il n'y ait plus les bancs à hauteur du terrain de la ferme Nord car c'était bien agréable. Régulièrement sur mon chemin, je cherche une poubelle mais à quoi bon, il n'y en a pas... comme des arceaux, pour laisser les vélos, si d'aventure je souhaitais m'enfoncer un peu dans les dunes ou me rendre au calvaire des marins à Bray-dunes. A hauteur de Zuydcoote, derrière la gare, il y a des petits panneaux informatifs sur les plantes que l'on peut trouver aux abords de la voie verte : c'est super. Dommage qu'il n'y en ait pas davantage.

J'aime beaucoup emmener des copines avec moi mais aussi des personnes qui découvrent le territoire. Beaucoup ne la connaissent pas encore et pourtant. Cette voie verte apporte une autre vision de notre région, un serpent verdoyant qui longe les dunes (parfois la route) et permet l'échange avec les cyclistes belges. On se salue et du coup, on essaie de trouver un langage pour se dire bonjour : un mélange de Bonjour – Dag – Hello. Parfois, par manque de fléchage encore,

LA VOIE VERTE : MON PETIT PARADIS À MOI

Si vous empruntez la vélomaritime entre Rosendaël et Bray-Dunes, vous avez de fortes chances d'y croiser Valérie Ducrocq, Chargée de mission à la Direction de la Culture et des Relations internationales de la ville de Dunkerque. Nous lui avons demandé ce qui lui plaît sur ce chemin et les envies qui lui viennent lorsqu'elle y pédale.

les touristes ou les cyclistes belges se perdent à hauteur de Rosendaël alors je les renseigne et on discute un peu...

Attention, ce n'est pas toujours aisé d'emprunter la voie verte. En agglomération, il faut traverser plusieurs routes. On rencontre moins ce problème sur Zuydcoote et Bray-dunes. Et puis, comme c'est un espace partagé, il faut PARTAGER. Slalomer entre les piétons, les piétons avec chiens, les enfants et les anciens coureurs cyclistes qui foncent à fond la caisse en nous insultant.... Les joies de la vie en communauté ! Peut-être devrait-on avoir une communication en ce sens. Qui sait ?

Cette véloroute donne de l'amplitude, des horizons, l'envie d'aller plus loin à la rencontre de l'autre... l'idée que l'on puisse imaginer de nombreux parcours cyclo-touristiques pour les familles, guidés en deux langues, avec des arrêts réguliers, alimentés par des producteurs du coin, des artisans, des artistes, des associations environnementales, culturelles, sportives : visites dans les dunes, mini-concerts, sculptures, créations plastiques, tir à l'arc vertical à Bray-Dunes, pêche à la crevette... et devenir un ou deux jours par mois un rendez-vous régulier de l'amitié transfrontalière Un grand repas partagé une fois l'an !

Propos recueillis par Elise loos

TÉMOIGNAGE D'UTILISATION D'UNE VOIE VERTE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

Voilà déjà deux ans que j'utilise la voie verte du canal de Tourcoing-Wasquehal deux fois par jour, 5 fois par semaine, pour aller travailler à Lille depuis Tourcoing.

J'y vois de beaux avantages : quel plaisir que de me transporter dans un coin de nature, en pleine ville, de respirer deux demi-heures dans ma journée, avec la présence des éléments, l'eau, la terre et le ciel, dans le feu du coup de pédale ! Quelle différence sur le moral, avec une route retour qui permet de décompresser une journée de travail très stressante, grâce aux petits oiseaux, aux arbres.

J'y vois néanmoins quelques difficultés.

En effet, la qualité du revêtement est un réel problème, surtout en temps de pluie : ma chaîne et ma cassette s'abîment beaucoup plus rapidement, se salissent, avec des poussières, cailloux, du sable, de la boue, des morceaux de verre cassé, ce qui occasionne de sacrés surcoûts (j'en suis déjà à 370 € de surcoût entre septembre 2020 et avril 2021, par rapport à une utilisation normale !), et des désagréments concernant la propreté des vêtements et du sac à dos, et l'usure du vélo, sans parler des flaques d'eau boueuse à éviter en slalomant dangereusement. Le problème se pose également au niveau de ma santé, sur la colonne vertébrale douloureuse, car le revêtement n'est pas stable, et provoque des vibrations importantes, ce que me confirme mon ostéopathe. Je vois la différence quand je prends une piste cyclable goudronnée.

Également, la présence de chiens non tenus en laisse est un problème qui m'a causé plusieurs accidents déjà. C'est une question importante de sécurité. Le partage avec les piétons peut poser problème quand ces derniers portent des écouteurs et n'entendent pas les sonnettes, même à 112db, ou encore la nuit en hiver, quand ils ne mettent pas de vêtements réfléchissants ou de lumières : il faudrait inciter les joggers et autres piétons à se rendre plus visibles. Certains chiens sont visibles grâce à des colliers lumineux, c'est une très bonne idée.

Autre problème sérieux : je suis régulièrement embêté par la présence nuisible et dangereuse de scooters motorisés pourtant interdits, qui roulent à toute allure et sans aucun respect. Seule solution pour cette nuisance : agir comme nos voisins belges en encourageant les déplacements utilitaires sur les voies vertes : **une présence**

continue, et pas seulement en journée le weekend, des piétons et de cyclistes conduira les utilisateurs de deux roues motorisés sur d'autres terrains de jeux.

Par ailleurs, les continuités lors des traversées des routes sont problématiques : rares sont les conducteurs qui respectent la limite des 30km/h, et encore plus rares ceux qui s'arrêtent pour laisser passer vélos et piétons. Il faudrait plus de ralentisseurs continus d'un côté à l'autre, et même mieux : donner la priorité aux vélos, et mettant des stops ! La présence de parkings à Wasquehal près de la ferme ou devant la maison éclusière me laisse perplexe, et provoque des conflits : que vient faire un parking sur une voie verte ? Des voitures qui stationnent à l'entrée des voies d'accès au canal posent également problème, et c'est très régulier.

Enfin, l'entretien des espaces verts laisse souvent à désirer. J'ai déjà été blessé par un branchage dans l'œil (avec nécessité de soins ophtalmologiques).

Au final, je garde en ligne de mire la nécessité de travailler à ce que chaque utilisateur du bord du canal puisse circuler en respect les uns des autres, en partageant l'espace de manière intelligente et conviviale, pour le confort de tous, car ce type d'aménagement est un vrai plus pour les personnes qui, comme moi, pratiquons le vélotaf quotidiennement.

Khalil Patel

PARTAGE DE POINT DE VUE

Nous voudrions partager le point de vue suivant avec vos lecteurs cyclistes. Nous sommes cyclistes et adhérents à l'ADAV et membres d'un cyclo club. Nous sommes aussi piétons.

Dans le cadre du contexte sanitaire actuel, nous pratiquons, à l'extérieur de chez nous, plus de marche que de vélo. Nous la pratiquons dans la campagne c'est à dire au milieu des champs.

Des cyclistes empruntent les mêmes chemins que nous. Selon le sens du vent, nous n'entendons pas forcément arriver les vélos derrière nous. Récemment, il nous est arrivé à plusieurs reprises d'être doublés par des vélos sans que ceux-ci avertissent de leur présence. Ce qui est regrettable car cela pourrait être très dangereux.

À chaque fois, nous leur faisons la remarque, l'un d'eux nous a répondu "pas de sonnette sur un VTT" (...), sauf qu'il n'est pas forcément nécessaire d'avoir une sonnette pour avertir et ne pas mesurer le risque d'un choc, à bonne allure sur une route étroite, est une attitude irresponsable.

Nous lisons beaucoup de recommandations ou conseils pour des situations constatées au détriment des cyclistes dans la vie quotidienne ; mais ils ne doivent pas oublier les règles qui les concernent également afin de mettre chacun en sécurité. Nous sommes cyclistes et, par bon sens ou par usage d'un code de bonne conduite personnel, nous connaissons nos droits et nos devoirs à l'approche de piétons.

Quand nous croisons des piétons, nous « levons le pied » par réflexe car nous anticipons un écart non intentionnel qui pourrait provoquer un choc dommageable pour n'importe qui. Quand nous approchons de piétons par l'arrière, nous les avertissons à plusieurs reprises de notre approche pour qu'ils soient prudents. Quand nous les dépassons, nous ralentissons et nous nous écartons en les doublant pour éviter tout écart de l'un d'eux.

Quand nous écrivons, « nous les avertissons » c'est soit en utilisant un avertisseur (sonnette, trompe...) soit en disant à haute voix plusieurs fois à leur approche « vélo derrière ». Si malgré tout, ils ne réagissent pas, nous n'hésitons pas à descendre de notre vélo si nécessaire. C'est beaucoup mieux que d'avoir à gérer un choc indésirable. C'est assez simple à comprendre, à faire et cela permet de réduire les risques d'accrochage de toutes sortes.

Pour conclure, les voies vertes sont des espaces à partager dans le respect et la courtoisie entre tous les usagers, afin que chacun puisse en profiter pleinement pour ses déplacements du quotidien! •

Edith et Laurent Marien

Pour rappel, avoir un avertisseur sonore sur un vélo est obligatoire dans le code de la route. Et il doit être entendu au moins à 50 mètres !

Pensez-y !

A. Gabriels

DU BON SENS DES DOUBLES-SENS-CYCLABLES



Angle Clovis Hugues-Gutenberg : Stop pour le cycliste

À Lille, de nombreuses rues ont été placées en sens unique et des doubles-sens-cyclables (DSC) ont été créés.

Il faut savoir que la réglementation et la signalisation se calquent sur les anciennes règles de circulation.

Ainsi quand un automobiliste devait respecter un stop ou une balise, le cycliste va maintenant rencontrer un stop ou une balise ; de même là où un véhicule avait une priorité, le cycliste devrait lui aussi être prioritaire.

La prudence reste de mise. •

Michel Demasure



Angle Phalecque-Chateaudin : Balise pour le cycliste



Angle Necker-Cabanis : Cycliste prioritaire

ACCROCHES VÉLO

Le phare du Hourdel est cycliste !

1. À ses pieds des pauvres râteliers mais surtout de superbes poteaux en bois, troués pour pouvoir faire passer l'antivol !

2. Une bien belle feuille en métal à Montbrison. Dans la cité forézienne, c'était tellement considéré comme une œuvre d'art que la municipalité a dû mettre une plaque au sol pour inciter à y accrocher son deux-roues.

3. L'élégance de ces 3 accroches, vues à Chazelles-sur-Lyon, dans le département de la Loire. •

Vincent Philipps



TELRAAM : UNE SOLUTION CITOYENNE POUR COMPTER LE TRAFIC

Cette année 2020, j'ai découvert le dispositif Telraam, qui pour résumer est un réseau de capteurs permettant de compter le trafic qui passe dans la rue : voiture, camion, piéton et vélo, créant une donnée ouverte et issue du crowdsourcing.



Ce projet a vu le jour en Belgique, développé par l'institut de recherche Transport&Mobility Leuven, et deux structures : Mobiel21 et Waan. in durant l'année 2018/2019 grâce au soutien du programme Smart MobilityBelgium. C'est aujourd'hui un projet européen appelé We-Count (we-count.net) développé dans plusieurs villes hors Belgique.

Son principe : équiper les habitants de boîtier contenant un micro-ordinateur (Raspberry Pi) et une caméra, qui va venir se positionner sur une fenêtre donnant sur la rue, depuis le 1^{er} ou 2^e étage. Le capteur compte le trafic heure par heure, tout en déterminant le type de mode de transport. Ces données sont accessibles à tous : chercheurs, services des villes, associations, etc. Le capteur doit rester en place au moins un an.

COMMENT CELA FONCTIONNE ?

Le capteur va prendre en photo l'ensemble des objets qui se déplacent dans la rue, mais il n'enregistre aucune de ces photos. Il interprète uniquement les formes, de manière à créer des nuages de points qu'il envoie ensuite à un serveur

central qui, lui, va se charger de déterminer si cet objet est une voiture, un camion, un piéton ou un vélo, ainsi que sa vitesse de déplacement. Donc il n'y a pas d'atteinte à la vie privée avec ce dispositif.

POUR QUELS USAGES ?

Dans une ville où de nombreux capteurs sont positionnés, ces informations permettent de connaître plus finement le comportement du trafic lorsque des changements sont effectués sur le réseau routier. À Louvain, ce sont plus de 200 capteurs qui ont été distribués, qui permettent ainsi de mieux connaître la mobilité et de préparer des plans de mobilités adaptés.

Le projet est également expérimenté à grande échelle à Ljubljana, Dublin, Madrid, Barcelone, Cardiff et l'idée est toujours la même : mieux connaître le trafic pour répondre aux questions liées à la pollution, la sécurité, les changements de mode de transport tout en impliquant les citoyens.

MIEUX QUE LES COMPTAGES MANUELS ?

Non, mais complémentaire. De nombreux bénévoles de l'ADAV comptent les cyclistes sur des carrefours stratégiques, les capteurs Telraam ne remplaceront jamais la précision de ces comptages qui peuvent s'avérer assez complexes à certains endroits. Les capteurs Telraam ont par contre l'avantage de donner une estimation de la part de l'ensemble des modes sur une route, information précieuse pour évaluer l'impact d'un aménagement sur le trafic. Une analyse plus fine via des compteurs bénévoles permet d'observer les comportements et d'être certain du nombre de passages.

DES CAPTEURS À LILLE !

J'ai expérimenté le dispositif en installant un capteur de ma fabrication à la MRES, rue Pierre Legrand à Lille. Depuis juillet 2020, j'ai ainsi la variation du trafic, l'ensemble des modes et la vitesse des véhicules motorisés. Je sais donc que le trafic de cette rue se compose à 15% de vélo (sans prendre en compte les piétons, car ceux-ci sont malheureusement hors champ de la caméra).

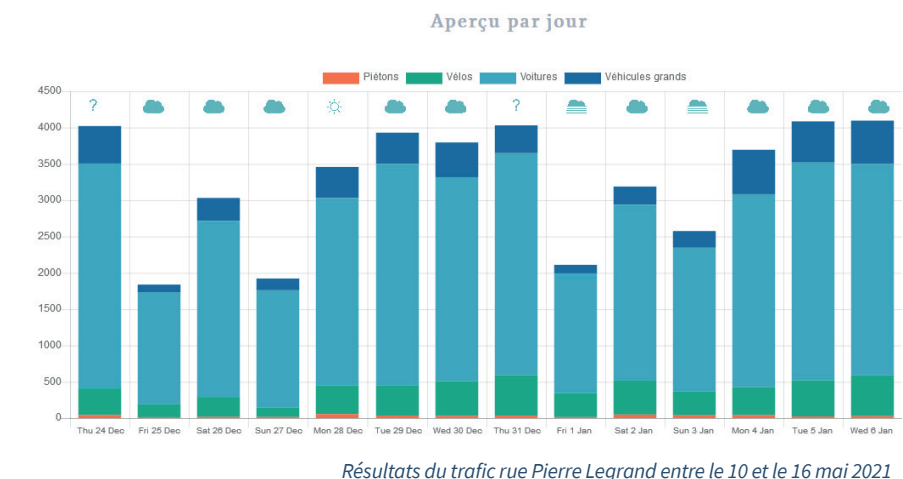
Trois capteurs ont ensuite été installés par des adhérents intéressés par ce dispositif, rue Solférino, rue Denis du Péage et rue Cabanis à Lille.

LIEN VERS LES RÉSULTATS DES CAPTEURS TELRAAM PRÉSENTS POUR LE MOMENT À LILLE

- Rue Pierre Legrand : <https://telraam.net/fr/location/9000000519>
- Rue Solférino : <https://telraam.net/nl/location/9000001450>
- Rue Denis du Péage : <https://telraam.net/nl/location/9000001761>
- Rue Cabanis : <https://telraam.net/en/location/9000002215>

Suite à l'appel à projet 2021 transition écologique de la ville de Lille, l'ADAV a déposé un projet pour mettre en place 20 capteurs répartis sur Lille, Lomme et Hellemmes.

Après avoir consulté les services de la ville, nous ferons un appel auprès des adhérents concernés, qui souhaiteraient accueillir un capteur que l'ADAV fournira, afin de compter le trafic depuis chez eux.



Résultats du trafic rue Pierre Legrand entre le 10 et le 16 mai 2021

Nous allons prévoir une série de réunions afin de répondre aux questions et organiser les installations.

Je reste à votre disposition pour échanger au préalable à ce sujet, à l'adresse : carto@droitauvelo.org

Mathias Vadot

EV5 DANS LE PAYS DE SAINT-OMER

L'antenne de St Omer, après un hiver froid et confiné, a retrouvé tout son dynamisme lors de sa réunion du 8 avril dernier.

Certes, l'auberge espagnole de fin de réunion a dû être sacrifiée sur l'autel du couvre-feu et de la distanciation sociale. Cela n'a pas empêché de vivre une réunion-visio riche et structurée autour de deux grands points : le tracé de l'EV5 à travers le pays de St Omer et le mois "mai à vélo".

Profitant de la dynamique de l'essor de l'usage du vélo, l'antenne a pu concrétiser son vœu de travailler avec les communes, la communauté urbaine et l'agence d'urbanisme autour du tracé de l'EV (EuroVéloroute). Le tracé et l'aménagement sont déjà bien amorcés à la fois du côté d'Aire sur la Lys et du côté du Calais, mais le passage dans l'agglomération et à travers le marais Audomarois demande encore quelques réflexions. L'enjeu est aussi de profiter de cet axe structurant pour

ramifier le réseau et irriguer le territoire.

La connaissance du terrain et l'expertise technique de l'ADAV enrichissent la réflexion des décideurs et une autre réunion s'est déroulée le 27 avril à la mairie d'Arques, avec tous les acteurs de ce groupe vélo.

Ce "groupe de développement vélo" se penchera aussi sur un traitement harmonisé des points noirs de l'agglomération et des giratoires plus particulièrement.

L'évènement national "mai à vélo" a donné lieu à un foisonnement d'idées parfois bridées par le contexte sanitaire...

L'antenne a souhaité saisir l'occasion pour ...

s'associer à tous les acteurs du territoire autour de cet événement, tels que les clubs sportifs, les établissements scolaires, les commerces de la ville, les vélocistes ou encore les collectivités locales.

Plusieurs événements sont envisagés autour de la sécurité (marquage de cadres, parcours d'apprentissage et de maniabilité...), de l'usage du vélo-taf (parcours urbains en faisant un focus sur les double-sens cyclables), ou encore le vélo loisirs et familial à travers deux parcours l'un de 20 km se clôturant par un goûter et l'autre autour de 40 km, ponctué d'un pique-nique.

Ce dynamisme de l'antenne est le fruit d'un engagement de chacun et de la répartition des différentes actions pour promouvoir l'usage des vélos et des déplacements doux dans l'Audomarois.

En conclusion de notre dernière réunion, une unanimité s'est faite sur le retour aux réunions en présentiel et aussi de l'auberge espagnole ! Olé ! •

Yves Fasquelle,
pour l'antenne de St Omer

DU NOUVEAU À FACHES-THUMESNIL !!



50 nouveaux arceaux vélos posés dans la ville

À propos du deux roues, nous passons de la préhistoire au 21^{ème} siècle, effectivement la renaissance du Groupe travail vélo lié au changement de municipalité lors des dernières élections a permis de travailler avec la ville sur le sujet de la cyclabilité et des mobilités douces depuis septembre dernier en lien avec l'ADAV (Association Droit au Vélo).

Cette dynamique s'intègre dans la démarche «Faches Thumesnil en Urgences écologiques» que chaque citoyen peut rejoindre. Après la mise en place de la prime vélo pour faciliter l'achat d'un biclou, un premier sujet a naturellement été posé : l'accès facile à des stationnements vélo.

Pour cela 3 solutions ont été envisagées : la plus légère, ce sont les arceaux vélo pour un stationnement rapide. La deuxième consiste à installer des abris vélos pour protéger les bicyclettes de la pluie et enfin la troisième, les boîtes pour ranger son vélo quand on n'a pas de quoi le remiser chez soi.

Les usagers de la bicyclette se sont d'abord posés la question des lieux d'implantation d'arceaux vélos. Ils ont réalisé un énorme travail de terrain matérialisé dans une carte interactive pour marquer tous les points qui leur semblaient utiles aux abords notamment des équipements publics, sportifs, culturels. Dès février, 50 premiers arceaux ont été validés, soit le double de l'existant, nous partions de loin : à peine 50 posés en quinze ans. Pour financer la moitié de leur coût, une subvention a été demandée par la Ville à la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) dans le cadre du programme Alvéole. Ainsi, ils ont été commandés en février et posés courant mars. La dynamique concernant l'implantation d'arceaux est lancée et de nouveaux emplacements sont à l'étude pour 2021. Ensuite, notre second défi et qui est de taille, est le futur plan cyclable à inventer pour permettre des passerelles avec les villes comme Lille, Ronchin, etc. qui jouxtent notre commune et qui sont pour le moment plus avancées sur le sujet.

Pour terminer un grand bravo à la mairie et aux cyclistes pour ce travail collectif ! •

Jacky Therrin

DE PLUS EN PLUS DE CYCLISTES À L'UNIVERSITÉ DE LILLE ?



Ces dernières années, l'Université de Lille a mis en place des actions pour favoriser les mobilités actives sur ses campus.

Par exemple, depuis le 1^{er} juillet 2020, l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) a été remplacée par le "Forfait Mobilités Durables". Ce dispositif permet au personnel de bénéficier du remboursement de tout ou partie des frais engagés au titre de leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, à certaines conditions.

Par ailleurs, des garages à vélos sont accessibles sur les différents sites. Ils sont couverts et sécurisés pour certains, et peuvent être géolocalisés (www.univ-lille.fr/universite/luniversite-sengage/developpement-durable/mobilite/). L'université poursuit leur déploiement sur l'ensemble de ses campus.

Mais avant de garer son vélo, il faut déjà en avoir un qui roule bien... et qui freine aussi !!

Si vous souhaitez une bicyclette, plusieurs options s'offrent à vous : vous pouvez contacter l'adresse mail tousenselle@univ-lille.fr pour demander de bénéficier gratuitement d'un prêt de vélo. Ce service ne s'adresse pour l'instant qu'aux étudiants.es. Ou bien vous pouvez acquérir un vélo neuf ou d'occasion (le réemploi permettant de lutter contre le gaspillage des ressources), via des revendeurs ou des associations, la liste des revendeurs est en ligne sur le site de l'ADAV, rubrique Services.

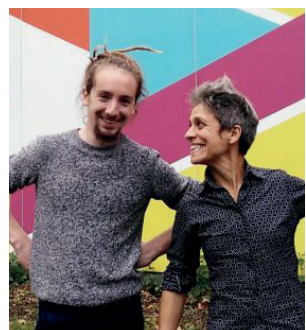
Si vous choisissez un vélo d'occasion, est-ce qu'il sera (et restera) en suffisamment bon état pour rouler en toute sérénité ? Là aussi, l'université peut aider étudiants et personnels.

LA « MAISON DU VÉLO » ET LES ATELIERS MOBILES

Situé face à la station de métro Cité scientifique, sur le Campus de Villeneuve d'Ascq, la « Maison du Vélo » (MdV) a été inaugurée en octobre 2019. Après deux ans de préfiguration via des ateliers mobiles (cf. ci-dessous), une convention a été signée pour 3 ans entre l'Université de Lille et l'association Les Jantes du Nord.

Cette MdV, qui va probablement évoluer, reste pour l'instant essentiellement un atelier participatif et solidaire d'aide à la réparation de vélos. Et c'est déjà pas mal ! En tant qu'adhérents à l'ADAV, vous connaissez probablement Les Jantes du Nord, dont l'atelier historique (et partagé avec l'ADAV, notamment pour la vélo-école) se situe rue Eugène Jacquet à Lille (entre la gare Lille Europe et la station de métro Caulier). En bref, le principe est le même : ces 2 ateliers proposent d'apprendre à réparer et entretenir soi-même son vélo. **Vous n'y connaissez rien en mécanique ? Pas de soucis, des experts mécano sont là pour vous aider, progressivement.** Vous serez d'ailleurs accueillis sur place par Quentin ou Béatrice, salariés de l'association. Il suffit d'adhérer sur place (seulement 10 euros pour les étudiants), et vous aurez accès à pleins de bons conseils, d'outils et pièces de rechange pendant 1 an. D'ailleurs, on récupère aussi les vélos en plus ou moins bon état : soit on les répare avec des bénévoles (bienvenu-e ^^) et on les revend à bon prix, soit on récupère des pièces détachées, qu'on revend à prix libre.

Et comme l'atelier rue Eugène Jacquet, la MdV est ouverte à tout le monde, même si la MdV s'adresse plus particulièrement aux étudiants et personnels



2 experts de la mécanique vélo (Béatrice et Quentin), devant la MdV, située en face de l'arrêt de métro « Cité Scientifique »

de l'université. Donc si vous passez dans le coin, n'hésitez pas à vous y arrêter. Après ces longues périodes de confinements, déconfinements, reconfinements, la MdV a progressivement réouvert ses portes, et depuis le mois d'avril, les permanences de l'atelier sont revenues à la normale : **ouverture les mardi, mercredi et jeudi de midi à 14h30**. Mais attention, ces horaires ne seront pas valables tout l'été, et si vous voulez y rentrer pour l'instant, le nombre de places est limité à 4 personnes en même temps dans l'atelier, en plus de l'équipe. **Pour cela, il faut réserver son créneau par téléphone au 03 59 50 45 32 ou via le site internet www.lesjantesdunord.org.**

Des règles d'hygiène ont évidemment été mises en place : port du masque et lavage des mains obligatoires, désinfection des outils entre chaque utilisation, mise à disposition de gel hydroalcoolique... Et bien sûr, salariés et bénévoles sont là pour vous accompagner dans les réparations et veiller au respect des règles collectives qui s'imposent dans cette période un peu particulière.

La MdV est aussi un lieu de mutualisation des outils, d'échanges de conseils et de bonnes pratiques. L'endroit se veut pluriel et peut accueillir aussi des conférences, des projections, des ateliers DIY (« *Do It Yourself* » = *fais le toi-même*) sur la promotion du vélo, etc.

RETROUVEREZ AUSSI CES INFOS, PARFOIS MISES À JOUR (HORAIRE D'OUVERTURE ETC.) SUR

- www.univ-lille.fr/universite/luniversite-sengage/developpement-durable/mobilite
- www.lesjantesdunord.org/latelier/atelier-maison-du-velo

LES ATELIERS MOBILES

En plus de cet atelier fixe, des ateliers mobiles ont vu le jour dès 2020 sur les autres campus. Ils permettent des réparations a minima et seront présents au moins une fois par an sur chaque campus. Par exemple, le 8 avril, c'est sur le campus santé (fac de pharmacie) qu'il a eu lieu, près du garage à vélo. Le nombre de places était évidemment limité du fait de la situation sanitaire, mais cet atelier a quand même permis à une petite dizaine de personnes, étudiants et personnels, de réparer gratuitement leur vélo.



Que ce soit à la MdV ou rue Eugène Jacquet, pour les ateliers fixes ou mobiles, n'hésitez pas à nous rejoindre ou simplement soutenir financièrement l'association. On a toujours besoin de ressources, humaines notamment. Et plus il y aura de bénévoles, plus on réparera de vélos... et plus il y aura de cyclistes à l'Université ! Et ailleurs bien sûr.

Quentin Plateel (salarié) et Simon Bordage pour Les Jantes du Nord (administrateur) et Fanny Van Heems pour l'Université

PLAIDOYER POUR DES VÉLOS BIEN ÉLEVÉS

Dans la vie, on apprécie l'autonomie, la liberté, mais savoir qu'une aide bien utile nous sera apportée en cas de besoin, c'est essentiel car sécurisant. C'est ça, la béquille.

Qui ne s'est pas retrouvé en ville, avec son propre vélo ou celui de prêt / dépannage, à ne pas savoir où le garer ? Certains se plaindront et critiqueront les pouvoirs publics - toujours eux les coupables idéaux - pour ne pas déployer suffisamment d'accroches. Il en manque effectivement de manière générale et je dirais qu'ils sont très efficaces contre le vol. Mais on ne pourra résister à l'envie d'autonomie que procure la béquille, car on peut laisser son vélo presque n'importe où. Alors qu'au paroxysme, il ne faudrait pas recouvrir la terre entière de supports.

Bien entendu, il n'est question ici que du cycliste du quotidien, l'utilitaire ou bien encore celui qui se balade, car le sportif (vététiste ou cyclotouriste), cherchant la performance, ne souhaite pas l'ajout d'un élément qui ne lui servirait que peu ou pire : l'encombrerait par son poids et ses vibrations.

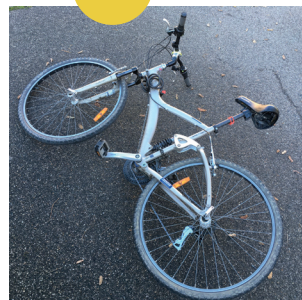
En pleine nature, on peut bien entendu laisser son vélo couché, « *il ne tombera pas plus bas* » comme dirait l'autre. Mais c'est parce que le partage de l'espace s'effectue facilement. Alors qu'en milieu urbain, il serait inenvisageable d'occuper une telle surface au sol. Cela donnerait en outre une très mauvaise image de ce moyen de transport.

Le plus simple consiste à installer la béquille au centre du vélo, sous le pédalier. Pour les vélos les plus massifs, on trouve des doubles-béquilles. À première vue, on peut considérer que c'est une bonne chose, le vélo étant rendu droit. Mais on doit faire décoller une roue, donc cela augmente la hauteur du centre de gravité et ça pèse tellement que ça décourage clairement... Le pire, c'est que ce type de béquille est généralement mis sur des vieux vélos à assistance électrique qui ont leur lourde batterie au niveau du porte-bagage arrière. Difficile de faire plus instable. On préférera l'accroche au cadre entre le pédalier et l'axe de la roue arrière pour se rapprocher de la masse à stabiliser (les sacoches se trouvent généralement à l'arrière).

À l'usage, le plus simple est de déployer la béquille lorsque le vélo est positionné sur une surface plane. Mais lorsqu'il n'y a pas de revêtement uniforme, en pleine nature par exemple, ou de manière générale pour stabiliser un peu plus, on



vs.



peut déployer la béquille dans une contre-pente. À l'inverse, la déployer dans une pente, fera généralement basculer l'ensemble car la béquille n'encaissera pas la longueur supplémentaire. Les contraintes environnantes jouent toujours, lorsqu'il est question de la météo par exemple : par période de grand vent, on évitera de laisser son vélo sans qu'il ne repose sur un mur, un arbre ou un mobilier urbain.

Les collectivités locales ont bien compris l'utilité de cet accessoire et tous les opérateurs qui proposent des vélos en libre-service les équipent de béquille (à ma connaissance), ce qui renforce leur praticité.

Je vous partage un désagrément personnel. Au fil du temps, le vélo tenait moins bien, il fallait systématiquement que je le mette dans une contre-pente et je ne pouvais plus compter dessus dès lors que je chargeais les sacoches. C'est qu'une béquille peut s'user lorsqu'elle n'est pas bien dimensionnée. Un rapide contrôle par un connaisseur a permis de découvrir qu'elle s'était progressivement tordue. Résultat : je l'ai changée par une bien plus résistante, car je compte bien charger ma mule !

Vincent Philipps

SAVOIR S'ARRÊTER EN VÉLO...

Depuis sa création en 2014, la vélo-école a accompagné près d'une centaine d'adultes dans l'apprentissage de la bicyclette.

Mais il ne suffit pas de savoir pédaler pour maîtriser la "petite reine".

En ces temps de vaccination, un message en guise de rappel leur a été adressé :

«Vous avez participé avec beaucoup de persévérance à une session de vélo-école de l'association Droit au vélo.

Cet apprentissage vous a permis d'appréhender les bases essentielles du cyclisme : équilibre et trajectoire. Vous êtes devenu cycliste au quotidien ou utilisateur occasionnel du vélo mais vous avez en commun le souhait d'éviter la chute !

Nous avons vu ensemble trois principes fondamentaux :



1. vous démarrez debout, c'est à dire que vous n'êtes pas assis sur la selle quand vous vous lancez,
2. vous vous arrêtez debout c'est à dire que vous posez l'un de vos pieds au sol alors que vous n'êtes plus assis sur la selle,
3. vous pratiquez le lever de selle, c'est à dire que vous savez vous dégager de la selle en faisant reposer tout le poids de votre corps sur une seule jambe.

C'est bien, c'est presque parfait mais ce n'est pas suffisant !

Pour s'arrêter en sécurité quand c'est nécessaire il est essentiel que le mouvement du lever de selle devienne un vrai réflexe.

Vous devez apprendre à quitter la selle en toutes occasions : un trou, une bosse, une voiture qui s'est garée devant vous, un piéton hésitant, des gravillons, une bande blanche, des feuilles humides, une flaque d'eau, l'approche d'un feu tricolore, d'un stop, d'une priorité à droite, d'un danger potentiel, ... tout dans la circulation peut et doit être prétexte à réaliser ce fameux lever de selle que les bénévoles vous ont imposé.

À force d'être exécuté, ce mouvement deviendra automatique et sera réalisé en instantané pour un arrêt d'urgence, un arrêt catastrophe dont on se passerait bien mais qu'il faut envisager !

L'action simultanée du blocage des freins, du lever de selle et de la pose immédiate d'un pied au sol vous affranchira d'un accident aux conséquences toujours fâcheuses.

Cette capacité à vous arrêter en toute sécurité sur votre bicyclette vous confortera dans vos aptitudes et votre confiance de cycliste.

N'hésitez pas à revenir vers Droit au vélo si vous souhaitez consolider vos pratiques. » •

*Michel Demasure
pour l'équipe des bénévoles de la vélo-école*

*L'ADAV a besoin de vous
et cherche des bénévoles pour
animer sa vélo-école à Lille.*

*Si vous êtes motivé-e,
n'hésitez pas à envoyer
un mail à l'adresse
info@droitauvelo.org !*

IL N'Y A PAS D'ÂGE POUR FAIRE DU VÉLO !

La pratique du vélo n'est pas réservée aux enfants et aux adultes : les seniors aussi peuvent se déplacer à vélo !

La variété des vélos qui évoluent sans cesse permettent de s'adapter aux différents besoins, et notamment à ceux des plus âgés. Par exemple les tricycles qui assurent une meilleure stabilité ou encore les trikes, ces vélos où l'on est assis, le dos bien calé pour pédaler.

Et pour les seniors qui ne sont plus en capacité de pédaler, des initiatives se développent, comme celle de l'association « À vélo sans âge » qui milite pour offrir aux personnes dépendantes des promenades à vélo triporteur. Le triporteur est conduit par un bénévole et peut transporter une ou deux personnes. Leur objectif est de redonner aux seniors le droit de vivre la ville et la nature, via ces sorties, de créer du lien entre les générations (entre aînés et pilotes bénévoles), en bref de favoriser les rencontres. Cette association travaille essentiellement avec des EHPAD et est présente un peu partout en France. Si cette démarche vous intéresse, vous pouvez créer une antenne sur votre territoire. •

Amandine Gabriels



SOURCES

PEP'S TRIKE
& www.monde-du-velo.com

POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://avelosansage.fr/>

TOUS ENSEMBLE TOUS ENSEMBLE, OUAIS !

En ces temps troublés de pandémie, nous ne devons pas nous regrouper. Mais quand reviendra la possibilité, il y a fort à parier que l'on entendra de nouveau parler des vélorutions.

Ce terme a pour origine « révolution », auquel on a inversé des lettres pour faire apparaître « vélo ».

Il s'agit tout simplement de se rassembler avec son vélo et de rouler en groupe en occupant toute la largeur d'une voirie. Dans un sens, il s'agit d'une manifestation, mais qui défile un peu plus vite.

Le point commun à tous ces évènements, c'est l'aspect festif qu'il dégage. Mais il existe de nombreuses variantes, dans leurs objectifs comme dans leurs organisations. Certaines vélorutions

sont très revendicatives et ont pour but d'imposer sur l'espace public les moyens de déplacements actifs : on trouve le terme « masse critique ». Leur développement récent s'est amplifié avec l'émergence des marches pour le climat popularisées en 2018. J'ai pu personnellement découvrir ces évènements par l'intermédiaire du tour de France d'Alternatiba, qui présente un ensemble d'initiatives alternatives locales de la lutte contre le changement climatique. Je pense que cela a été un déclencheur de mobilisation sur tout le territoire national.



Les plus radicaux peuvent emprunter des voies qui sont utilisées exclusivement par des véhicules motorisés, voire celles interdites aux vélos, avec des vitesses maximum dépassant les 50km/h. Il n'est pas rare qu'ils ne déclarent pas à la préfecture le circuit emprunté, ce qui leur donne la souplesse d'adapter le cheminement en fonction des souhaits des participants. Mais cela peut donner un sentiment d'illégalité et d'amateurisme et quand même occasionner des frayeurs lorsque certains véloroutiniers sont peu expérimentés ou ne cautionnent pas le fait d'enfreindre les règles. Ou bien lorsque la tête du groupe va trop vite en ne faisant pas attention à la cassure qu'elle génère, ce qui peut devenir très dangereux lorsqu'un véhicule motorisé dépasse les retardataires...

De manière toujours militante mais bien plus cadrée, nous avons des événements récurrents soutenus par des associations adhérentes à la FUB. J'ai également en tête le mouvement national #JeSuisUnDesDeux qui a pris forme à Montpellier lorsque le maire de la ville a déclaré fin 2018 qu'il ne réaliserait pas d'infrastructure cyclable pour que seules deux personnes ne l'utilisent. Cela avait généré un électrochoc localement et mobilisé les acteurs du coin. Pour mettre en valeur de manière symbolique cette mobilisation, une parade a été organisée dans plusieurs villes de France l'année suivante. Un autre exemple est «À l'assaut du Gier» dans la Loire (42), pour marquer le besoin de réaliser la véloroute V72, dans cette vallée du massif central. Les organisateurs avaient réalisé en 2019 une convergence pour se rejoindre en milieu de vallée. Vu le succès, ils projetaient de remettre le couvert en 2020.



À l'opposé, nous avons des balades qui sont organisées uniquement à la belle saison. L'idée dans ce cas est d'intéresser les familles et n'a pas la même portée idéologique car elles n'ont pas pour vocation de faire changer la société. La terminologie utilisée dans ces cas-ci est parfois «cycloparade». On peut citer à Arras «les boulevards sont à tous» tous les ans, renommé «ballade Philippe Rappeneau» pour rendre hommage à cet élu local qui a favorisé le développement du vélo à l'échelle intercommunale.

Vivement la reprise des festivités, retrouver la sensation de rouler ensemble au milieu de la chaussée !

Vincent Philipps

LES FEMMES DE LA MÉTROPOLE LILLOISE ET LA PERCEPTION DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Alors que le vélo peut être considéré comme un outil d'émancipation par la liberté de déplacement qu'il offre à ses usagers, dans la plupart des villes du monde, les femmes sont encore moins nombreuses que les hommes à l'utiliser.

Face à ce constat, l'équipe de Copenhagenize France et Cécile d'Aubigny, étudiante à Sciences Po Lille, ont décidé de mener une étude afin de comprendre l'influence de l'espace urbain sur le choix de la pratique du vélo comme moyen de transport du quotidien. En 2019 et 2020, des recherches sur le contexte local, un sondage auprès de 950 habitantes de la métropole de Lille et un entretien collectif regroupant une vingtaine de femmes ont été réalisés.

L'INSÉCURITÉ PHYSIQUE, PRINCIPAL RISQUE PROJETÉ PAR LES FEMMES AVANT DE RÉALISER UN TRAJET À VÉLO.

L'insécurité physique (forte circulation, manque d'infrastructures sécurisantes, trop faible éclairage) est le facteur qui dissuade le plus les femmes de faire du vélo. Elles sont 61% à « toujours/souvent » craindre un risque d'accident. Le deuxième facteur significatif de risque est la crainte d'interactions négatives avec d'autres utilisateurs de la route ou la peur d'un harcèlement. Les femmes interrogées sont 35% à « toujours/souvent » considérer ce risque avant de prendre leur vélo. Il est toutefois intéressant de noter qu'à chaque fois que le trajet est réalisé en groupe, ces risques diminuent significativement.



LES RAISONS D'ÉVITEMENT D'UN ITINÉRAIRE SELON LES CYCLISTES DÉBUTANTES OU EXPÉRIMENTÉES.

Quelles soient cyclistes débutantes ou expérimentées, elles expriment principalement éviter certains itinéraires en raison d'une insuffisance de l'éclairage public. Par ailleurs, alors que les débutantes sont plus affectées par la densité du trafic motorisé, les utilisatrices expérimentées sont plus sensibles au potentiel risque de mauvaises interactions physiques ou verbales et choisissent de modifier leur itinéraire en conséquence.

LES FEMMES AYANT DES ENFANTS RÉALISENT DES CHAÎNES DE DÉPLACEMENT PLUS COMPLEXES.

La principale différence de mobilité entre les femmes ayant ou non des enfants à charge est la complexité de leurs chaînes de déplacements quotidiens. De fait, près de 3/4 des mères qui ont un ou plusieurs enfants ont à réaliser durant la journée, un trajet qui concerne l'accompagnement des enfants, en plus du trajet vers le travail.

RESSENTI FACE AUX DIFFÉRENTES INFRASTRUCTURES CYCLABLES



UN BESOIN D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES SÉCURISÉES.

Au cours de l'entretien collectif, un exercice a consisté à classer les infrastructures cyclables selon leur confort. Les femmes présentes ont unanimement choisi la piste cyclable séparée et unidirectionnelle comme étant la plus confortable à leurs yeux. En comparaison, la bande cyclable à contresens de la circulation motorisée, même dans une rue calme, a été jugée l'infrastructure la plus inconfortable et 23 % des participantes ont même déclaré ne pas vouloir y circuler. Cette infrastructure a, pourtant, été la plus développée en France ces dernières années, car elle est peu coûteuse et n'implique pas, la plupart du temps, de retirer de l'espace aux voitures. Malheureusement, ce n'est pas celle qui répond le plus aux besoins des usagers.

EN CE QUI CONCERNE LES ITINÉRAIRES CYCLABLES À TRAVERS LES PARCS...

Même s'ils ont été identifiés comme étant les plus appréciés par les femmes, certaines participantes ont dit les éviter lors des trajets de nuit. Sans éclairage adéquat, alors qu'un itinéraire au sein d'un espace vert s'avère agréable de jour, il devient inconfortable et peut générer des craintes la nuit.

Les résultats complets de l'étude sont disponibles en anglais et en français sur le site Internet copenhagenize.eu.

Cécile d'Aubigny, Clotilde Imbert et l'équipe de Copenhagenize France

ÉQUATION DE L'AVENIR ?

Voici une nouvelle équation à contrôler et à peaufiner. Les modes de transport présentant le moins de danger sont logiquement à privilégier.

D = E que multiplie « Po » que multiplie « Prox » que multiplie « Li » que multiplie « Pa »

Dans cette équation :

- **D** est le coefficient global de dangerosité d'un transport
- **E** = $\frac{1}{2} M V^2$, définition de l'énergie
- **Po** est le coefficient de pollution du transport. Il est proche de zéro pour les modes de transport actifs « piétons, cyclistes » car l'énergie est musculaire. L'aviation dispose d'un coefficient très élevé.
- **Prox** est le coefficient de proximité des autres transports circulants à proximité (ou sur les mêmes voies) du mode de transport utilisé. Il est principalement fonction de l'équation $E = \frac{1}{2} M V^2$. Il peut donc varier en fonction de l'aménagement urbain. Un cycliste circulant à côté d'une voie routière a davantage de risques de se faire écraser que s'il circule à côté d'une voie ferrée.

- **Li** est le coefficient de liberté offert par le mode de transport. Tout comme les piétons et cyclistes, l'automobiliste dispose d'un fort coefficient de liberté car il décide de sa vitesse et de sa trajectoire.
- **Pa** est le coefficient de transmission de la pandémie correspondant au véhicule utilisé.

Il en résulte que les cyclistes doivent se méfier des camions et voitures et encore s'incliner donc ralentir devant leurs maîtres : les piétons car ils sont en général plus lents et donc moins pressés.

Jean Dewavrin

PS : l'ascenseur serait un des modes de transport les plus sûrs (information assez ancienne, donnée par un ancien militant de l'ADAV dans les années 90) mais il consommerait l'équivalent de la puissance produite par une cinquantaine de cyclistes (information tirée d'une vidéo de Jean-Marc Jancovici « Il était une fois l'énergie, le climat et la relance post-covid »).

SE FAIRE UN MAUVAIS FILM Qu'est-ce qu'un film d'horreur pour un « adavien ou adavienne » (un adhérent de l'ADAV) ?

C'est un film où l'on voit essentiellement des voitures et des avions

Dark Vador

LA LÉGÈRETÉ DE L'ANALYSE

Si les gaz à effet de serre sont légers, les conséquences du réchauffement climatique sont lourdes.

Dark Vador

EN TRAVERS DE LA GORGE

Même bourré, un cycliste (ou un piéton) reste énergiquement sobre et continue à lutter contre l'effet de serre malgré qu'il soit cuit. Néanmoins, pour des raisons de sécurité et pour éviter des détours intempestifs, je déconseille vivement de boire trop d'alcool avant de prendre les chaussures, le guidon ou le volant.

Jean Dewavrin

BRÈVES ET AUTRES INFOS

ENCORE UN RECTIFICATIF

Cet article fera sourire les personnes qui gravitent dans un univers réglementaire où les adaptations de textes sont fréquentes

J'avais écrit une brève dans l'heurovélo n°26 paru en 1999, un texte dont vous trouverez, ci-après la version originale en caractère standard et en souligné le petit ajout complétant le texte.

Décidément tout évolue (titre de la brève de l'époque)

La voiture, ça tue, ça pue, ça pollue, ça encombre, **ça accélère la propagation des virus** et éventuellement, ça rend nerveux.

Monsieur Mauroy a dit « *La voiture est l'expression même de la liberté* ». Donc, la liberté tue, pue, pollue, encombre, accélère la diffusion des virus, et éventuellement, rend nerveux. Mince, moi qui croyait que la liberté s'arrêterait là où commençait celle des autres.

Dark Vador

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
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, **AUD** : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer, **AULA** : Agence d'Urbanisme de l'Artois
BE(T) : Bureau d'études (techniques)
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
CLPC : Cédez-le-passage cycliste (au feu), **Cotech/Copil** : Comité technique/ de pilotage
COTTRI : Contrat d'Objectifs Territorial pour l'amplification de la Troisième Révolution Industrielle, **CU** : Communauté urbaine ..., **CVCB** : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou)
DGST : Directeur Général des Services Techniques

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, **EV** : EuroVelo (véloroute européenne)
FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette, **FRATRI** : Fonds régional d'amplification de la troisième révolution industrielle
GT(V) : Groupe de travail (Vélo)
LLHC : Lens-Liévin, Hénin-Carvin
MEL : Métropole Européenne de Lille
PA : Parc d'activité, **PCAET** : Plan Climat Air Energie Territorial, **PDES** : Plan de Déplacements Établissement Scolaire, **PDM** : Plan de Mobilité, **PL** : Poids Lourds
POC : Proof Of Concept, **PPI** : Plan Pluriannuel d'Investissement
REV : Réseau Express Vélo
SDC : Schéma Directeur Cyclable
SMT : Syndicat Mixte des Transport, **SMTUS** : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
SRAV : Savoir Rouler à Vélo
UTML/RV/TA : Unité territoriale Marçq-La-Bassée / Roubaix Villeneuve d'Ascq / Tourcoing Armentières
VAE : Vélo à Assistance Électrique
(V)VV : (Véloroute) Voie verte
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

Initiales des représentants de l'Adav concernés

ABO : Aurélie Bouteiller ; **ABI** : Alexandre Blanquart ; **ABr** : Alexandre Brysbaert ; **AC** : André Cateau ; **AG** : Amandine Gabriels ; **Ala** : Axelle Latrasse ; **BB** : Bruno Buchmann ; **BP** : Bertrand Péro ; **BV** : Bérangère Vantorre ; **CB** : Christophe Brethenoux ; **CBo** : Christian Bonenfant ; **CD** : Camille Delcour **CDe** : Christophe Desmet ; **CH** : Christophe Herlin ; **CG** : Carine Germaine ; **CM** : Christophe Magnier ; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove ; **DDo** : Daniel Dourlens ; **DDk** : Damien Dekeister ; **EI** : Elise Ios **FD** : Frédéric Devred ; **FL** : François Loiseau ; **GB** : Guillaume Blondeel ; **JMC** : Jean Marie Casier ; **JML** : Jean-Michel Lenglet ; **JP** : Judicaël Potonnet ; **JT** : Jacky Therrin ; **JV** : Julien Vitse ; **JPV** : Jean-Pierre Verhille ; **LD** : Loise Drieu ; **LR** : Luc Religieux ; **LV** : Line Viera ; **MA** : Michel Anceau ; **MV** : Mathias Vadot ; **OC** : Olivier Cohen ; **PL** : Pascal Leclercq ; **PLe** : Philippe Leca ; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard ; **PT** : Pierre Tittlein ; **RH** : Raphaël Honorez ; **RMa** : Rémi Manier ; **SS** : Samuel Schepens ; **VS** : Vincent Sauvé ; **YL** : Yves Lepinay ; **YP** : Yannick Paillard.



L'ACTUALITÉ DES PROJETS CYCLABLES PRÈS DE CHEZ VOUS !

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

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA – CU d'Arras

11 février. CUA. Rencontre avec la chargée de mission mobilité pour le développement du Plan Vélo sur la CU. Point sur les animations auxquelles la CUA souhaite nous associer (sensibilisation, marquage, stand réparation/diagnostic avec les ateliers d'aide à la réparation d'Arras et de Saint-Laurent-Blangy, formation pour les animateurs qui vont animer le Savoir Rouler dans les écoles du territoire...) SS.

18 mars. CUA. Visio. Réunion organisation Mai à Vélo par la CUA avec Artis, OT Arras. L'Adav tiendra un stand information/marquage si l'événement est maintenu. SS.

22 mars. CUA. Appel téléphonique avec la technicienne mobilité/voirie. Point sur les arbitrages et la pérennisation des aménagements temporaires. SS.

9 avril. CUA. Réunion avec la technicienne voirie/mobilité pour faire le point sur les projets de pérennisation des aménagements temporaires sur Arras : Pont Leclerc, les boulevards, Cours de Verdun, Bd Crespel. Point sur le schéma directeur qui devrait être validé par les élus communautaires. SS.

16 avril. CUA. Réunion avec la technicienne voirie/mobilité. Préconisations de l'Adav sur les projets de pérennisation des aménagements temporaires, notamment avec Cours de Verdun et la mise en place d'une piste bidirectionnelle au centre du parking. L'Adav précise qu'il faut veiller à la visibilité et à la sécurité aux entrées/sorties de la piste + séparation bordurée avec emplacements de stationnement afin d'éviter que les véhicules ne coupent la piste. Chaque portion des Bds a été revue avec leurs spécificités afin d'améliorer l'aménagement actuel. Pour le Pont

Leclerc, l'Adav reste en veille sur la sécurisation de la descente vers le Bd Carnot. Préconisation d'un terre-plein à la place du zébra actuel afin de sécuriser la traversée de la chaussée en 2 temps. SS, VS.

Saint-Laurent-Blangy

5 mars. Commission extra-mobilité animé par P. Mercier, adjoint au maire. En présence de N. Kusmeriek et B.Wozniak, adjoint et adjointe au maire, des conseillers départementaux Arras, E.Lapouille et A. Malfait, et techniciens CUA. Point sur l'historique des échanges, les connexions de SLB vers Arras via le chemin de halage, la généralisation de la ville à 30 km/h, et la pacification de la ville. Il a été aussi question des déclassements des départementales traversant la ville. La ville de St-Laurent fixera le schéma avec une vision globale pour le présenter au directeur voirie du CD62. SS, VS.

Arras

29 janvier. Ville d'Arras. Évaluation des aménagements temporaires. En présence de l'élue au développement durable Mme Boissou, clubs de cyclotourisme d'Arras, Artis. SS, VS.

30 janvier. Ville d'Arras. Balade urbaine ouverte à tout public dans le cadre des évaluations des aménagements temporaires. JMC, SS.

12 février. Ville d'Arras. Rencontre avec l'adjoint aux mobilités, M. Osseland. Revue de projets sur la pérennisation des aménagements temporaires et des projets mobilité active. SS.

26 avril. Ville d'Arras. CUA. Sortie revue des projets de pérennisation des aménagements cyclables sur les Bds, en présence de l'adjoint aux mobilités, M. Osseland, et des techniciens ville d'Arras et CUA.

L'Adav préconise la mise en place des continuités des aménagements aux carrefours et la suppression de la voie de tourne-à-droite vers rue d'Amiens + de la voie de tourne-à-droite vers rue Adam de la Halle. Ainsi, les cyclistes peuvent accéder au SAS vélo plus en sécurité. SS.

Achicourt

24 avril. Achicourt. Achicourt in situ. Revue des aménagements vélos sur le terrain avec le 1er adjoint aux mobilités et transports de la ville, M. Lemaire, et les CL d'Achicourt et CUA. L'objectif de cette sortie vélo « technique » était de passer en revue les principaux itinéraires pour relier les différents quartiers d'Achicourt et les pôles d'attractivité (commerces, piscine, médiathèque...) et les itinéraires à privilégier pour se rendre au collège. Cette sortie fut aussi l'occasion de proposer des idées afin d'améliorer certains aménagements cyclables sur la commune d'Achicourt. Un compte-rendu détaillé sera établi avec les demandes hiérarchisées (généralisation des DSC en zone 30, itinéraires à privilégier, aménagement sécuritaire à réaliser, continuité du réseau cyclable...). Le compte-rendu sera transmis à la ville d'Achicourt et au service mobilité / voirie de la CUA. BP, SS, VS.

ANTENNE BOULONNAISE

Boulogne-sur-mer

10 mars. Visite sur site de la ZAC République-Eperon avec les services de la ville et de la CAB pour étudier conjointement le cheminement de l'EuroVelo 4 et plus largement la place du vélo sur le secteur. LV.

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 :

CAB – CA du Boulonnais

28 janvier. Réunion de suivi sur les projets du SDC de la CAB. La crise sanitaire a retardé la majorité des projets. Wimereux : étude du tracé de la Vélomaritime par la rue Léon Fayolle que l'Adav propose de passer en zone de rencontre. Neufchâtel : demande de l'Adav de sécuriser le giratoire Av François 1er/Av Charlemagne. La CVCB réalisée sur François 1er sera complétée par des plateaux aux intersections. St Léonard, réflexion sur les possibilités d'aménagements de la traversée de la zone industrielle le long de la RD 901. Outreau, travaux en cours sur Kennedy. Splingard et 8 mai seront traités ultérieurement. Le Portel, les travaux sur Lyautey devraient démarrer en avril. Boulogne : travaux en cours sur Montesquieu et Jean Jaurès. MA.

15 avril. Réunion de suivi sur les projets du SDC de la CAB. Points d'avancement des projets abordés précédemment. Condette, nouveau projet sur l'Av de l'Yser. Dannes : rue de la Mer, projet de CVCB et de piste. MA.

Carte de la région de l'Artois

ANTENNE CAMPAGNES DE L'ARTOIS

Carte de la région de l'Avesnes-le-Comte

Avesnes-le-Comte

22 janvier. Rencontre avec le maire d'Avesnes-le-Comte M. Bertout et son adjoint (aménagement du territoire). Prise de contact - présentation de l'association et de ce que peut apporter l'Adav dans le cadre du PCAET mis en place par l'intercommunalité des Campagnes de l'Artois. MA, SS.

Carte de la région de Dunkerque

ANTENNE DUNKERQUOISE

Carte de la région de Lens

CCHF

19 janvier. Réunion Schéma cyclable CCHF. Recueil des attentes et remarques des responsables d'établissements scolaires concernant l'étude du Schéma cyclable local. JV, RH.

21 janvier. visio. Echange avec le BE VIZEA par rapport à l'élaboration du SDC en cours d'étude. JV.

Carte de la région de Valenciennes

28 avril. visio. COPIL Schéma cyclable. Présentation des recommandations du BE VIZEA en terme d'aménagements et de services afin de passer à la phase pré-opérationnelle. JV.

Carte de la région de Lille

CUD – CU de Dunkerque

11 janvier. Présentation des conclusions du débat vélo communautaire auprès des professionnels du vélo. ABI, DDK, EI, OC, JV.

18 et 22 janvier. visio. Réunion guide aménagement - intersection. JV.

9 mars. Webinaire. Assises Européennes de la Transition Énergétique 2021. Présentation par Vélo et Territoires : évaluer le retour sur investissement des véloroutes et voies vertes. JV.

15 mars. visio. GTV. Présentation de la missions PDES porté par le Crem. Points sur le plan vélo communautaire voté en avril. Bilan 2020 en terme d'aménagement, 244 km d'aménagement cyclable au total sur le territoire, 3000 arceaux implantés référencés au SIG. Réflexion de la CUD sur la candidature à l'AAP AVELO 2. Point sur les demandes d'interventions récentes. Etude en

cours par les services de la généralisation des CLPC sur 7 communes. Point sur les actions possibles durant le printemps. Information sur la mise en place prochainement de réunions relatives aux traversées cyclables et à l'expérimentation de la suppression des répétiteurs au feu pour étudier le meilleur respect des SAS vélo. JV, RH, OC.

12 avril. visio. CUD ADEME. Echange sur l'AAP AVELO 2. JV.

15 avril. visio. Réunion plan vélo destinée aux professionnels du vélo. Temps d'échange permettant de faire le point sur les annonces de la CUD et permettre aux acteurs du territoire de faire des propositions d'actions. EI, OC, DDK, JV.

Carte de la région de Bourbourg

Bourbourg

19 mars. Permanence du député de circonscription. Rencontre avec le député de la circonscription afin de nous faire le relai de la campagne de la FUB sur l'intégration du vélo dans le projet Loi climat en cours d'élaboration et d'échanger sur les priorités à donner pour développer la place du vélo. JV.

Carte de la région de Grande-Synthe

Grande-Synthe

30 avril. Ville. Rencontre du DGST de la ville afin de présenter nos actions en termes de concertation technique, de sensibilisation auprès du grand public et d'évoquer la poursuite de notre partenariat. EI, JV.

Carte de la région de Hazebrouck-Bailleul

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

Carte de la région de Lille

CCFI – CC Flandre Intérieure

27 avril. Point avec les services pour finaliser notre projet de convention de partenariat. MA.

Carte de la région de Lille

CCFL - CC Flandre Lys

12 janvier. visio. Entretien avec le BE Immergis par rapport à l'élaboration d'un SDC communautaire. L'opportunité d'utiliser la Lys comme axe structurant sur le territoire est pointé. JV.

Carte de la région de Lens

Carte de la région de Valenciennes

ANTENNE LENSOISE

Carte de la région de Valenciennes

Lens

11 mars. visio. GTV. Présentation de la missions PDES portée par le Crem, point sur les actions à mener en 2021, la ville nous informe que le programme Alvéole ne sera pas sollicité. Pts aménagements cyclables, projet route d'Arras bloqué par la Dreal du fait de la présence d'un monument classé. Phase 2 de l'EV5 en attente, proposition de jalonnement cyclable urbain non retenu par la ville, point sur les demandes de marquage et d'ajout de signalisation réalisées lors du précédent GTV. La place Jean Jaurès sera impactée par le projet de requalification Cœur de ville, l'Adav demande à être associée au projet, la ville souhaite généraliser la zone 30 et mettre des restrictions sur les Pl dans la traversée du centre-ville. L'Adav s'engage à transmettre un document argumentant sur la mise en place possible de DSC dans les rues pointées par la CALL. CB, JV, RH.

ANTENNE LILLOISE

Carte de la région de Lille

19 mars. Participation à une présentation d'un jeu sur la réparation de vélos réalisé par Busabiclou et pouvant être utilisé lors d'animations scolaires. JP, RH.

Carte de la région de Lille

MEL – Métropole Européenne de Lille

14 janvier. Revue de projets de l'UTRV. Gruson : projet de DSC rue de l'Église. Wasquehal : suite aux problèmes de vitesse sur la rue du Molinel, discussion sur la possibilité de réaliser des pistes cyclables sur l'axe. Roubaix : les travaux de la rue de la Fosse aux Chênes sont en cours pour la réalisation de pistes cyclables. MA.

Carte de la région de Lille

18 janvier. Etude sur le projet de réseau + (REV ou réseau express). Atelier 1 sur la stratégie de mobilité cyclable. Réflexion portée sur les usagers souhaités sur le réseau, la méthodologie pour définir le tracé en lien avec la hiérarchie du réseau cyclable, les destinations desservies en priorité. Ce travail s'appuie sur les premiers enseignements de la mission 1 (diagnostic, enjeux, etc). Il s'agit de définir ce que sera le réseau Vélo + de la MEL, comment il s'intègre dans sa stratégie cyclable et comment mener le projet avec les autres collectivités publiques. MA.

Carte de la région de Lille

25 janvier. Participation à l'atelier « Repenser Enjoy MEL », pour valoriser les données Openstreetmap relatives aux commerces dans l'application Enjoy MEL. MV.

Carte de la région de Lille

1^{er} février. visio. Etude Vélo +. Animation par Copenhagenize de l'atelier n°2 portant sur les standards de conception des infrastructures (largeurs de pistes, différents types d'infrastructures cyclables, gestion des intersections, environnement le long des infrastructures). MA, JV.

Carte de la région de Lille

12 février. Visio. Projet de jalonnement vélo du centre de Lille vers le stade Pierre Mauroy pour les évènements sportifs. Préparation du challenge «Ensemble en selle» de mai 2021. AG, MA.

Carte de la région de Lille

22 février. visio Etude Vélo +. Animation par Copenhagenize de l'atelier n°3 portant sur l'intérêt de créer une identité visuelle dédiée à ce réseau hyperstructurant, incluant un logo, une déclinaison en signalisation et des éléments graphiques pour des campagnes de communication. MA, JV.

Carte de la région de Lille

24 février. Rencontre de la MEL avec ses partenaires pour travailler sur l'axe «management de la mobilité» de son nouveau Plan de mobilité. JP.

24 février. Visio. Point d'avancement sur la communication en amont du challenge «Ensemble en selle». Préparation de la journée «tous à vélo» du 8 mai prévue au relai nature et parc mosaïc (reportée depuis). AG, MA.

Carte de la région de Lille

25 février. visio. Lambersart et Saint-André. Présentation du projet de réfection des aménagements cyclables sur l'axe Av du Bois – pont Royal - rue de Lille en VV de part et d'autre de la chaussée et la pérennisation des aménagements cyclables temporaires rue de Lille en voie verte. JV, PMP.

Carte de la région de Lille

9 mars. Visio MEL. Réunion de préparation de vidéos de sensibilisation sur les bons comportements des cyclistes. Les vidéos seraient montées par la MEL, l'Adav apporte conseils, matériel et figuration. ABR, AG.

11 mars. Études Vélo MEL - Transitec : Comité Technique n°2 pour mettre à jour le SDC et définir le réseau +. MA, JV.

Carte de la région de Lille

16 mars. Visio. Point d'avancement sur le challenge « Ensemble en selle ». Préparation de la journée «tous à vélo» du 8 mai prévue au relai nature et parc mosaïc. AG, MA.

Carte de la région de Lille

22 mars. Revue de projet avec l'UTTA. Tourcoing : projet de bande suggérée sur la rue du Brun Pain et de DSC sur la rue Balzac ; étude du traitement de la jonction entre les quais de Bordeaux et du Havre. Roncq, rue de Bousbeques projet de piste ou de CVCB. Grand Bd à Mouvaux et Tourcoing, présentation du projet de réduction de la centrale à 2 voies et du besoin de DSC sur la latérale opposée à la piste cyclable. Armentières-Houplines : point d'avancement sur le projet d'aménagement du Bas Chemin en VV. Échange sur la réalisation des trottoirs traversants. MA.

Carte de la région de Lille

23 mars. MEL. Repérage de l'itinéraire cyclable pour relier le centre de Lille au stade Pierre Mauroy lors d'évènements sportifs. Réflexion sur les points durs du parcours, le jalonnement et l'évolution des aménagements sur ce tracé. AG, MA.

Carte de la région de Lille

25 mars. Comité de pilotage Phase 1 pour les études vélo Transitec - MEL sur la mise à jour du SDC et le projet de réseau +. MA, JV, YP.

Carte de la région de Lille

30 mars. Visio. Atelier 4 du projet POC Trame Etoilée. Présentation des résultats de la démarche et de ses suites potentielles. AG.

Carte de la région de Lille

1^{er} avril. Revue de projets UTRV. Présentation du projet de pistes cyclables entre Villeneuve d'Ascq et Sainghin-en-Mélantois. Roubaix : projet de zone 30 sur le quartier de l'Alma. Hem : étude du projet St-Exupéry (requalification quartier ANRU). MA.

Carte de la région de Lille

6 avril. Nouveau point sur l'organisation de la mission PPI vélo - MEL/ADAV/TRANSITEC. JV, MA.

Carte de la région de Lille

9 avril. Visite sur site pour étudier le cheminement à réaliser entre la gare et le Bas Chemin pour assurer une liaison cyclable entre Armentières et Houplines. JV, MA.

Carte de la région de Lille

15 avril. Première réunion de travail pour la phase préparatoire aux « Ateliers territoriaux de construction du schéma directeur et du PPI vélo ». Chaque commune sera invitée à faire part de ses propositions pour la mise à jour du SDC. JV, MA.

Carte de la région de Lille

22 avril. visio. COPIL Phase 1 Etude Trame verte et Bleue dans le secteur des Weppes. Présentation du projet par les services de la MEL. JV.

26 avril. Préparation des ateliers de concertation avec les communes pour la mise à jour du SDC : étude sur les villes de Roubaix et Tourcoing. JV, MA, MV.

Carte de la région de Lille

26 avril. Préparation des ateliers concertation avec les communes pour la mise à jour du SDC : étude sur le secteur de l' UTTA. JV, MA, MV.

Carte de la région de Lille

28 avril. Préparation des ateliers concertation avec les communes pour la mise à jour du SDC : étude sur le secteur de l' UTRV. MA, JV, MV.

Carte de la région de Lille

28 avril. Présentation du projet de réappropriation de la centrale du Grand Bd à Mouvaux et Tourcoing au profit des mobilités actives dans le cadre d'un POC de Lille Design. L'Adav est sollicité pour proposer des activités à proposer aux piétons et cyclistes et sur l'espace qui sera libéré. MA, JV.

Carte de la région de Lille

Armentières

29 mars. Ville. Réunion en visio. Préparation de la broc' à vélo et fête du vélo prévue le 5 juin prochain - et reportée au 3 juillet. AG, CBo.

Carte de la région de Lille

Baisieux

12 janvier. Visite de terrain, à vélo, avec les élus de la ville pour finaliser les axes à inscrire au SDC du Val de Marque. La visite permet également d'apporter l'expertise de l'Adav sur les traitements à envisager pour certaines intersections. MA.

Carte de la région de Lille

Beaucamps

14 avril. Rencontre avec madame le maire pour partager nos priorités dans le cadre de la mise à jour du schéma directeur de la MEL. MA, JPV.

Carte de la région de Lille

Faches-Thumesnil

17 mars. visio. Formation des adhérents Adav du GTV Citoyen de la ville, le but étant de présenter les recommandations de l'Adav en terme d'aménagements cyclables afin que chacun ai le même niveau d'information. JV, JT.

Carte de la région de Lille

Hellemmes

18 mars. Réunion avec les élus, techniciens et parents d'élèves pour préparer la mise en place d'une rue scolaire rue Anatole France (écoles Jean Jaurès et Salengro). JP, LR.

Carte de la région de Lille

Hem

11 mars. visio. GTV. Présentation par les services de la MEL de la proposition de pérennisation des aménagements cyclables provisoires rue de Croix et rue de Hem, avec création de bandes cyclables suggérées colorées sur l'axe, point d'étape sur la création d'une VV qui nécessite une étude faune flore d'un an, l'Adav évoque la question d'avoir un revêtement lisse et durable dans le temps, création de bandes cyclables colorées suggérées rue Jules Guesde, proposition de l'Adav de marquer une bande cyclable colorée dans l'anneau du giratoire Clémenceau De Gaulle avec sécurisation à l'aide de balise J11 pour créer une continuité cyclable. Réflexion sur la sécurisation des parcours cyclables dans la zone d'activité avec potentiellement la possibilité d'aménager un cheminement le long de la M 700. AC, JV.

Carte de la région de Lille

25 mars. Rencontre avec les élus de la ville pour partager nos priorités dans le cadre du schéma cyclable du Val de Marque et de la mise à jours du SDC de la MEL. MA, MV.

Carte de la région de Lille

6 avril. GTV. Proposition de déplacement de l'abri V'lille de la rue J.Guesde sur le site de la Ferme Franchoe. Rue J. Guesde, projet de bandes suggérées. Demande d'étude d'une piste cyclable sur l'Av Pinay. JV, MA

Lambersart

26 février. Ville. Réunion portant sur le projet de généralisation d'une zone 30 à l'échelle de la ville. Présentation du projet d'implantation d'abris vélo et de vélobox dans les quartiers Canteleu et Canon d'Or. L'Adav évoque la réflexion à avoir sur la mise en place d'un plan de circulation pour apaiser les quartiers et la mise en DSC de certaines rues. JV, PMP.

Carte de la région de Lille

Lille

6 janvier. Place Vanhoenacker, Lille Moulins. Stand de marquage de vélos. 50 marquages offerts pour les habitants de la part de la mairie de quartier. BV, CG, CM, LD, MV, RH.

Carte de la région de Lille

11 janvier. Présentation par les élus du projet de réaménagement de la rue Solférino. Une coupe de principe présente des aménagements sous forme de pistes cyclables unidirectionnelles. Au regard des différentes contraintes, l'Adav défend pour sa part la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle qu'elle juge plus confortable et moins problématique vis à vis de la cohabitation avec les piétons et les différents lieux de vie : terrasses, établissements scolaires, marché... La ville de Lille exprime son souhait de permettre la desserte cyclable mais sans faire de la rue un axe de transit. JV, MA, YL, YP.

Carte de la région de Lille

12 janvier. Débrief avec les services de la ville de Lille sur la réunion du projet de la rue Solférino. MA.

Carte de la région de Lille

20 et 25 janvier. Ville. Remises en selle auprès de 6 agents du service courrier de la ville qui vont prochainement faire une partie de leur tournée à vélo. AG, RH, SS.

Carte de la région de Lille

21 janvier. visio SPL Euralille 3000. Echange sur le cahier des charges à mettre en place pour la future Vélostation qui sera implantée dans le secteur Euralille aux abords de la gare Lille Europe. JV, MA.

Carte de la région de Lille

25 janvier. Ville. Echange avec les services sur le projet de Réseau Express Vélo lillois. JV, MA.

Carte de la région de Lille

26 janvier. visio. Echange avec les services de la ville et de la MEL sur la pérennisation des aménagements cyclables provisoires en prenant compte des ajustements techniques à réaliser. JV, MA.

Carte de la région de Lille

5 février. Nouveau point avec les services de la vile pour partager nos priorités dans le cadre de la mise à jour du schéma directeur de la MEL et du projet de réseau +. MA.

Carte de la région de Lille

8 février. Participation au Comité Citoyens de suivi de la qualité de l'air. MA.

Carte de la région de Lille

16 février. Point avec le service Plan Educatif Global sur les rues scolaires : évaluations des rues scolaires Montesquieu et Duruy, enquête à lancer pour de nouvelles pour les écoles Broca, Wagner et Gutenberg. JP.

Carte de la région de Lille

8 mars. Rencontre de l'équipe éducative de l'école Gutenberg pour présenter l'enquête mobilité menée par l'Adav et la mise en œuvre d'une rue scolaire, rue de la Baignerie. JP.

Carte de la région de Lille

8 mars. Visite de terrain, à vélo, avec les services de la MEL et de la ville de Lille en présence d'élus de la ville de Lille pour appréhender les difficultés rencontrées sur certains axes et envisager des solutions : porte de Postes, porte de Valenciennes, liaison porte de Paris - Bd JB Lebas, etc. JV, MA.

15 mars. Rencontre de l'équipe éducative de l'école Wagner pour présenter l'enquête mobilité menée par l'Adav et la mise en œuvre d'une rue scolaire, rue Paul Bourget. JP.

29 mars. Inauguration d'une nouvelle rue scolaire rue Broca. JP.

29 mars. Echanges avec les Explorateurs de la Transition autour d'un projet de Maison des mobilités sur le secteur de la Porte de Valenciennes à Lille. JP, MA.

1^{er} avril. Présentation du garage vélo partagé de la Petite Reine du Faubourg en présence de Pierre Posmyk, élu en charge des mobilités actives à Lille. JP.

29 avril. Visio. Ville. Réunion de préparation de la journée du 6 juin, première date des «dimanches libertés» où le Bd de la Liberté à Lille sera piétonnisé tous les 1ers dimanches du mois. Présence d'autres acteurs vélo du territoire. Pour ce 1er dimanche, le vélo et les mobilités actives sont à l'honneur. Proposition d'animations diverses organisées par l'Adav. AG, JP.

30 avril. Nouvelle séance de travail avec les services de la ville sur les priorités du SDC. JV, MA.

Lomme

7 janvier . Réunion avec le service éducation de Lomme en vue de la mise en place d'une rue scolaire rue Petitprez (écoles La Fontaine et Lamartine). L'Adav a réalisé une enquête mobilité auprès des élèves et parents et animera des temps d'échanges avec les parents sur les pédibus et des enseignants sur les outils pédagogiques en lien avec la mobilité. JP.

18 mars. Ville. Visite de terrain avec la ville et les services de la MEL afin d'identifier les points d'améliorations à apporter à la section de l'Av de la République déjà aménagée avec des pistes unidirectionnelles et évoquer les ajustements à apporter lors des prochaines phases travaux sur l'axe. JV.

Quesnoy-sur-Deûle

17 avril. Stand de marquage de vélos. Marquages offerts pour les habitants de la part de la mairie. JP, RH.

Ronchin

9 mars. Ville. Réunion avec la ville et les services de la MEL concernant le futur aménagement de l'Av de Lattre de Tassigny programmé dans le cadre la réfection globale de l'Avenue. Réflexion sur le choix de l'aménagement, attente d'arbitrage par la ville. JV.

27 avril. Ville. Visite de terrain avec les services de la ville et la MEL. Echange sur les améliorations à apporter aux abords du giratoire de la RM48 entre la rue Carnot et le Bd de l'Europe, proposition est faite d'élargir l'adoucis de bordure en entrée de giratoire coté Bd de l'Europe et de renforcer le marquage piéton et vélo aux abords de la sortie de l'A1. JV.

Roubaix

5 janvier. Visio avec les services de la ville de Roubaix et de la MEL pour faire le bilan des aménagements transitoires de l'Eurotéléport. Les transports souhaiteraient que les voies affectées aux cyclistes soient aussi ouvertes aux bus. La ville de Roubaix se

montre plutôt opposée à cette proposition. L'Adav rappelle que l'intérêt de ces bandes est justement le fait qu'elles soient séparées physiquement des voies de circulation. La réalisation de voies mixtes bus + vélo ne permettra plus cette séparation physique. Dans tous les cas la réduction à une voie de circulation par sens est actée. Les voies de droite seront donc matérialisées soit en bandes cyclables soit en couloirs bus + vélo. L'Adav demande également, dans la continuité du Bd Gambetta, d'élargir les bandes cyclables du Bd Leclerc. ABr, MA.

19 janvier. Rdv avec le service prévention de la ville. Organisation d'évènements sur le vélo prévus en septembre et octobre 2021 (stands et marquage de vélos). ABr, AG.

29 janvier. GTV. Point sur les réalisations 2020 : rue Basse en zone de rencontre ; Bd Gambetta, le marquage des pistes cyclables unidirectionnelles a pris du retard et sera terminé début 2021 ; Av de la Fosse aux chênes, la création de pistes cyclables unidirectionnelles est en cours. Les coronapistes Av Motte-Salengro, Bd Leclerc-Gambetta, Av Gustave Delory et JB Lebas seront pérennisées. Av de l'Europe : souhait d'y intégrer une piste cyclable. Av des Nations Unies, étude à mener pour intégrer des pistes cyclables. MA.

25 mars. Réunion de travail pour partager avec la ville nos priorités dans le cadre de la révision du SDC. ABr, MA.

Sainghin-en-Mélantois

8 janvier. Présentation du projet finalisé de SDC du Val de Marque. Les élus du territoire saluent et remercient l'Adav pour son accompagnement ainsi que la pilotage réalisé par JF Ochin, élu de Sainghin. Les élus conviennent de soutenir collectivement ce schéma auprès de la MEL pour une réalisation la plus rapide possible. MA.

Sainghin en Weppes

6 avril. Présentation du projet de piste cyclable le long de la RM 145 et étude sur la pérennisation de la CVCB rue de Verdun. MA.

Saint-André-lez-Lille

26 avril. Ville. Visite de terrain avec les services de la ville et de la MEL. Choix de pérenniser le tronçon de bande cyclable bidirectionnelle provisoire sur la rue de Lille en voie verte, échange sur le traitement des intersections entre la rue Victor Hugo à Saint André et la rue de Lille à Lambersart où la bande cyclable existante sera transformée en VV. JV, PMP.

Tourcoing

10 février. Visio. MDA Tourcoing. Projet «en selle pour agir». Réunion pour monter un module de vélo-école pour un groupe de femmes ne sachant pas faire de vélo. Une dizaine de cours de vélos seront proposés. Les cours seront doublés d'un atelier artistique. AG.

16 février. Atelier Tourcoing. Visite du lieu d'apprentissage et du magasin de vélos de la ville pour le projet «en selle pour agir». AG.

Université de Lille

9 février. Visio. Réunion de montage de projet : l'Adav

pourrait intervenir dans une Unité d'Enseignement Projet Étudiant (UE PE) sur le vélo à l'université de Lille. Projet en cours. AG, FD, JV, MA, RH.

17 février. MRES. Réunion de préparation de l'UE PE. Elaboration du contenu. AG, FD, MA, RH.

19 février. Visio. Point d'avancement sur le projet UE PE. Présentation du contenu à notre relai universitaire, Bruno Dusquene. AG, FD, MA, RH.

26 février. Maison du vélo. Point d'étape sur le diagnostic «stationnement vélo» sur le campus, sur le projet de création d'un enseignement UE PE dédié au vélo et la mise en place d'une Broc' à vélo le 9 septembre sur le campus universitaire. FD, JV.

Villeneuve d'Ascq

5 janvier. Réunion à Sainghin en Mélantois. Partage du projet de SDC du Val de Marque avec la ville de Villeneuve d'Ascq et les communes limitrophes : Anstaing, Sainghin en Mélantois, Forest, Tressin. La ville de Villeneuve d'Ascq partage et soutient nos propositions. FD, FL, MA.

18 janvier. Point avec les services de la ville sur les priorités de l'Adav en matière de voies et itinéraires cyclables pour la ville. L'Adav rappelle les propositions qu'elle a formulé lors de la campagne des municipales. FL, MA.

21 janvier. Point avec les élus de la ville sur les priorités à défendre sur le mandat et sur les axes de travail à développer en matière de sensibilisation vers le public. FD, FL, MA.

Du 11 au 22 mars. École Calmette. Cycle d'apprentissage vélo avec une classe de CM2 et sortie autour de l'école. AG, CV, FL, JML.

27 avril. Visio avec la ville et le rectorat pour travailler sur la mise en place du savoir rouler à vélo sur les écoles de la ville. AG.

28 avril. Réunion avec les élus en charge des modes doux et de l'éducation pour travailler sur la mise en place d'une rue scolaire rue Devred (école Anatole France). FL, JP.

Wattrelos

2 février. Premier GTV. Partage des priorités respectives de la ville et de l'Adav sur la commune. Les priorités communes seront à inscrire dans la révision du SD de la MEL. MA.

Willems

21 avril. Rencontre avec M. le Maire pour lui présenter le projet de SDC du Val de Marque et recueillir ses priorités. MA.

ANTENNE MAUBEUGEOISE

29 avril. Maubeuge. Visio. 1er COPIL de construction du plan vélo de la ville. Présence du SMTUS et de l'agglomération. Présentation des premiers résultats de la consultation citoyenne. 3 axes majeurs sont ciblés dans le plan : infrastructures, services et apprentissage du vélo, communication. AG.

ANTENNE PÉVÈLE-CAREMBAULT

CCPC

23 février. Orchies. Réunion avec les services de la ville, de la CCPC et du CD 59 pour arrêter le tracé de la véloroute du Paris-Roubaix dans la commune. Réflexions sur les sécurisations à prévoir. MA.

26 mars. Matinée de travail pour faire le point sur le SDC et partager nos principes d'aménagements. MA.

Genech

4 janvier. Rencontre avec la commune pour partager nos priorités d'aménagements sur la commune, en cohérence avec le schéma directeur cyclable de la CCPC. MA.

ANTENNE DE SAINT-OMER

CAPSO

8 mars. visio. Réunion développement vélo avec les communes de la CAPSO. Présentation des recommandations de l'Adav concernant le traitement des intersections avec retours expériences régionales et identification des points durs sur le territoire. JV, RMa.

29 mars. visio. Restitution par le BE TECURBIS des différents scénarios possibles à mettre en œuvre afin de développer les mobilités alternatives en milieu rural sur le territoire. JP, JV.

Saint-Omer

12 avril. Ville. Visite terrain afin d'identifier les aménagements et marquages à réaliser dans le cadre des phases 4 et 5 du plan de mise en zone 30 de la ville. JV, RMa.

23 avril. visio. BE INGEO. Echange sur le projet de réaménagement du Bd Pierre Guillain et du Bd Vauban. JV.

ANTENNE VALENCIENNOISE

SIMOUV

29 janvier. Saint Saulve. Présentation et réflexion autour des plans vélo de la CAPH et de Valenciennes métropole agglomération dans le cadre du groupe de travail mobilité actives. JV, RH.

Valenciennes Métropole

8 janvier. Point avec les services de la CAVM sur notre partenariat et présentation des projets cyclables des Bds Saly et Beauneveu et de l'aménagement de la boucle cyclable de la Vallée de l'Aunelle. Les projets étant déjà bien avancés l'Adav ne peut demander que des adaptations mineures. Il est convenu que pour les futurs projets l'Adav soit associée bien en amont des réflexions pour intégrer les aménagements cyclables. JV, MA.

20 janvier. Présentation des activités du Crem au service mobilité. JP, MA.

17 mars. Étude du projet de desserte cyclable du

parc d'activité Lavoisier à Petite Forêt. Au regard des emprises disponibles, l'Adav préconise la réalisation de voies mixtes à l'exemple des réalisations du parc du Siziaf à Douvrin. MA.

1^{er} avril. Réunion sur le projet MOBI-MIX avec Valenciennes Métropole. Le projet vise à développer la coopération public-privé pour faciliter la mise en œuvre de solutions de mobilité durables et partagées dans les métropoles partenaires (Rotterdam, Anvers, Mechelen, Norfolk et Valenciennes Métropole) pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. MA, RH.

DÉPARTEMENT DU NORD

3 février. Visite sur site avec les services du Département pour repérer le tracé de l'itinéraire cyclable Cambrai-Le Catteau envisagé au SDC. JV, MA.

4 février. Fourmies. Visite sur site avec les services de la ville et le CD 59 pour arrêter le tracé et la signalisation nécessaire pour matérialiser la Scandibérique (EuroVelo 3) dans la commune. MA.

5 février. Visite sur site avec les services du Département pour présenter les aménagements de type CVCB réalisés en résine colorées à Roubaix. MA.

19 février. Réunion sur les outils collaboratifs de suivi de l'entretien des aménagements cyclables existants. MA, MV.

16 mars. Réunion pour faire un retour sur le test de l'outil Suricate. MV.

2 avril. Mastaing. Etude sur la sécurisation du carrefour RD 943/957. MA.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

7 janvier. Journée de terrain avec les services du Département et la Mission Bassin Minier pour étudier le tracé et le traitement des intersections de l'EuroVelo 5 entre Olhain et Béthune. JV, MA.

15 janvier. Étude de la continuité de la Vélomaritime (EV4) dans la CAB. Point avec les services de la CAB et du CD 62 sur la traversée de Boulogne et de son agglomération. Une visite sur site sera programmée pour arrêter le tracé de l'itinéraire dans Boulogne. Visite sur site pour envisager les aménagements réalisables entre Condette et Ecault le long de la RD 119. MA.

22 janvier. Hesdin. Collège des 7 vallées. Atelier vélo auprès des collégiens cyclistes. Sensibilisation sur la bonne pratique du vélo, en complément d'un atelier de cartographie mené par Ingerop afin de connaitre les besoins d'aménagements autour du collège. JV.

27 janvier. CA2BM (CD62). Waben. Réunion avec le maire de Conchil-le-Temple, M. Dubois, le maire de Waben, M. Guaduin, le responsable service mobilité/transports CA2BM et le BE Ingeo. Point sur les aménagements prévus de la Vélomaritime par le CD62. Confirmation du tracé. Préconisations de l'Adav concernant les aménagements à venir : L'Adav a insisté sur la mise en place d'un séparateur physique (bordure I2) entre la piste cyclable et la voie

notamment aux abords de la carrière. L'Adav a aussi indiqué les types de traversées sur lesquelles il faut être vigilant (pictos vélos avec aplat vert). MA, SS.

27 janvier. CA2BM (CD62). Groffliers. Réunion avec le maire de Groffliers, M. Vilcot, ses adjoints au finances et travaux/voirie, le responsable service mobilité/transports CA2BM et le BE Ingeo sur la problématique de la traversée de la commune et les aménagements prévus par le CD62 sur la Vélomaritime. Le maire a insisté sur la préoccupation de réintégrer la sécurisation de la traversée de la commune aux travaux engagés pour la Vélomaritime. Cohérence en matière de sécurité routière. L'Adav préconise de laisser un espace vide de 5m minimum en amont des passages piétons pour la visibilité. Vigilance aussi sur la végétation, pas trop haute pour ne pas créer de masque. Problématique du carrefour rue Collier : passage en zone 30 + proposition de l'Adav résine couleur ocre sur le côté pour mieux marquer la chaucidou (1m25 de chaque côté). MA, SS.

9 mars. CD 62. Collège de Calonne Ricouart. Sensibilisation des collégiens cyclistes sur les bons comportements à avoir à vélo, en complément de l'atelier cartographie mené par le BE Ingerop. AG.

9 mars. CD 62. Visio. Comité technique Desserte cyclable collège St-Nicolas-les-Arras. En présence des agents du département, de la ville de St-Nicolas, de la CUA (technicien voirie/mobilité) et du BE Ingerop. Rappel de la politique cyclable départementale, présentation du contexte de l'étude et discussion collective autour des propositions d'aménagements formulés par Ingerop. La plupart des propositions font l'objet d'un consensus. Mais des modifications ont été suggérées. L'Adav a proposé de vérifier si la largeur de voie rue Chrétien Lantoinne/Abbé Decobert permet une bande cyclable dans le contre-sens et de rajouter des balises au niveau du shunt cyclable proposé. Pour l'impasse St Nicolas, l'Adav propose de retravailler l'accroche au giratoire depuis l'impasse via le terre-plein pour sécuriser les cyclistes. Pour la rue L. Gers, l'Adav a suggéré l'étude d'un encorbellement sur l'ouvrage d'art. Enfin, pour rue de la Sambre, l'Adav propose l'étude de la faisabilité d'une chaucidou. La restitution finale devrait être fixé idéalement avant l'été. JV, SS.

12 mars. CD 62. Collège de Saint Pol sur Ternoise. Sensibilisation des collégiens cyclistes sur les bons comportements à avoir à vélo, en complément de l'atelier cartographie mené par le BE Ingerop. JV, RH.

12mars. CD62. Sains en Gohelle. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège de Sains en Gohelle. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV, RH.

9 avril. CD62. visio. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège de St Nicolas les Arras. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV, SS.

26 avril. CD62. Entretien au téléphone avec la Cheffe du Service de la Prospective et de la Programmation. Préparation des journées du 22 et 23 mai dans le cadre de «mai à vélo». Projet de tenue de stand d'information et de marquage de vélos. SS.

26 avril. CD62. Visio. Préparation des journées du 22 et 23 mai dans le cadre de «mai à vélo». Projet de tenue de stand d'information et de marquage de vélos. AG.

27 avril. CD 62. Visio. Point sur les animations à prévoir en septembre lors de la semaine de la mobilité. AG, SS.

29 avril. Présentation de l'appel à projets «Avélo 2» en lien avec l'ADEME pour envisager une possible sollicitation par le Département. JP

29 avril. Hesdin. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège d'Hesdin. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉ

19 janvier. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec les correspondants locaux de Villeneuve d'Ascq. FD, FL, MA, MV.

9 mars. Point sur la convention reliant l'Adav à Hauts-de-France Mobilité. MA, MV.

30 mars. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Faches-Thumesnil. JT, MV.

31 mars. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Lomme. CH, MV.

1^{er} avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Lille. JV, MV, YL.

13 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Saint-Amand-les-Eaux. CDe, MV.

14 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Montreuil. BB, MV.

16 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité à Beauvais, avec les membres de l'association Vellovaque. ALa, MV, PLe.

21 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Wavrin. GB, MV.

23 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec la correspondante locale de Boulogne-sur-Mer. LV, MV.

27 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec les correspondants locaux de Béthune. ABo, DDo, MV.

29 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec la correspondante locale de Sainghin-en-Weppes. CD, MV.

29 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec le correspondant local de Santes. PL, MV.

30 avril. Mise à jour des aménagements cyclables et de la cyclabilité avec les correspondants locaux d'Arras. MV, SS, VS.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

28 janvier. visio. Groupe thématique « Transport et mobilité » pour le Plan d'Orientation FEDER-FSE 2021-2027. JV.

18 mars. Présentation des outils de cartographie vélo de l'Adav à la région Hauts-de-France, en présence de Hauts-de-France Mobilité. MA, MV.

CREM

5 janvier. Rdv avec l'entreprise Réginéo dans le cadre de leur réponse à un marché public relatif à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs concernant les lignes de l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise. JP.

12 janvier. Collège de Vieux-Condé. Tournage d'une vidéo pour mettre en avant la démarche PDES dans les collèges. Retours d'expériences du personnel et des élèves. AG, RH.

25 janvier. Préparation d'une journée de formation sur la mobilité destinée aux ambassadeurs du développement durable, réseau animé par le CERDD, en partenariat avec Déclic mobilités et I-Viatic. JP.

28 janvier. Comité de pilotage PDES collège Jules Verne de Maubeuge. Participation au comité de pilotage afin d'expliquer la démarche aux membres et de la lancer. RH.

2 février. Échanges avec une représentante de l'association de parents d'élèves de l'école Anatole France de Roubaix en vue de réaliser un article sur le pédibus qui avait été mis en place l'an passé. JP.

3 février. Collectif Vél'Hauts de France. Présentation du programme d'activités du Crem aux membres du collectif. JP, MA.

15 février. Point avec En Savoir Plus et l'agence Les Enchanteurs sur l'évolution du site internet du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

16 février. Visio. GT PDES. Réunion de pilotage de la mission PDES. AG, JP, RH.

1^{er} mars. Rdv avec un chargé de mission de l'intercommunalité Lunéville et Bacarat au sujet d'un projet de vélobus pour les collégiens (vélos/cool) dans le cadre de l'étude vélobus pour le Pays de Mormal. JP, RH.

11 mars. Rdv national inter-challenge et défis écomobilité scolaire. Réunion de différents organisateurs de challenges mobilité pour un échange d'informations concernant cette thématique. JP, RH.

16 mars. Comité PDES : Ecole Européenne Lille Métropole et du Lycée Kernanec. JP, RH.

19 mars. Rectorat. Rencontre avec le conseiller pédagogique départemental à la sécurité routière pour échanger sur le dispositif «savoir rouler à vélo». AG, JP.

22 mars. Echange avec la MEL au sujet de la mission PDES en vue de préparer la formation des référents et les actions PDES en septembre/octobre/novembre 2022. JP, RH.

23 mars. Participation au Webinaire «pour des abords d'écoles plus sûrs» organisé par Rue de l'Avenir et le Cerema. Le Crem est intervenu auprès de la MEL et d'un inspecteur en charge du développement durable au Rectorat pour présenter les actions les actions menées autour de Lille en matière d'écomobilité scolaire. JP.

24 mars. Comité de pilotage du programme de rencontres «élus et territoires en transition» coordonné par le CERDD. Le Crem participera à l'élaboration d'ateliers sur le système vélo. JP.

26 mars. Webinaire sur l'apprentissage de la mobilité à vélo à l'école en Europe. JP, RH.

7 avril. Echanges avec la Ville de Loos-en-Gohelle pour travailler sur des actions à proposer dans le cadre de Mai à vélo. JP.

8 avril. Présentation de l'Appel à Projets de l'ADEME «AVELO 2» à la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin. JP.

8 avril. Présentation de l'AAP de l'ADEME «AVELO 2» à la Communauté de communes Coeur d'Ostrevent. JP.

9 avril. SMTAG - Réunion LEMON : expérimentations autour de l'apprentissage à la mobilité pour les collégiens. RH.

9 avril. Webinaire de la FUB sur le dispositif «Savoir rouler à vélo». Présentation par le Crem d'exemples d'actions sur l'écomobilité scolaire pouvant être menées en complément de ce programme. JP.

12 avril. CC Pays de Lumbres. Journée de formation sur l'animation du dispositif «Savoir rouler à vélo». Accueil de 5 participants. AG, JP.

13 avril. Présentation de l'Appel à Projets de l'ADEME «AVELO 2» à la commune d'Auby. JP

14 avril. Présentation de l'AAP de l'ADEME «AVELO 2» à la communauté de communes Terre des deux caps. JP.

15 avril. Session de Présentation du challenge de l'écomobilité scolare destiné aux collectivités pour montrer comment elles peuvent se l'approprier localement et le soutenir. JP.

15 avril. Groupe de travail régional sur les Rues aux enfants pour envisager le fonctionnement et les projets à mener à partir de 2022 et le retrait progressif du collectif national au profit de groupes régionaux plus autonomes. JP.

21 avril. Point avec le Conseil Régional pour relancer un Copil mobilité dans le cadre de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier. JP.

23 avril. Présentation de l'AAP de l'ADEME «AVELO 2» à la communauté de communes Osartis-Marquion. JP, SS.

23 avril. Rencontre d'un chargé de partenariat de Wimoov pour échanger sur les projets respectifs et collaborations futures possibles. JP, MA.

23 avril. Rendu de l'étude vélobus pour le collège Montaigne de Poix-du-Nord avec la présence de la communauté de commune Pays de Mormal et le PNR de Sambre-Avesnois. AG, MA, MV, RH.

27 avril. Présentation en visio du challenge de la mobilité Hauts-de-France par Déclic Mobilités et la CCI. Une partie était consacrée à la présentation du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

AF3V

6 janvier. visio. GT «Améliorations des voies partagées». JV.

18 janvier. Poursuite des travaux de la campagne «des voies vertes pour le Vélotaf». MA.

1^{er} février. Poursuite des travaux de la campagne «des voies vertes pour le Vélotaf». MA.

20 janvier. visio. GT «Améliorations des voies partagées». JV.

16 février. Webinaire. Quels revêtements pour les voies vertes ? co-organisé par le GON, FNE et l'AF3V. JV, MA.

15 mars. Lancement de la campagne « des voies vertes pour le vélotaf ». MA.

29 mars. Poursuite des travaux de la campagne «des voies vertes pour le Vélotaf». MA.

19 avril. Poursuite des travaux de la campagne «des voies vertes pour le Vélotaf». MA.

ADAV

5 janvier. GT «Adoptez les bons comportements» - finalisation du projet avec Décathlon, MAIF, Harmonie Mutuelle. SS.

13 janvier. Réunion visioconférence du collectif Vél'Hauts de France pour préparer les élections régionales et départementales (Parlons Vélo 2021). MA, SS, YP

19 janvier. Point mensuel organisé par Décathlon projet «Accompagner les changements de mobilité». SS.

29 janvier. Participation au webinaire : le Schéma de données sur les aménagements cyclables est disponible- Pourquoi et comment le mettre en œuvre ? MV.

11 février. Rendez-vous téléphonique avec le Senior Bureau d'étude Géo-Système. Consultation dans le cadre du développement du tourisme à vélo sur le territoire du Grand Artois par Arras Tourisme Pays d'Artois + Pas de Calais Tourisme. MV.

16 février. Réunion visioconférence du collectif Vél'Hauts de France - préparation de la campagne des régionales et départementales. Fixer les grands axes. SS, YP.

10 mars. La Madeleine. Rencontre avec l'atelier Bicycl'Up. Échanges sur leur projet de développer des cours de vélo pour enfants et adultes. AG, JP.

12 mars. Point projet Décathlon, « Choisir le bon itinéraire ». MV.

13 mars. Visioconférence. AG de l'ADAV portant sur l'année 2020.

15 mars. Point projet Décathlon, « Choisir le bon itinéraire », préparation des entretiens. MV.

16 mars. STAB Vélodrome Roubaix. Rencontre de la direction du vélodrome pour participer à leur 1ère fête du vélo organisée en août. Volonté de développer des projets avec l'Adav à l'avenir. ABr, AG, JV.

16 et 17 mars. Webinaire vélo Ile de France Mobilité. MV.

20 mars. Visio. Projet Mobilité Décathlon. Phase expérimentale. SS.

30 mars. Visio. 1er COPIL départemental du SRAV - Savoir Rouler à Vélo-. Réunion des acteurs du département du Nord autour du dispositif SRAV. Présentation de la démarche et des objectifs. AG.

9 avril. Participation au webinaire : Pour un déploiement massif de l'outil de signalement des anomalies cyclables. MV.

12 avril. Réunion en visioconférence des CL pour la présentation de la campagne des régionales et départementales. MA, SS, YP.

13 avril. Visio. Réunion avec le service Décathlon Pro. Echanges autour du Savoir Rouler à Vélo. AG.

13 avril. Point mensuel projet Décathlon. SS.

15 avril. Loos. Rencontre avec la Fabrique de l'Emploi. Organisation d'une journée vélo en juillet pour un public enfants et jeunes dans le quartier des Oliveaux. Visite de leur atelier vélo. AG.

20 avril. Visio. Suite à sollicitation de l'AFP2i (centre de formation pour adultes), prise de contact et présentation du dispositif Alvéole pour leur comité d'usagers et le développement des déplacements à vélos + sécurisation du stationnement. SS.

23 avril. Participation à l'atelier : OpenLab 1 - Harmonisation des données de comptage vélo, organisé par transport data gov. MV.

FUB

17 février. Visio. Echanges entre associations FUB et groupe Kéolis. Projet d'un module de formation pour sensibiliser les conducteurs à la cohabitation avec les cyclistes. Partage d'outils et d'expériences. AG, JV.

16 mars. Webinaire. Urbanisme cyclable en milieu périurbain et rural. JV.

1^{er} avril. Villeneuve d'Ascq. IME Recueil. Dans le cadre du programme Alvéole, porté par la FUB rencontre de l'équipe de l'IME pour planifier un accompagnement pédagogique faisant suite à la construction d'un abri vélo. AG.

1^{er} avril. Webinaire. Présentation de la plateforme et de l'organisation Mai à vélo. JV.

16 avril. Rencontre des référents régionaux nommés par la FUB dans le cadre de l'Académie des Mobilités Actives. JP, JV, MA, YP.

VÉLO & TERRITOIRES

13 janvier. A l'invitation de Vélo & Territoires, participation de l'Adav au premier Copil pour le suivi de la réalisation d'un guide «Signalisation des itinéraires cyclables». MA.

10 mars et 14 avril. Poursuite des travaux pour la réalisation d'un guide «Signalisation des itinéraires cyclables». MA.

DIVERS

26 janvier. visio. Echange avec le porteur du projet O'vélo ! Good Watt. Projet ayant pour but de déployer des cycles de test et de coaching de salariés à l'utilisation de VAE en partenariat avec les entreprises souhaitant favoriser les déplacements domicile-travail de leurs salariés à VAE. JV, MA.

10 mars. visio. Echange avec un groupe d'étudiants de l'Université de Lille, travaillant sur un mémoire relatif aux liaisons vélo transfrontalières dans l'Eurométropole. JV.

10 mars. Interview. Echange avec une journaliste de la Voix du Nord préparant un reportage vidéo sur le vol de vélo en région et les moyens de limiter le phénomène. JV.

2 avril. Interview. Echange avec un journaliste du Phare dunkerquois au sujet du plan vélo voté par la CUD. JV.

15 avril. Rabot Dutilleul. Echange sur les potentielles créations de tiers lieux provisoires liés à la mobilité douce dans le cadre de projets immobiliers. 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

Les masses critiques des collectifs *Vélorution*

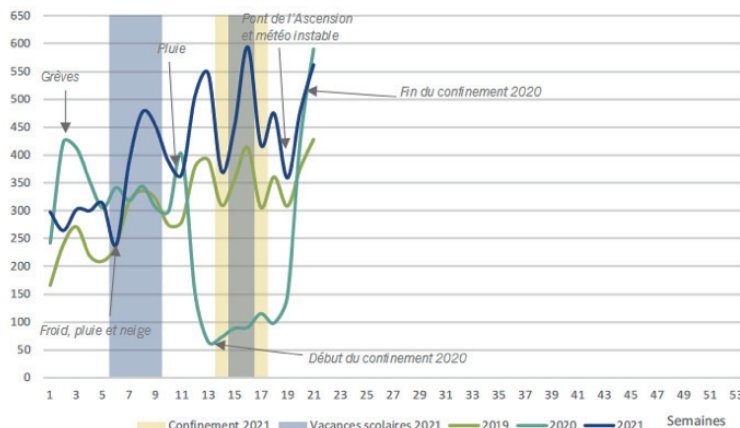
- Dunkerque les derniers vendredis du mois à 18h
- Lille les derniers vendredis du mois à 19h Grand Place
- Saint-Etienne les 2^{es} vendredis du mois à 18h place Chavanelle

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

FREQUENTATION VÉLO EN FRANCE

Fréquentation moyenne journalière en France

Nombre de passages de vélos par jour et par compteur (à échantillon comparable)



D'après le bulletin mensuel de fréquentation vélo, édité par Vélo & Territoires, du 1^{er} janvier au 30 mai par rapport à 2019 en France il y a eu :

- + 28% de passages de vélos
- + 22% en semaine
- + 47% le week-end

- Par rapport à 2019, par milieu :
- + 27% en milieu urbain
- + 37% en périurbain
- + 23% en milieu rural

FOCUS/ COMPARAISON DE QUELQUES VILLES/MÉTROPOLES

(nombre moyen de passages par jour et par compteur - données issues de l'échantillon et du sur-échantillon)

Collectivité	Nombre de compteurs	Moyenne jour 2021	Nombre de compteurs dans les évolutions	Évol 21/19	Évol 21/20	Évol 21/20* confinement
Dunkerque Grand Littoral Agglomération	25	113	18	+65 %	+53 %	-6 %
Grand Anancy	3	1 387	3	+39 %	+76 %	+8 %
Grand Chambéry	10	671	10	+17 %	+37 %	-8 %
Grand Lyon	98	1 411	52	+17 %	+47 %	+9 %
Métropole Européenne de Lille	29	240	24	+35 %	+41 %	+1 %
Bretagne Métropole	2	1 570	2	+10 %	+26 %	-17 %
Tours Métropole Val de Loire	15	428	10	+10 %	+40 %	-3 %
Val de France	55	1 836	31	+47 %	+25 %	+20 %
Nantes Métropole	55	553	10	-11 %	+9 %	-19 %
Grenoble Alpes Métropole	17	1 232	3	+11 %	+29 %	-14 %
Eurorégion de Strasbourg	42	1 046	33	+0 %	+25 %	-14 %

* la comparaison entre les périodes équivalentes de 2021 et 2020, hors période de confinement de 2020

** les données de l'Eurorégion de Strasbourg portent sur la période du 1^{er} janvier au 30 avril

Pour en savoir plus vous pouvez consulter le site : velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/bulletins-frequentations-velo/

Source : Vélo & Territoires, juin 2021

Journal détaillé
L'heurovélo

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

Commission paritaire ISSN 12510602

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

Directeur de la publication : Yannick Paillard
Rédacteur en chef : Yannick Paillard
Maquette : Noémie Ciofalo et Amandine Gabriels
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs : Amandine Gabriels, Olivier Dutel, Aurélie Boutellier, Vincent Philipps

Ont contribué à ce numéro : Amandine Gabriels, Cécile d'Aubigny, Clotilde Imbert, Edith et Laurent Marien, Elise Loos, Fanny Van Heems, Jacky Therrien, Jean Dewavrin, Khalil Patel, Mathias Vadot, Michel Anceau, Michel Demasure, Quentin Platelet, Simon Bordage, Vincent Philipps, Yannick Paillard, Yves Fasquelle.

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

Imprimé avec encres végétales par les Imprimeries DBPrint.
Tirage : 2 200 exemplaires.

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



NOS PARTENAIRES

