



Journal dérailleur N°99

l'heprou

vélo

Juillet
2022



DOSSIER /
LES ENFANTS
& LE VÉLO

POINT SUR :
LES TERRITOIRES

SOMMAIRE



DOSSIER - LES ENFANTS & LE VÉLO / 4-11

PDES : La Mission de déploiement des Plans de déplacement établissements scolaires dans les collèges du Nord et du Pas-de-Calais

De la draisienne au vélo

De la draisienne au vélo comme « les grands »

Des rues scolaires pour encourager la mobilité douce

Vélo et Enfants

Voyager à vélo avec des enfants

Changement

Randonner à vélo avec nos petits-fils

TERRITOIRES / 12-15

À vélo au nord de Cassel (40km)

Vis ma vie de cyclo

La voie verte de l'Avesnois

Méli vélo

ÉTUDES / 16-19

Casque ou pas casque à vélo en ville ?

La fameuse étude sur la variation du comportement des automobilistes selon l'aspect du cycliste de I.Walker en 2007

DIVERS / 20-25

L'ADAV Y ÉTAIT / 26-31

Dans les antennes

Dans les institutions

ÉDITO

Au guidon de leurs vélos, mes enfants, alors très jeunes, ont découvert une certaine forme de liberté et d'autonomie lors de nos premiers voyages aux Pays-Bas. Qu'ils étaient fiers de pouvoir rouler sans crainte sur les pistes cyclables et heureux de nous ouvrir la voie ! Quel émerveillement face à la priorité donnée aux plus fragiles usagers de l'espace public, quel étonnement devant les écoles où des dizaines de petits vélos étaient stationnés... quel plaisir de traverser des villes apaisées et accueillantes sans jamais se sentir en insécurité. Quel difficile retour à la réalité française quand nous rentrions au pays, affichant un énorme retard !

Épanouissement de l'enfant, lutte contre la sédentarité et ses conséquences néfastes sur la santé, développement d'une génération vélo pour pérenniser les bonnes pratiques à l'âge adulte... le développement des mobilités actives chez l'enfant et l'adolescent est une priorité de l'ADAV qui pousse les collectivités à développer des aménagements cyclables et à créer des rues scolaires, qui encourage les collèges à rédiger et appliquer un PDES (plan de déplacement établissement scolaire), qui organise des challenges de l'écomobilité scolaire ou des collèges, qui encadre des sorties scolaires à vélo...et bien d'autres actions. Montrer aux plus jeunes qu'il est possible de se déplacer autrement qu'en voiture a un effet, dès à présent, sur l'enfant et, nous le souhaitons sur sa famille, mais aussi sur le futur adulte.

Ce n'est pas encore général et c'est encore trop timide mais la situation est en progression. On le constate dans certaines de nos villes où l'on commence à voir des enfants se rendre à l'école à vélo, on l'on voit des parents conduisant à l'école leurs enfants en vélo-cargo, où l'on entend enfin les rires des enfants dans des rues scolaires... espérons que les nouveaux programmes tels que le Savoir rouler à vélo se développent rapidement et permettent d'intensifier cette tendance. Crise climatique, augmentation des prix de l'énergie, raréfaction des ressources, nécessité de rendre notre espace public plus agréable à vivre, préservation de la santé... il devient urgent de développer massivement les mobilités alternatives à la voiture... et ça passe aussi par des actions auprès des enfants.

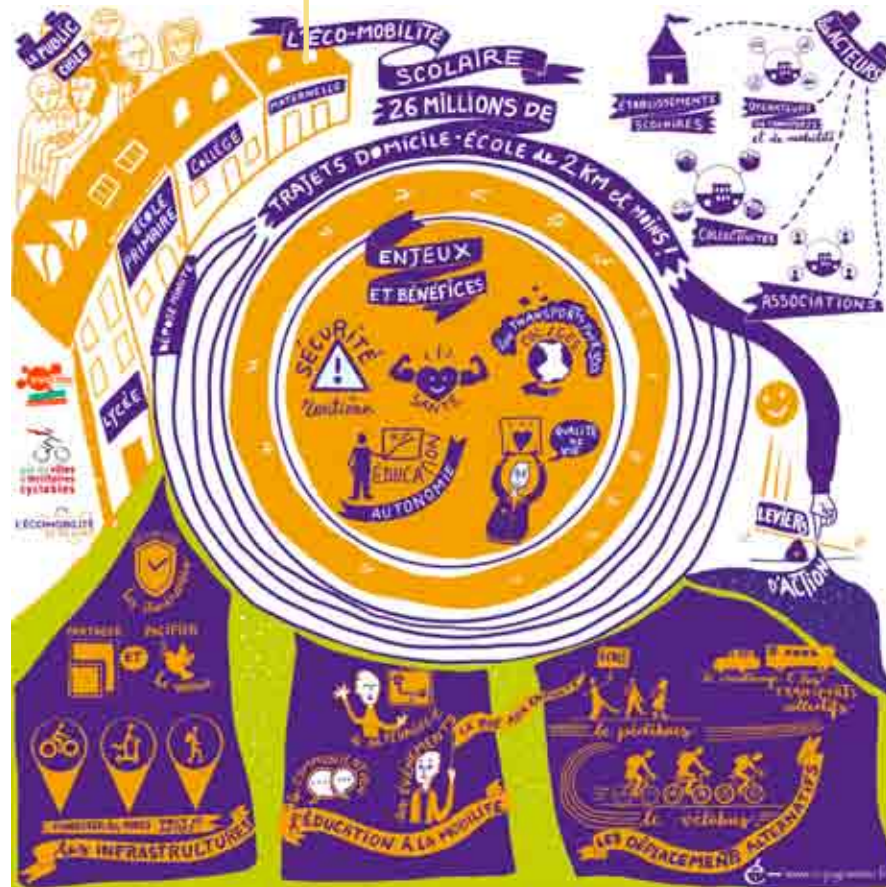
Quand vous lirez ces lignes, l'été sera là et le moment propice pour entamer un voyage à vélo avec des enfants. Vous trouverez dans les pages de cet HeurOvélo 99 quelques exemples réussis... N'hésitez pas également à poser vos questions sur le forum de l'ADAV si vous avez envie de tenter l'aventure.

Et n'oubliez pas, plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés !

Yannick PAILLARD
Président

DOSSIER

PDES : LA MISSION DE DÉPLOIEMENT DES PLANS DE DÉPLACEMENT ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES DANS LES COLLÈGES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS



En cohérence avec les objectifs du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) du Nord et du Pas-de-Calais, l'ADAV, via sa mission du Crem (Centre de Ressources en Ecomobilité), l'Académie de Lille, l'ADEME, la DREAL et le Département du Nord accompagnent les 327 collèges publics du Nord et du Pas-de-Calais dans la réalisation d'un PDES. Une action d'envergure qui permettra de toucher jusqu'à 265 000 élèves, mais aussi le personnel de ces établissements.

Cette mission a démarré en 2020 et s'étendra sur une durée de 3 ans (3 années scolaires).

Principal responsable du réchauffement climatique, le transport routier est la première source d'émissions de CO₂. Sur le plan sanitaire, il est responsable de la majorité des particules fines (responsable en moyenne de 63 % des émissions d'oxydes d'azote - NOx et de 18 % des émissions

de particules fines - PM2.5. Ces pourcentages sont bien plus élevés dans certaines grandes villes telles que Lille par exemple). À ces enjeux connus de tous, s'ajoutent les enjeux liés aux spécificités de l'écomobilité scolaire pour les élèves (sédentarité, surpoids, accès à l'éducation et aux autres activités sportives et culturelles, orientation, autonomie, etc.).

On peut pourtant dire que déjà, beaucoup de collégiens et de membres du personnel ont adopté l'écomobilité dans leurs déplacements et pourtant [1] :

- en France, plus de **trois enfants sur quatre respirent un air pollué** (UNICEF France & Réseau Action Climat – 2021). Ce rapport précise que les enfants pauvres sont davantage touchés par cette pollution et encourage le développement des PDES ;

- **10 % des élèves venant en voiture** viennent par ce moyen de transport par habitude ;
- la voiture est encore majoritairement utilisée hors des trajets domicile-collèges (60 %) ;
- la part du vélo dans les déplacements des collégiens est de **seulement 2,5 %** alors qu'ils préféreraient prendre ce moyen de transport (11 % des collégiens indiquent préférer venir à vélo au collège) ;
- **90 % des parents sont d'accord pour dire que la sécurité des piétons (élèves + parents) doit être privilégiée** aux abords d'un collège alors que 77 % d'entre eux considèrent que le parcours entre le domicile et le collège semble dangereux à pied (84 % pour le vélo). Sur cette même thématique, **55 % des élèves considèrent qu'aller au collège à pied est dangereux** (68 % pour le vélo).



LES PDES, DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Plan de mobilité scolaire (ou PDES – Plan de déplacement des établissements scolaires), est un document stratégique, issu d'un diagnostic partagé, qui propose un panel d'actions (aménagement, services, actions pédagogiques ou de communication) dont l'objectif est de limiter le recours à la voiture individuelle pour les trajets entre le domicile et l'établissement scolaire de l'élève et du personnel. Sa mise en place a été rendue obligatoire dans tous les établissements scolaires de plus de 250 personnes du Nord et du Pas-de-Calais depuis la publication du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) en 2014.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Nord et du Pas-de-Calais, document initiateur de la dynamique PDES (2014, extrait) :

« Que ce soit pour des entreprises, des collectivités, des administrations, des commerçants, des centres commerciaux, des établissements scolaires..., un PDE/PDA/PDES a pour objectif premier de **rationaliser l'organisation des déplacements liés aux activités de l'établissement**. Les actions d'un PDE/PDA/PDES visent à **limiter le recours à l'autosolisme** (l'automobiliste est seul dans sa voiture lors de ses déplacements) par le **développement d'offres alternatives comme la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage, etc.** »

Toutes les actions du PDES, du diagnostic à la mise en place d'actions se construisent dans un esprit de concertation autour d'un référent PDES (souvent un professeur, un CPE, ou encore un directeur adjoint), qui fait vivre la démarche via un comité de pilotage (réunion de plusieurs acteurs locaux de la mobilité des territoires) qui aborde le sujet de la mobilité des élèves et du personnel de l'établissement scolaire. Le sujet de la mobilité dans les établissements scolaires, source d'enjeux sociaux, environnementaux et sociétaux, s'intègre pleinement dans les objectifs poursuivis par les acteurs qui soutiennent la mission PDES aujourd'hui portée par l'ADAV et le CREM.



Guide pour la Mise en place d'un PDES

LE DÉPLOIEMENT DES PDES, UNE MISSION MULTI-PARTENARIALE PORTÉE PAR LE CREM ET EN FAVEUR DE L'ÉCOMOBILITÉ DANS LES COLLÈGES

Dans le cadre de ce partenariat, le CREM mène une mission de formation de référents PDES et de mise en réseau avec les collectivités vers les collèges des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Cette mission est financée par l'ADEME, la DREAL des Hauts-de-France et le Conseil Départemental du Nord.

Un chargé de mission (Raphaël HONOREZ) a été recruté par l'ADAV en septembre 2020 pour coordonner cette action en étroite collaboration avec le groupe de travail multi-partenarial et les référents formés par le CREM et l'Académie de Lille.

Ce salarié a pour mission de :

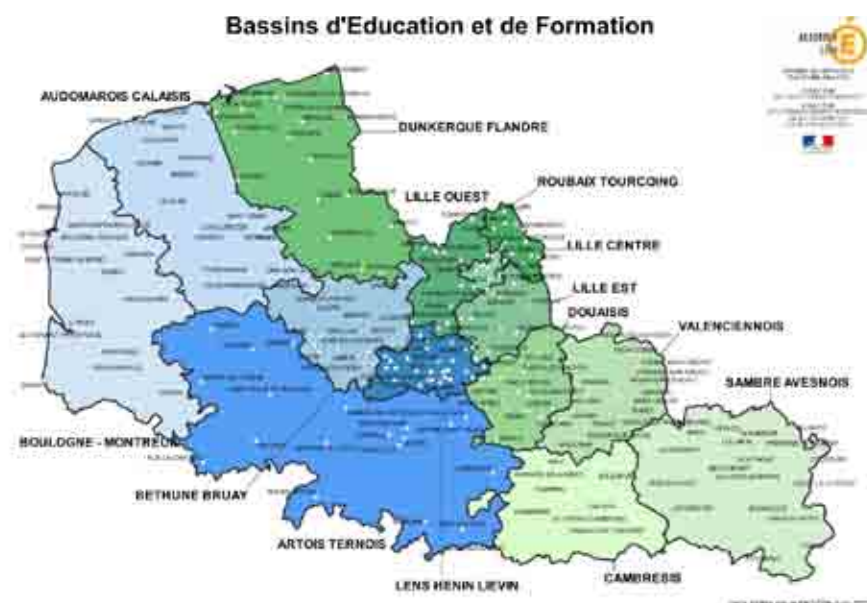
- Former des référents PDES dans les collèges ;
- Suivre l'avancée des démarches PDES (diagnostic, COPIL, plan d'actions, évaluations) ;
- Créer du lien avec les territoires ciblés (EPCI, communes, AOM, associations et autres acteurs relais, etc.) sur la thématique de l'écomobilité scolaire et du management de la mobilité ;
- Créer du contenu pédagogique et méthodologique pour le référent (kit référent, vidéos, expositions, challenge, etc.)

La stratégie de déploiement des formations à destination des référents PDES dans les collèges est la suivante :

- 2020-2021 : Bassin d'éducation du Cambrasis, Sambre-Avesnois, Valenciennois, Béthune-Bruay ;
- 2021-2022 : Bassin d'éducation du Douaisis, Lens-Hénin-Carvin, Arrageois-Ternois, Dunkerquois – Flandre intérieure ;
- 2022-2023 : Bassin d'éducation de la Métropole Européenne de Lille, Boulonnais, Montreuillois, Audomarois, Calaisis.

- **Un recueil** de différentes actions à mettre en place,
- **Des exemples de travaux** réalisés par des référents PDES.

Retrouver l'ensemble de ces éléments sur le site : www.ecomobilite.org



EN 2022, LA MISSION PDES C'EST DÉJÀ [2]

- **Plus de 100 PDES lancés** dans les collèges du Nord-Pas-de-Calais avec un référent identifié,
- **21 formations** données aux collègues,
- **42 organismes** (collectivités, associations, CPIE, etc.) présents aux formations PDES et avec qui le CREM coordonne le déploiement des PDES,
- **1 challenge de l'écobilité** des collèges lancé en 2022 qui a pour objectif de fournir une action clef en main aux référents PDES (46 collèges ont participé à cette première édition),
- **Un ensemble de ressources** pour accompagner les référents PDES,
- **Plus de 7 000 élèves enquêtés** avec l'enquête PDES qui sert de diagnostic aux référents PDES,
- La mise en place d'**une newsletter** pour les référents,
- **Des vidéos de communication** et de témoignage sur la démarche PDES,
- **La création d'un kit d'outils** pour les référents envoyés à tous les participants de la formation,
- **La création de deux expositions** à destination des collégiens : l'une portant sur le vélo et l'autre sur l'écobilité,

SOURCE

[2]
Kit méthodologique et pédagogique à destination des référents PDES

POUR ALLER PLUS LOIN

- Résultats de l'ensemble des enquêtes de diagnostic menées dans le cadre de la mission PDES (CREM, 2021) : www.ecomobilite.org/FTP/public/Enquete
- De l'injustice sociale dans l'air : pauvreté des enfants et pollution de l'air (UNICEF France & Réseau Action Climat - 2021) www.unicef.fr/sites/default/files/atoms/files/injusticesocialesdanslair_rapport_final_webpages.pdf

PARTENAIRES



Raphaël Honorez



DE LA DRAISIENNE AU VÉLO

C'est l'histoire d'un choix : pas de voiture pour les parents, pas de poussette pour notre fille [1]. Au début, c'est facile, un porte-bébé et le tour est joué. Quand le petit frère est en route, ça se complique : il va falloir de l'autonomie, et vite ! On se met donc en quête d'une draisienne utilisable avant 18 mois.

Au début, elle découvre. Elle joue avec dans l'appartement. Elle la soulève, la repose, l'enfourche, joue avec le klaxon, fait 3 pas sous nos yeux ébahis. Trois mois après, on en est à 5 pas...

Le confinement nous fournit alors le prétexte à un entraînement quotidien dans l'allée de la résidence. Elle se lasse vite au début et retourne jouer au ballon mais l'équilibre vient rapidement et nous sommes prêts pour un tour (de moins d'une heure - cochez la case balade avec enfants ou animaux de compagnie).

La voilà prête pour la naissance de son frère. Elle a 20 mois et roule quand on ne peut pas la porter.

À 2 ans et demi, elle peut par exemple faire l'aller-retour à la Ferme des Dondaines (2,4 km AR), ce qui, couplé au métro, nous donne un rayon d'action confortable.

Son modèle de draisienne étant adapté aux minicyclistes, ses genoux commencent à frôler le sol. Son grand tonton, cycliste invétéré, lui offre donc son premier vélo. Malgré les témoignages sur l'efficacité de la draisienne dans l'apprentissage du vélo, nous avons été bluffés par la fluidité du passage de l'une à l'autre. Elle a su pédaler quelques jours avant ses 3 ans.

RÉFLEXION POSITIVE

Cet apprentissage est très précoce par rapport à ce que nous avons pu vivre nous-mêmes, enfants, au temps des stabilisateurs (les fameuses petites roues). Aujourd'hui, avec le retour des draisienes, il n'y a rien d'incroyable ; de nombreux parents confirmeront. D'ailleurs, malgré un contexte différent, son petit frère suit le même chemin, ses stades d'apprentissage étant comparables aux mêmes âges.

Ce témoignage vise surtout à démontrer l'efficacité des techniques pédagogiques actuelles que nous vous encourageons à appliquer dans bien d'autres domaines. À contre-pied du « c'était mieux avant » ambiant, la compréhension scientifique des mécanismes d'apprentissage nous ouvre un champ des possibles incroyable

quant au développement (moteur, intellectuel, scolaire...) de nos enfants. Tentons d'en énoncer quelques principes :

Le choix de la technique d'apprentissage

Le parent ou le professeur doit choisir pour l'enfant la technique la plus adaptée à l'apprentissage, d'autant plus qu'Internet nous donne aujourd'hui accès aux exercices qui ont le mieux fonctionné. Pour l'apprentissage du vélo, vous l'aurez compris, on n'a pas trouvé mieux que la draisienne [2].

La confiance et la difficulté

L'intérêt de l'enfant pour une activité qu'il ne maîtrise pas encore est naturellement fort. Proposons-lui des activités challengeantes et faisons-lui confiance pour les réussir après quelques tentatives. Fournir une draisienne avant que l'enfant ne soit capable de l'enjamber est bénéfique. Cela lui permet de la manipuler et de l'appréhender, pourquoi pas à l'intérieur.

Le plaisir (et l'importance du sommeil)

Veillons enfin au plaisir de l'enfant qui doit dicter le tempo car l'efficacité réside dans son engagement actif [3]. Il ne supportera pas les longs entraînements. 3 minutes 5 jours de suite seront plus efficaces que 30 minutes en une fois car son cerveau rejouera la scène lors du sommeil [4].

CONCLUSION

Ce témoignage est un cri du cœur : croyez aux capacités de vos enfants, ils peuvent être plus autonomes ! Le monde est trop beau et trop vaste pour leur faire perdre leur temps avec des méthodes inadaptées. Rigolez, parlez, jouez, observez, lisez, éteignez vos télévisions et roulez à vélo !

SOURCES

[1] "Pourquoi pas le vélo?", Stein van Oosteren, Ecosociété

[2] www.veloecoledemontreuil.com/?page_id=183

[3] www.college-de-france.fr/site/stanislav-dehaene/course-2015-02-03-09h30.htm

[4] www.college-de-france.fr/site/stanislav-dehaene/course-2015-02-10-09h30.htm

PHOTO CI-CONTRE

Nicolas Métallier

« Départ pour le marché »

DE LA DRAISIENNE AU VÉLO COMME « LES GRANDS »

Je m'appelle Sylvie, j'ai 57 ans, suis passionnée de vélo et maman de 3 enfants trentenaires aujourd'hui, et grand-mère de bientôt 6 petits-enfants.

Comme beaucoup de grands-parents, je relaie les parents pendant les vacances scolaires ; ce fut le cas pour 2 de mes petits-enfants : Brune 2 ans 1/2 et son frère Charlie 4 ans 1/2.

Le week-end s'annonce très beau, je me lance le défi d'apprendre à Charlie à pédaler en sécurité sur son nouveau vélo de 16 pouces, cadeau de ses 4 ans !

Un défi très abordable car j'ai appris à pédaler à mes 3 enfants l'année de leur 4 ans ! À l'époque (années 90) à chaque période de vacances, le vélo était le moyen de déplacement privilégié pour les balades et les petits parcours. L'apprentissage du vélo sans « roulettes » se concrétisa par une utilisation très fréquente du vélo et ce, pour beaucoup d'occasions telles qu'aller prendre le goûter à quelques kms de la maison, faire des petites courses, aller à l'école, etc. Et ce, toujours en famille ou/et avec des copains ou cousins encouragés par l'effet de groupe !

Durant les premières promenades, il fallait régulièrement alterner jeux et vélo. Aussi je ne compte plus les fois où j'ai transporté le vélo sur la poussette ! Mes enfants n'ont jamais été lassés grâce à cela et aujourd'hui ils utilisent tous les 3 le vélo comme moyen de déplacement en ville et aiment toujours la balade !

30 ans plus tard et au vu de la prise de conscience de l'importance de la mobilité active, je me suis lancé le défi d'apprendre à Charlie à pédaler en deux séances !

Charlie, enfant très actif, fait de la draisienne depuis l'âge de 2 ans ; dans sa maison, son jardin, en balade avec ses parents. La draisienne lui a permis de bien développer son équilibre et sa motricité ; l'étape du pédalage ne devait être qu'une formalité à mes yeux. Mais Charlie ne le voyait pas du même œil ; il appréhendait le vélo et le pédalage avec ses parents, par manque de confiance et besoin de plus d'espace.

Avec mamie, moins de caprices et plus de disponibilité.

Charlie s'éclatait en draisienne... qu'à cela ne tienne ; j'ai transformé son vélo en draisienne

afin qu'il se l'approprie et prenne confiance, et par la même occasion je l'ai habitué à porter son casque !

J'ai rajouté des jeux avec beaucoup d'imagination pour lui faire oublier qu'il se trouvait sur un vélo. Comme pour mes 3 enfants, à la fin de la promenade, Charlie, sans s'en rendre compte, flirtait avec le pédalage.

Le lendemain matin, même promenade et scénario mais avec les pédales... En 30 min, il pédalait avec fierté ! J'ai inclus sa petite sœur, en draisienne aussi, à tous les jeux et j'ai alterné avec le parc juste à côté ! Dans le but de maintenir sa motivation et d'éviter une certaine lassitude du vélo.

La balade de l'après-midi (un goûter à mi-chemin) m'a permis de parfaire le démarrage et le freinage et donc être en mesure, pour Charlie, de rouler en sécurité et de minimiser les chutes à l'arrêt.

Le soir, à l'arrivée de ses parents, la priorité de Charlie fut de leur montrer sa réussite ; il se sentait plus grand car capable de faire du vélo comme eux.

Et curieusement, les premières paroles de papa et maman furent : « Oh ! que tu as grandi pendant le week-end !! » •

MON SECRET

- de la draisienne au vélo « comme les grands », en **bannissant les « roulettes »** et apprendre à **utiliser les freins**.
- passionnée de vélo, et consciente de la nécessité de la mobilité active, je suis actuellement en reconversion professionnelle pour devenir « **Éducatrice Mobilité Vélo** ».

Mon futur métier : apprendre aux enfants et adultes à pratiquer le vélo comme mode de déplacement au quotidien en sécurité et sérénité.

Sylvie Casier

DES RUES SCOLAIRES POUR ENCOURAGER LA MOBILITÉ DOUCE

"Rues aux écoliers" à Lomme, "Rue paisibles" à Arras ou encore "Schoolstraat" à Saint-Pol-sur-Mer. Si elles peuvent différer selon les communes, toutes ces appellations recouvrent un même type de dispositif : la rue scolaire*.

Le principe est de fermer une rue d'école à la circulation motorisée aux heures d'entrée et sortie de classes.

Depuis l'an passé, en plus des villes citées plus haut, les exemples de rues scolaires se multiplient dans la région (une dizaine rien qu'à Lille mais aussi à Bailleul, Hellemmes, Lambersart, Hem, Ronchin, etc.) et sur l'ensemble du territoire français. 1 200 personnes ont participé à un webinaire organisé par le Cerema et Rue de l'Avenir sur le sujet des abords d'école en 2021. Une autre rencontre sur les rues scolaires organisée par la Ligue Contre le Cancer a également rencontré du succès.

Pourquoi cet engouement pour les rues scolaires ? Parce qu'elles diminuent l'insécurité routière pour les enfants aux abords de l'école tout en limitant le bruit et l'exposition aux gaz d'échappements. Les parents interrogés évoquent également (et spontanément) la convivialité et la sérénité que génère le dispositif. Dans tous les cas, la très grande majorité des parents (parfois plus de 90 % sur certaines écoles) se déclare satisfaite une fois la mesure adoptée. Les plaintes et les remontées négatives des riverains s'avèrent peu nombreuses. Cela nécessite pour les villes de bien réussir la phase de concertation et de communication en amont du projet. Il convient également d'avoir un rôle de médiateur et pédagogue, généralement avec des agents en charge de la fermeture des barrières, voire avec des policiers municipaux les tout premiers jours. Attention, la solution de la rue scolaire ne sera pas adaptée partout. Il est pertinent de privilégier les rues supportant peu de circulation de transit. Dans d'autres cas, les solutions se reporteront plutôt sur des trottoirs et parvis élargis ou des aménagements qui ralentiront le trafic.

Quoiqu'il en soit, **à ce jour, aucune commune n'a jugé pertinent de faire marche arrière**, même si certaines présentaient d'abord prudemment le dispositif comme expérimental et réversible si



cela se passait mal. Prenons pour exemple la rue Jules Ferry à Hem (école Notre-Dame de Lourdes). Prévue au départ uniquement pendant la semaine du Challenge de l'écomobilité scolaire organisée par le Crem, elle est désormais pérenne.

Pour le moment, ce sont surtout des écoles qui sont concernées mais la mesure pourrait s'appliquer à un collège ou un lycée dans le cadre d'un PDES (Plan de Déplacement Etablissement Scolaire).

Le Crem peut conseiller les communes dans la mise en place de rues scolaires et tient à votre disposition des modèles d'enquête à mener avant et après leur mise en place. •

Ressources et retours d'expériences sur ce lien : www.ecomobilite.org/Rues-scolaires

*À ne pas confondre avec les Rues aux enfants, qui relèvent, elles, le plus souvent d'une fermeture ponctuelle le temps d'une journée ou d'une après-midi et donnent lieu à un événement festif qui peut se dérouler dans une rue autre qu'une rue d'école.



Judicaël Potonnet

VÉLO ET ENFANTS



L'arrivée d'un second enfant nous a amenés à nous équiper d'un siège arrière (absolument plus conforme actuellement) avec repose-pieds indépendants.

Et puis, nous avons entrepris les trajets d'école. Famille bio, sans viande, sans produits laitiers, sans sucre et donc sans cantine, nous avons 4 trajets par jour, parfois sur 2 ou 3 écoles quand d'autres enfants sont arrivés.

Je me souviens de ce regard méprisant ou réprobateur de certaines mères lorsque j'arrivais à l'école à vélo. Jamais de curiosité ou de sympathie. Étais-je inconsciente, ou si pauvre? Pas grave car mes mômes étaient heureux, perchés sur le Gazelle col de cygne.

Vers deux/trois ans, les enfants passaient au tricycle, avec des apprentissages pittoresques au Bois de Boulogne tout proche. Les deux aînées ont participé à la vélo-école de l'ADAV dans les années 90; elles ont détesté! en particulier à cause de la « chasuble ».

Pour la quatrième grossesse, nous étions 4 sur le vélo (un enfant devant, un derrière, un dans le ventre); c'était millimétré. Plus tard, avec le cinquième, c'était un devant, un derrière, un en kangourou, un en patin à roulettes accroché au porte-bagage et l'aînée à vélo. Inconscience peut-être, mais efficace, car nous étions toujours à l'heure!

Nous avons peu voyagé à vélo avec les enfants. Des séjours ici ou là, et un seul déplacement de quatre jours en itinérance. Là encore, le manque d'équipements, le matériel très lourd, les voies cyclables inexistantes, tout cela refroidissait notre enthousiasme.

Nos cinq enfants sont tous cyclistes à des degrés divers. Certains font du monocycle, du longboard, du roller, du vélo-taf électrique avec charrette, mais surtout du vélo. Ils sont devenus cyclistes tout naturellement, pour aller au collège d'abord et pour tous leurs déplacements urbains.

Plaidoyer pour les enfants transportés à l'arrière :

Parents, pensez à votre petit, coincé dans son siège-baquet, sous son casque, le nez écrasé par votre volumineux sac à dos, sans visibilité, sans contact. **Prenez des sacoches.**

Geneviève S.



CHANGEMENT

Courant 2019, une prise de conscience m'a poussé à entamer une démarche de changement de mobilité.

À la faveur du Challenge métropolitain du vélo 2020, le reste de ma famille m'a rejoint, mon épouse et mes 3 enfants. Les 2 aînés, ados, en ont profité pour gagner en autonomie dans leurs déplacements scolaires et extra-scolaires.

Par chance, nous avons acheté un vélo 20 pouces, adapté à la taille de la petite dernière, une semaine avant le début du confinement. Le peu d'activité physique pendant cette période nous a incités à parcourir tous les jours quelques centaines de mètres ensemble, qui devinrent bientôt des kilomètres à la faveur des assouplissements des mesures de confinement et de la participation familiale au Challenge métropolitain du vélo 2020.

De proche en proche, la quasi-totalité de nos trajets du quotidien se fait à vélo ou à trottinette, y compris les trajets vers l'école de musique située à 3 kilomètres de notre domicile. Le principal défi de cette école de musique, trop proche pour s'y rendre en voiture mais trop éloignée pour s'y rendre à pied, fut d'assurer le transport des instruments : pas facile de transporter des tubas et des saxophones à vélo. L'évidence fut d'investir dans un vélo cargo; ce qui se révéla fort utile pour assurer l'essentiel des courses du foyer, y compris les denrées les plus lourdes ou encombrantes telles que les boissons.

Le vélo en famille, l'essayer c'est l'adopter!

Pascal Leclercq

VOYAGER À VÉLO AVEC DES ENFANTS

Qui a dit que le vélo c'était fatigant?

Qui a dit qu'il fallait forcément une voiture pour partir avec des enfants jeunes?

La carriole a été testée et approuvée pour la sieste et pour le transport d'un vélo d'enfant (20 pouces)! Ici pendant notre escapade à l'île de Ré, au départ (à vélo) de La Rochelle en traversant le pont!.

Cécile Guillaume

RANDONNER À VÉLO AVEC NOS PETITS-FILS

Depuis plusieurs années, nous proposons à trois de nos petits-fils, les plus âgés, de randonner quelques jours à vélo avec les nuitées en camping, sous tentes.



Une occasion pour eux de se retrouver entre cousins et pour nous de vivre un moment exceptionnel avec eux. Ils sont enthousiastes et attendent ce moment avec impatience.

Les premières années nous avons fait des étapes courtes, adaptées à leurs capacités de résistance. Maintenant il est devenu difficile de les suivre.

Claire et Claude-Arnaud Lepoutre

“ J'ai fait du vélo chaque jour de mes grossesses ”

Cyclistes urbains à l'année et cyclo-campeurs l'été, voilà qu'un beau jour, nous avons été amenés à réfléchir au transport à vélo à 3, 4, puis 5, etc... L'arrivée des enfants a peu à peu modifié nos modes de déplacements. Train, vélo, taxi.

Pour nous, tout a commencé en 1983; oui, c'est de l'histoire ancienne, et à l'époque, faire du vélo à Lille était héroïque, car les aménagements étaient inexistantes et les pavés assez méchants.

Les naissances de nos enfants étaient prévues à Roubaix, et c'est en Mongy que nous faisons les déplacements, sauf pour le jour fatidique où nous appelions un taxi. À partir du quatrième enfant, nous sommes restés sagement à la maison.

J'ai fait du vélo chaque jour de mes grossesses, vélo-taf, courses et conduites à l'école, vacances à vélo au 6ème mois vers le Cap Gris Nez, vacances en Corse à 5 mois de grossesse.

Dès le début, les enfants étaient portés en « kangourou » double poche et s'endormaient systématiquement. Dès 9 mois, ils passaient au siège bébé. Nous avons trouvé un adorable siège de guidon en rotin. Nous pouvions nous câliner et chuchoter des mots doux lors des balades. Là encore, l'enfant s'endormait souvent et nous avons toujours un petit coussin pour amortir des chocs sur les pavés.

SOURCES

[1]

Une étude de Météo-France datée de 2021 prévoit jusqu'à 4,5°C de réchauffement climatique en moyenne dans l'Hexagone en 2100. Source : Nouvel Obs, La France pourrait connaître un climat extrême d'ici 2100, 1^{er} février 2021, consulté en ligne le 3 janvier 2022.

[2]

Lire l'article du journal Le Monde, "Les insectes pourraient disparaître de la planète d'ici 100 ans", 11 février 2019, consulté en ligne le 3 janvier 2022.

À VÉLO AU NORD DE CASSEL (40KM)



Voici une suggestion de balade à vélo en famille en Flandres Intérieures. Préparez votre promenade avec carte IGN (Top 100 Lille-Calais), elle vous indiquera les points d'intérêts. Attention à certaines routes départementales fréquentées.

POINT DE DÉPART ET D'ARRIVÉE : GARE SNCF DE CASSEL

Étape 1 : Gare > Ville de Cassel (2,5 km)

La gare de Cassel se trouve en bas du mont Cassel.

À la sortie de la gare, qui se trouve sur la D933, prenez à gauche (gare dans votre dos). Puis en sortie d'Oxelaëre, prenez à droite sur la C301 direction Ste Marie-Cappel. À la prochaine intersection, prenez légèrement sur la gauche pour emprunter le petit chemin de la gare. Début de la montée ! À l'entrée de Cassel, prenez de suite à droite (rue des Remparts) puis à gauche (rue d'Aire) pour entrer sur la Grand Place de Cassel.

Étape 2 : Cassel > Wormhout (14km)

Depuis le moulin, descendez via la rue Saint-Nicolas. Arrivé sur la place du Général Vandamme, allez sur la gauche puis rattrapez la rue Bollaert La Gavrian (sur la droite). À la seconde intersection, prenez la D11 Rue de Watten. Vous quittez Cassel en entamant la descente. À la prochaine intersection, prenez la D52 (direction Bergues). À la seconde intersection, au stop, prenez à droite sur la D338, direction Dunkerque. Au croisement de la D916, prenez à gauche direction Dunkerque puis 40 mètres plus loin, prenez à droite (après l'abri bus «Peckel») puis à gauche sur la Kieke Straete. Au bout de la route, prenez à gauche et continuez tout droit. Vous allez rejoindre la véloroute V364. Suivez la signalétique jusqu'au centre de Wormhout.

Étape 3 : Wormhout > Esquelbecq (3,5 km)

Suivez la V364 qui vous indiquera la direction d'Esquelbecq.

Étape 4 : Esquelbecq > Arnèke (8 km)

Revenez en arrière en prenant la V364 vers

Wormhout. En sortie d'Esquelbecq, vous allez passer devant le mémorial de la Plaine au bois. Au bout de la route, ne suivez plus la V364 et allez à droite. Continuez tout droit sur le chemin de Rubrouck. Au croisement de la D52, prenez à droite puis 60 mètres plus loin à droite, sur la rue d'Esquelbecq. Continuez tout droit. Au passage à niveau, continuez sur la gauche (ne passez pas le passage à niveau) et vous arrivez ensuite à Arnèke. Rejoignez l'église en continuant sur la rue de la Libération / de Cassel, puis à gauche sur la rue de La Poste.

Étape 5 : Arnèke > Ochtezeele (3 km)

Revenez sur la rue de Cassel et passez le passage à niveau sur votre gauche. Prenez de suite à gauche sur la D55 direction St Omer. Après la sortie du village, prenez à gauche sur la rue de la Mairie. Au centre du village, prenez à gauche pour rejoindre l'église.

Étape 6 : Ochtezeele > Noordpeene (2,5 km)

Continuez sur la D55. Au carrefour, prenez à gauche sur la D26 puis 100 mètres plus loin, à droite sur la Route de Watten puis Chemin du Tom.

Après avoir passé le passage à niveau, au bout du chemin, prenez à droite sur la D138 et entrez à Noordpeene.

Étape 7 : Noordpeene > Zuytpeene (2,5 km)

Revenez sur vos pas et reprenez la D138 dans l'autre sens. Elle vous emmènera directement à Zuytpeene.

Étape 8 : Zuytpeene > Bavinchove (2 km)

Continuez sur la D138 direction Saint Omer. Suivez cette route départementale qui vous guidera à Bavinchove en longeant la voie ferrée. Vous arriverez sur la place de Bavinchove par la rue des Fleurs.

Étape 9 : Bavinchove > Gare de Cassel (0,5 km)

Depuis la place, prenez la rue de Cassel, puis avant le passage à niveau, tournez à droite sur la rue de la Gare. Au bout de la rue, vous arriverez à la fin de votre parcours.

Clément Delattre

RANDONNÉE VÉLO 27 MARS AU DÉPART DE CYSOING

Une belle équipée à 25 cyclistes et deux enfants sur siège vélo autour de la plaine de la bataille de Bouvines.

Organisée par l'élue mobilité douce de la commune et l'ADAV.

Claire et Claude-Arnaud Lepoutre



VIS MA VIE DE CYCLO



Dimanche matin frisquet. Quelques adhérents se réunissent pour un repérage d'itinéraire.

Comment font les habitants du quartier du mont des bruyères et les nombreux belges et néerlandais qui font escale au camping pour se rendre au centre-ville de Saint Amand Les Eaux ?

Le mieux c'est de faire l'itinéraire. Tiens il n'y a plus de panneau indicateur ! Cette rue est agréable et calme ! Difficile de rentrer dans le rond-point en vélo ! ... On redécouvre sa ville quand on la regarde depuis sa selle.



C'est aussi l'occasion de filmer et de photographier ce qui est facile et ce qui l'est moins. Cela servira de base pour échanger avec l'équipe municipale.

*Christophe DESMET
Antenne ADAV de l'Amandinois*

LA VOIE VERTE DE L'AVESNOIS



Ce jeudi 14 avril, c'est par un temps ensoleillé qu'une poignée de volontaires de la commission vélotourisme de l'ADAV s'est retrouvée en gare de Lille Flandres, avec leur vélo, afin de rallier Maubeuge en TER. L'objectif était d'effectuer un repérage pour l'ADAV, suite à l'aménagement récent de la voie verte, par le département du Nord.

C'est une heure trente et un changement de quai en gare d'Aulnoye-Aymeries plus tard qu'ils ont retrouvé leurs guides, Nicole et Patrick, à la sortie de la gare de Maubeuge. La météo avait quelque peu changé entretemps, puisqu'il faisait aux environs de 9h30, une température de 7° sous un ciel nuageux.

Nos sept vaillants repéreurs ont enfourchés leur bicyclette et se sont élancés à travers bois en direction de Fourmies, le terminus.

Le trajet, longeant la Solre, est ponctué de gares et maisons de garde-barrières de l'ancien temps. Il est vrai que ce trajet, majoritairement plat, empruntait une ancienne voie ferrée, très fréquentée il y a de cela une centaine d'années. C'est ainsi que la joyeuse équipe s'est retrouvée à l'ancienne gare de Ferrière-la-Grande, transformée en relais éco-vélo, idéal pour une étape revigorante.



Après quelques kilomètres, et une fois passée l'ancienne gare d'Obrechies, un artiste peintre, Éric Liénard, a stoppé le groupe dans son élan : quelques mots échangés à propos d'une toile en pleine composition, représentant le village de Ferrière-la-Petite, en contrebas, et il est déjà temps d'enfourcher les petites reines. Pour les marcheurs que nous croisons, c'est un florilège de vélos, tous

différents, qui s'offre à eux : ils peuvent observer un tandem, enfourché par Nicole et Patrick, le vélo à courroie tout neuf de Hervé, le vélo à assistance électrique de Christophe, le gravel de Michel, et les biclous de Monique et Véro.



Se rendre au MusVerre à Sars-Poteries méritait bien de s'écarter de la voie verte, d'autant plus que sur la commune, certains ont admiré le menhir de grès ferrugineux. Les puristes, dont fait partie Patrick, natif du lieu, vanteront le musée du verre de Trélon, plus authentique puisqu'il est occupé par des maîtres verriers.

Quelques tours de roue plus loin, nous dépassons Solre le Château et son célèbre clocher penché. Après quoi le petit groupe fait une pause sur le pont de la traversée de l'Helpe Majeure.

La pause déjeuner approchant, une halte s'impose, naturellement à la friterie «La Fores-

tière» qui jouxte la voie verte, près de Liessies. La température de 15° et le temps ensoleillé nous permettent les dégustations d'une frite et d'une boisson en terrasse. L'accueil est on ne peut plus chaleureux.

Bientôt, il est temps de repartir, laissant sur le côté le château de la Motte, en direction de Trélon. L'arrivée dans cette commune marque la fin de l'aménagement de la voie verte, pratiquement entièrement en surface bitumée. Il nous faut rejoindre le réseau routier secondaire. Et à partir d'ici, le terrain plat laisse la place à quelques sérieuses montées et descentes : c'est l'occasion de tester ses mollets.

Au détour d'un chemin, sur la commune de Glageon, certains découvrent l'ail des ours, ainsi nommé parce que cette herbe, on s'en doute, est la préférée des plantigrades. Une cueillette s'impose ; en effet, en plus d'être riche en vitamine C, cet antibiotique naturel est des plus puissants.

C'est par un temps ensoleillé et par une température de 18° que nous arrivons à Fourmies, terminus d'un trajet de 49 kilomètres. Le train se fait attendre, d'autant plus qu'une correspondance à Aulnoye-Aymeries nous fait préférer un train plus tardif, mais direct. Il est temps de laisser nos précieux guides, Nicole et Patrick, qui retournent en tandem à Maubeuge par le même trajet.



Et c'est à 19h00 que les heureux cyclistes se séparent en gare de Lille, la tête emplies d'excellents souvenirs, un peu fatigués et fiers d'avoir accompli leur tâche de repérage pour l'ADAV.

Christophe Deprick

INFO

La ligne Maubeuge-Fourmies fut inaugurée en 1885. Elle sera fermée en 1969 aux voyageurs, et en 1976 aux marchandises. Aujourd'hui l'ancienne ligne entre Ferrière-La-Grande et Trélon/Glageon constitue la voie verte de l'Avesnois, sentier réservé aux déplacements pédestres et cyclistes.

Le reportage vidéo en flashant le QR Code ci-contre.

Lien pour télécharger le parcours en .gpx : <https://tinyurl.com/EV3MaubFour>



La commission vélotourisme est ouverte à toutes et tous !

Vous souhaitez la rejoindre ?
Envoyer un email à Véronique :
veronique.fafeur@outlook.fr

MÉLI VÉLO

Poème

| | |
|--|---|
| le vélo c'est mon outil de poésie méli vélo | mon dérailleur penche vers l'ailleurs et je m'évade des jours si fades |
| car les mots à vélo sont tous à l'heure vélo-bonheur | ma petite reine elle a ses cycles rien ne la freine pas même les flics |
| en bicyclette je suis pompette sans avoir bu je suis ému | vélocipède mon ecstasy mon ready-made ma poésie |
| quand je pédale je suis trop Zen soucisé que dalle j'ai de la veine | ° ! ° |

Bernard Esnault



« peinture à l'huile 35/26 réalisée fin mars 2022 en hommage à l'Ukraine par B.Esnault »

CASQUE OU PAS CASQUE À VÉLO EN VILLE ?

Ah le casque en vélo urbain ... Quels débats, quels affrontements entre ses tenants et ses opposants !

C'est pourtant tellement simple quand on prend du recul :

SOURCES

[1]

Walker I « *Drivers overtaking bicyclists: objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. Accid Anal Prev.* » 2007 Mar;39(2):417-25. Epub 2006 Oct 24

[2]

Robinson D L « *No clear evidence for countries that have enforced the wearing of helmets* » BMJ 2006;332 : 722-5

[3]

« *Spink AAccid Anal Prev.* » 2007 Mar;39(2):417-25. Epub 2006 Oct 24.

[4]

« *A and Bicycle helmet legislation for the uptake of helmet use and prevention of head injury...* » Cochrane Database Syst Rev. Macpherson2008 Jul; 2008: CD005401.

Au niveau individuel, avec ou sans casque l'usage du vélo augmente l'espérance de vie en permettant de contrebalancer les effets nocifs de la sédentarité, en d'autres termes le **gain pour la santé de cette activité est supérieur au risque d'accident traumatisme crânien ou autre**, c'est un fait parfaitement établi par toutes les études !

Donc c'est à chacun de décider : un **casque bien adapté, bien mis, diminue très probablement le risque très faible de traumatisme crânien** (je mets très probablement et pas sûrement car on trouve même des études qui contestent ce fait ...). C'est quoi ce risque ? À titre indicatif, à Grenoble (150 000 habitants, part modale vélo 5% en novembre, 15% en juin), en 6 ans (1996-2001), on décompte 249 accidents corporels impliquant un cycliste, dont en moyenne **2 traumatismes crâniens par an, sur plus de 60 millions de déplacements à vélo pendant ces 6 ans...** et le port du casque limite le risque d'un tiers.

Avec un casque, ce sera donc un tout petit plus de protection mais il ne faut pas se leurrer : le risque est très faible et être visible dans le noir, ne pas faire n'importe quoi à vélo, ne pas faire confiance aux automobilistes ou camionneurs en anticipant un comportement dangereux, sécuriser la voirie pour les cyclistes, **bref avoir un comportement collectif et individuel pour éviter les accidents est sûrement plus efficace que le simple port « passif » du casque en ville** (désolé mais il n'y aura jamais d'étude fiable pour appuyer ce propos).

Comme rien n'est simple, une étude, souvent citée par les militants du cyclisme urbain, a conclu que les automobilistes avaient tendance à moins s'écarter du cycliste en cas de port de casque !^[1]. Bon, faut pas pousser : juste 10 cm en moyenne... cette étude donne pleins d'autres informations sur les comportements des automobilistes selon l'aspect du cycliste : elle est aussi en accès libre et j'en ai tenté une traduction la plus fidèle possible que vous trouverez dans ce même numéro de l'HeurOvélo.

Au niveau collectif (casque obligatoire ou pas obligatoire ?), le débat fait rage aussi faute de preuves mais des données très intéressantes existent, notamment dans un article très argumenté de Dorothy Robinson, statisticienne australienne^[2] en 2006 :

Par exemple, en Australie le nombre de traumatismes crâniens a diminué (- 35% à Perth, - 44% pour les

enfants) en Nouvelle Galles du Sud et - 29% à Melbourne) et aussi de - 30% en Nouvelle Zélande^[3]; si le nombre de traumatismes crâniens a diminué, cette diminution s'inscrit simplement dans une tendance qui existait déjà avant l'application de la loi sur le casque dans les années 90 et avant la nette augmentation de l'usage du casque qui a suivi cette loi (cette démonstration est faite comptage du port du casque à l'appui). En outre, avec une nette diminution des cyclistes il est logique que le nombre d'accidents en valeur absolue diminue ... (mais, pour être honnête, pas parallèlement car moins il y a de cyclistes, plus c'est dangereux de pédaler, cf. **l'effet de masse critique** - plus il y aura de cyclistes sur les routes, plus ils seront visibles et moins ce sera dangereux pour eux de circuler).

Résumons : chacun est libre en France de mettre ou pas un casque avant d'enfourcher sa bicyclette pour ses déplacements quotidiens et c'est très bien comme cela !

Si le casque devenait obligatoire, le gain en terme de risque au plan individuel serait infime, et le résultat au plan collectif serait une dégradation de l'état de santé de la population en favorisant le retour à la sédentarité !!! Donc en terme de santé publique le port du casque obligatoire n'est pas une bonne idée car contre-productif !

Les derniers experts (Cochrane Library : le temple mondial de la médecine basée sur les preuves) à s'être penchés sur la question en vue de faire une synthèse parfaitement rigoureuse ont renoncé à conclure formellement car ils n'avaient pas assez de données suffisamment fiables^[4].

Bref, il faut considérer que légiférer pour imposer le port du casque serait moins bénéfique au plan santé mais aussi moins rentable financièrement que la prévention des accidents par la lutte contre la vitesse et l'alcoolisme au volant, l'éducation des conducteurs et bien sûr des cyclistes, le traitement des points noirs et des zones à risque pour les cyclistes car pour tout cela le bénéfice est démontré !!! •

Pascal Coquerelle

LA FAMEUSE ÉTUDE SUR LA VARIATION DU COMPORTEMENT DES AUTOMOBILISTES SELON L'ASPECT DU CYCLISTE DE I.WALKER EN 2007

Comme c'est un article que beaucoup citent mais que peu ont lu (revue d'accidentologie en anglais) j'ai voulu en faire une traduction fidèle en collant le plus possible au texte original, désolé si le résultat est un peu lourd mais c'est un article scientifique et pas de vulgarisation ...

Pour information, Ian Walker travaille au **département de psychologie** de l'université de Bath (UK). Son constat : les collisions lors du **doublage du cycliste représentent 13% des accidents** des cyclistes enregistrés par la police dans une enquête régionale et représentent la **principale cause de décès des cyclistes pour « Transport for London »** (2005), probablement du fait que les voitures vont plus vite qu'à une intersection. D'autres études confirment ce constat pour d'autres pays.

L'objectif de l'étude est d'analyser les comportements des automobilistes quand ils doublent un cycliste, il n'y avait aucune information de ce type auparavant.

L'hypothèse de travail : le conducteur en train de doubler un cycliste modifie son comportement de sécurité selon l'apparence du cycliste et son type de déplacement à vélo. L'étude s'attache donc à rechercher une corrélation entre l'aspect du cycliste et le comportement de l'automobiliste en variant les caractéristiques visibles du cycliste.

L'étude s'attache à mesurer les manœuvres de doublement et leurs relations avec les caractéristiques du cycliste mais aussi du véhicule (voiture, poids lourd, bus).

Que vaut le conseil classique « *prend ta place en t'écartant du bord de la route pour que les voitures s'écartent bien de toi en te doublant* ». Avant cette étude il n'y avait pas de données fiables, juste une étude de simulation virtuelle pas vraiment probante mais qui dans sa partie étude du ressenti des automobilistes vis-à-vis des cyclistes, a mis en évidence **une différence d'attitude des conducteurs selon le port du casque ou pas par le cycliste. Le cycliste avec casque était souvent considéré comme plus sérieux et plus prédictible dans son comportement que le cycliste sans casque** : cela pouvait-il avoir une influence avec une tendance des conducteurs à plus « serrer » les cyclistes avec casque ? Cela méritait bien une étude !

Enfin le troisième point à éclairer était la différence d'attitudes des conducteurs selon le type de véhicule : en particulier une vaste enquête avait mis en évidence la surreprésentation de certains véhicules en particulier dans les descriptions de collisions personnelles lors de doublement des cyclistes, ce qui était confirmé par les statistiques de la police britannique.

En plus de ces trois points, un deuxième axe d'étude, plus global et théorique, était : **dans quelle proportion le conducteur d'un véhicule motorisé fait-il preuve d'une sensibilité par rapport à la vulnérabilité apparente des autres usagers de la**

route ? En effet, un comportement adapté dans une situation potentiellement dangereuse dépend de la perception du risque ...

C'est dans cet esprit que le protocole a été modifié en déguisant l'expérimentateur en femme grâce à l'ajout d'une abondante chevelure ... **car les cyclistes hommes et femmes ne sont pas impliqués dans le même type d'accident ...**

Le matériel et la procédure : 320 km entre 7h et 18h en mai et juin 2006 dans les villes anglaises de Salisbury et Bristol, habillé de vêtements de tous les jours. Un VTC, avec sacoches, équipé d'un capteur de distance à ultrasons placé à 0,77 m du sol, dirigé perpendiculairement au trajet, couplé à une caméra vidéo et un ordinateur pour recueillir tout cela ; un laser pointé à gauche pour marquer la distance à respecter par rapport au bord de la route (rappel : les anglais roulent à gauche ...), le matériel est camouflé dans des sacoches, le cycliste (I Walker) a 32 ans. Une grande variété de routes ont été parcourues (de centre-ville, de banlieue, radiales) avec un mélange sur les trajets correspondant à une pratique de vélo utilitaire. L'auteur a renoncé à tenir compte de la largeur de la chaussée pour des difficultés techniques d'interprétation (trop variable). La vitesse visée était de 17 à 20 km/h, avec un vélo à une distance constante par parcours étudié de 25, 50, 75, 100 ou 125 cm du bord de la chaussée.

L'analyse vidéo permettait de vérifier pour chaque mesure le typage du véhicule, le positionnement du cycliste sur la chaussée et le port ou pas du casque.

Les dépassements influencés par des événements externes (voitures garées sur la chaussée par exemple) ont été éliminés de l'analyse. En fin d'étude, un complément a été réalisé pour comparer l'attitude des automobilistes selon l'apparence masculine ou féminine du cycliste (281 dépassements en se situant à 0,75 m du bord de la route, vêtement neutre et longue perruque féminine).

RÉSULTATS

2 320 dépassements ont été retenus à l'issue de l'étude sur 2355, une analyse du nombre de dépassements nécessaires pour avoir des résultats exploitables statistiquement avait été faite sur la base d'études préalables comme il se doit dans tout protocole de recherche bien mené.

Les dépassements ont été mesurés de 3,54 mètres à près de 0 m. Une première analyse n'a pas montré de différence entre les 2 villes ce qui a permis de regrouper les résultats. Il n'y avait pas de corrélation pour les distances de dépassement des véhicules qui se suivaient. **I Walker a été heurté deux fois** pendant l'étude avec des chocs sans conséquences : une fois par un bus, une fois par un camion, il portait un casque dans les deux cas ; en raisons des difficultés de mesure pour ces deux cas, ils ont été exclus de l'analyse.

Effets de la position sur la chaussée et du port du casque :

Le résultat est sans appel, plus le cycliste s'écarte du bord de la chaussée, moins les véhicules s'écartent de lui pour le doubler !

- 1,45 m (d'écart entre la voiture et le vélo) pour 0,25 m (d'écart entre le vélo et le bord),
- 1,32 m pour 0,75 m,
- 1,37 m pour 0,5 m,
- 1,23 m pour 1 m,
- 1,20 m pour 1,25 m.

Pour le casque, son port se solde par une distance de dépassement plus faible : en moyenne 10 cm, sauf pour une distance du cycliste à un mètre du bord de la route où la distance de dépassement est identique.

Des analyses statistiques multiples confirment la validité du constat notamment en comparant le pourcentage des distances de dépassement « sûres » et « non sûres » selon les paramètres « port de casque » et "distance du cycliste par rapport au bord de la route.

Effet type de véhicule :

Les bus et les poids lourds sont plus près du cycliste en doublant que les autres véhicules (et c'est avec ce type de véhicules que l'expérimentateur a eu 2 accrochages). **Les SUV passent un peu plus près que les autres types de voitures** mais ce n'est pas significatif, les taxis présentent une distance de dépassement entre celles des voitures et des autobus.

Ce résultat est conforme aux statistiques d'accidentologie lors des déplacements ; la proposition d'explication de Walker, outre le volume des véhicules, est que le temps de dépassement est plus long pour un grand véhicule (4 sec pour un bus contre 0,5 à une seconde pour une voiture) ce qui rend difficile de maintenir un bon écart de dépassement avec un risque important de se rabattre trop rapidement. Walker, outre la formation des chauffeurs, préconise une sensibilisation des cyclistes aux difficultés de dépasser correctement pour les bus et poids lourds pour que le cycliste anticipe la difficulté et leur facilite si possible la tâche lors des dépassements en ville.

Effet du genre apparent :

La distance moyenne de dépassement augmente de 14 cm quand l'aspect du cycliste est féminin, cette différence est confirmée par les tests statistiques.

Pourquoi cette différence ? Walker avance plusieurs pistes d'explications : il y a moins de cyclistes féminins que masculins en Angleterre, ou un effet de la politesse ... cela peut venir aussi du fait qu'une femme est considérée comme plus fragile, la dernière hypothèse, comme pour l'absence de casque est que la femme est considérée comme moins fiable dans son déplacement avec la nécessité d'une distance de dépassement plus importante ...

DISCUSSION

Cette étude est la première à faire la mesure des dépassements en condition réelle et avait pour objectif de savoir si la « marge d'erreur » laissée par le conducteur varie selon le positionnement du cycliste, le port du casque, le sexe du cycliste et le type de véhicule. Voilà ce que propose Walker comme interprétation des résultats :

1) Conséquence de la position du cycliste :

Plus l'expérimentateur est au milieu de la route, moins

on lui laisse d'espace en le doublant. On peut donc en déduire en première approximation que l'automobiliste suit le même trajet en doublant, quel que soit la position du cycliste. Ce constat est contre-intuitif car il ne correspond pas au ressenti des cyclistes (dont Walker lui-même avant de faire l'étude !). Il faut donc des études objectives comme celle-ci sans se fier à l'expérience subjective des gens pour comprendre le trafic routier !

Walker déplore de ne pas pouvoir conclure malheureusement que rouler à vélo près du bord de la route est plus sûr : on y trouve des **obstacles**, des **plaques et grilles d'égouts**, des **débris divers** et on risque de butter sur des **portières de voiture qui s'ouvrent**... Donc d'autres dangers qui peuvent contrebalancer le bénéfice d'une plus grande distance de dépassement, et cela supprime la possibilité de se rabattre si on se trouve « trop serré ».

Par ailleurs se trouver trop au bord de la route peut poser problème aux intersections où les automobilistes ont tendance à se concentrer davantage sur le milieu de la route où se trouvent les véhicules à moteurs.

Alors que faire ? L'auteur de l'article propose aux cyclistes de rouler à une distance moyenne du bord (0,5 à 0,75 mètre) en se rapprochant du centre de la route en arrivant aux croisements. Pour le sentiment d'une plus grande sécurité des cyclistes en se tenant à distance du bord de la route, il émet l'hypothèse que cela est lié à la distance absolue de la voiture qui s'écarte davantage du bord de la route, mais ce n'est pas le cas de la distance relative par rapport au cycliste, qui diminue ...

2) Conséquence du port du casque :

Le port d'un casque a pour conséquence des dépassements plus proches du cycliste et cela d'autant plus que le cycliste s'écarte du bord de la route (à peu près 32 cm de différence entre un cycliste non casqué à 25 cm du bord de la route et un cycliste casqué à 1,25 m du bord de la route ...). Curieusement cet « effet casque » est absent pour la distance d'un mètre. L'hypothèse de Walker est que c'est sur cette distance de 1 m que le conducteur anglais doit franchir la ligne médiane de la chaussée.

Il propose deux explications : **le cycliste est considéré en sécurité grâce à son casque** et on peut donc le serrer davantage **ou le cycliste casqué est considéré plus expérimenté et donc moins à risque de faire un écart**, ce qui permet aussi de le serrer davantage. Dans le premier cas, c'est la perception de la conséquence de l'accident qui joue, dans le second, c'est la perception du risque d'accident. Des études américaines et espagnoles concluent effectivement qu'un cycliste casqué est plus aguerri qu'un cycliste sans casque et, partant, plus fiable dans son comportement, mais Walker souligne que ce n'est pas une raison pour le serrer davantage en le doublant car un cycliste est toujours exposé au risque d'éléments extérieurs pouvant l'obliger à faire un écart... Et il conclut en proposant d'informer les conducteurs que le casque ne justifie pas un dépassement plus serré.

3) Effet du type de véhicule :

Les données montrent que **les conducteurs de bus et de poids lourds doublent les cyclistes beaucoup plus près que les autres conducteurs**, et les accrochages durant l'étude ont concerné ces deux types de véhicule. Ce constat est en accord avec des données d'accidentologie que Walker a aussi publiées en 2005 où il existe un grand nombre d'accident dus aux bus.

Walker propose plusieurs explications outre la largeur de ces véhicules : une plus grande longueur, moins d'accélération font que **les bus et poids lourds prennent plus de temps pour doubler**. Selon les données de l'étude, **4 secondes en moyenne contre 0,5 à 1 seconde pour les voitures**, donc pour doubler en toute sécurité le conducteur doit empiéter sur l'autre moitié de la voie pendant une longue période, même si le cycliste roule sur le bord de la route, on peut donc s'attendre à une volonté inconsciente du conducteur à ne pas rester sur l'autre voie, associée à l'absence de possibilité de rester de façon prolongée ainsi dans le trafic d'en face et une configuration des véhicules qui fait perdre de vue le cycliste doublé bien avant que la manœuvre ne soit achevée. Tout cela fait que les conducteurs se rabattent avant la fin du dépassement.

Walker recommande que les conducteurs de long véhicule reçoivent des informations complémentaires sur les dangers de doubler un cycliste pendant leur formation pratique puis en formation continue, il préconise aussi une attitude de « Realpolitik » en portant à la connaissance des cyclistes la difficulté des poids lourds à les doubler en milieu urbain et l'intérêt de les y aider si cela est possible.

4) Effets du genre apparent :

Le port d'une longue perruque féminine pendant l'étude se solde par un plus grand espace de dépassement que quand l'expérimentateur n'en a pas et a un aspect masculin.

Pourquoi ? Voici les hypothèses de Walker : 1) il y a peu de femmes cyclistes sur les routes anglaises, c'est donc inhabituel ; 2) cela peut aussi être de la politesse ou être dû au sentiment que les femmes sont plus fragiles ; 3) cela peut aussi s'expliquer comme pour la différence casque et sans casque par l'impression que les femmes sont moins prévisibles dans leur trajet et qu'il faut donc plus d'espace de dépassement. Walker conclut que même si une étude laisse entendre que les femmes sont des cyclistes moins expérimentées que les hommes cela n'autorise pas un comportement du conducteur seulement basé sur l'aspect du cycliste ...

5) Rôle de la sensibilité du conducteur à l'aspect du cycliste :

Walker conclut à la confirmation de l'hypothèse de départ : **le comportement du conducteur varie nettement selon l'aspect de vulnérabilité d'un usager de la route** : la façon dont un conducteur dépasse un cycliste est liée à sa perception de la marge de dépassement nécessaire selon l'aspect du dit cycliste.

Le fait que cette vulnérabilité soit définie sur des éléments à l'objectivité douteuse ne doit pas faire négliger qu'il y a

une volonté du conducteur à s'adapter au cycliste et que le comportement pourrait donc être amélioré par une bonne information sur ce qu'est vraiment un cycliste vulnérable : il y a là une marge de progression pour la sécurité grâce à des interventions sur les différents sous-groupes d'usagers de la route non motorisés.

Par exemple, les conducteurs de bus pourraient être sensibilisés au fait qu'il leurs faut 5 secondes pour doubler un cycliste et que le cycliste reste à leur côté plus longtemps qu'ils ne le pensent. De même, tous les conducteurs tireraient profit de messages leur expliquant que le port du casque n'est pas une garantie d'un cycliste expérimenté.

Dans le même esprit, l'auteur attire ensuite notre attention sur l'impact des bandes cyclables sur le comportement des conducteurs : certains chercheurs craignent que cette délimitation de territoire ait un impact négatif avec une distance de dépassement plus petite : cette hypothèse reste à étudier par des travaux spécifiques.

Un dernier facteur que propose d'étudier Walker est la perception par les cyclistes du comportement de dépassement des conducteurs : si nous voulons faire la promotion de dépassements plus sûrs auprès des conducteurs, il serait bon de savoir de quelle marge ont besoin les cyclistes pour se sentir à l'aise et si cela est différent selon les cyclistes. Il serait aussi intéressant de mieux comprendre les réactions des cyclistes qui se font doubler de trop près et cela pourrait avoir un impact sur la promotion du vélo en ville.

LA CONCLUSION DE WALKER

Les conducteurs doublent de plus près le cycliste s'il a un casque, s'il roule loin du bord de la route, si c'est un homme ou si le véhicule est un poids lourd ou un autobus. En se référant à un travail précédent sur la perception des cyclistes par les conducteurs il suggère que cela découle du fait que les conducteurs font leur hypothèse sur le comportement des cyclistes sur la base d'une brève évaluation visuelle de leur probable niveau d'expérience, cette évaluation pour prévenir les collisions repose sur des mauvaises bases et il faudrait encourager les efforts pour apprendre aux conducteurs à ne pas se fier à ce type de jugement.

Traduction assurée par Pascal Coquerelle

PEPS TRIKE : DES SOLUTIONS À PLUSIEURS ENJEUX DE SOCIÉTÉ

Octobre 2021 : le député Jean-Marc Zulesi est missionné par le Gouvernement pour établir une feuille de route consacrée aux mobilités actives, marche et vélo, comme outils de prévention de la perte d'autonomie. PEPS TRIKE a été auditionné dans le cadre de cette mission, dont le rapport a été rendu public le 17 mars 2022. Avec ses solutions, PEPS TRIKE propose une gamme de services innovants qui permet également de répondre à d'autres enjeux de notre société.



«Lever de lutte contre la sédentarité, contre les chutes et contre l'isolement, les mobilités actives (marche & vélo) permettent de pratiquer une activité physique conjointement aux déplacements et représentent en cela un outil quotidien de prévention, au service des Français et de notre système de santé. Elles présentent un intérêt majeur pour accompagner le vieillissement par le renforcement musculaire, la diminution de comorbidités éventuelles et garantir l'autonomie de déplacement, outil essentiel pour le maintien d'une vie en société» Jean-Marc Zulesi.

Dans le domaine du vélo que l'on peut pratiquer « toute la vie », PEPS TRIKE porte les solutions les plus avancées :

- Un vélo à haute sécurité, véritablement accessible à tous sans limite d'âge, quelle que soit la condition physique ou la situation de handicap.
- Plusieurs solutions pour pratiquer le vélo « ensemble », pour permettre à 2, 3, 4 personnes et plus, de capacités physiques différentes, d'apprécier le vélo tous ensemble, ou pour rendre le vélo accessible à ceux qui ne peuvent pas le pratiquer seul.

En terme de vélo, le trike semble la solution technique la plus qualitative pour répondre aux enjeux décrits dans la lettre de mission. Cependant,

il reste beaucoup de travail à effectuer pour le déploiement à grande échelle de ces solutions, et il ne tient qu'à vous qui lisez cet article, d'apporter votre contribution au développement de ce progrès.

Le projet porté par PEPS TRIKE englobe également d'autres enjeux de société. Le trike ne se limite pas aux personnes âgées et/ou à mobilité réduite : ce sont des vélos attractifs, qui plaisent à tous les âges. Pour les jeunes, « c'est Mario Kart ». Pour les adultes de tout âge, « un vélo génial », sécurisant, confortable, avec ses sensations nouvelles. Il offre de multiples possibilités d'activités intergénérationnelles, pour les loisirs, pour mettre en valeur le patrimoine, ou organiser des activités favorables à la cohésion sociale : le tout de manière 100% inclusive.

Les cycles sont totalement polyvalents : il est possible d'envisager un développement sous le mode de l'« économie de la fonctionnalité ». Même dans des secteurs peu densément peuplés, il est possible d'imaginer qu'un parc de cycles et des compétences puissent être mutualisés. Des services de relative proximité peuvent être proposés, pour des activités aussi variées que les loisirs et le tourisme durables, les activités de cohésion d'équipe, des animations événementielles, des actions de développement durable ou de solidarité, du sport, sport-santé, activité physique adaptée, et bien entendu des solutions de mobilité, y compris de type vélo-taxi, de transport, etc.

Si on prend bien garde de développer les activités en trike dans plusieurs domaines et pour tous publics, alors la population pourra découvrir ses multiples qualités et le regard sur ce vélo va rapidement changer. Il pourrait devenir aussi populaire que le traditionnel « 2 roues ».

**Pour en savoir plus :
visitez peps-trike.fr**

L'équipe de PEPS TRIKE

COMMENT FAIRE DISPARAITRE UN VÉLO À LILLE ?

L'objet essentiel de cette gazette est bien de faire apparaître et proliférer les petites reines dans la ville, mais voilà, aujourd'hui, je suis préoccupée par une vilaine épave (état pathétique, plus rien à désosser, impossible de le faire récupérer par un Atelier Ressourcerie) accrochée par un gros U à une rambarde sur le trottoir, dans ma rue depuis plus de 3 ans, et qui heurte mon œil esthète, surtout à l'approche du printemps, où on a surtout envie de voir du végétal dans la rue, plutôt que du métal.

Jem'adresse spontanément au petit commissariat de mon quartier de Lille. C'est la Police Nationale, qui ne souhaite même pas m'ouvrir la porte, et me renvoie à la Police Municipale (fort aimablement toutefois, en m'en donnant le numéro de téléphone).

Le standard téléphonique de cette Police Municipale de Lille m'explique qu'ils ne sont responsables que des véhicules et des 2-roues sur la voie publique. Je tente bien un « il s'agit bien de la voie publique, c'est un trottoir », et aussi « précisément, c'est un 2-roues » ... mais le monsieur m'explique que le service de fourrière a été privatisé il y a quelques années, et qu'ils ne sont plus en charge de cette partie.

À qui dois-je m'adresser maintenant ? Il n'en a aucune idée !

Aussi mon réflexe corporatiste suivant fut de contacter l'ADAV, agence de Lille, qui s'avoue

ignorante sur ce point (nous sommes donc convenus que je ferai ce petit compte-rendu, pour faire avancer tous les Lillois, dans leur compréhension des méandres administratifs vélocipédiques !).

Finalement, c'est bien le standard téléphonique de la Mairie de Lille (03.20.49.50.00, affiché sur la 1^{ère} page de leur site Web), qui a enregistré en ligne mon signalement : nom, prénom, adresse, numéro tél, motif "Dépôt sauvage", non récurrent.

J'ai une référence de dossier, un numéro que j'ai rappelé 3 semaines plus tard au Service du Mobilier Urbain, afin de relancer l'intervention des services municipaux !

Et dès le lendemain (de ce dernier appel), nous étions enfin débarrassés de ce tas de ferraille visuellement encombrant.

Sophie De Kermel

ACCROCHE VÉLO



La côte d'Opale : la Manche, les plages de sable fin et ses larges accroches à vélo comme à Camiers.



Photo prise en vacances à Ainsa-Sobarbe dans les Pyrénées aragnoises : au paradis des VTT, peu d'accroches à vélo vers les commerces, mais un mousqueton pour toutou !



À Saint-Just-Saint-Rambert, en Loire Forez, le design au service de la pose de vélo. Tranquille pour aller au cinéma.

À NOTER
Sur le territoire, l'acteur Peps Trike propose de tester ces vélos spécifiques.

Retrouvez ici la diversité des modèles existants :

<https://roulcouche.com/category.php?name=tricycles>

DES CAPTEURS DE TRAFIC À LILLE LOMME ET HELLEMES

Suite à l'appel à projets 2021 de la Délégation Transition écologique et développement soutenable de la ville de Lille, l'ADAV a répondu sur le volet mobilité avec ce projet : Réseau de comptage automatique du trafic.

Cette action consiste à déployer avec et chez les habitants volontaires de Lille, Lomme et Hellemmes, un réseau de 20 capteurs automatiques qui comptent de manière continue la circulation automobile, piétonne et cycliste. Installés sur une fenêtre, ces capteurs permettent de comptabiliser heure par heure le passage de chacun des modes, ainsi que la vitesse moyenne de la circulation automobile.

Ce projet Telraam a été lancé en Belgique par un institut de recherche en mobilité à Louvain et relève de la science citoyenne, car il permet à tous les citoyens de participer à cette action en s'équipant de son propre matériel ou en participant à une campagne organisée localement. Les collectivités belges sont aujourd'hui nombreuses à utiliser cet outil participatif pour élaborer des plans de circulations.

Suite à un premier appel lancé en septembre 2021, les capteurs de l'ADAV ont été déployés un peu partout à Lille, Lomme et Hellemmes. Les résultats ont été vérifiés grâce à des comptages manuels effectués en parallèle et dans certains cas, avec les compteurs automatiques de la MEL. Il y a toutefois une marge d'erreur de 10%, d'où l'intérêt de collecter des données sur une longue période.

Ces résultats permettent de montrer la place du vélo et de révéler certaines informations :

- La part modale de chaque rue étudiée : certaines rues ont une part de cyclistes importante par rapport au nombre de voitures, les cyclistes représentant parfois la moitié du trafic total !
- La moyenne du trafic par heure, par mode et par sens de circulation, selon la période sélectionnée. Il est également possible de distinguer les jours en semaine et les jours de weekend.
- La vitesse moyenne des voitures et la vitesse V85* par heure, selon la période sélectionnée.



DÉFINITION

*La V85 est la vitesse que 85% des conducteurs ne dépassent pas, ou la vitesse que 15% des conducteurs dépassent.

VOUS SOUHAITEZ PARTICIPER À CETTE ACTION?

1) Résidez-vous sur un de ces axes jugés prioritaires ? (ou connaissez-vous quelqu'un qui y habite ?)

• Carte du réseau lillois actuel et des axes prioritaires : <http://u.osmfr.org/m/609968/>

• Carte mondiale du réseau Telraam : <https://telraam.net/>

2) Vous devez également respecter ces critères techniques :

- La façade du domicile doit être située à moins de 15m de la chaussée.
- Le capteur doit être positionné à l'intérieur de votre domicile, à une fenêtre, au 1^{er}, 2^{ème} ou 3^{ème} étage.
- Pas d'arbre et de stationnement important masquant la visibilité de la rue.
- Avoir accès à une connexion WiFi stable et non publique.
- Avoir un accès électrique proche de la fenêtre.

N'hésitez pas à nous écrire : telraam@ecomobilite.org

Mathias Vadot

LISTE DES RUES

À Lille :

Rue des postes - Rue Nationale - Rue Solférino - Boulevard de la Liberté - Boulevard Victor Hugo - Boulevard Montebello - Rue d'Inkermann - Boulevard Vauban - Rue d'Isly - Rue Jacquemars Gielée - Rue Léon Gambetta - Rue de Marquillies - Rue du Faubourg d'Arras - Rue du Molinel - Rue Royale - Rue Eugène Jacquet - Rue Malesherbes - Rue Cassini - Rue Boldoduc - Rue de la Rapine - Rue des tours - Rue Saint-Jacques - Rue des Cannoniers

À Lomme :

Avenue de Dunkerque - Rue des Fusillés - Rue de l'égalité - Rue Victor Hugo - Avenue Arthur Notebart - Rue Winston Churchill - Rue du Marais de Lomme - Rue Jules Guesde - Rue Albert Thomas - Rue Eugène Descamps

À Hellemmes :

Rue de Chanzy - Rue Ferdinand Mathias - Rue Roger Salengro - Rue Ledru Rollin

Dans ma jeunesse, je me déplaçais déjà beaucoup à vélo et mes parents étaient équipés sommairement en matériel d'entretien. La classique pompe à main, qui prend peu de place et qui nécessite juste une bonne huile de coude. Puis vint la découverte de la pompe à pied. Quelle révolution !

Tellement facile de pousser simplement avec les deux mains, en ayant un très bon appui. Et plus que le moindre effort, c'est le fait de pouvoir aller au-delà d'un simple regonflage de rigueur : carrément un gonflage de précision. Car ce type de dispositif permet de contrôler la pression qui est dans le pneu, grâce à un manomètre. Lorsque l'on sait qu'un bar correspond à la pression atmosphérique et que la recommandation pour les pneus de vélo de ville c'est de pousser à trois bars, on voit tout l'intérêt. Avec plus de pression, le pneu va moins s'écraser sous le poids de notre corps et du chargement que l'on transporte. Et donc il y a moins de frottement : on gagne en efficacité, on dépense moins d'énergie à allure identique ! À noter également que plus les aspérités du terrain sont faibles, plus on pourra gonfler fortement et ne pas avoir une sensation d'amorti - mollesse.

Je me souviens l'année dernière avoir partagé cette astuce à un collègue. Et dans les jours qui suivent, son visage ravi : « on a l'impression de voler ! ». C'est tout à fait le genre de sensation qui nous habite à chaque regonflage après avoir trop attendu.

Cette pompe ne coûte pas cher, mais ce sont toujours des coûts supplémentaires, un stockage à prévoir... Du coup l'intérêt apparaît de mutualiser entre amis et voisins ce genre d'acquisition. C'est même une économie de ressources et écologique. On ne compte plus les dispositifs qui sont mis à disposition sur l'espace public par les collectivités. Par exemple des sortes de cylindres fixés au sol et orientés verticalement : avec une pédale et en gonflant par mouvements successifs du pied, qu'est-ce que c'est facile.

Faisant désormais beaucoup de VTT, la pompe à main est un matériel indispensable pour ne pas avoir revenir à point d'heure en cas de crevaison. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'entretien mais d'une réparation. Juste regonfler pour terminer la

T'ES VRAIMENT GONFLÉ.E



balade, ou carrément réparer la fuite ou changer la chambre à air. Dans ces derniers cas, on est sur des opérations pour traiter le problème à la source et donc cela nécessite de manipuler le pneu et de remettre tout l'air nécessaire dans l'organe en caoutchouc. On ne va pas faire la fine bouche sur la pression qui a été mise, on optimisera une fois rentré chez soi.

Pour terminer, quelques notions de physique pour caractériser la pression. Dans le système anglosaxon, on parlera de PSI (acronyme que l'on traduit par « Livre-force par pouce carré »). Dans le reste du monde et de manière générale, il s'agit du bar. Et en allant plus loin, la mesure du système international de référence est le Pascal, et il s'agit d'une force appliquée perpendiculairement à une surface. Entre ces trois unités, des conversions permettent de ne jamais se tromper de résultat : 3 bars = 43 PSI et 1 bar = 100 000 Pa. •

Vincent Philipps



Une station de gonflage à proximité d'une consigne à vélo à Saint-Étienne (Loire)

SUPER PRATIQUE

Pour ne pas assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le réchauffement climatique, automobilistes et usagers du transport aérien utilisent probablement des biais cognitifs. Pour découvrir ce qu'est un biais cognitif, je vous suggère de regarder le documentaire réalisé par Arte « La fabrique de l'ignorance ». Ce documentaire évoque aussi l'activité de climato-sceptiques à travers un organisme appelé l'institut Hearthland, (en anglais Hearthland institute). Reste à savoir si la réalisation régulière de conférences mondiales sur le climat où les dirigeants de la planète s'engagent à limiter la hausse de la température à l'horizon 2050 peut être finalement qualifiée de biais cognitif. Cela ne laisse-t-il pas l'illusion que la situation est sous contrôle et qu'il n'y a donc rien à craindre et qu'un changement rapide pour revenir vers des transports plus lents n'est pas urgent ?

Le plus difficile reste donc à faire, convaincre rapidement tout ce joli monde à réduire leurs déplacements ultra-rapides et opter pour des transports plus respectueux de la planète. Ne baissons pas les bras, continuons de pédaler, marcher et espérons que les actions de l'ADAV portent leurs fruits.

Le plus ignorant des obscurantistes : Dark Vador

BRÈVES ET AUTRES INFOS

VIOLENT

Les automobilistes et passagers aériens s'en moquent, les utilisateurs des modes de transport actif le craignent, l'effet de serre aura l'ascendant sur l'humanité. La violence fait partie du côté obscur de la force.

Dark Vador

ULTIME ATOME

Quand la dernière goutte de pétrole, le dernier litre de gaz aura été brûlé, le dernier morceau d'uranium utilisé, le dernier boulet de charbon consommé, alors, si l'atmosphère et la température le lui permettent encore, l'homme va comprendre que le vélo et la marche à pied sont des modes de transport très pertinents.

Le plus irradié des obscurantistes : 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
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 PK
Remise
46-48 rue de la vignette
Lille- 06 18 11 74 69 > Accès sur RDV

Cyclable - Villavélo
-5%
11-13 rue des Arts
Lille - 03 20 74 17 58

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

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

DANS LE PAS-DE-CALAIS

Cycles Gérard-Ricouart
-5%
145 rue Montluc
Ardrès - 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 PIÈCES, ACCESSOIRES ET/OU VÉLOS (hors promotions et sur présentation de la carte d'adhérent de l'année en cours. demandez au magasin le matériel concerné).

ILLUSTRATIONS

Pour étoffer l'article de l'Heurovélo précédent « Les premières fois... mais jusqu'à quel point ? » (page 6, HV 98), voici quelques illustrations de multiples techniques de transport à vélo.

Jean Dewavrin



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 Vica, 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 :

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 ; **AFP2i** : Association de Formation Personnalisée et d'Insertion Individualisée ; **AGUR** : Agence d'urbanisme du Dunkerquois

BE(T) : Bureau d'études (techniques) ; **CL** : Correspondants Locaux ; **Cotech/Copil** : Comité technique/ de pilotage ; **DD** : Développement Durable ; **DGST** : Directeur Général des Services Techniques ; **GT(V)** : Groupe de travail (Vélo) ; **VP** : Vice-Président

BAV : Boîtes à vélo ; **FUB** : Fédération des Usagers de la Bicyclette ; **MDE** : Maison de l'Environnement ; **MEL** : Métropole Européenne de Lille ; **OT** : Office de Tourisme ; **SPL** : Société Publique Locale

CA : Communauté d'agglomération ; **CA2BM** : Communauté d'agglomération des deux baies en Montreuillois ; **CABBALR** : Communauté d'agglomération Béthune Bruay Artois Lys Romane ; **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 ; **CAVM** : Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole ; **CC** : Communauté de Communes ; **CCPC** : Communauté de Communes Pévèle Carembault ; **CD** : Conseil départemental ; **CU** : Communauté Urbaine ...

CERDD : Centre ressource du développement durable ; **CEREMA** : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité

et l'Aménagement ; **CPIE** : Centre permanent d'initiatives pour l'environnement ; **DREAL** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou) ; **DSC** : Double-Sens Cyclable ; **EV** : EuroVelo (véloroute européenne) ; **PA** : Parc d'activité ; **RD** : Route Départementale ; **RDA** : Rue de l'Avenir (Association) ; **REV** : Réseau Express Vélo ; **RPN** : Réseau Point Nœud ; **SD(C)** : Schéma Directeur (Cyclable) ; **(V)JV** : (Véloroute) Voie verte ; **ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée ; **ZI** : Zone Industrielle

ENLM : Espaces Naturels Lille Métropole

LOM : Loi d'Orientations Mobilités

OEPV : Objectif Employeur Pro Vélo

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial ; **PDES** : Plan de Déplacements Établissement Scolaire ; **PDM** : Plan de Mobilité ; **PPA** : Plan de Protection de l'Atmosphère

PMR : Personnes à mobilité réduite

SRAV : Savoir Rouler à Vélo

TAD : Transport A la Demande

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

VAE : Vélo à Assistance Électrique

Initiales des représentants de l'Adav concernés

ABo : Aurélie Bouteiller ; **ABl** : Alexandre Blanquart ; **AB** : Antoine Brégeaud ; **ABr** : Alexandre Brysbaert ; **AC** : André Cateau ; **AD** : Alain Deneuille ; **AG** : Amandine Gabriels ; **AGh** : Armel Ghesquière ; **AL** : Alain Legrand ; **ALa** : Axelle Latrasse ; **BBl** : Blandine Blandin ; **BB** : Bruno Buchmann ; **BE** : Bernard Esnaut ; **BL** : Benoît Leroux ; **CA** : Christophe Abraham ; **CAL** : Claude-Arnaud Lepoutre ; **CB** : Christophe Brethenoux ; **CBr** : Christele Breye ; **CD** : Christophe Deprick ; **CH** : Christophe Herlin ; **CG** : Cécile Guillaume ; **CL** : Claire Lepoutre ; **CM** : Christophe Magnier ; **CMo** : Charlotte Montmasson ; **CR** : Claire Roussel ; **CVa** : Claude Valle ; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove ; **DDo** : Daniel Dourlens ; **DDk** : Damien Dekeister ; **DDx** : Dominique Delcroix ; **DM** : Didier Maufroid ; **DRP** : Diab Rezig ; **ED** : Eric Deleplanque ; **EI** : Elise loos ; **EJ** : Elke Jäckle ; **FC** : Françoise Colin ; **FB** : Francis Bonnavé ; **FD** : Frédéric Devred ; **FL** : François Loiseau ; **FLe** : François Lepoivre ; **JL** : Jean Lesage ; **JLT** : Jean-Louis Thersen ; **JM** : Joseph Marseille ; **JMC** : Jean Marie Casier ; **JML** : Jean-Michel Lenglet ; **JP** : Judicaël Potonnet ; **JPD** : Jean Pierre Dhaene ; **JPV** : Jean-Pierre Verhille ; **JT** : Jacky Therrin ; **JV** : Julien Vitse ; **LR** : Luc Religieux ; **MA** : Michel Anceau ; **MD** : Michel Demasure ; **MP** : Maxime Plard ; **MV** : Mathias Vadot ; **OB** : Olivier Brioul ; **OC** : Olivier Cohen ; **OD** : Olivier Dutel ; **PB** : Pauline Brethenoux ; **PC** : Pascal Coquerelle ; **PL** : Pascal Leclercq ; **PLe** : Philippe Leca ; **PM** : Pierre Meurisse ; **PHM** : Philippe Méresse ; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard ; **PT** : Pierre Tittlein ; **RF** : René Fauvergue ; **RH** : Raphaël Honorez ; **RMa** : Rémi Manier ; **SS** : Samuel Schepens ; **VF** : Véronique Fafeur ; **VS** : Vincent Sauvè ; **YF** : Yves Fasquelle ; **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

3 février. Échanges avec la chargée de mission au plan vélo sur Mai à Vélo 2022 et participation de l'ADAV les 30 avril et 7 mai (stand d'information, marquage et stand diagnostic par les bénévoles de l'atelier d'Arras). SS.

21 février. Point sur la présentation de l'ADAV à la commission C3 (commission du conseil communautaire de la CUA dédiée au cadre de vie et à la mobilité). SS.

22 février. Présentation de l'ADAV aux conseillers communautaires de la commission C3. En présence de la VP Mobilités – Transport et du conseiller communautaire au plan Vélo, et d'autres conseillers communautaires en visioconférence. Distribution et diffusion du livret « La rue pour tous » aux élus et techniciens présents. MA, SS.

28 février. Réunion sur le Plan Vélo avec la VP Mobilités – Transport et le conseiller communautaire au plan Vélo, et techniciens et techniciennes. L'objectif est d'accélérer la collaboration entre la CUA et l'ADAV. Plusieurs sujets ont été évoqués comme les formations PDES sur le territoire, le SRAV et le SDC. Souhait de cadencement des réunions à raison d'une par trimestre. MA, JP, RH, SS.

28 février. Visioconférence. Réunion de préparation de Mai à vélo avec la CUA, Ville d'Arras, Artis, Office des Sports d'Arras et l'OT Arras Pays d'Artois. Projet de balade encadrée le 7 mai organisée par la CUA avec la mise en valeur des axes cyclables du schéma mode doux. SS.

14 mars. Visioconférence. Comité opérationnel (CUA, Ville d'Arras, ADAV, CD62, Artis, Office des Sports d'Arras et l'OT Arras Pays d'Artois) pour la préparation de Mai à vélo 2022 sur la CUA et le grand événement vélo qui se tiendra le 7 mai à la Citadelle d'Arras. SS.

24 mars. Point téléphonique avec une technicienne de la CUA sur les campagnes de marquage 2022 (rue du 8 mai - tapis refait et mise aux normes des bandes cyclables ; Bd Schuman -réfection du tapis et reprise des bandes jusqu'à l'entrée de la VV, pictos dans le DSC rue Méaulens), projet de bandes unidirectionnelles Cours de Verdun, projet de poses de feux tricolores pour réguler le trafic au niveau du Pont David, à Achicourt, et revêtement du chemin menant au collège ; test de mise en DSC de 3 rues à Monchy-le-Preux au mois de mai, et la pérennisation des aménagements temporaires boulevard de Gaulle (espace partagé pour relier la piste bordurée), boulevard Allende (espace partagé pour remonter vers le giratoire du Centre hospitalier d'Arras). Une quarantaine

d'arceaux ont également été commandés et ils seront posés également 2022 suite aux demandes remontées jusqu'à fin 2021. L'ADAV a demandé un plan d'implantation des arceaux afin d'alimenter la carte des aménagements cyclables. SS.

30 mars. CUA. Réunion de présentation du plan d'aménagement modes doux entre les giratoires Renault et Lapeyre entre Arras et Tilloy-les-Mofflaines en présence du maire de Tilloy, du directeur d'Artis, du proviseur du lycée agricole, de la DDTM et de la Ville d'Arras. Les travaux pour la VV sont prévus cet été. SS.

4 avril. Visio. Comité opérationnel (CUA, ville d'Arras, ADAV, CD62, Artis et l'OT Arras Pays d'Artois) pour la préparation de Mai à vélo 2022 sur la CUA et le grand événement vélo qui se tiendra le 7 mai à la Citadelle d'Arras. SS.

13 avril. Point téléphonique sur les aménagements prévus sur le boulevard de Gaulle et Allende. SS.

25 avril. Visio. Copil (CUA, ville d'Arras, ADAV, CD62, Artis, Office des Sports et l'OT Arras Pays d'Artois) pour la préparation de Mai à vélo 2022 sur la CUA et l'événement vélo qui se tiendra le 7 mai à la Citadelle d'Arras. SS.

30 avril. Arras. Stand de sensibilisation et d'information dans le cadre du lancement de Mai à vélo et des événements vélo sur le territoire organisés par la CUA. SS, VS.

Arras

26 avril. Ville. Réunion de préparation Rues paisibles aux abords de 10 écoles maternelles et primaires courant du mois de mai. SS.

Saint-Laurent-Blangy

5 janvier. Ville. Réunion avec le Maire et deux adjoints au sujet d'un projet d'événement vélo et d'animations l'été prochain. Échanges et réflexion sur le projet de parcours pédagogique en ville. PT, SS.

25 janvier. Ville. Reconnaissance du parcours pédagogique avec un technicien pour l'implantation des panneaux. PT, SS.

1 avril. Ville. Point téléphonique avec un technicien sur le projet du parcours pédagogique. SS.

5 avril. Ville. Point sur les panneaux et validation des points d'implantation dans la ville avec un technicien de la ville. SS.

Communauté de Communes Osartis-Marquion

7 février. Biache-Saint-Vaast. Présentation de l'AAP Avelo3 aux plusieurs techniciens et VP de la CC. JP, SS.

Communauté de Communes Sud Artois

2 février. Rédaction des fiches actions mobilité dans le cadre de la mise en place du PCAET sur le territoire de la CCSA avec le comité de partenaires. Contributions de la part de l'ADAV sur les PDES, mobilités actives et écomobilité. RH, SS.

21 février. Biefvillers-lez-Bapaume. Présentation de l'AAP Avelo3 aux techniciens de la CCSA et à la VP à la transition écologique. JP, RH, SS.

22 février. Biefvillers-lez-Bapaume. Copil avec le président de CCSArtois, la VP à la transition écologique, les maires et techniciens de la CC Sud Artois et techniciens de la MDADT Arrageois sur l'identification des axes et plans d'itinéraires cyclables sur le territoire pour enrichir le futur SDC. À noter l'importance de relier les communes avec vocation utilitaire. SS.

25 février. Cotech. Présentation du diagnostic du schéma de mobilité simplifié par le cabinet Tecurbis au comité de partenaires en présence de la VP à la transition écologique, des directeurs de Hauts-de-France Mobilités et du SCOTA, et de représentants du CD62. Le Crem a présenté les PDES à inclure dans les réflexions. RH, SS.

8 mars. Biefvillers-lez-Bapaume. Présentation de l'étude du SDC par le BE Verdi en présence de nombreux maires et élus de la CC Sud Artois, dont le président, la VP à la transition écologique, de la VP au SCOTA, et de la MDADT Arrageois. L'objectif du schéma est d'encourager la pratique du vélo et faire la promotion de la « culture vélo ». Mise en place d'un comité de partenaires auquel l'ADAV participera. SS.

ANTENNE BÉTHUNOISE

CABBALR

1 février. Réunion concernant le tracé de l'EV5 sur la section Bruay la Buissière - Houdain en présence du CD62 et des villes concernées. DDo, ABo, AD, JLT, JV.

Béthune

14 février. Échange avec le BE Egis, qui est mandaté dans le cadre de l'étude mobilité lancée par la Ville, afin de recueillir notre avis sur la cyclabilité de Béthune. Étude ayant pour but de travailler sur 3 axes, diagnostic et enjeux, stratégie mobilité à horizon 2032 et plan local de déplacements. ABo, DDo, JV.

ANTENNE BOULONNAISE

6 janvier. Réunion avec la CC Terre des Deux Caps pour évoquer les possibilités de partenariat afin d'appuyer le développement de leur politique cyclable. JP, MA.

CAB – CA du Boulonnais

4 janvier. Point sur le renouvellement de la convention triennale qui lie l'ADAV à la CAB. La CAB marque son intention de poursuivre et développer nos échanges. MA, FLe.

3 février. Nouveau point sur le suivi du SDC. Les aménagements de la Vélomaritime sont en cours au Portel (Bd Maréchal Lyautey). Suivront les aménagements du Bd Spingard à Outreau. À Boulogne, nouveau point sur le projet de piste sur le viaduc JJ Rousseau et sur les projets du Pont de l'Entente Cordiale et du Pont Marguet. Saint-Martin-Boulogne, nouveau point sur le projet de piste rue de Calais. Wimereux, aménagement en cours de la rue Fayolle pour accueillir la Vélomaritime. Equihen, travaux terminés sur la rue du Cimetière. Hardelot, l'aménagement de l'Av François Ier/De Gaulle sera conforté (traitement des intersections). Condette, projet de piste Av de l'Yser. Dannes, l'Av de la Mer sera en partie fermée et réservée aux cyclistes et piétons. Wimille, nouvelle étude du projet cyclable pour accéder à la Trésorerie (RD 242). Poursuite des réflexions sur le projet cyclable le long du Bd de la Liane à Saint-Léonard. MA, FLe.

Boulogne-sur-Mer

25 février. Réunion avec l'adjoint au maire en charge de la mobilité. L'ADAV rappelle son souhait d'instaurer des rencontres régulières avec la Ville pour étudier conjointement la manière d'y favoriser l'usage du vélo et des mobilités actives. Ce dialogue avec la Ville est nécessaire pour compléter l'action de la CAB. Il est convenu de se revoir rapidement, en présence des services afin de définir une méthode de travail conjointe. MA, FLe.

29 mars. Nouvelle réunion avec l'adjoint au maire en charge de la mobilité. Il est acté des rencontres régulières pour partager en amont sur les projet de la Ville. Il est aussi proposé d'étudier conjointement les améliorations qui pourraient être mises en œuvre rapidement pour favoriser l'usage du vélo. Des DSC seront réalisés ainsi que la généralisation des sas et des cédez-le-passage aux feux. Point sur le projet en cours du secteur République. L'ADAV demande des DSC et des traversées cyclables en complément du tracé de la Vélomartime. Point sur les besoins en stationnement pour les cycles dans la commune. MA, FLe.

30 mars. Échanges avec l'association Rivages Propres qui porte plusieurs activités au sein de sa boutique Cycleco : location de vélos et maintenance sur les vélos en location longue durée de la CAB, atelier de réparation, animations auprès des scolaires, etc. FLe, JP, MA.

Hardelot

29 mars. Échange avec la municipalité pour faire le point sur les besoins en arceaux (dont le besoin de stationnement en gare) et sur le traitement de l'Av Foch. Pour l'instant la ville n'a pas les moyens pour y réaliser une piste cyclable mais envisage des dispositifs pour ralentir la vitesse. Partage des résultats du baromètre des villes cyclables. Débat sur la possibilité déployer des doubles-sens cyclables la commune reste opposée à ce type d'aménagement... Il est convenu de revoir le traitement de la vélomaritime au niveau du giratoire François Ier/Charlemagne. MA, FLe, BB.

CABBM - CA des 2 Baies en Montreuillois

28 janvier. Point téléphonique sur l'avancement des projets CA2BM et la mise en travaux de la portion Groffliers-Waben-Conchil-le-Temple prévue pour mi-2022 avec le responsable des mobilités. Un chargé de mission a été recruté suite à l'AAP AVélo2 pour la mise en place d'un SDC. SS.

2 mars. Étaples. Réunion sur la connexion de la V362 au pôle gare d'Étaples et proposition d'itinéraire à travers la ville suite au repérage fait par le CD62 et l'ADAV en octobre dernier. Proposition de mise en DSC de certaines rues pour un trajet direct du giratoire du pont Rose à la gare en passant par le centre-ville. Étude signalétique également abordée. En présence du maire d'Étaples, de la MDADT du Montreuillois, des techniciens du CD62 et de la CA2BM. L'abri vélo sécurisé devrait être mis en place en mai, situé à la sortie du souterrain. SS.

22 mars. Réunion avec le maire de Cucq, des techniciens de la CA2BM, de la MDADT du Montreuillois-Ternois et de la chargée de mission mobilités du CD62. Sujets abordés : l'aménagement des traversées mixtes au niveau du giratoire à l'entrée de Cucq et du Touquet en venant du Pont Rose, les futurs aménagements cyclables à travers la commune de Cucq-Stella Plage le long de la Vélomaritime, la mise en accessibilité PMR boulevard Labrousse et le projet de VV bd de Berck pour relier la rue du Touquet à Merlimont. SS.

29 mars. Montreuil-sur-Mer. Réunion avec techniciens de la CA2BM sur les axes à identifier pour la réflexion de leur SDC. Axes d'améliorations d'aménagements cyclables et dispositifs de stationnement. BB, SS.

26 avril. Cucq. Réunion avec des techniciens du CD62, le BE Traces TPI et la CA2BM sur la requalification des boucles cyclables sur le territoire de la CA2BM. BB, SS.

ANTENNE DUNKERQUOISE

Dunkerque-Flandres

13 janvier. Visio. Réunion de présentation de la démarche PDES à l'AGUR. RH.

15 mars. Visio. Formation PDES Dunkerque Flandres. RH.

CCHF

17 janvier. Visio. Réunion de présentation de la démarche PDES à la CCHF en préparation des formations à destination des collèges publics et privés du territoire. RH.

19 janvier. Visio. Réunion pour le développement du SRAV sur le territoire. AG.

25 avril. Rencontre avec le service mobilité pour formaliser un projet de convention entre l'ADAV et la CCHF. JP, JV.

CUD – CU de Dunkerque

10 janvier. Visio. Comité des partenaires. Présentation par Dk'bus de l'évolution de son réseau et des modifications sur son offre de TAD. JV.

28 janvier. Dunkerque. Opération éclairage Quai des Hollandais en partenariat avec la CUD et la MDE. OC, DD, JV.

26 février. Capelle la Grande. Plan de Paysage «causeries» n°3. Balade à travers la ville afin d'échanger sur le soin à apporter aux espaces extérieurs communs pour le confort des piétons et sur un meilleur équilibre des mobilités. Échange co-organisé par la CUD, Virage Énergie et par les BE FG et HB Études et conseils. JV.

28 avril. MEL. Visite de terrain avec les élus et les services de la CUD et de la MEL sur le territoire lillois afin d'échanger sur les principes d'aménagement de la MEL. MA, JV.

Dunkerque

8 mars. Ville. Commission circulation avec les services de la Ville et de la CUD. Concernant Dunkerque Centre, mise en zone 30 de l'ilot du Grand Large/victoire, échange sur la sécurisation du piéton et du vélo sur la rue du 110° RI, mise en place d'un DSC sur la rue de la Verrerie. Pour Malo, création de la boucle de circulation sur la digue avec l'Av de la mer et la rue du Sous-marin Prométhée, échange sur le franchissement par les piétons du Bd de l'Europe à l'angle de la rue Angelier. Pour Petite-Synthe échange sur la mise en place de la zone 30 après le FIL ilot apaisé, proposition de la mise en place d'un plan de circulation pour apaiser davantage le quartier. JV.

10 mars. Échange avec les services de la Ville et l'association RDA. Dunkerque ayant une démarche d'apaisement de la circulation en cours sur certains secteurs, la Ville souhaitait savoir comment l'ADAV et RDA pouvaient l'accompagner dans sa démarche de sensibilisation et de pédagogie auprès du grand public. À ce titre ont été évoqués les différents supports de sensibilisation pouvant être mis à disposition et une participation éventuelle à des temps d'échanges organisés par la Ville. EI, MA, JP, JV.

13 avril. Maison de Quartier Basse ville. Remise en selle auprès d'un groupe d'adolescents en amont d'une sortie vélo. EI, JV.

Gravelines

4 mars. Ville. Réunion préparatoire avec les services de la Ville, la MDE et l'ADASARD afin de faire un point sur nos actions auprès des scolaires durant l'année 2022. JV.

28 mars. Ville. Réunion de préparation avec les services de la Ville, la MDE et l'ADASARD au sujet du projet pédagogique vélo 2022-2023. JV.

2 avril. Sportica. Tenue de stand lors de l'événement Gravelines Forum 100% recyclage. JV.

26 avril. Écoles. Animations en salle auprès de 2 classes de CM2 et 1 classe de CE2 avec le support pédagogique "*Je roule à vélo en toute sécurité*". JV.

29 avril. Écoles. Animations en salle auprès de 2 classes de CM2 avec le support pédagogique "*Je roule à vélo en toute sécurité*". JV.

Saint-Pol-sur-Mer

5 avril. Réunion avec l'élu référent et les services de la Ville au sujet de l'expérimentation de Schoolstraat (rue scolaire) aux abords de certaines écoles de la ville. Présentation des supports de communication et de sensibilisation pouvant être mis à disposition par l'ADAV. JV.

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

CCFI – CC Flandre Intérieure

14 janvier. Échange avec la CCFI sur les aménagements envisagés sur la partie nord du pôle d'échanges multimodal d'Hazebrouck (projet de pistes sur Abbé Lemire) et guidage pour accéder au parking vélo qui sera implanté au niveau du parking silo et sur la liaison cyclable imaginée en lien avec le Département entre Steenwerck-centre/Steenwerck-gare où les emprises semblent imposer une CVCB. MA, JV.

18 mars. Échange sur les événements que la CCFI pourrait mener avec l'ADAV dans le cadre de notre partenariat. Il est prévu de déployer des actions de sensibilisation en gare auprès de la population (marquage, stand de sensibilisation) et auprès des collégiens (éclairage). Des actions en faveur de l'écomobilité scolaire sont aussi envisagées. MA.

11 avril. Réunion avec le cabinet d'étude Sytra pour partager nos attentes par rapport au plan de mobilité de Steenvoorde. JV.

28 avril. La CCFI a adopté 18 itinéraires principaux à réaliser dans son SDC. Le premier comité d'itinéraire avec les élus des communes concernées correspond à l'axe Bailleul/Poperinghe en passant par Saint Jans Cappel, Berthen et Boeschepe. Plusieurs tracés sont envisagés et seront étudiés pour validation par les élus. Le Département est associé à l'étude tout comme l'ADAV. MA.

28 avril. Lancement de l'étude spécifique à Bailleul pour relier la ville-centre à ses hameaux : Outtersteene, La Crèche, Le Steent'je. Le Département est associé à l'étude. MA.

29 avril. Nieppe, second comité d'itinéraire de la CCFI pour relier Nieppe-centre à Nieppe-gare. Cet itinéraire devra s'intégrer à celui qui doit relier Bailleul à Armentières. Le Département est associé à l'étude. MA.

Bailleul

14 janvier. Présentation par la Ville du plan vélo à ses partenaires (Département et la CCFI). Ce plan vélo a été partagé en amont avec l'ADAV. Les itinéraires qui se superposent aux schémas du Département et de la CCFI pourront bénéficier de cofinancements. Échanges sur les priorités. L'ADAV défend notamment le traitement de la rue de la Gare, la sécurisation du giratoire Mélusine et du franchissement de la voie ferrée pour accéder à la zone commerciale et d'activité. La Ville sollicite aussi le Département pour profiter des travaux d'entretien des tapis pour y améliorer la place du vélo. C'est notamment le cas de la rue de Locre qui doit faire l'objet d'un programme d'entretien. L'ADAV propose à la Ville une visite sur site pour étudier la possibilité d'y optimiser la place du vélo. MA, JV.

22 février. Rencontre avec la Ville pour étudier les moyens de rendre plus attractif le plateau d'apprentissage du vélo existant près de la gare. L'ADAV fait part de ses propositions et suggère de réaliser un parcours d'apprentissage en ville pour mettre en pratique les conseils qu'elle délivre dans ses fiches de sensibilisation. MA, AG.

4 mars. Ville. Réunion avec la Ville, la CCFI, l'AGUR et le CD59 sur les projets de réaménagement de la route de Locre et la rue d'Ypres. Il est pointé que le phasage des futurs travaux doit se faire en lien avec l'étude de circulation en cours sur Bailleul et que les études seraient à la charge de la Ville. Le phasage et le financement des travaux se feront en fonction des tracés inscrits dans les SD du Département et de la CCFI. JV.

17 mars. Collège Maxime Deyts Bailleul. COPIL PDES. RH.

17 mars. Visio avec le cabinet d'étude Systra pour partager nos attentes par rapport au plan de mobilité de la Ville de Bailleul. MA, JV.

18 mars. Visite sur site pour étudier avec la Ville les possibilités d'aménagement de la rue de Locre. L'ADAV propose la réalisation de bandes suggérées, la suppression de la file de tourne-à-droite en amont de la place pour permettre une continuité des aménagements cyclables et le marquage de pictos + chevrons sur la partie la plus étroite pour légitimer la place du vélo au centre de la voie. MA.

Hazebrouck

8 mars. Ville. Commission mobilité présidée par l'adjoint au maire, M. Duhamel, suite au Cotech du 31 janvier 2022. Restitution de l'étude concernant le plan de circulation. Réflexion sur les zones 30, les liens à créer entre Hazebrouck et les communes environnantes (en lien avec le SDC de la CCFI), favoriser les mobilités douces et les passages piétons à sanctuariser. L'ADAV a proposé la suppression des places de stationnement aux abords des passages piétons pour plus de visibilité. Les marquages sont également à refaire. Projets de requalification du Bd de l'abbé Lemire et de la rue du Vieux Berquin. RF, SS.

ANTENNE LENSOISE

CALL

21 janvier. CALL. Réunion avec les services afin d'échanger sur le tracé et l'aménagement de l'EV5 sur la section entre Loos-en-Gohelle et Meurchin en phase AVP. JV.

7 mars. Visio. Échanges avec le service en charge du PCAET pour évoquer les axes mobilité de leur plan d'actions. JP, JV.

11 mars. Harnes. COPIL Final PMZ Motte du Bois. Présentation par le groupement d'étude des préconisations en terme d'aménagement sur la zone et son périmètre proche, en présence des services de la Ville de Harnes et de la CALL. JV.

16 mars. Siège. Réunion d'échanges sur la première version PRO du projet relatif à l'EV5 sur la section entre Loos en Gohelle et Wingles. MA, JV.

5 avril. Siège. Réunion d'échange sur le franchissement des modes actifs de la RD58 dans le cadre de la création du Quadraparc II, en présence des services de la CALL, du département du Pas-de-Calais et de l'architecte mandaté sur le projet. JV.

12 avril. Avion. Réunion EV5. Échange avec les services de la Ville, de la CALL, du CD62 et Artois mobilité, afin de pointer les besoins d'amélioration sur la section de l'EV5 traversant la commune, notamment certaines traversées et accès à l'aménagement. Cette partie de l'EV5 permet de relier directement Avion à Lens. MA, JV.

Lens

3 mars. Présentation de la méthodologie PDES à 3 écoles primaires de Lens. JP, RH.

9 mars. Ville. Cotech de préparation avec les services et les élus de la Ville, en vue d'un Copil en présence de du maire sur le projet d'itinéraires cyclables dans la ville et plus largement la mise en place d'une méthode de travail pour accompagner la ville sur ses futurs projets cyclables. CB, JV.

10 mars. Collège Jean Zay Lens. COPIL PDES. RH.

27 avril. Ville. COPIL Aménagements cyclables afin de faire le point sur les préconisations émises lors des différents COTECH relatifs au projet d'itinéraires cyclables de la Ville. CB, JV.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole Européenne de Lille

6 janvier. UTRV, revue de projets. Watrelos, Route de la Laine, projet de transformation des bandes existantes en pistes de 1m80 avec séparateur de 0,20 en réduisant la largeur des voies auto. Sur le giratoire Mauroy, demande de l'ADAV d'étudier une piste bidirectionnelle ainsi que sur le pont des Couteaux ou à minima de neutraliser la voie de droite au profit des vélos. Une étude de la giration des poids lourds est nécessaire. Chéreng, rue Marequaix, zone 30. Hem, rue Jules Guesde, bandes suggérées à l'étude avec souhait d'une réalisation en 2022. Mons, rue Braille, zone 30. Roubaix, rue Lacordaire entretien en 2022, essai d'élargir les bandes cyclables. Toufflers, rue de Roubaix, prolongation de la piste bidirectionnelle au niveau du giratoire du Bon Poste (sens Saillely-Roubaix). MA.

14 janvier. ENLM - Comité de pilotage VV des Weppes - étude pré-opérationnelle trame verte et bleue - de la Deûle à la Lys - phase 2, l'ADAV pointe l'intérêt d'aménager avec un revêtement roulant le secteur de la ZI de la Chapelle d'Armentières afin de favoriser les déplacements domicile - travail. JV.

21 et 28 janvier. Réunion avec le service des sports de la MEL pour préparer une intervention auprès d'étudiants STAPS à Lille. Ces étudiants travaillent sur un projet commandé par la MEL où le but est de faire venir le public à vélo lors du passage du Tour de France cet été à Lille. AG, MV.

24 janvier. Échanges avec les services de la MEL sur la concertation liée au SDIT. L'ADAV indique son soutien au développement des transports en commun (dont le tramway) mais rappelle qu'il ne doit pas se faire au détriment des vélos ou des piétons. Elle demande en conséquence à être associée aux futurs projets pour une prise en compte optimale des continuités cyclables et piétonnes. MA.

28 janvier. UTТА. Étude du projet de liaison cyclable entre Bondues et Mouvaux (M9 - M952) en passant par le point dur numéro 23 (franchissement de l'autoroute de Gand). On partirait sur une piste bidirectionnelle entre les deux giratoires

au niveau du pont puis sur des aménagements unidirectionnels. Étude de l'insertion des cyclistes au niveau des giratoires. MA.

31 janvier. Université de Lille. Dans le cadre d'un projet étudiant STAPS suivie par la MEL, consistant à organiser un événement vélo autour de grands événements sportifs. Formation accélérée des étudiants STAPS à la cartographie d'itinéraires cyclables et présentation de bonnes pratique pour organiser un événement vélo. AG, MV.

3 février. UTRV, revue de projets. Baisieux, rue de Tournai, étude protection de la piste par une bordure haute. Wasquehal, rue de Triez, étude d'amélioration possible pour sécuriser les cyclistes dans le giratoire Cottignies/Mauroyet et la voie d'entrée à la patinoire/dojo : une bande suggérée dans le sens montant et une transformation du trottoir en piste dans le sens descendant sont envisagées (sachant que ce trottoir ne dessert aucune habitation et longe la voie rapide). Leers, rue de Lys, problème de sécurité : des aménagements conséquents intégrant le vélo sont envisagés. Roubaix : plusieurs études sont externalisées pour les requalifications de JB Lebas et du Grand Chemin. Souhait de la MEL de piétonniser la partie Sarrail en lien avec l'aménagement de l'Av Lebas. Nations-Unies : étude d'un espace piéton/vélos sur les deux voies au nord. L'Av serait donc réduite à deux voies de circulation. Rue du Coq Français, partie à double-sens, étude de requalification avec maintien d'aménagements cyclables plutôt en unidirectionnels. Bd de Fourmies, entre la Place du travail et l'Av Alfred Motte, étude pour y intégrer des pistes cyclables. Wasquehal, rue du Pont : projet de pistes cyclables. Watrelos, rue Saint Vincent de Paul : sens unique avec un DSC. MA.

24 février. MEL. GTV + Atelier 1 - Partie 1, animé par Copenhagénize en présence des services de la MEL.

Échange sur 3 axes, présentation du programme et organisation, enjeux du projet, création d'une charte visuelle pour le futur réseau. JV.

28 février. Visio. Échanges avec l'Orchestre des Forces majeures qui organise une balade à vélo ponctuée d'arrêts concerts le 4 juin prochain entre l'Opéra de Lille et Wambrechies par les Bords de Deûle dans le cadre de Lille 3000 Utopia. L'ADAV est associée pour aider à l'encadrement et à la sécurisation du parcours. JP, OD, VF.

3 mars. UTRV. Revue de projets. Forest : entrée de ville, projet de continuité cyclable entre les bandes de la rue Colbert et la rue de l'Eveille. Watrelos, pont des 44, recherche d'un itinéraire de substitution car impossibilité de traitement pour l'instant. Villeneuve d'Ascq, traitement des intersections de la piste de la rue des Fusillés : apposition d'une coloration pour rendre visible les traversées de la piste. L'ADAV demande de renforcer la signalisation sur le giratoire Trémière par l'apposition de pictos au centre de l'anneau + sas vert pour marquer les accès de la piste sur l'anneau. Mons, rues Leclerc et Gayet : apaisement de la circulation et prise en compte du vélo avec des bandes suggérées. Croix, rue Dubled : requalification en zone 30 avec possibilité piste bidirectionnelle. MA.

9 mars. Prémésques, Rue de Gaulle : projet d'aménagements cyclables mais profil très contraint. Accord pour la réalisation de deux pistes étroites (de l'ordre de 1m50 à 1m80) mais surélevées par rapport à la chaussée et séparées par une bordure chanfreinée qui permettrait aux cyclistes de descendre de la piste pour doubler un éventuel cycliste et d'y remonter. MA.

10 mars. Visio MEL réseau Vélo+. Réunion de préparation avec les services et Copenhagénize afin d'évoquer les principes d'aménagement sur 3 axes retenus dans le cadre du réseau Vélo+. MA, JV.

14 mars. CEREMA, MEL et ADAV. Réunion de présentation des différents dispositifs de comptage vélo sur la MEL : comptage de l'ADAV, comptage automatique Telraam et boucle de comptage de la MEL. FD, JV, MA, MV.

23 mars. MEL Biotope. Lancement du décompte J-100 du passage du Tour de France sur la MEL MA, JV

24 mars. Biotope. Copil réseau Vélo +. Échange avec les services de la MEL et les villes de Lille, Lomme, Hellemmes et Lambersart sur les principes d'aménagements à retenir sur les axes identifiés comme futurs axes réseau Vélo +, à savoir entre Lille et Lomme l'Av de Dunkerque, dans Lille en direction de Mons par la rue du Faubourg de Roubaix et l'axe Lille - Hellemmes entre la Porte de Valenciennes et le Bd de Lezennes. Des pistes bidirectionnelles sont à l'étude sur ces axes, cela nécessitera des engagements politiques forts car une bonne partie du stationnement auto sera nécessaire. Le traitement du Pont de Tournai est largement débattu et la solution proposée par l'ADAV sera étudiée prioritairement (piste bidirectionnelle au Nord). MA, JV.

25mars. Biotope. Tenue d'un stand de sensibilisation aux bonnes pratiques à vélo auprès d'enfants venus pour la dictée du Paris-Roubaix. AG.

31 mars. Échange avec llévia et la MEL afin de nouer un partenariat pour sensibiliser davantage les cyclistes et conducteurs de bus à leur cohabitation respective ainsi qu'au risque des angles morts. AG.

1 avril. UTML. Hallennes, étude sur site du projet d'aménagement de pistes cyclables sur la M341 entre les giratoires avec la M941 et la M241. MA, JPV, PL.

6 avril. UTRV. Réunion avec le nouveau responsable de l'UT pour définir les modalités d'association de l'ADAV aux projets cyclables en étude. Une visite à vélo est convenue pour partager nos problématiques. MA.

14 avril. UTRV, revue de projet. Croix, rue de Gaulle, projet de requalification... les emprises rendent difficile la création d'un aménagement cyclable sauf si mise en sens unique et assurer un retour par la rue de la Duqueniere... cela permettrait la réalisation d'une piste bidirectionnelle. Lannoy, étude circulation sur la ville. L'ADAV rappelle sa demande de valoriser un itinéraire de liaison entre Hem et Lys par la rue des Remparts. Liaison Hem/Forest, étude d'une piste mais les contraintes techniques sont nombreuses (cours d'eau, étroitesse, etc) un dossier environnemental très complexe et long semble nécessaire. Anstaing, étude voies 30 et d'un cheminement cyclable entre rue Nationale (Friche avec 100 logements et de l'activité) et le centre historique. Etude de requalification du chemin de Lille pour créer un itinéraire cyclable de liaison entre Villeneuve d'Ascq et Gruson. Sainghin en Mélantois, requalification de la rue Bigotte en zone de rencontre. Villeneuve d'Ascq, projet cyclable sur la rue de Lannoy avec piste bidirectionnelle côté Hem, réduction à une voie des traversées des branches des giratoires, puis bandes suggérées côté Villeneuve d'Ascq. Croix, rue Dubled, nouvelle analyse du projet d'une piste bidirectionnelle. MA.

26 avril. UTТА. Visite sur site à Roncq, route de Bousbecq pour étudier la possibilité d'une CVCB puis à Quesnoy sur Deûle pour étudier la création

d'une piste cyclable en direction de Deulémont entre le passage à niveau et le chemin du Petit Bonheur. MA.

28 avril. MEL. Visite de terrain avec les élus et les services de la CUD et de la MEL sur le territoire lillois afin d'échanger sur les principes d'aménagements sur la Métropole. MA, JV.

Armentières

25 février. Participation à une réunion avec plusieurs élus et techniciens de la ville en vue d'un projet de rue scolaire pour l'école Jean Macé. La Ville souhaite tester cette rue scolaire avant la fin de l'année scolaire en cours. JP.

1 mars. EPSM. Visio. Echanges de bonnes pratiques et conseils pour la mise en place d'un évènement vélo et d'une balade le 2 mai, au lancement du challenge métropolitain du vélo. AG.

9 avril. Brocante. Tenue d'un stand d'information et de marquage. Bicycode. PM, JV.

Beaucamps-Ligny

2 février. Étude avec la municipalité et la MEL du projet de piste cyclable entre Beaucamps-Ligny et Wavrin. La proposition est de rester sur les emprises disponibles pour accélérer la mise en œuvre de ce projet à l'exemple de la piste réalisée récemment à Sainghin en Weppes. MA, JV.

8 février. Échange avec la municipalité et la MEL au sujet du projet de piste entre Beaucamps-Ligny et Wavrin. JV, PL, JPV.

Croix

29 mars. Présentation de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME à un chargé de mission de la Ville. JP.

Ennetières-en-Weppes

26 janvier. Suite à notre précédente réunion avec la municipalité, l'ADAV a réalisé un diagnostic des possibilités d'aménagements cyclables sur les axes ciblés et restitue son travail aux élus. Ce travail sera partagé avec les services de la MEL pour étudier les modalités de mise en œuvre. MA, JPV, PL.

Faches-Thumesnil

14 mars. Échanges avec la Ville sur les actions qui peuvent être couvertes dans le cadre de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME. JP.

29 avril. Ville. Présentation par le cabinet Ville ouverte de l'étude Faches-Thumesnil 2050 en cours de travail en lien avec les habitants et les structures associées. JV.

Houplines

6 et 7 janvier. Deux journées d'animation vélo auprès des élèves du collège Roger Salengro. Séances de sensibilisation aux bons comportements à vélo et de maniabilité dans la cour auprès de 4 classes. AG, JPD, PM, OB.

Houplin Ancoisne

23 avril. Stand de sensibilisation à la pratique du vélo et marquage bicycode par système d'étiquettes. AG, CG, PL.

Hem

5 janvier. Réunion avec le service Développement durable pour échanger sur un projet de vélobus avec le collège : partage de modèles d'enquête et projets d'animation de sensibilisation vers les élèves. JP, RH.

4 février. Présentation de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME à des élus et techniciens de la Ville. JP.

3 mars. École Jules Ferry. Remise de prix aux élèves de l'école par la Ville pour les récompenser de leur participation active au Challenge de l'écomobilité scolaire. La Ville a organisé le même type de remise de prix au sein des deux autres écoles participantes. JP.

30 mars. Parvis du collège Raymond Devos. Animation d'un atelier de maniabilité en complément de l'atelier de réparation Busabiclou. AG, CV, CM.

Lambersart

7 janvier. Ville. Rencontre des élus en charge de la démocratie participative et de la mobilité afin d'échanger sur la future concertation citoyenne autour des déplacements Av Becquart et quartier du Canon d'Or lancée par la Ville. PMP, JV.

2 avril. Collège Anne Franck. Stand d'information et marquage bicycode. BE, CBr,JP, PhM.

Lesquin

24 janvier. MRES. Rencontre avec un élu de la Ville en vue de préparer des animations vélo au printemps 2022. AG.

24 mars. Pl Hoche. Tenue d'un stand d'information sur le temps du marché, aux côtés de Busabiclou. AG.

Lille

17 janvier. Présence à l'inauguration des Rues scolaires dans les rues de Colmar et Viala pour les écoles Viala-Voltaire et Camille Desmoulins. Le Crem a réalisé une enquête préalable auprès des élèves et parents. JP, MA.

27 janvier. Ville. Revue de projets. Av Léon Jouhaux pérennisation des coronapistes avec un élargissement des bandes et une coloration en rouge de l'aménagement. Av de Dunkerque coloration en rouge des bandes et continuité jusqu'à l'intersection avec la rue Henri Regnault dans le sens vers Lomme. Rue de Cambrai : marquage d'une bande cyclable dans le sens sortant du centre-ville et reprise du trottoir coté friche St Sauveur pour permettre la création d'un cheminement vélo dans le sens vers le centre-ville. Porte de Valenciennes : reprise des entrées de piste cyclable au niveau de l'intersection. Pont de Tournai : réflexion sur le choix d'aménagement pour sécuriser l'axe, l'ADAV pointe le besoin de retravailler prioritairement l'intersection avec la rue de St Amand. Rues du Réduit, des Déportés et Lefebvre : des études sont en cours pour pérenniser les aménagements cyclables sous forme d'une piste bidirectionnelle. MA, JV.

31 janvier. Présence à l'inauguration de la Rue scolaire rue Alphonse Leroy pour les élèves de l'école Anatole France. JP, MA.

7 février. Point sur le positionnement des nouveaux arceaux, présentation de la carte collaborative de l'ADAV recensant l'offre existante et la demande. L'objectif de la Ville est d'implanter 500 arceaux durant l'année. JV, MV.

22 février. École Desbordes Valmore. Remise de prix aux élèves de CP qui ont remporté la catégorie *"Classe élémentaire la plus écomobile"* du Challenge de l'écomobilité scolaire en présence de représentants de la Ville de Lille, la MEL et de la Conseillère pédagogique de circonscription. JP.

22 février. Visio. Revue de projets avec les services de la Ville et de la MEL. Échange concernant la rue de Solférino, notamment le traitement des sas transversaux aux intersections et le projet de requalification totale de la rue du Molinel, et au sujet du traitement des extrémités de la piste bidirectionnelle donnant sur le Bd de la Liberté et la rue de Tournai. JV.

23 février. Réunion avec Cultures et Flonflons Flandre pour préparer l'encadrement de la prochaine Caravane-Vanne entre Lille et Baisieux, qui aura lieu le dimanche 22 mai. JP.

28 février. Ville. CCC pour la concertation relative au SD pour les Infrastructures de Transport. JV.

15 mars. Ville. Point sur les animations à planifier sur Lille en 2022. AG, MA.

17 mars. Revue de projets. Présentation des projets d'aménagements sur le Bd Carnot et la rue Pierre Mauroy. Échange sur le principe de traitement des tourne-à-gauche dans les pistes sur les axes Carnot et Solférino. Échange sur le traitement de la traversée du Bd de la Liberté au croisement avec la rue du Molinel. MA, JV.

21 mars. Présence à l'inauguration d'une Rue scolaire Rue Léon Blum pour les écoles Chenier et Béranger. JP.

21 mars. Point avec l'écu en charge des modes actifs, sur les actions de promotion programmées par l'ADAV en 2022. MA.

28 mars. École Brasseur . Remise de prix aux élèves de moyenne section qui ont remporté la catégorie *"Classe maternelle la plus écomobile"* du Challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

29 mars. École Anatole France. Rendez-vous avec la directrice de l'école pour l'organisation d'ateliers de vélo-éducation auprès des CM1-CM2 dans la continuité de l'inauguration d'une Rue scolaire le 31 janvier. JP.

13 avril. Rencontres d'organisateurs du Festival Lille 3000 - Utopia pour voir comment l'ADAV peut contribuer à encourager les participants aux évènements à venir à vélo (ex : organisation de stationnement vélo ponctuel). JP.

30 avril. Médiathèque Jean Levy. Stand de sensibilisation à la pratique du vélo. AG.

Linselles.

30 avril. Journée des mobilités douces. Stand marquage Bicycode. JP

Lomme

23 mars. Collège Jean Jaurès. Animation d'un plateau de maniabilité auprès d'une classe de 3e. L'objectif était de les préparer à une sortie à vélo qui aura lieu sur deux jours en mai avec hébergement à Bailleul. AG, CH, CV, FL, JT, JP.

20 avril. Ville. Repérage vélo à travers le quartier du Marais avec la Ville afin de repérer les points d'améliorations dans le quartier. CH, JV.

Lompret

27 avril. Ville. Réunion avec l'association Abeilles et Lombrics afin d'échanger sur les propositions d'amélioration des cheminements cyclables en ville et sur les projets futurs dans le secteur. JV.

Loos

5 février. Présentation de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME à des élus et techniciens de la Ville. JP, PC.

23 mars. Marquage de 22 vélos de la structure d'insertion EOLE. AG.

Mons-en-Baroeul

11 février. Rendez-vous avec une représentante de l'association de Parents d'élèves qui anime le pédibus de l'école Guynemer de Mons-en-Baroeul. JP.

7 mars. EHPAD Les Bruyères. Rencontre avec la Ville et les représentants de l'association *"À vélo sans âge"* pour déployer un projet de balade de seniors en triporteur dans Mons. AG.

Ronchin

20 avril. Ville. Réunion préparatoire avec les services afin de préparer le prochain GTV. JV.

16 mars. Ville. Tenue d'un stand à destination d'enfants dans le cadre du village Sécurité routière 2022. AG.

17 mars. Mairie. Travail avec la Ville sur le contenu de la convention de partenariat 2022. JP, JV.

7 avril. Collège Gernez Rieux. RDV avec le collège Gernez Rieux, avec la direction de l'établissement et la commune afin d'organiser le Challenge de l'écomobilité des collèges et de lancer la démarche PDES. RH.

SPL Euralille

29 avril. Siège. Point d'étape avec le groupement d'étude et la SPL concernant le PDM de la Haute-Borne. JV

Université de Lille

20 janvier. Repérage / diagnostic avec les services de l'Université sur le site du campus de Villeneuve d'Ascq (anciennement Lille 1) pour étudier les possibilités d'amélioration des liaisons cyclables et piétonnes à court et moyen terme. MA, FD.

23 février. Siège de l'Université. Échange avec les services concernant le projet de Master plan à l'échelle de la Cité Scientifique à Villeneuve d'Ascq. L'ADAV pointe le besoin de valoriser et conforter les cheminements existants à l'intérieur de la Cité Scientifique afin de faciliter la traversée du Campus. L'ADAV présente le travail qui a été réalisé avec les services de l'Université concernant le recensement des besoins en stationnement vélo et présente des retours d'expériences dans d'autres villes universitaires. FD, MA, JV.

Villeneuve d’Ascq

20 janvier. GTV élus. Retour sur les stationnement vélos dans les espaces privés commerciaux et sur notre recensement des stationnements à proximité des commerces. Programmation d'un tour à vélo à faire ensemble. Nous proposons un départ de l'Hôtel de Ville, Chaussée haute (futurs travaux ?), rue des Fusillés (constats), les giratoires

(quelles priorités vélos?), rue Bouderies (quel en sera l'aménagement ?), rue de Lille (quelle conséquence sur la vitesse grâce aux priorités à droite rétablies, rue St Sauveur, rue de la Liberté - future vélorue ?), rue Anne Joseph du Bourg, Av du Bois et passage sous l'autoroute, puis rue de Fives, et l'extrémité de la rue Jules Guesde entre Opel et Cora qui mériterait un aménagement. Point sur les aménagements de locaux vélos dans les collectifs et résidences étudiantes, que peut faire la ville ? Demandes récurrentes de boxes à vélos permettant le stationnement sécurisé et clos des bicyclettes sur l'espace public : ce dispositif n'est pas prioritaire pour la Ville. Proposition de l'ADAV de travailler sur le jalonnement des itinéraires cyclables... celui posé par la MEL ne répond pas aux attentes des usagers. MA, FL, FD.

27 janvier. Rencontre avec les salariés de l'USEP pour parler de nos méthodes de vélo-éducation. Échange sur le déploiement du SRAV. AG.

4 février. Réunion sur site avec les élus de la Ville pour faire le point sur le projet cyclable de la rue Jean Jaurès suite à plusieurs interrogations du Conseil de quartier. L'ADAV rappelle que les pistes en provenance de la Pilaterie seront prolongées jusqu'à la station de métro Jean-Jaurès puis poursuivies par des bandes suggérées colorées. La Ville sollicitera la MEL pour étudier la possibilité de transformer ces bandes en pistes à l'approche du Grand Boulevard. MA, FL.

4 février et 2 mars. Ferme d'en Haut. Réunions de préparation d'une animation vélo prévue lors d'un évènement organisé par la ferme le 5 juin 2022. AG, FL.

10 février. Maison des Aînés. Rencontre avec les coordinateurs du Réseau municipal des aînés pour développer un projet de *"remises en selle"* auprès de seniors. Ces remises en selle auront lieu en octobre 2022. AG.

19 février. Sortie à vélo avec les élus référents pour identifier les problèmes soulevés lors de notre dernière rencontre. MA, FL, FD.

10 mars. Hôtel de Ville. Réunion avec le service DD, service des Sports de la Ville et l'USEP pour voir comment déployer ensemble le SRAV sur la commune. AG.

11 mars. Rose des Vents. Rencontre avec le théâtre pour voir comment faire venir les enfants à vélo aux spectacles. AG.

11 mars. Étude sur site avec les services et élus de la Ville et de la MEL pour envisager la création d'une continuité cyclable sur la rue Bouderies. Après étude des différents scénarios, la proposition de l'ADAV d'une piste bidirectionnelle entre Fusillés et Montalembert, côté opposé au Lidl, sera privilégiée. La MEL va lancer l'étude qui devrait être présentée en fin d'année. MA, FL.

17 mars. GTV élus. Nouveau point sur les besoins de stationnement pour vélos. La municipalité va renforcer son offre d'arceaux. Il est aussi convenu de nous associer aux prochaines rencontres entre la Ville et la MEL à l'exemple de la réunion sur site organisée quelques jours auparavant pour le projet cyclable de la rue Bouderies. L'ADAV présente ses premières réflexions sur une proposition de plan de jalonnement. MA, FL, FD.

Du 28 mars au 8 avril. École René Clair. Animation d'un cycle d'apprentissage auprès des élèves de CM2 : théorie, maniabilité dans la cour et sortie en extérieur. AG, CV, JML.

1 avril. École Claude Bernard. Animation d'une séance *"Je roule à vélo en toute sécurité"* auprès d'une classe de CM2 afin de lancer un cycle d'apprentissage SRAV animé par des éducateurs sportifs de la Ville. AG.

9 avril. Ville. Balade vélo découverte de l'itinéraire d'Annappes jusqu'à Lille. 6 participants. AG, FD.

Du 26 avril au 10 mai. École Calmette. Animation d'un cycle d'apprentissage auprès des élèves de CM2 : théorie, maniabilité dans la cour et sortie en extérieur. AG, JML, CM.

Wattignies

7 avril. Animations de sensibilisation "Je roule à vélo en toute sécurité" auprès de 4 classes dans les écoles Pasteur et George Sand. AG.

25 avril. Animations de sensibilisation "Je roule à vélo en toute sécurité" auprès de 4 classes dans les écoles Bracke Desrousseaux et Simone Veil. AG.

ANTENNE MAUBEUGOISE

4 février. Visio. Réunion avec la cité éducative de Hautmont Louvroil Neuf-Mesnil pour présenter la démarche PDES et sa méthodologie. RH.

Maubeuge

13 janvier. Rencontre avec les services de la Ville pour étudier la mise en œuvre du schéma cyclable proposé par l'ADAV. La priorité sera d'aménager la liaison cyclable entre la gare et le pôle universitaire. La Ville monte un projet afin de solliciter un accompagnement des services de l'État pour le cofinancement des aménagements. Visite sur site avec les services de la Ville. L'ADAV délivre ses préconisations en terme d'aménagement et de traitement des intersections. Il est convenu que nous soyons associés en détail lors de l'élaboration des plans. MA, DM.

24 février. Cotech Maubeuge. Point et préparation des actions de sensibilisation qui seront menées lors de Mai à vélo avec l'organisation d'un ciné-débat, de l'accueil d'une journée d'études avec le Club des villes et territoires cyclables et marchables et une animation grand public le 29 mai. Partage d'expérience sur l'écomobilité scolaire. MA.

5 avril. Ville. Réunion de présentation du volet *"Ateliers d'apprentissage du vélo"* afin de voir quelles structures pourraient se positionner sur ces ateliers en 2022. AG.

ANTENNE PÉVÈLE-CAREMBAULT

CCPC

7 janvier. Visio. Échanges avec le service en charge de la mobilité pour présenter le Programme Objectif Employeur Pro-Vélo. JP.

30 mars. Réunion avec l'organisateur de Clelialine Vélo Tour pour travailler sur les itinéraires cyclables de l'évènement. CAL, MA, MV.

Cysoing

11 janvier. Réunion avec la Ville pour partager le projet de SDC communal. La Ville a été accompagnée par un cabinet d'études extérieur.

Les préconisations d'aménagement s'élèvent à plus de 5 millions d'euros. L'ADAV propose de réfléchir à une hiérarchisation du réseau routier pour définir un plan de circulation qui permettrait de limiter ou d'empêcher le transit sur les voies secondaires identifiées comme prioritaires pour accueillir des itinéraires cyclables. Cette solution serait beaucoup plus économique. Partage des priorités pour sécuriser les déplacements à vélo dans la commune. MA, CAL.

ANTENNE DE SAINT-AMAND

CAPH
8 mars. Ateliers finaux d'élaboration du PCAET de La Porte du Hainaut, concernant le volet mobilité. MV, RH.

Saint-Amand-les-Eaux

25 février. Ville. Rencontre avec les élus afin de faire un point sur la structuration du partenariat et sur le calendrier des rencontres à venir. Point sur les projets cyclables en cours, présentation et échange sur les AAP nationaux sur lesquels la Ville peut postuler pour bénéficier de cofinancements. CD, JV.

ANTENNE DE SAINT-OMER

CAPSO
2 mars. Visite de terrain avec la CAPSO pour l'implantation d'arceaux aux abords des bâtiments intercommunaux. RMa.

4 mars. Participation au Copil sur le projet Bulles d'Air (sensibiliser les écoliers au DD) au niveau de la CAPSO. MP.

Saint-Omer

21 janvier. Visite de terrain avec la Ville dans le cadre du Plan Bien à pied. RMa.

23 février. Deuxième visite de terrain avec la Ville de Saint-Omer dans le cadre du Plan Bien à pied. RMa.

24 février. Réunion des bénévoles de l'antenne.

2 mars. Réunion de préparation du programme Mai à vélo avec la Ville. RMa.

25 mars. Comité Mobilités Actives avec la Ville. Échanges sur le bilan des actions 2021, présentation des résultats de l'enquête du Baromètre des villes cyclables à Saint-Omer, présentation par la Ville de ses objectifs en 2022, présentation du programme Mai à vélo 2022 et présentation des réflexions en cours concernant le Plan Bien à pied. JV, CMo.

5 avril. 2e réunion de préparation du programme Mai à vélo avec la Ville de Saint-Omer. RMa.

Wizernes

2 mars. Visite de terrain avec la CAPSO pour l'implantation d'arceaux aux abords des bâtiments intercommunaux. RMa.

4 mars. Participation au Copil sur le projet Bulles d'Air (sensibiliser les écoliers au DD) au niveau de la CAPSO. MP.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes Métropole

28 janvier. Préparation avec les services de l'agglomération et du CD 59 des rencontres avec les communes du territoire pour la définition du SDC de la CAVM. MA.

21 février. GT avec le CD 59 sur le mobilier filtrant posé sur la boucle Un'Escaut à Bruay. Consensus pour retirer les dispositifs mais il reste à convaincre les élus des communes concernées. MA.

24 février. Valenciennes. Concertation avec les élus au sujet du SDC de la CAVM - secteur central : Anzin, Aubry-du-Hainaut, Aulnoy-lez-Valenciennes, Bruay-sur-l'Escaut, Beuvrages, Curgies, Marly, Onnaing, Petite-Forêt, Quarouble, Quiévrechain, Saint-Saulve, Saultain, Sebourg, Valenciennes. MA, RH.

1 mars. Condé-sur-l'Escaut. Concertation avec les élus au sujet du SDC de la CAVM - secteur nord : Condé-sur-l'Escaut, Crespin, Fresnes-sur-Escaut, Hergnies, Odomez, Saint-Aybert, Thivencelle, Vicq, Vieux-Condé. MA, AL.

4 mars. Quérénaing. Concertation avec les élus au sujet du SDC de la CAVM -secteur sud : Artres, Estreux, Famars, Maing, Monchaux-sur-Ecaillon, Préseau, Prouvy, Quérénaing, Rombie-et-Marchipont, Rouvignies et Verchin-Maugré. RH, AL.

5 avril. Présentation du projet de réaménagement de l'entrée nord de Valenciennes. L'énorme giratoire ovoïde sera supprimé et les bretelles d'accès au réseau autoroutier reconfigurées pour donner à l'ensemble un aspect urbain et permettre une continuité plus apaisée. Des pistes seront intégrées pour permettre un raccordement à la station de tram Dutemple et l'aire piétonne qui la longe. MA.

5 avril. Rencontre avec l'Université de Valenciennes, le CD 59 et le Simouv pour étudier l'intégration d'un itinéraire cyclable au travers du domaine universitaire afin d'assurer une continuité cyclable entre Valenciennes et Famars. Une visite sur site sera programmée ultérieurement. MA.

27 avril. Visite sur site avec l'Université de Valenciennes, le CD 59 et la CAVM afin d'étudier les possibilités d'une continuité cyclable. MA

Quérénaing

19 janvier. Réunion avec des représentants de la municipalité sur le projet de piste cyclable en cours de construction par le CD 59 reliant la commune à la station de tram située à Famars Université. Le problème d'interruption de l'aménagement sous la voie ferrée est soulevé par la commune. L'ADAV rappelle sa proposition d'une écluse à feux à réguler en fonction du trafic pendulaire. Pour la traversée de la commune, l'ADAV propose de guider les cyclistes sur la parallèle à la RD et de développer les DSC afin de permettre une perméabilité cyclable dans la commune tout en évitant l'axe principal au trafic très élevé et où les emprises ne permettent pas d'envisager un aménagement cyclable continu. MA.

Bruay sur Escaut

11 mars. Mairie de Bruay-sur-Escaut. Rencontre avec les services de la commune, présentation de l'ADAV. MA, JP, RH.

DÉPARTEMENT DU NORD

4 janvier. Participation au Copil de restitution du SDC du Pays de Cambrai. L'articulation avec le schéma

départemental est rappelée ainsi que le besoin de gouvernance entre les trois intercommunalités du territoire. Le souhait de travailler au-delà de l'infrastructure sur l'écomobilité scolaire est partagé par l'ensemble des participants. MA.

5 janvier. RD 35 Marchiennes/Tilloy. Reconnaissance terrain avec les services du CD afin d'étudier la possibilité d'un itinéraire de substitution pour relier Marchiennes à Tilloy et notamment le collège. MA.

20 janvier. Visio. Réunion avec la direction de l'éducation du CD afin de présenter la démarche PDES et le Challenge de l'écomobilité des collèges. RH.

1 mars. Visite sur site pour étudier la possibilité d'une continuité cyclable de la VV des Gueules Noires au niveau du pont qui relie Fresnes-sur-Escaut à Condé-sur-Escaut. MA, AL.

15 mars. RD 354, Visite sur site pour étudier une liaison cyclable entre Thumeries, Ostricourt et Libercourt. Les pistes envisagées consisteraient à traiter les giratoires puis à guider les cyclistes sur une parallèle à la départementale entre Ostricourt et Libercourt. MA.

23 mars. Visite sur site pour étudier une liaison cyclable entre Valenciennes et Solesmes. La proposition serait d'assurer une continuité de la piste cyclable Famars - Quérénaing et à partir de l'entrée de cette dernière commune, assurer un jalonnement par des petites routes en parallèle à la RD 958. MA.

25 mars. Réunion préparatoire sur l'évènement de valorisation de la VV de l'Avesnois. Étude des thématiques pour la journée d'étude et point sur les intervenants proposés par l'ADAV. MA.

28 mars. Nouvelle réunion préparatoire à l'évènement de valorisation de la VV de l'Avesnois en présence du collectif d'associations associé à l'ADAV. MA.

1 avril. Nouvelle réunion préparatoire à l'évènement de valorisation de la VV de l'Avesnois. Finalisation du pré-programme qui sera présenté aux élus et aux autres associations lors d'une journée d'échanges à Sars-Poteries. MA.

4 avril. RD 1120 Auby, étude du traitement des giratoires pour y intégrer des pistes cyclables. MA.

25 avril. Sars-Poteries. Journée de préparation de l'évènement de valorisation de la VV de l'Avesnois. MA

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

10 janvier. CD. Boulogne-sur-Mer. Collège Paul Langevin. Action de sensibilisation *"je roule à vélo en toute sécurité"* auprès d'une classe de collégiens dans le cadre d'une étude de cyclabilité menée autour du collège par le BE Ingerop. AG.

13 janvier. CD. Réunion technique sur les aménagements cyclables le long de la rocade de contournement Est et le devenir de la RD 60. Demande de pistes bidirectionnelles dans les giratoires. Emprise de 3m minimum sur les ouvrages communs piétons/cyclistes. MA, SS.

27 janvier. Visio. Réunion avec le service en charge de la plateforme Mamobilité 62 qui regroupe des conseillers mobilité pour venir en soutien aux bénéficiaires du RSA et des publics en insertion professionnelle. JP, MA.

1 février. Visio. Point intermédiaire phase 2 sur la requalification des boucles cyclables avec les techniciens du CD 62, MDADT Arrageois et Montreuillois Ternois, Pas de Calais Tourisme et BE Traces TPI. SS.

2 février. Bully-les-mines. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège Anita Conti avec la Ville de Bully-les-mines et le CD. Présentation par le BE Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

3 février. CD. St-Martin-Boulogne. Collège Salengro. Action de sensibilisation "Je roule à vélo en toute sécurité" auprès d'une classe de collégiens dans le cadre d'une étude de cyclabilité menée autour du collège par le BE Ingerop. AG.

9 février. Visio. Directeur Voirie CD et technicienne. Préparation journée mobilité à l'Hôtel du Département « Se déplacer dans le Pas-de-Calais, quelles nouvelles solutions au quotidien ? ». MA, YP.

10 février. Courrières. Copil de l'étude des dessertes cyclables du collège Claude Debussy avec la Ville de Courrières et le CD 62. Présentation par le BE Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

22 février. Biefvillers-lez-Bapaume. Copil avec le président de CCSArtois, la VP à la transition écologique, les maires et techniciens de la CC Sud Artois et techniciens de la MDADT Arrageois sur l'identification des axes et plans d'itinéraires cyclables sur le territoire pour enrichir le futur SDC. À noter : l'importance de relier les communes pour des raisons utilitaires SS.

23 février. Visio CD 62. Préparation avec les services du CD de la journée mobilité à l'Hôtel du Département « *Se déplacer dans le Pas-de-Calais, quelles nouvelles solutions au quotidien ?* ». MA, YP.

24 février. Thiepval. Participation au comité de partenaires avec le CD 62, le CD 80, le CWGS (Commonwealth War Graves Commission) et l'historien Michel Merkel. Mise en tourisme de la V32 sur la thématique des Sportifs de la Grande Guerre entre Arras et Amiens. Définir les points d'arrêt, les totems et voir avec le CD62 pour la réflexion sur la sécurisation des axes le long de la V32 entre Humbercamps et Miraumont. Une sortie technique sur site est prévue. SS.

25 février. Visio. Réunion bilan PDES CD avec la technicienne et le chargé de mission DD et mobilité. Mise en relation avec la Direction de l'éducation du CD. RH, SS.

1 mars. Harnes. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège Victor Hugo avec la Ville de Harnes et le CD. Présentation par le BE Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

2 mars. Étaples. Réunion sur la connexion de la V362 au pôle gare de la ville d'Étaples et proposition d'itinéraire à travers la ville suite au repérage fait par le CD et l'ADAV en octobre dernier. Proposition de mise en DSC de certaines rues pour un trajet direct du giratoire du pont Rose à la gare en passant par le centre-ville. Étude signalétique également abordée. En présence du maire d'Étaples, de la MDADT du Montreuillois, des techniciens CD62 et des techniciens de la CA2BM. L'abri vélo sécurisé devrait être mis en place en mai 2022, situé à la sortie du souterrain. SS.

8 mars. Biefvillers-lez-Bapaume. Présentation de l'étude du SDC par le BE Verdi en présence de nombreux maires et élus de la CC Sud Artois, dont le président, de la VP à la transition écologique, de

la VP au SCOTA et de la MDADT Arrageois. L'objectif du schéma est d'encourager la pratique du vélo et faire la promotion de la « *culture vélo* ». Mise en place d'un comité de partenaires auquel l'ADAV participera. SS.

9 mars. Hôtel du CD. Journée mobilité à l'Hôtel du Département «*Se déplacer dans le Pas-de-Calais, quelles nouvelles solutions au quotidien ?* » présidée par le VP en charge de la voirie, des infrastructures et mobilités. Tables rondes avec des élus de collectivités du CD et le président de l'ADAV. Présentation de l'association et du travail accompli avec le CD dans le cadre de la convention pour l'accompagnement de la politique cyclable du CD. YP, SS.

11 mars. MDADT Wimille. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège Salengro avec la Ville de St Martin-Boulogne et le CD. Présentation par le BE Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

21 mars. Visio. Point avec le BE Traces TPI et technicien CD sur la requalification des boucles cyclables et potentiel RPN en raccordement avec celui de la Somme. Accent sur la sécurité, le tourisme, le paysager et réflexion de réseaux structurants et liaisons de bourg à bourg. SS.

22 mars. Cucq. Réunion avec le maire de Cucq et les techniciens de la Ville, de la CA2BM, de la MDADT du Montreuillois-Ternois et de la chargée de mission mobilités du CD62 sur l'aménagement des traversées mixtes au niveau du giratoire à l'entrée de Cucq et du Touquet en venant du Pont Rose. SS.

22 mars. Réunion avec le maire de Cucq et techniciens de la Ville, de la CA2BM, de la MDADT du Montreuillois-Ternois et de la chargée de mission mobilités du CD62 sur les futurs aménagements cyclables à travers la commune de Cucq-Stella Plage le long de la Vélomaritime, la mise en accessibilité PMR du Bd Labrousse et le projet de VV du Bd de Berck pour relier la rue du Touquet à Merlimont. SS.

24 mars. Préparation avec l'association Défi mobilité de Longuenesse d'une formation sur la remise en selle à destination de conseillers mobilité de la plateforme *"Mamobilité62"*. JP.

25 mars. Visio. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège Langevin avec la Ville de Boulogne-sur-mer et le CD. Présentation par le BE Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

5 avril. CD. Cotech sur la requalification des boucles cyclables avec techniciens du CD, de la MDADT Arrageois et du Montreuillois Ternois, de Pas de Calais Tourisme et du BE Traces TPI. SS.

7 avril. Thiepval. Comité de partenaires avec le CD 62, le CD 80 et le CWGS (Commonwealth War Graves Commission). Mise en tourisme de la V32 sur la thématique des Sportifs de la Grande Guerre entre Arras et Amiens. Une sortie technique sur site est prévue fin avril d'Humbercamps à Achiet-le-Petit. SS.

11 avril. CD. Étude du projet cyclable sur la RD 939 entre Étaples et Tubersent. L'ADAV préconise une piste bidirectionnelle au nord puis l'utilisation d'un chemin agricole pour éviter la traversée problématique du passage à niveau. MA.

26 avril. Cucq. Réunion avec techniciens CD 62, le BE Traces TPI et la CA2BM sur la requalification des boucles cyclables sur le territoire de la CA2BM. BB, SS.

28 avril. CD 62. Annezin. Action de sensibilisation *"je roule à vélo en toute sécurité"* auprès d'une classe de collégiens dans le cadre d'une étude de cyclabilité menée autour du collège par le BE Ingerop. AG.

30 avril. Sortie technique sur la V32 entre d'Humbercamps à Achiet-le-Petit dans le cadre du projet de la mise en tourisme autour des sportifs de la Grande Guerre. Repérage des points durs et préconisation d'aménagements. SS.

HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉ

27 janvier. Webinaire. Benchmark international sur les standards MAAS, organisé par la Fabrique des Mobilités. MV.

22 mars. Webinaire. ITDP. Why Open Data Matters for Cycling: Visualizing a Cycling City. MV.

30 avril. Présentation de la carte de cyclabilité à la Médiathèque Jean Levy de Lille. MV

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

28 février. Les services de la Région présentent aux associations FUB des Hauts-de-France leur projet de plan cyclable qui devrait donner une nouvelle impulsion au déploiement des véloroutes. La Région émet son intention de travailler plus étroitement avec les associations. Une rencontre régionale sera organisée prochainement. MA, YP.

4 mars. Audit de la Région sur l'évaluation des projets cyclables urbains et EuroVelo qu'elle finance. MA.

CREM

4 janvier. Participation au Copil de restitution du SDC du Pays de Cambrai. L'articulation avec le schéma départemental est rappelée ainsi que le besoin de gouvernance entre les trois intercommunalités du territoire. Le souhait de travailler au-delà de l'infrastructure sur l'écomobilité scolaire est partagé par l'ensemble des participants. MA.

17 janvier. Visio. GT national Rue aux enfants, rue pour tous autour du nouveau site Internet qui propose désormais un accès par région. Le Crem a en charge la rubrique des Hauts-de-France. JP.

19 janvier. Aéronef, Lille. Présentation croisée des activités de l'ADAV et de la plateforme EasyGo mise en place par l'Aéronef pour encourager le public à venir aux spectacles autrement qu'en voiture : prise en charge de billets de transport en commun, aide à la réparation de vélos, au covoiturage. JP.

20 janvier. GT avec l'ADEME, Déclic Mobilités, En Savoir Plus et I-Viatic sur l'édition d'une plaquette de communication commune. JP.

21 janvier. Lycée Savary Ferry à Arras. Rencontre avec Hélène Zajac - référente DD pour les lycées de l'Artois-Ternois et responsable de la plateforme OTA62 en vue de déployer les PDES dans les établissements de ce bassin d'éducation. RH, JP, SS.

26 janvier. Visio. Réunion du GT sur le catalogue des aménagements possibles dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire avec le réseau Mobiscol. RH.

4 février. Visio. Réunion de bilan de la mission PDES avec les partenaires. RH.

5 février. Roubaix. Participation à la rencontre sur le thème "Fabriquer des rues conviviales" organisée par l'Université Populaire Citoyenne lors de laquelle étaient évoqués les Rues aux enfants avec un témoignage des Potes en Ciel. JP.

7 février. CC Osartis-Marquion. Présentation de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME à des élus et techniciens du territoire. JP, SS.

8 février. Réunion de travail avec le CERDD pour préparer 5 rencontres à destination d'élus de territoires en transition dans chaque département des Hauts-de-France. Lors de ces rencontres, le Crem co-animera des ateliers sur le "système vélo" avec à chaque fois un élu local. JP.

21 février. CC Sud-Artois. Présentation de l'AAP Avélo 2 - Vélo et territoires de l'ADEME à des élus et techniciens du territoire. JP, RH, SC.

24 février. Visio. Échanges avec Shareathon et la Ville de Hem autour de l'animation "Fresque des mobilités" qui peut être un support intéressant pour sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité. JP.

24 février. GT animé par RDA pour préparer une visite étude sur la place de l'enfant en ville qui aura lieu les 12 et 13 mai à Lille et Gand. La partie lilloise à laquelle le Crem est associé comportera une visite de terrain à Lille-Fives pour une présentation d'une vélorue, des Rues aux enfants avec les Potes en Ciel, des actions en faveur de l'écomobilité scolaire de l'école Bara-Cabanis et de la rue scolaire des école Suzanne Lacorre et Berthelot Jules Verne. JP.

24 février. Visio. Présentation de la méthodologie et des ressources sur les PDES aux collèges et lycées privés de la CC des Hauts-de-Flandre. Les collèges publics avaient déjà pu participer à une formation du même type organisée avec le Rectorat. JP.

24 février. GT avec l'ADEME, I-Viatic, En Savoir Plus et Déclic-Mobilités pour travailler sur une plaquette de communication commune. JP.

25 février. Visio. Rencontre avec le service Mobilité de Douais Agglomération. RH.

1 mars. Visio. Présentation du programme d'activités 2022 du Crem aux membres du collectif Vél'Hauts-de-France. JP.

2 mars. ATMO. Finalisation de l'exposition Écomobilité à destination des collèges et lycées. RH.

8 mars. ADEME, Douai. Journée d'information des lauréats de l'AAP Vélo et Territoires - Avélo 2 de 2021. Le Crem est intervenu pour présenter les préconisations d'aménagement cyclable en zone peu dense et les actions de communication qu'il est pertinent de mettre en place pour promouvoir le vélo auprès des habitants. JP.

9 mars. Visio. Échanges avec la CC Sud-Artois sur les retours d'expériences de territoires en matière de covoiturage. JP.

10 mars. Visio. Sur invitation de la DREAL, participation au GT en charge de la construction de l'axe Mobilité du plan d'actions du prochain Plan de PPA. JP, RH.

11 mars. Ville de Bruay-sur-Escout. Échanges avec des élus et techniciens des services Développement durable, Voirie et Éducation au sujet de l'AAP Vélo et Territoires - Avélo 2 de l'ADEME, l'écomobilité scolaire (challenge, PDES, ...) et les possibles interventions de l'ADAV pour la réalisation d'un plan vélo. JP, MA, RH.

17 mars. Visio. Formation PDES Douais. RH.

18 mars. Arras, lycée Savary. Présentation de la méthodologie d'animation d'un PDES lors d'une réunion de district des lycées du secteur. JP, RH.

21 mars. Visio. Formation PDES Bassin d'éducation Arras Ternois. RH.

22 mars. Visio. Formation PDES District éducation Hénin-Beaumont. RH.

24 mars. Visio. Formation PDES District éducation Lens-Liévin. RH.

22 mars. Gommegnies, école Jouglet. Remise de prix aux élèves de CE1 qui ont remporté la catégorie du "plus bel effort écomobile" lors du challenge de l'écomobilité scolaire. En présence de représentants de la Ville de Gommegnies et de l'Inspection de l'Éducation nationale. JP.

25 mars. Comité de validation régional Rue aux enfants, rue pour tous pour l'étude des candidatures à l'Appel à Initiatives. Des Rues aux enfants sont programmées à Petite-Synthe et Esquelbecq. Une seconde échéance pour déposer un projet est ouverte jusqu'au 15 juin. JP.

25 mars. Visio. ADEME - Étude mobilité à vélo des élèves du secondaire - Invitation COPIL n°2. RH.

29 mars. CC des Hauts-de-Flandre. Bergues. GT pour la mise en place du dispositif SRAV sur le territoire avec des représentants de l'Éducation nationale. Un copil spécifique va être instauré. JP.

29 mars. Lens, collègue Jean Zay. Tournage d'une vidéo pour mettre en avant les PDES et les actions pouvant être mises en place au sein de l'établissement. AG, RH.

30 mars. Visio. Webinaire sur le stationnement sécurisé en gare organisé par la DREAL à destination des collectivités des Hauts-de-France concernées par l'obligation de créer ou développer du stationnement vélo sécurisé en gare pour répondre aux exigences de la LOM. Intervention du Crem pour indiquer les préconisations des cyclistes et rappeler l'importance que le stationnement sécurisé en gare soit relié à une démarche globale incluant : des aménagements sécurisés pour y accéder, une information et des conditions d'accès lisibles et harmonisés, la possibilité d'embarquer son vélo dans le train, etc. JP.

5 avril. Arras, lycée Gambetta Carnot. Animation d'une table ronde sur les enjeux et les solutions à mettre en œuvre pour favoriser l'écomobilité des lycéens et du personnel. JP.

5 avril. Visio. Réunion de Bilan de la mission PDES avec les partenaires de la mission. RH.

7 avril. Visio. Présentation du Challenge de l'écomobilité scolaire et les différentes manières pour une collectivité de se l'approprier et la décliner localement. JP.

8 avril. CUA. Journée de formation PDES à destination des relais de la mission PDES, notamment la CUA, le CPIE d'Arras et le PETR Thiérache. RH, SS, JP.

11 avril. Participation à une visio organisée entre la MRES et le PETR de la Thiérache sur les Défis familles. Présentation d'exemples de défis et challenge sur la mobilité qui pourraient être déclinés sur ce territoire. JP.

11 avril. Visio. Réunion du GT sur le catalogue des aménagements possibles dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire avec le réseau Mobiscol. RH.

12 avril. Arras, collègue Marie Curie. Copil PDES. RH.

20 avril. Marquise. Lancement du SDC. Présentation par le BE Immergis. En présence du Président de la

CC, du DGST, du Cerema, du CD 62 (directeur des Grands Sites), de la MDADT et de la DDTM Pas-de-Calais. SS.

25 avril. Rencontre avec la Région et l'Union régionale des CPIE. L'objectif est de travailler sur des formats d'intervention pour aborder la question de la mobilité dans les lycées. JP, RH.

26 avril. Cerema. Projet de réalisation d'un guide méthodologique sur les Rues scolaires mettant en avant les impacts d'une Rue scolaire sur la qualité de l'air. Échanges sur les différentes expériences déjà existantes dont les porteurs feront l'objet d'une enquête du Cerema. JP.

28 avril. Wormhout. Interventions lors d'une rencontre départementale des référents Éducation au DD des écoles du 1er degré. Présentation des enjeux liés à la mobilité, des activités et ressources du Crem pour alimenter les projets d'école en lien avec l'écomobilité scolaire. JP.

29 avril. Douchy-lez-Mines. Idem que le 28 avril à Wormhout.

AF3V

22 janvier. Maubeuge. Rencontre avec l'association CyclotransEurope et le collectif En selle avec Marcel de plusieurs associations locales pour les impliquer dans l'animation de l'évènement de valorisation de la VV de l'Avesnois envisagé le 29 mai. MA, YP, DDX.

ADAV

22 janvier. Commission vélotourisme : point sur les nouvelles VV et sur les événements et repérages à venir. MV.

24 janvier. Visio avec des correspondants locaux de l'association RDA pour leur présenter le livret "Rue pour tous, guide pour un espace public apaisé". AG.

28 janvier. Appel téléphonique. Sollicitation d'une conseillère en insertion de l'AFP2i sur une possible intervention de l'ADAV dans le cadre de l'action dédiée aux seniors sur la CUA et la mobilité intelligente avec l'usage du vélo et de l'écomobilité. SS.

1 février. Biennale de cartographie organisée par Vivacité : réunion de coordination. MV.

3 février. Webinaire. Cerema et RDA. "Ville apaisée, nouveaux usages : bonnes pratiques en Europe de zones à accès automobile restreint". MV, JV.

16 février. BAV Lille. Réunion avec des représentants des BAV pour échanger sur les objectifs de chaque association. AG, MA.

16 février. Rencontre avec le responsable de la structure "le Garage" à Lille en vue d'organiser en commun une broc à vélo en juin. AG, MA.

23 février. Biennale de cartographie organisée par Vivacité : réunion de coordination. MV.

25 février. Webinaire. Vélo & Territoires - REV. Présentation des caractéristiques d'un REV et des enjeux dans l'élaboration des projets, tels que la gouvernance interterritoriale et les techniques de concertation citoyenne. JV.

27 février et 15 mars. Lille. Tournages de scènes pour la création de vidéos qui seront diffusées sur la

chaîne YouTube Droit au Vélo. Objectif : sensibiliser les cyclistes aux bons comportements. AG, RH, LR, JML, FC, CH, CD.

5 mars. Commission vélotourisme : point sur les nouvelles VV et sur les événements et repérages à venir. VF, MV.

5 mars. Tilloy-les-Mofflaines. Stand information et petites réparations par les bénévoles de l'atelier d'Arras lors des portes-ouvertes du Lycée agricole avec lequel a été signée une convention. L'atelier d'Arras y interviendra à raison d'une fois par semaine pour accompagner les élèves à la mise en place d'un atelier de réparations vélo. YF, FB, AGH.

10 mars. Visio. Présentation de Mai à vélo 2022 au niveau national et la plate-forme afin de mettre en avant les événements et animations vélo pour cette 2^e édition. SS.

18 mars. Webinaire. Vendredi Mobilité (VMOB) La Mobilité tout au long de la vie - Joël Meissonnier, CEREMA, "Quand vient l'âge d'une démotorisation, quels arbitrages?" Présentation d'une étude réalisée sur la MEL. MV.

18 mars. Visio. Participation au Webinaire OEPV, initié par Réseau Alliance en lien avec la FUB, à destination des entreprises de la Métropole lilloise. JV.

21 mars. Appel téléphonique. Projet de formation des CL 2022 le samedi 12 juin ou le samedi 26 juin. ABo, SS.

22 mars. Visio. Présentation de Mai à vélo et du challenge aux CL. Questions/Réponses. Demande de remontées d'informations sur les événements ayant lieu sur leur territoire afin d'alimenter l'agenda de droitauvelo.org et la plateforme Mai à vélo 2022. EI, OC, RT, YP, BBI, SS.

24 mars. Visio. Présentation du Challenge mobilité vélo par Geovelo et organisateurs de Mai à vélo 2022. SS.

24 mars. Webinaire. CEREMA : La vélorue : un outil efficace au service des réseaux cyclables ambitieux. MV.

24 mars. Visio. Échange avec la référente de "Covelo" à la Maison du vélo de Lyon pour voir comment reproduire la démarche sur notre territoire. AG, MV.

26 mars. MRES. Assemblée Générale de l'ADAV sur l'année 2021.

1 avril. Webinaire organisé par Vélo et Territoire : "Développer et référencer les équipements vélo le long des véloroutes". MV.

6 avril. Visio RDA. Participation à un "apéro RDA" sur le thème du Code de la rue et présentation du livret "Rue pour tous, guide pour un espace public apaisé". AG.

9 avril. Commission vélotourisme. Organisation des repérages en vue des événements à venir : Watten-Hardelot en deux jours et journée de la VV de l'Avesnois le 29 mai. MV, VF.

FUB

1 février. Visio. Point avec une chargée de mission de la FUB sur le déploiement du SRAV et les actions de vélo-éducation de l'ADAV. AG.

DIVERS

5 janvier. Entretien avec un journaliste de la radio Delta fm afin d'évoquer l'expérimentation de la suppression des répéteurs de feu sur certains carrefours de la CUD. JV.

12 janvier. Lompret. Réunion avec des représentants de l'association Abeilles et Lombrics afin d'échanger sur la place du vélo à Lompret et les possibilités d'aménagements cyclables à proposer à la commune. JV.

20 janvier. Visio. Réunion avec le responsable de MCF Lille pour échanger sur nos pratiques respectives de vélo-école et en particulier le déploiement du SRAV. AG.

24 janvier. MRES. Point d'étape avec l'équipe de chercheurs de l'Université de Lille et les adhérents sur le projet de capteurs de pollution APOLINE. JV.

23 février. Réunion avec des représentants de la Coopérative TILT pour échanger sur nos activités respectives et possibilités de partenariat. TILT peut notamment intervenir sur de l'accompagnement de collectivités ou entreprises dans le cadre des politiques cyclables, de la formation d'animateurs dans le cadre du dispositif Savoir Rouler à vélo. AG, JP, JV, MA, RH.

23 mars. Visio. Échange avec l'association Saint-Quentinoise Velo 2 afin d'évoquer le projet de requalification du parvis de la basilique et de l'intégration du vélo. YP, MA, JV.

LA RUE POUR TOUS : VERS UN ESPACE PUBLIC APAISÉ

Ce flyer, réalisé avec le concours de nos partenaires institutionnels, est à destination de tout citoyen qui souhaiterait en savoir plus sur la place de différents usagers (conducteurs, cyclistes, piétons) dans l'espace public, sur les droits et devoirs de chacun et sur l'évolution récente de la législation en faveur des modes actifs (marche et vélo).

Retrouvez-le sur :

<https://droitauvelo.org/La-Rue-pour-tous-vers-un-espace-public-apaise>

