



Janvier
2014

Journal détailléur l'heure vélo n°74

ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
LE 15 MARS
À LILLE

www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org

ÉDITORIAL P2

L'équipe en mouvement

ACTUALITÉS P2

Contact direct à Lomme

Plan vélo régional

Réouverture de l'atelier lillois

Fermeture de l'abri à Lille-Flandres

DOSSIER MUNICIPALES P4-9

La situation dans le Dunkerquois,

à Lomme, à Villeneuve d'Ascq,

à Arras, à Lille, dans Lille Métropole,

dans le Valenciennois, à Tourcoing

EN BREF P9

Une passerelle à Achicourt

L'ADAV Y ÉTAIT P10

dans les antennes

dans les institutions

FICTION P15

Correspondant à Fives

Les vélocistes partenaires

AGENDA P16

Dossier spécial : bilans municipaux

VOTEZ VÉLO !



2014 : Que la pratique du vélo soit un plaisir !

Quelques chiffres sachant que les ventes de vélos sont plus nombreuses que les ventes de voitures en 2012 en Europe, sauf en Belgique et au Luxembourg. Selon l'association européenne de l'industrie du cycle, la crise qui frappe l'Europe a fait chuter les ventes des automobiles. Constat très marqué dans les pays du sud, il s'est vendu en Italie 1,6 million de vélos pour 1,4 million d'automobiles. La ville de Milan investit dans le vélo : pistes cyclables et vélocation sont à l'ordre du jour. C'est une nouvelle façon de voir les choses, une répercussion de la crise sur la vie des gens. Même tendance en Espagne, 780 000 vélos vendus contre 700 000 autos. Madrid, ville jugée comme pas facile, va se doter d'une vélocation, un anneau cyclable va entourer le centre-ville historique...

Est-ce vraiment le choix d'un mode de déplacement, non, trop de vélos sont considérés comme un produit jetable.

En France, les vélos loisirs et VTT sont majoritaires à 62 % des ventes ; les vélos de ville et électriques totalisent 26 % ; les vélos de sport représentent 12 %.

2,6 millions sont importés ; 700 000 vélos sont fabriqués en France, ce qui représente 12 000 emplois (fabrication, vente, réparation). On parle ici de vélos neufs, non compris les supers vélos hollandais des Broc à vélos de l'ADAV.



Je dois aussi vous parler de la reprise de l'atelier lillois d'aide à la réparation qui a ouvert ses portes mi-décembre 2013 au 41 rue Eugène-Jacquet, à proximité de la ferme des Dondaines. Pris en charge par une équipe d'adhérents actifs et compétents, l'atelier se propose de vous aider à réparer votre vélo afin de pouvoir ensuite aider un ou une cycliste souhaitant réparer sa bicyclette.

Philippe Delrue, président

ACTUALITÉS

Rien ne vaut le contact direct !



En juin dernier me rendant dans mon magasin de sport habituel, situé sur la zone commerciale de Lomme, je suis surpris de constater que l'abri qui servait de « parking vélo » avait disparu. Ça n'était pas vraiment un garage à vélos, mais ça avait l'avantage de proposer un point fixe pour accrocher sa bicyclette. J'en fais part à l'accueil du magasin en demandant à rencontrer un responsable. Le directeur étant absent, je décide de repasser déposer de la documentation sur l'ADAV ainsi que mes coordonnées. Quelques jours plus tard je reçois un mail du directeur du magasin :

Bonjour M. Herlin, je vous remercie de m'avoir fait parvenir la documentation sur votre association.

Je vous prie de nous excuser pour le démontage de notre abri vélos qui était devenu trop dangereux. En effet sa détérioration régulière a fait l'objet de plusieurs accidents jamais graves mais j'ai préféré prévenir que guérir.

Je vous rassure de nouvelles installations pour la sécurité des vélos sont prévues.

Je souhaiterais d'ailleurs à ce propos que nous puissions ensemble partager vos expériences et votre connaissance du sujet afin de proposer à nos clients les meilleurs services.

Je vous propose donc de se rencontrer pour pouvoir en échanger.

Je serai en congés la semaine prochaine et vous propose donc de se voir à partir du 17/06.

Voici mes coordonnées téléphoniques afin que nous puissions fixer un rendez-vous : 06. 06. 06. 06.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à ma proposition.

Rendez-vous fut donc pris. Et à la suite de cet entretien fructueux trois arceaux ont été installés en novembre 2013.

Christophe Herlin

L'équipe salariée s'étoffe encore..

Carine Germaneau

Je suis chargée de l'accueil et du secrétariat au siège de l'association depuis novembre dernier et serai heureuse de vous accueillir tous les après-midis du mardi au vendredi, ainsi que le mardi matin à partir de 10h. Je serai présente aussi de temps en temps à l'accueil de l'atelier lillois d'aide à la réparation.

Un petit mot sur moi : j'ai 33 ans, je vis à Lille avec mon compagnon, pas très loin des bureaux de l'ADAV. Je roule à vélo régulièrement notamment pour aller chercher ma fille à l'école. Sensible aux actions en faveur de l'environnement, je suis très heureuse d'avoir rejoint l'équipe et d'œuvrer aux côtés de l'ensemble des adhérents et bénévoles de l'association.

Judicaël Potonnet

Adhérent de longue date, j'ai le plaisir de rejoindre aujourd'hui l'ADAV en tant que salarié. J'ai comme principales missions la structuration et l'animation d'un réseau régional des acteurs de l'écomobilité scolaire, le suivi d'une cartographie des aménagements cyclables ainsi que la coordination et l'animation d'actions de promotion du vélo.

Auparavant, j'ai passé une douzaine d'années à la MRES où j'ai notamment coordonné le réseau régional des Points Environnement Conseil.

En tant que cycliste au quotidien, je me retrouve complètement dans les valeurs défendues par l'ADAV. Même s'il est avant tout une source de plaisir, j'ai la conviction que le vélo est un argument de choc pour relever les défis écologiques qui attendent notre planète.

Alors, j'espère de tout cœur contribuer, à mon échelle, à changer les habitudes des habitants et des décideurs en faveur des cyclistes. Et j'ai hâte de faire votre connaissance...

Adoption d'un Plan Vélo Régional

Avec l'adoption à l'unanimité d'un Plan Vélo le 21 novembre dernier, le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais a dévoilé sa politique cyclable à l'horizon 2020.

3 axes et 10 actions prioritaires sont privilégiés :

- Établir des continuités d'itinéraires des véloroutes et voies vertes afin de favoriser les retombées touristiques et économiques. La priorité sera d'aménager les eurovéloroutes n°3 (Sambre-Avesnois), 4 (Littoral) et 5 (Calais-Lens-Lille-Bruxelles). Une campagne de sensibilisation visera à développer les services aux cyclotouristes (hébergement, réparation...).
- Favoriser l'intermodalité vélo/TER en équipant la majorité des gares et haltes de la région en abris-vélos sécurisés. Parallèlement, des actions de prévention contre le vol sensibiliseront les usagers sur la sécurisation de l'attache des vélos. Une autre campagne de promotion incitera les usagers à utiliser deux vélos (l'un en gare de départ, l'autre en gare d'arrivée) pour éviter un afflux trop important dans les trains aux heures de pointe. Des aménagements de voirie permettront un accès sécurisé aux gares.
- Viser l'exemplarité en misant sur quelques établissements scolaires pilotes (Lycées et Centre de Formation d'Apprentis). Augmenter le taux d'équipement en abris-vélos sécurisés sera une priorité. Il conviendra également de mener des actions pour inciter les lycéens et personnel TOS [Techniciens, Ouvriers et de Service, NDLR] à pratiquer davantage le vélo. L'accent sera mis sur la sécurité des cyclistes (sécurité routière) et des vélos (lutte contre le vol).

Des expérimentations seront menées dans des établissements pilotes via un appel à projet (ateliers de réparation, acquisition d'une flotte de vélos pour les déplacements internes...).

Pour préciser les actions à mettre en œuvre dans le cadre du Plan Vélo, deux études d'audit et de diagnostic seront menées sur le potentiel vélotouristique de la région et sur l'équipement des lycées et CFA en abris sécurisés pour les vélos.

L'ADAV a signé une convention avec le conseil régional et sera un partenaire privilégié de la réalisation de ce plan d'actions. La délibération est téléchargeable sur ecomobilite.org

Judicaël Potonnet



Schéma régional des véloroutes et voies vertes projeté

Réouverture de l'atelier

Venez bichonner vos vélos à Lille, rue Eugène Jacquet



Après une longue année sans local, les bénévoles peuvent enfin poursuivre l'une des activités de l'association les plus largement connues du public : l'atelier d'aide à la réparation. Le nouveau local situé au 41 rue Eugène Jacquet (à proximité de la gare Lille-Europe), mis à disposition par la ville de Lille, a été inauguré le 20 janvier dernier. De l'espace, du chauffage, et même de l'eau chaude pour se laver les mains : les conditions idéales pour (ré)apprendre à réparer et entretenir vos vélos ! Et tout ça dans une ambiance conviviale avec une équipe de gentils bénévoles.

Depuis la mi-décembre, l'atelier lillois ouvre ses portes tous les mardis de 18h30 à 20h30 et les premiers samedis du mois de 10h à 12h.

Toujours à Arras, bientôt à Dunkerque

Les bénévoles arrageois reprendront les rénovations de vélos à l'atelier de la rue de l'Abbé-Lemire dès mars 2014.

Quant aux premiers ateliers dunkerquois, ils auront lieu deux samedis d'avril prochain en partenariat avec la Maison de l'Environnement, avenue du Casino.

Envie de mettre les mains dans le cambouis et/ou d'aider à l'accueil des participants ? N'hésitez pas venir donner un coup de main, les ateliers ont toujours besoin de nouvelles recrues !

Vous pouvez aussi suivre toutes les actualités des ateliers de Droit au vélo sur notre site Internet.

Junie Beaujean et Chloë Grépinet

Fermeture de l'abri-vélos de la gare Lille-Flandres

La goutte qui fait déborder le vase ! Le vélo ne doit plus être une variable d'ajustement



Nous avons appris juste avant Noël par les usagers de l'abri vélos de la gare Lille-Flandres, réalisé en septembre 2010, sa fermeture pour une durée indéterminée dans le cadre des travaux en cours dans la gare.

Selon les premières informations de la SNCF, l'abri devait déjà être fermé dès le 20 décembre ! Grâce à un lobbying discret - pour l'instant - de notre part, nous avons obtenu en extremis - un prolongement jusqu'au 15 janvier.

Cet abri, dont nous avons obtenu l'implantation après de nombreuses années d'après discussions avait été cofinancé par la SNCF et Lille Métropole pour un coût évalué à 900 000 €. Aujourd'hui, nous découvrons avec effarement qu'il sera fermé sans solution de remplacement, et ce pour une durée d'au moins deux ans.

À l'approche des élections municipales, il est indispensable qu'une vraie politique cyclable coordonnée entre l'ensemble des collectivités et les établissements publics voie le jour. Seule cette articulation permettra une réelle considération du vélo comme un mode de déplacement à part entière.

En effet, le vélo souffre aujourd'hui de nombreux arbitrages en sa défaveur et nous ne voyons pas comment nous pourrions à ce rythme atteindre l'objectif de 10% de part modale en 2020 voté en 2010 par les élus de Lille Métropole dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains. Notons par exemple la

réduction de moitié de son budget spécifique annuel qui est passé en 2012 de 4 à 2 millions d'euros.

Si d'un côté on rogne le budget vélo, de l'autre on semble faire peu de cas d'un équipement qui représente 1/3 de son total. L'abri à vélos avait pourtant été inauguré en grande pompe devant les médias nationaux il y a moins de trois ans... Vous avez dit gabegie ?

Une solution de repli est activement recherchée et la fermeture du site actuel repoussée à fin février (à l'heure où nous écrivons ces lignes, nous n'avons pas plus de précisions à vous apporter, mais la personne qui suit le chantier à la SNCF nous a assuré qu'elle nous tiendrait informés...). Cela nous laisse quelques espoirs mais l'aberration réside dans le fait que cela n'ait pas été anticipé, alors que les travaux de la gare étaient prévus de longue date !

Le bureau de l'ADAV

Bilan de la politique cyclable du Dunkerquois durant le dernier mandat.

Suite à un appel à tous les adhérents dunkerquois, ce bilan a été co-écrit par : Annette Disselkamp, Olivier Cohen, Damien Dekeister et Sébastien Triquet.

L'aménageur de voirie sur le Dunkerquois étant la Communauté Urbaine de Dunkerque et non la ville, ce bilan portera principalement sur une analyse niveau CUD et sera décliné en points positifs / négatifs (sans tri particulier).

Points positifs :

- Appel de la CUD à l'ADAV qui a donc ouvert une antenne locale.
- Une collaboration CUD/ADAV qui se renforce, même si elle peut être perfectible.
- L'extension du réseau cyclable se poursuit de façon régulière.
- Dans l'hyper-centre et dans certains quartiers, des zones 30 ont été créées. Elles ont été accompagnées de double sens cyclables et dans un deuxième temps de cédez-le-passage cyclistes aux feux.
- Un système de vélos en libre service a été mis en place.
- La majorité des aménagements sont qualitatifs.

Points négatifs / à améliorer :

- L'ADAV propose depuis de nombreuses années que soit aménagé un parking à vélos exemplaire à la gare, sorte de vitrine pour la promotion du vélo.
- La politique cyclable de la CUD est centrée sur la ville de Dunkerque, au détriment des autres communes associées.
- Il manque de la cohérence dans le traitement des priorités vélos/voitures. Dans ce domaine, il n'y a pas non plus de remise en question des aménagements existants.
- Malgré quelques campagnes, la communication "vélo" reste faible (sauf pour les DK'Vélos).
- Les zones 30, bien que développées dans plusieurs quartiers, ne sont pas encore systématiques.
- Il reste un souci de maillage nord/sud alors que le sens est/ouest est lui bien mieux doté en aménagements vélos.
- La concertation ADAV <> CUD n'est pas systématique pour les nouveaux aménagements et il y a parfois confusion des niveaux de délibération : par exemple, la CUD a laissé un comité de quartier "décider" la non-implantation d'un aménagement



cyclable sur un axe qui dessert un grand lycée public fréquenté par 1 600 élèves.

- La municipalité ne fait pas respecter les aménagements mis en place (contrôles de vitesse en zone 30, verbalisation des stationnements sur les aménagements ...).
- Des aménagements de voirie mal adaptés incitent encore les automobilistes à rouler vite et la ville demeure très perméable pour les voitures, non seulement sur les grands axes mais également dans les quartiers résidentiels, avec un trafic d'évitement important jusque dans les lotissements.
- Il n'existe pas de cheminement vélo cohérent pour les collégiens, lycéens, étudiants.
- Il n'existe pas de stratégie globale concernant les déplacements doux et la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Pour conclure, on peut dire que malgré des avancées considérables dont les cyclistes se félicitent - même si le nombre de points négatifs est plus élevé, le ressenti est largement positif -, la part modale de la voiture à Dunkerque demeure trop élevée, avec un nombre de déplacements par jour et par personne très important. Une stratégie volontariste, comme celle entamée avec l'arrivée des DK'Vélos doit être amplifiée et sera payante sur le long terme.

L'antenne dunkerquoise

À Lomme, ça se passe comme ça...

Février 2008, Monsieur Durand, alors maire de Lomme, inaugure en grande pompe les doubles sens cyclables du quartier du Marais. À l'époque, la ville figurait parmi les premières communes à adopter ce genre d'aménagement. En janvier de la même année il déclarait : « je veux que l'on puisse traverser la ville d'un bout à l'autre à vélo. On va installer 30 garages à vélos. On est un peu un laboratoire pour la communauté urbaine de Lille ». Il existait une dynamique initiée par un adjoint à l'environnement, membre de l'ADAV.

Mars 2008, réélection de M. Durand, mais changement dans l'équipe municipale. Plus d'activateur cycliste dans l'équipe municipale. Après un dernier GTV en mars 2009, c'est le black-out total malgré les courriers de relance. Septembre 2012, Yves Durand passe la main à Roger Vicot. Même s'il y a eu des actions de prévention et des articles dans le journal municipal concernant le déplacement cyclable, l'ADAV n'a jamais été associée ni même informée. C'est l'emblématique pont Jules-Guesde qui a monopolisé toutes les attentions. En mai 2013 cet aménagement a été inauguré ainsi que la première station V'Lille et un abri vélo sécurisé (voir Heurovélo n°73). Pour la petite histoire, c'est une association cyclotouriste lommoise qui a été, dans un premier temps, invitée à cette inauguration. L'ADAV avait été « oubliée » ! Depuis le contact a été rétabli, ce qui a permis d'organiser en novembre dernier une opération éclairage. Espérons que cela laisse présager une nouvelle collaboration.

Christophe Herlin

Comment développer le vélo à Villeneuve-d'Ascq

Villeneuve-d'Ascq est une ville avec beaucoup d'espaces verts et ses habitants sont sensibles à l'environnement. C'est aussi une ville qui abrite deux campus universitaires avec 2 500 chercheurs. Villeneuve a vocation à devenir une ville moderne du XXI^e siècle, une ville pionnière en matière d'environnement et de bien-être de ses habitants. C'est même une nécessité si la ville veut attirer durablement les chercheurs dans ses universités.

La culture cycliste est un élément déterminant et visible de cette modernité.

En matière de vélo les choses n'avancent jamais aussi vite qu'on le souhaite. Pourtant la coopération entre l'ADAV et la municipalité a produit : les opérations éclairage du mois de novembre, la fête du vélo, l'apprentissage du vélo dans les écoles primaires. Une large piste cyclable va vers le Grand stade et constitue une véloroute entre le sud de Villeneuve et le sud de Lille... Certaines pistes se restaurent et les jours de neige les balayeuses nettoient régulièrement les pistes.

Alors, quelle serait la décision la plus efficace que le maire nouvellement élu pourrait prendre pour faire décoller la

pratique cycliste ? Se déplacer à vélo dans la ville par tous les temps durant une partie de l'année (ou mieux toute l'année). C'est le meilleur moyen de voir concrètement les freins à la pratique du vélo. Les coupures urbaines, les endroits dangereux, les parkings à vélos à poser, les pistes à entretenir, etc. deviendront naturellement un sujet de discussion au sein des réunions municipales.

C'est une décision qui coûte peu, les adhérents de l'ADAV pourront toujours conseiller un vélo de bonne facture qui permet de pédaler buste droit avec prestance et rapidité.

Faire du vélo pour un maire, c'est une bonne façon de se rendre visible et de rencontrer les habitants. Faire du vélo, c'est adhérer à sa ville.

Villeneuve est un « à plat » et tous les quartiers sont à portée de pédale, le trajet en vélo n'est pas un temps perdu c'est un temps qui permet de sentir la ville, c'est un temps gagné.

En politique comme en vélo, le mouvement crée l'équilibre et le mouvement fera de Villeneuve d'Ascq une technopole verte du XXI^e siècle.

Frédéric Devred

Se déplacer à vélo à Arras : bilan d'étape

L'antenne locale d'Arras va fêter en 2014 ses dix ans d'existence. Cet anniversaire, tout comme l'échéance des prochaines élections municipales, incite à faire un bilan des aménagements réalisés et de l'action de l'ADAV au sein de l'agglomération arragoise.

La constitution d'une antenne locale de l'ADAV a permis dès 2005-2006 de fédérer autour d'un noyau d'adhérents naguère rattachés à Lille de nouveaux cyclistes quotidiens militants et de porter auprès des élus leurs revendications. Leur mobilisation a permis d'obtenir dès 2006 les premiers résultats : l'ouverture de double-sens cyclables (DSC) rue Sainte-Marguerite puis rue Bocquet Flochel. À l'époque l'antenne locale de La Voix du Nord, qui comptait moins de jeunes journalistes cyclistes qu'aujourd'hui, s'était fendue d'un article dénonçant la dangerosité d'un tel aménagement rue Sainte-Marguerite (qui longe ses bureaux), arguant du fait qu'automobilistes et cyclistes avaient à peine la place de se croiser et qu'un accident était inévitable... Depuis, les mentalités ont bien évolué. Les DSC se sont multipliés et aucun n'a engendré d'accident puisque c'est l'aménagement le plus sûr ; le cycliste et l'automobiliste étant face à face, l'accident de l'un ne peut être que la conséquence d'une tentative d'assassinat de la part de l'autre...

La campagne pour les élections municipales de 2008 s'est déroulée sans que les questions de mobilité ne soient un véritable enjeu partagé (et débattu) par toutes les listes en compétition. Quant à considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière, on n'en était encore pas là...

La montée en puissance de l'antenne locale

À la suite des élections de 2008, l'antenne locale de l'ADAV a tenté de faire valoir son expertise, de faire connaître ses propositions, de lister ses demandes et a essayé d'impulser une dynamique favorable au développement des aménagements cyclables et à une meilleure prise en compte du vélo dans la question des déplacements urbains.

Les années 2008-2009 ont été à ce sujet décisives. Une rencontre inopinée avec le maire et président de la communauté urbaine de l'époque, Jean-Marie Vanlerenberghe, à l'occasion d'un stand tenu au pied du beffroi dans le cadre de la semaine de la mobilité, nous a alors permis de faire valoir nos arguments. Trois jours plus tard, la décision était prise par l'élu de lancer un plan vélo au niveau communautaire. Depuis cette date, des relations régulières ont été entretenues avec les services techniques municipaux et communautaires. Une concertation régulière s'est développée dans le cadre de réunions bilatérales portant sur tel ou tel projet de réaménagement de voirie. L'ADAV est systématiquement invitée aux commissions de circulation de la Ville d'Arras, instance consultative qui permet de s'informer des projets en cours, d'y faire valoir nos arguments et parfois de contribuer à les infléchir dans un sens plus favorable aux cyclistes.

Parallèlement, l'association a gagné en visibilité et en poids. En visibilité puisqu'elle organise depuis 2009 une Broc à vélo annuelle qui rencontre toujours un grand succès et que cet événement est à l'origine de la création d'un atelier-vélo animé par une équipe d'infa-tigables bénévoles. En poids, puisque son

expertise est reconnue mais aussi parce que le nombre des adhérents de l'antenne locale a connu une croissance régulière et importante lui permettant d'atteindre actuellement les 200 adhérents. Cette montée en puissance a obligé à d'incessantes modifications de fonctionnement interne visant à partager de plus en plus les responsabilités au fur et à mesure que les sollicitations et les actions menées se multipliaient. Cela a conduit en particulier à la multiplication des correspondants locaux au sein des communes périphériques lorsqu'elles ont décidé de s'emparer de la question des déplacements cyclables.

Des aménagements plus nombreux, des exigences mieux comprises

Les principaux aménagements réalisés depuis 2008 résultent de la conjonction de deux logiques différentes mais complémentaires.

La première est communautaire et s'inscrit dans le cadre d'un schéma directeur des aménagements cyclables élaboré en concertation avec les associations cyclistes (ADAV et cyclotouristes). Dans ce cadre, des points d'attaches vélo ont été installés devant les équipements communautaires, les sas vélo ont été systématisés aux feux tricolores et des linéaires supplémentaires de voies cyclables ont été créés (+ 30 % entre 2010 et 2012). Après des débuts spectaculaires et prometteurs (marquage de bandes cyclables sur les boulevards de ceinture, réalisation d'une belle piste reliant Dainville à la Citadelle, réaménagement du giratoire de Tchecoslovaquie en 2011), la dynamique s'est quelque peu essouffée dans un contexte économique et financier il est vrai morose.

La seconde logique qui a conduit à la multiplication des aménagements cyclables est strictement communale et résulte d'une volonté politique plus ou moins forte. À ce sujet, force est de constater que la nécessité de prendre en compte le vélo dans les problématiques de déplacement a fait l'objet de la part des équipes municipales dont le mandat s'achève d'une prise de conscience très variable. Le niveau de réflexion de certaines communes sur la place du vélo dans les déplacements est proche de zéro. D'autres, plus ouvertes, sont plus réceptives à nos demandes et ont commencé une réflexion (Achicourt). Enfin, certaines ont pleinement pris conscience des enjeux et aussi de l'intérêt qu'il y a à travailler en concertation étroite avec les associations d'usagers (St-Laurent-Blangy, Arras).

Dans les deux cas, notre expertise est reconnue. Nos critiques sur les premiers aménagements réalisés ont été comprises et nos exigences plus ou moins entendues (importance du traitement des jonctions pistes/chaussées par des seuils zéro et non par des bordures, sécurisation nécessaire des réinsertions qui doivent être les plus douces possibles, attention portée à la qualité du revêtement des aménagements de type voie verte qui doit être dur, roulant et permettre au cycliste quotidien d'arriver propre au travail, etc.)

Des efforts à poursuivre, une concertation à approfondir

Le principal enjeu des années à venir est d'assurer aux cyclistes des itinéraires cyclables de qualité et surtout continus. Pour cela, il est nécessaire de ne pas seulement réfléchir à la place du vélo à l'occasion de la réfection

(lourde) de tel ou tel axe. Il faut aussi accepter de réserver un budget pour traiter des axes sur lesquels la place du vélo n'a donné lieu naguère à aucune réflexion. Et accepter aussi de reprendre de l'espace à l'automobile. Bref, il faut une volonté politique forte puisque cela implique des choix assumés tant en termes de budget que de partage de l'espace public.

Il est aussi nécessaire d'améliorer la concertation avec les usagers. La question des déplacements cyclables est abordée par les services techniques municipaux et communautaires. Avec certaines communes, la concertation est inexistante. Alors que dans les communes avec lesquelles l'ADAV travaille, nos besoins en terme de stationnement sont compris, dans d'autres communes, les points d'attache-vélos sont soit inexistants, soit inadaptés (plie-roues). De la même manière, la création de sens uniques s'accompagne généralement quasi automatiquement de l'ouverture de double-sens cyclables dans les communes avec lesquelles nous entretenons des relations régulières. Pas ailleurs.

Quant à la concertation avec les services communautaires, elle pâtit de l'éclatement de la compétence "vélo" entre divers services : le service infrastructure pour les aménagements sur des voiries existantes, le service aménagement urbain pour ce qui concerne les aménagements nouveaux et le service développement durable qui s'occupe entre autre de la trame verte et bleue (chemin de halage de la Scarpe par exemple). Si nous sommes souvent consultés (mais pas systématiquement, et bien souvent trop tard alors que les projets sont quasiment bouclés), ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Nous avons ainsi découvert récemment qu'un projet de passerelle enjambant la Scarpe serait construit en 2015 et permettrait de rejoindre le chemin de halage par des rampes (*Ma Communauté*, septembre-octobre 2013). Espérons que l'architecte est cycliste... Dans le même ordre d'idée, nous avons appris par La Voix du Nord (du 12 janvier 2014) que les accès principaux à la citadelle allaient être retravaillés en 2014... Quid des cheminements cyclables dans ces projets ? Et où en est le projet de liaison douce entre la citadelle et Achicourt dont les plans sont achevés depuis au moins deux ans ?

Pour conclure, on soulignera que si la quantité des aménagements cyclables et leur qualité sont plutôt en augmentation, il reste encore à intégrer le vélo dans une réflexion plus globale sur la mobilité. L'élaboration à venir d'un plan de déplacements urbains intercommunal en sera, nous l'espérons, l'occasion. Et comme l'affirmait récemment Philippe Rapeneau - président de la CUA - dans le cadre d'une commission extra-municipale sur la mobilité, « il va falloir taper dans le dur » (sic) ! C'est implicitement reconnaître que les efforts engagés jusque là, si louables soient-ils, restent insuffisants au regard des enjeux. C'est aussi reconnaître que les années qui viennent vont être décisives. Quel que soit le sort des urnes, l'ADAV sera là, prête à partager son expérience, à défendre ses positions et à travailler dans un seul but : celui de la défense des intérêts des cyclistes au nom d'une certaine idée de la ville et de l'intérêt général.

Olivier Jandot
Correspondant local

À Lille, une politique du vélo encourageante, mais qui reste à améliorer !



Ce mandat municipal s'achève sur un bilan mitigé. Toutes les mesures à l'ordre du jour des dernières élections de 2007 n'ont pas abouti, et certaines manquent pour offrir au vélo la véritable place qu'il mérite. Si la volonté politique était bien présente chez certains élus, leur « poids » politique n'a semble-t-il pas été suffisant pour convaincre l'ensemble de la majorité. Or pour qu'une politique cyclable digne de ce nom aboutisse, un soutien fort de l'ensemble de l'exécutif est nécessaire. Pour être efficace, nous le répétons inlassablement, une politique cyclable doit reposer sur trois grandes thématiques incontournables et interdépendantes, théorisées par le chercheur en économie des transports Frédéric Héran (qui prépare un ouvrage sur l'histoire du vélo en Europe, ndlr) sous les termes de « système vélo » et qui sont : l'infrastructure cyclable, les services au vélo et la communication.

L'infrastructure cyclable

Dès 2008, de grands espoirs planaient sur le monde du vélo en France avec le décret du Code de la Route rendant obligatoire la mise à double-sens cyclable des rues à sens unique des zones de circulation apaisées (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30). Les villes avaient jusqu'à 2010 pour le mettre en application. Mais le constat est venu rapidement qu'elles ne tiendraient pas les délais. Ce sera le cas de Lille. Certes nous avons réussi à faire adopter son principe mais ce dossier est encore trop souvent remis en cause et menacé de suspension. Ainsi cet été le gel de la mise en conformité des rues ne dépassant pas 3,50 m de largeur, et ce malgré des études menées par les services démontrant la faisabilité avec un minimum d'intervention, nous est parvenu par voie de presse... sans doute la crainte de froisser certains électeurs à l'approche des municipales. Alors que les budgets avaient été votés pour réaliser toutes les rues restantes, ceux-ci n'ont pas été dépensés en 2013. Mais suite à un récent retournement de la situation, nous pouvons espérer qu'elles le seront durant le premier trimestre 2014, ce qui aura l'inconvénient de repousser un peu plus la nécessité de généralisation de ce type d'aménagement pour être correctement compris, notamment par les automobilistes.

En dehors de la mise en conformité des zones 30, quelques aménagements d'importance ont cependant pu voir le jour mais en plus faible nombre qu'au mandat précédent. L'avenue Kennedy, passage redouté des cyclistes jusqu'en 2011, a bénéficié d'un remaniement de fond en comble avec la création de deux pistes cyclables, le faisant passer de quatre

à deux voies auto à sens unique ; un second couloir bus-vélo sur Louis XIV en remplacement de la bande cyclable, bandes cyclables sur la rue du Faubourg de Béthune, une partie de la rue de Douai, rue de Belle-Vue, rue Saint-Venant, rue Delory, une bande cyclable rue de Lannoy dans le sens de la montée ; suppression récente de deux voies auto sur le boulevard Vauban au profit de couloirs bus/vélo de bien meilleure facture que la bande cyclable trop étroite qui servait de stationnement automobile aux établissements scolaires. La mise à double-sens cyclable des rues Jacquemars-Giélée, de Loos, de Valmy, et plus récemment des rues Gustave-Delory et Jean-Jaurès..., venant confirmer l'intérêt du double-sens cyclable sur des rues limitées à 50 km/h pour les rendre plus perméables et les apaiser par la suppression de voies auto. Mais de nombreux autres aménagements de voirie que nous jugeons prioritaires sont attendus avec impatience pour mailler ce réseau structurant qui peine à assurer une réelle continuité pour les cyclistes. Il s'agit principalement des accès à la ville intra-muros : portes d'Arras, des Postes et de Valenciennes, pont de l'avenue de Dunkerque, avenue Léon-Jouhaux, rue Javary, boulevard Carnot, rue du Faubourg-de-Roubaix, rue Pierre-Legrand, rue Chaude-Rivière et avenue Willy-Brandt, rue du Faubourg-d'Arras... La quasi-totalité de ces points ont fait l'objet d'études auxquelles nous avons activement participé afin que le cycliste soit correctement pris en compte, mais leur planification est souvent retardée pour cause budgétaire, et sans doute manque de volonté politique car cela nécessiterait souvent une remise en cause de la place de la voiture qui accapare l'essentiel de l'espace sur ces axes. Petite satisfaction mais qui aurait pu prendre bien plus d'ampleur encore : la mise en œuvre du cédez-le-passage cycliste dans les carrefours à feu en « T » ou en tourne-à-droite, avec un premier axe réalisé (de la rue Nationale à la rue du Faubourg de Roubaix), et un deuxième (du pont de l'avenue Beethoven au pont de Tournai) qui devrait l'être en tout début d'année 2014. Il n'est pas inutile de rappeler que c'est l'ADAV qui a proposé de travailler par axe pour rendre plus compréhensible cette mesure plutôt que de réaliser une nouvelle « expérimentation » sur une dizaine de carrefours comme initialement proposé.

Le stationnement des vélos, autre grande thématique entrant dans la notion d'infrastructure cyclable, bénéficie pour sa partie courte durée (arceaux vélo installés sur l'espace public) d'un bon suivi et surtout d'un budget dédié qui permettent des réalisations rapides et programmées (voir article à ce sujet publié dans l'Heurovélo n°71), avec comme conséquence le doublement des installations entre le mandat 2001-2007 et l'actuel, portant à plus de 400 installations annuelles et rapportant le total à plus de 3 000 emplacements, soit 6 000 places, présentes sur l'espace public.

Le bât blesse par contre du côté du stationnement dit de longue durée, avec la fermeture annoncée mais non concertée de l'abri vélos de plus de 500 places de la gare Lille-Flandres sans solution de repli pour les deux prochaines années (lire l'article page 3) !

Parmi les projets qui n'ont pas pu voir le jour,

citons par exemple la requalification de la quarantaine de locaux utilisés par la société Numericable pour son réseau téléphonique. Une dizaine devait être récupérés par la Ville pour en faire des locaux de stationnement vélo résidentiel. Mais de nombreux écueils ont ponctué sa concrétisation, dont celui, et non des moindres, du paiement de la redevance par Numericable pour pouvoir continuer à utiliser ces locaux. Un accord n'a jamais été trouvé pour qu'ils puissent être adaptés à un usage public. Finalement, un seul sera requalifié, mais pour un autre usage, par ailleurs tout aussi important : il accueille en effet le nouvel atelier d'aide à la réparation de l'ADAV qui a vu le jour à la mi-décembre (sujet traité page 3).

Les services

On pourrait presque parler de spécificité franco-française, mais il a depuis été exporté dans de nombreux pays ayant besoin d'un bon électrochoc pour faire (re)découvrir la pertinence du vélo utilitaire : il s'agit bien entendu du Vélo en Libre Service (VLS). Réclamé avec impatience depuis le lancement en 2007 du Vélib à Paris, le V'lille a finalement vu le jour en 2011, comprenant une large offre de services ne se limitant pas comme dans beaucoup d'autres villes au seul VLS. Autre avantage, celui d'être déconnecté des marchés publicitaires et faisant partie intégrante de l'offre de l'exploitant du réseau de transports en commun. En plus de la location de longue durée complétée depuis cette année de vélos à assistance électrique et pliants, des abris vélos et des arceaux sortent de terre à proximité immédiate de nombreux nœuds de transports en commun répartis sur l'agglomération lilloise. À terme, c'est près d'une trentaine de lieux qui seront ainsi équipés. Le coût reste élevé, mais le coup de projecteur offert par le V'lille a donné un vrai coup d'accélérateur pour la promotion de l'usage du vélo. Dans le même temps, cette offre doit impérativement s'accompagner de mesures visant parallèlement à limiter la place accordée à la voiture. C'est le constat qui se vérifie en comparant des villes voisines : ce qui est vrai à Lille, où la pratique a connu un vrai boom avec un doublement du nombre de vélos en centre-ville, ne l'est pas dans les trois autres grandes villes de la métropole. Tourcoing, Roubaix et Villeneuve d'Ascq voient la pratique stagner et l'utilisation du V'lille anecdotique alors qu'elle explose à Lille.

La communication

C'était une grosse lacune du mandat précédent, c'est devenu un réel atout de celui qui se termine. Des campagnes thématiques aux événements réguliers, en passant par l'affichage de messages sur les arceaux de stationnement à destination des cyclistes pour les sensibiliser aux moyens d'éviter le vol, de nombreuses actions ont été menées pour s'adresser à la population de façon à remettre le vélo sur le devant de la scène. Une certaine régularité a sans doute manqué pour rendre cette dimension de la politique cyclable incontournable et allant de soi, même si le soutien à l'organisation de la Fête du Vélo a jusqu'à présent été sans faille. Il est à espérer que les pratiques de villes aux dimensions comparables se développent sur l'agglomération lilloise, comme celle de Gand qui programme

sur le long terme des campagnes visant à sensibiliser l'ensemble des Gantois avec une charte propre qui rappelle les avantages du vélo.

Bilan contrasté donc mais qui nous permet d'affirmer que la politique menée à Lille depuis 2001 de réduction de la place de la voiture porte ses fruits et favorise une augmentation de la part modale du vélo, comme en attestent

le succès du V'lille et nos comptages mensuels. Ces derniers, effectués à l'intersection de la rue Nationale et du boulevard de la Liberté, font passer, entre 2001 et 2012, la part modale du vélo de 5 à plus de 30% sur la première et de 1 à 15% sur la deuxième. Il reste aujourd'hui à poursuivre sur cette voie en prenant à bras le corps les aménagements prioritaires du réseau structurant que nous avons évoqués précédemment. À quand le

traitement des portes des Postes et d'Arras, de ceux de la rue Javary et du pont de l'avenue de Dunkerque, de l'avenue Willy-Brandt... ? Autant de passages obligés mais sans cesse repoussés.

Alors, pour faire peser afin de remédier à cette situation en 2014, votez vélo !

Michel Anceau et Sébastien Torro-Tokodi

Et si nous allions vers une métropole cyclable ? C'est en tout cas l'enjeu des prochaines élections municipales.

En mars prochain nous voterons pour les municipales. C'est un enjeu crucial qui nous engagera pour les six prochaines années. Les articles réalisés sur les bilans municipaux de Lille et Tourcoing montrent toute l'importance de l'engagement politique de nos élus en termes de mobilité et plus particulièrement de la place accordée au vélo. Ce sera aussi l'occasion de voter pour la première fois directement pour nos représentants au sein de Lille Métropole (les élus communautaires seront à désigner sur les listes des municipales).

Les compétences voirie et transport revenant à Lille Métropole, la place du vélo pour ces six prochaines années sera conditionnée pour une grande part aux choix des élus communautaires désignés à l'issue des municipales.

Depuis plusieurs mois nous travaillons avec les services de Lille Métropole, accompagnés du bureau d'études Indiggo-Altermodal, à une étude intitulée « Vers une métropole cyclable – 2020 ». Son objectif est de définir les conditions nécessaires pour atteindre en 2020 l'objectif défini par le Plan de Déplacement Urbain de 10 % de part modale pour les déplacements à vélo.

Le réseau principal actuel de Lille Métropole compte 360 km d'aménagements cyclables sur un total projeté de 530 km, soit 69 % de réalisés mais encore 170 km à réaliser et non des moindres.

Le réseau secondaire compte 310 km mais il reste 580 km à créer soit seulement 37 % de réalisés.

Au-delà de ces chiffres bruts il est important que ce réseau soit homogène et continu et c'est là que le bât blesse le plus. L'absence de continuité sur notre réseau principal est flagrante : la porte des Postes à Lille, la Pilaterie à Villeneuve d'Ascq, l'Eurotéléport à Roubaix, le boulevard Gambetta à Tourcoing, autant d'exemples qui nous la rappellent quotidiennement. La liste est longue et nous avons ainsi mis en évidence 50 points durs prioritaires à résorber dont 32 situés sur le réseau cyclable principal existant ou projeté.

Le traitement de ces points durs est la priorité de l'ADAV.

Ce diagnostic précis maintenant réalisé, il apparaît que pour répondre aux objectifs du PDU il convient de changer de braquet. Cela ne pourra se faire qu'avec des engagements politiques forts. Des arbitrages seront nécessaires, que ce soit pour allouer les crédits nécessaires à la mise en œuvre du réseau et des services dédiés, ou pour accepter de limiter la place de la voiture qui accapare toujours l'essentiel de l'espace public.

Le budget estimé pour répondre à l'objectif du PDU est de 12 millions d'euros par an pour le réseau principal. Il permettrait de réaliser la totalité du linéaire projeté avec le traitement des points durs. Il conviendrait d'y ajouter 3,5 millions pour la mise en œuvre du réseau secondaire et de prévoir un budget spécifique complémentaire pour les actions de promotions et de communications de l'ordre de 2 millions. De 20 000 usagers du vélo à l'heure actuelle, ce seront plus de 110 000 à mettre en selle.

Ce budget ne prend pas en compte le coût de fonctionnement de V'lille qui est de l'ordre de 7 millions par an.

Nous en sommes aujourd'hui très loin avec un budget dédié au vélo de l'ordre de 2 à 3 millions par an. En restant sur cette base, 26 % du réseau principal resterait à aménager en 2020. Un budget médian de 8 millions laisserait 20 % de ce réseau à aménager. Nous ne parlons pas ici du réseau secondaire ni des actions d'accompagnement.

La tâche apparaît donc énorme et un nouvel élan est nécessaire si Lille Métropole veut entretenir et poursuivre la dynamique lancée à l'aube des années 2000. Se satisfaire de la mise en place du V'lille, aussi importante soit-elle, ne permettra pas de répondre aux objectifs fixés.

Un budget dédié au vélo de l'ordre de 60 à 80 millions pour les infrastructures doit être adopté pour les 6 prochaines années et de 6 à 10 millions pour les actions d'accompagnements (actions envers les scolaires, les étudiants, les actifs..., remises en selle, jalonnement, communication...).

L'engagement devra se faire sur l'ensemble de la mandature pour permettre une programmation pluriannuelle qui seule permettra de travailler sur des axes continus et sur les points durs : l'ampleur des travaux nécessaires doit en effet pouvoir s'échelonner sur plusieurs années.

Ce plan nécessitera également une transversalité accrue entre les services et les élus et des synergies renforcées avec le Département (l'essentiel du réseau principal est sur des routes départementales) et la Région (elle porte et accompagne le réseau régional de véloroutes et de voies vertes qui héberge une partie du réseau principal).

Le contexte économique actuel ne doit pas reporter cet effort. Les sommes peuvent apparaître importantes mais elles sont sans commune mesure avec celles englouties dans le programme routier. Cet effort de rattrapage réalisé, des investissements moins importants permettront de maintenir une part modale du vélo conséquente à l'exemple de la référence française qu'est Strasbourg. Et nous ne le dirons jamais assez mais les investissements réalisés en faveur du vélo rapportent à la société en termes de santé publique !

Bien sûr, si ces efforts sont consentis par Lille Métropole, il conviendra encore de convaincre nos élus municipaux du bien-fondé de cette politique et ce ne sera pas une mince affaire. Les documents d'orientations de Lille Métropole sont toujours votés à l'unanimité mais dès qu'il s'agit de les mettre en œuvre au niveau local nombre d'élus rechignent à les appliquer et parfois même s'y opposent totalement.

Nous sommes parfois critiques avec les villes avec lesquelles nous travaillons, mais au moins avec ces dernières le sujet est posé et des réalisations de plus en plus significatives voient le jour... certes pas assez vite. Face à elles, il reste malheureusement de nombreuses localités où le dialogue n'existe pas et « curieusement », ce sont celles qui s'opposent le plus aux orientations du PDU de Lille Métropole. Pour les trouver il suffit de se pencher sur la carte des aménagements cyclables de la métropole et d'y regarder l'évolution des aménagements sur les axes routiers principaux.

Michel Anceau

NDLR : À l'heure où nous publions ce numéro, l'ADAV prépare un courrier pour solliciter les candidats de toutes les villes de plus de 30 000 habitants de la région afin de connaître leurs engagements en matière d'aménagements cyclables et de redistribution de la voirie.



Inauguration du V'lille à Villeneuve-d'Ascq

Quel avenir pour le Schéma directeur vélo du SCOT dans le Valenciennois ?

La situation actuelle

En septembre 2013, l'ADAV a organisé la quatrième édition de la fête du vélo à Valenciennes, un grand moment festif de communication réussie, pour le développement du vélo dans la ville et l'agglomération.

Mais qu'en est-il, aujourd'hui, de la cyclabilité dans le Valenciennois ?

Depuis deux ans nous n'avons constaté aucune évolution significative sur notre territoire, hormis quelques doubles-sens cyclables sur Saint-Saulve et Petite-Forêt, quelques petits bouts d'aménagements cyclables et la pose de quelques arceaux ici et là.

Mais aucune prise en compte véritable du vélo dans la plupart des aménagements en cours, ni d'amorce de réseau structurant pour l'avenir. Seule, la ville de Saint-Amand a affiché un projet vélo et a choisi l'ADAV comme partenaire pour l'étudier.

L'arrivée du SCOT et le schéma directeur vélo

Pourtant, les années 2012 et 2013 ont, nous l'espérons, été importantes pour l'avenir du vélo dans l'agglomération.

L'arrivée du SCOT dans le Valenciennois, avec les premières réunions publiques fin 2011, a permis à l'ADAV de proposer la mise en œuvre d'un véritable Schéma Directeur Vélo pour toute l'agglomération.

Le SIPES porteur du SCOT, pour le Valenciennois, a retenu cette proposition et l'a confiée à un bureau d'études spécialisé : Inddigo - Altermodal, en nous associant au diagnostic et à tous les travaux d'élaboration de ce SDV auquel ont participé élus et techniciens du territoire.

Le diagnostic

La première phase du SDV a été de poser un diagnostic sur le réseau cyclable existant dont voici un bref aperçu.

Actuellement, l'offre en aménagements cyclables est de 203 km avec une part importante sur routes départementales et voies vertes pour une pratique principalement de loisir. Certains de ces aménagements sont d'ailleurs à conforter et beaucoup de points durs sont à résorber.

Les doubles-sens cyclables, en zone 30, hormis dans le centre de Valenciennes, ne sont pas encore suffisamment développés. Les sas aux feux tricolores et les tourne-à-droite autorisés sont inexistantes.

L'offre en stationnement est également très insuffisante avec une absence marquante à la gare de Valenciennes, mais aussi aux stations du tram, à l'université, dans de nombreux complexes sportifs et un peu partout dans les communes de l'agglomération aux abords des sites d'accueil du public ou des commerces de proximité.

Le Schéma directeur vélo

Après les nombreuses réunions des comités techniques et de pilotage, le SDV intégré au SCOT, a été validé par les élus du Valenciennois le 18 juillet 2013. Ce document propose un maillage du réseau cyclable en prenant en compte les différents pôles de l'agglomération, autour de Valenciennes, l'Amandinois, le Denais, le pays d'Ostrevant, le pays de Condé et le corridor minier.

Le traitement des coupures est une des priorités dans ce schéma d'intention.

Sans oublier les pénétrantes dans le milieu urbain dense par les axes structurants ou les boulevards de ceinture.

La densification envisagée du réseau devrait porter l'offre d'aménagements cyclables à réaliser à 390 km ce qui permettrait de constituer un réseau de 593 km.

Dans ce programme à réaliser, une part importante revient au département qui a également initié son Plan Départemental Vélo, en cohérence avec le SDV du SCOT, avec 110 km d'aménagements cyclables programmés, dont 24 km sur les trois années à venir. Ceci principalement sur des maillages interurbains et également de la réhabilitation de voies vertes, dont une en cours sur l'itinéraire des Gueules-Noires entre Anzin et Vieux-Condé.

Pour réaliser l'ensemble des aménagements du SDV, la priorisation des linéaires d'itinéraires est basée sur les besoins utilitaires du territoire.

Trois priorités ont été définies sur la cartographie cyclable, la première concerne 60 km, la seconde 13 km et la troisième 207 km. Parmi les liaisons à prioriser on peut citer :

- les itinéraires Université (Mont Houy) – Valenciennes et Valenciennes – Denain en utilisant et améliorant la cyclabilité de la plate-forme existante parallèle au tram ;
- les boulevards de ceinture de Valenciennes en les dotant d'un aménagement continu ;
- la liaison Valenciennes – Saint-Amand à conforter et le prolongement vers Millonfosse ;
- sur la RD13, en venant de Bellaing, le prolongement de l'aménagement cyclable jusqu'au collège de Wallers, prévu au programme du Département.

Le document d'orientations d'objectifs et le projet d'aménagement et de développement durable

Le SCOT, validé, le SDV a été intégré dans le DOO avec les orientations d'objectifs.

Il est prévu de le mettre en œuvre dans le PDU et d'intégrer ses supports de liaisons dans les PLU.

Des actions complémentaires, liées au développement durable, sont inscrites au PADD pour développer l'usage des modes doux :

- la réduction des vitesses via l'aménagement des quartiers en zone 30 et en zones de rencontre ;
 - l'objectif de qualité et de continuité des cheminements pour les piétons et les vélos.
- À l'échelle communale d'autres actions peuvent aussi être mises en œuvre :
- identification d'un ambassadeur vélo ;
 - contribuer à l'essor de l'écomobilité scolaire ;
 - réaliser un schéma modes doux à l'échelle de la commune ;
 - pacifier la circulation automobile.

Tous ces éléments sont repris dans le dossier du SDV du SCOT qui a été soumis à l'enquête publique du 31 octobre au 2 décembre 2013.

Aspect financier

La réalisation des infrastructures cyclables proposées au SDV nécessite un investissement qui a été évalué à 9 € par an et par habitant

pendant 10 ans, cela permettrait d'espérer une part modale du vélo entre 4 et 6 % pour un coût avoisinant les 31 millions d'euros.

Le SITURV, le Plan de Déplacements Urbains et le Schéma directeur vélo

Le SITURV, dans la même période, avait pour objectif de réviser le PDU de l'agglomération. Ce travail a également commencé par un diagnostic et aussi par l'analyse du résultat de l'enquête ménages sur les déplacements dans le Valenciennois. Les chiffres annoncés sont le reflet d'un véritable constat d'échec : 65 % de part modale pour la voiture, 25 % pour la marche, 7 % pour les transports en commun et 3 % pour les deux-roues dont 1 % pour le vélo.

Pour développer le vélo le PDU a intégré le SDV du SCOT. Le PDU a dans ses objectifs d'augmenter la part modale du vélo et dans ses actions il doit mettre en application le SDV. Les 390 km d'aménagements sont repris sur le long terme avec une priorité de réaliser 60 km sur les trois années à venir avec la résorption des points noirs.

Un programme de jalonnement est aussi précisé, ainsi que l'offre de stationnement vélo.

Gouvernance et suivi

La question de la gouvernance reste posée : qui aura en charge d'appliquer le SDV ?

En l'absence d'un porteur identifié avec les budgets nécessaires, le SDV ne sera que lettre morte et nous ne pourrons compter que sur les aménagements du Département. Les politiques du Valenciennois doivent s'engager et arrêter de reporter cette question essentielle.

Le SITURV, porteur du PDU, n'a pas compétence sur la voirie et plusieurs scénarios sont avancés, mais aucune réponse n'est encore apportée.

Pour suivre l'évolution de la mise en place du PDU, il est proposé de constituer une cellule de suivi, accompagnée d'un comité de suivi, ses missions seraient de :

- organiser la mise en œuvre du PDU ;
- mettre à jour les outils de suivi ;
- organiser l'information et la communication auprès du public.

Pour le Schéma Directeur Vélo, il est prévu une production annuelle :

- 20 km d'aménagements cyclables ;
- 50 places de stationnement vélo ;
- 1 point noir à résorber.

Le SDV est une avancée très positive pour un nouveau et meilleur partage de la voirie dans notre agglomération.

Mais il ne faut pas oublier que le PDU précédent avait une charte vélo avec beaucoup d'ambition pour développer ce mode de déplacement, il est resté dans les cartons et la voiture a été le principal objet d'attention des aménageurs de voirie.

Ce nouvel outil intégré au PDU sera bientôt soumis à enquête publique, les cyclistes doivent participer à cette enquête et donner leur avis pour que naisse une véritable gouvernance pour appliquer ce SDV avec un suivi régulier sur le programme annoncé.

Alain Legrand

NDLR : Les sigles sont explicités dans le glossaire disponible en page 10

Tourcoing, oui mais...

Sur les six dernières années, les groupes travail vélo ont été réguliers à Tourcoing. Ils sont composés de l'ADAV (généralement du directeur et du correspondant local), de représentants de la municipalité (élu et service voirie), de représentants de Lille métropole, parfois de Transpole et de la police municipale.



Ces groupes de travail, débutés lors du mandat précédent, ont abouti à des avancées notables en matière d'aménagements cyclables (généralisation progressive des doubles-sens, pistes, bandes et arceaux).

À titre d'exemple, le boulevard d'Halluin a été équipé d'aménagements qui alternent piste, bande et couloir bus/vélo ainsi que de bandes sur la rue Faidherbe. Une bande cyclable est aussi en cours de création sur le boulevard de ceinture. Elle permettra aux cyclistes de se déplacer plus sûrement en attendant la création de véritables pistes cyclables lors d'une requalification de la voirie.

Malheureusement pour le réseau principal, en dehors de ces aménagements, il reste difficile de convaincre les pouvoirs publics de choisir entre facilité de circulation et stationnement ou équipement cyclable sur des axes comme les rues de Gand ou du Brun-Pain. La pression des riverains et des commerçants amènent nos édiles dans bien des cas à trancher en défaveur du vélo. Des aménagements, oui, mais sans créer de contraintes aux automobilistes et surtout au stationnement des voitures...

Pour tenter d'offrir une alternative aux cyclistes, un maillage de doubles-sens cyclables est progressivement mis en place. De fait, même s'ils ont fortement progressé sur certains secteurs, ces aménagements sur les axes secondaires (intra-quartier) n'offrent pas la continuité de trajet indispensable aux cyclistes tourquennois. L'enjeu du prochain mandat sera bien se concentrer sur les axes principaux à condition de prendre des arbitrages forts en faveur du vélo.

De plus, malgré toutes les études qui montrent que le développement des modes de transports doux est bénéfique au commerce local, les commerçants restent persuadés que s'ils n'ont pas assez de clients, c'est parce qu'on ne fait pas tout pour l'automobile. Sous cette pression largement relayée par la presse locale, la municipalité a par exemple annulé un double-sens cyclable car un commerçant pensait, à tort, que cela allait supprimer des places de stationnement. Il y aura donc aussi une véritable démarche d'éducation à faire auprès des commerçants pour leur faire comprendre que plus y aura d'usagers des modes de transport doux, plus ils auront de clients.

Autre exemple, toujours sous cette pression des commerçants, la municipalité a récemment supprimé, en 48h, un double-sens cyclable et des voies bus-vélo sur le secteur de la place Charles-et-André-Roussel (centre ville). Ces aménagements étaient pourtant récents et avaient pour but essentiel de faciliter la circulation des bus et de la Liane.

Autre phénomène de grande ampleur, les aménagements cyclables sont trop souvent occupés par des voitures en stationnement. La « tolérance » des forces de l'ordre est très grande. De fait, cette situation n'a tendance qu'à s'aggraver et donc à créer un véritable climat d'insécurité chez les cyclistes.

En juin 2012, le V'Lille est arrivé à Tourcoing. Néanmoins, les stations sont peu nombreuses et donc implantées dans la partie centrale de Tourcoing. Il est donc difficile pour les habitants des quartiers périphériques d'emprunter un

V'lille, d'où la faible utilisation de ces vélos.

Même s'il n'existe pas de comptage officiel on peut néanmoins constater que de plus en plus de Tourquennois se déplacent à vélo. Durant les années à venir, un travail de sensibilisation sera à effectuer auprès de ces usagers de la route, l'éclairage étant trop souvent absent de leur monture.

Le nombre d'arceaux vélos a, lui, augmenté à Tourcoing mais de manière encore insuffisante. Ils restent parfois difficiles à trouver, y compris à proximité des lieux publics. Ce sera une autre priorité du prochain mandat et celle-ci sera plus facile à réaliser que la transformation des axes principaux !

Enfin, même si cela dépasse le territoire tourquennois, les liaisons cyclables avec les autres villes restent difficiles. Ainsi, entre Tourcoing et Lille, il y a bien la piste des Grands boulevards mais avec ses 32 feux rouges interminables, le temps de parcours est plus que doublé. Une alternative : l'utilisation du canal de Roubaix où l'ADAV prône un véritable aménagement cyclable qui permettrait une liaison directe et sûre.

En conclusion, il y a certes une bonne volonté de la municipalité en matière de politique cyclable comme en attestent les projets majeurs du boulevard Gambetta, du boulevard des Grandes-Chaussées ou encore de l'avenue Alfred-Lefrançois mais cette municipalité cède trop facilement à certains lobbies pro-automobilistes. Tourcoing est une ville en pleine mutation immobilière. Espérons que lors du prochain mandat, la municipalité montre encore davantage sa volonté d'accompagner cette transformation immobilière par une transformation de Tourcoing en ville apaisée avec une réelle priorité donnée aux modes actifs et aux transports en commun. La population cycliste en augmentation prouve que la demande est là.

Yannick Paillard
Correspondant local

Et en bref...

Il suffit de passer le pont

La Communauté Urbaine d'Arras avait décidé, conjointement avec la mairie d'Achicourt, d'entreprendre en 2013 la construction d'une passerelle sur le pont Gondry à Achicourt.

C'est aujourd'hui chose faite puisque dans la nuit du 25 au 26 novembre, l'installation de la passerelle longeant le pont SNCF Gondry a eu lieu, sous les yeux des élus mais aussi de nombreux Achicourtiens, qui ont bravé la nuit et le froid.

La passerelle mesure 38 m de long et 2,5 m de large.

Elle peut être utilisée par les piétons et les cyclistes; elle facilite le passage sécurisé entre le vieil Achicourt et les quartiers plus récents.



Dès qu'un arceau vélo disparaît (et pas n'importe lequel, les personnes concernées se reconnaîtront), il ne faut décidément pas beaucoup de temps pour qu'un automobiliste occupe la place...

Cyr Piaton

La nature a horreur du vide

Cette opération contribue à l'amélioration de la mobilité douce sur le territoire communautaire.

Les cyclistes urbains sont d'autant plus satisfaits de cette opération que des pistes cyclables seront aménagées en amont et en aval de cet ouvrage.

Nous restons toutefois demandeurs de la généralisation sur tout le territoire de la commune d'aménagements cyclables. En particulier, nous souhaitons que les cyclistes bénéficient de cheminements continus et sécurisés vers tous les lieux de vie (commerces, établissements scolaires et établissements publics).

Bertrand Péro



L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes

4 septembre : Dernière réunion préparatoire de Val'en Cycles avec la ville de Valenciennes. Les derniers détails concernant la logistique sont abordés. A. Legrand.

21 septembre : L'ADAV organise la quatrième édition de Val'en Cycles, la fête du vélo, à Valenciennes. Bonne participation des cyclistes urbains à la balade et une animation festive très appréciée sur la Place d'Armes. Les adhérents valenciennois et les salariés ont beaucoup contribué à la réussite de cette journée et l'ADAV a également été présente avec son président et plusieurs membres du conseil d'administration.

28 octobre : L'ADAV participe à l'unique commission des déplacements pour l'année 2013, l'ensemble des sujets à traiter est volumineux. C'est en dix minutes que l'ADAV doit présenter ses demandes d'aménagements cyclables, cela est insuffisant, la commission repousse tous les aménagements proposés, hormis la pose d'un panneau pour autoriser les cyclistes à emprunter un court tronçon de voie bus en face de la gare. Cette commission des déplacements ne permet pas de poursuivre le plan vélo initié en 2007, suite à cette réunion stérile, l'ADAV a envoyé un courrier au maire de Valenciennes pour lui demander un rendez-vous. AL.

5 novembre : Réunion des adhérents de l'ADAV. Le sujet principal est le bilan de Val'en Cycles avec les points positifs et les éléments à revoir. L'ensemble des adhérents semblent satisfaits de l'organisation. Il faudra peut-être penser à mieux utiliser la place d'Armes, mais aussi mettre en place un enclos pour stationner les vélos. À l'ordre du jour, l'arrivée du plan départemental vélo avec, en priorité, l'accès au collège de Wallers par la RD13, ces travaux sont programmés pour 2014. À la demande d'un adhérent, l'ADAV devrait rencontrer l'Unité Territoriale de Valenciennes pour s'informer, dans le détail, du projet. Le Schéma Directeur Vélo du SCOT et du PDU a été présenté aux adhérents, le SCOT du Valenciennois et le PDU seront bientôt soumis à l'enquête publique. Les travaux en cours dans Valenciennes ont également été évoqués, en particulier l'aménagement cyclable du boulevard Carpeaux qui ne correspond pas aux attentes de l'ADAV.

12 novembre : L'opération éclairage, est devenue un rendez-vous annuel à la gare de Valenciennes. Entre 17h et 19h, des cyclistes de plus en plus nombreux se croisent à l'entrée de la gare, lieu de passage pour ces habitués du train + vélo. L'ADAV a pu rencontrer une cinquantaine de cyclistes, pas tous bien éclairés, mais le petit matériel mis à disposition a pu être utilisé, des fiches conseils ont également été remises à tous les cyclistes et la presse locale a salué ces actions pédagogiques. L'association Citoyenneté Routière a été présente à nos côtés pour sensibiliser les cyclistes sur l'éclairage de leur vélo.

C. Bridelance, A. Houriez, Nicolas Lecomte, AL...

Valenciennes Métropole

05 septembre : Séance plénière de Valmétropole au Musée de Valenciennes. Le Conseil de Développement présente plusieurs sujets, dont un sur la Mobilité Douce. Le vélo a été traité en partenariat avec l'ADAV, l'objectif déclaré de l'agglomération est de développer ce mode de déplacement urbain. M. Anceau, AL.

25 novembre : Valmétropole organise sa restitution sur les activités de l'année, liées au Plan Climat Énergie. La mobilité est un sujet à l'ordre du jour, les technologies de pointe, représentées, nous promettent des véhicules «propres» pour résoudre les problèmes actuels. Mais le vélo n'a pas été oublié, l'ADAV a pu rappeler toutes ses vertus pour les déplacements en ville. AL, STT.

SIPES - Mission SCOT Valenciennois

23 septembre : Dernière réunion du comité technique pour finaliser le Schéma Directeur Vélo avec l'objectif d'augmenter la part modale du vélo. Il est convenu de la nécessité de densifier et de conforter l'offre existante en aménagements cyclables. Un programme de 390 km est inscrit au Schéma Directeur Vélo. Ces linéaires sont hiérarchisés en trois priorités, la première de 60 km, la seconde de 13 km et la troisième de 207 km. Il est prévu également de résorber les points durs. Les entretiens des aménagements cyclables sont aussi pris en compte dans ce projet. Le stationnement, pratiquement inexistant, devra être amélioré. Des services au vélo devront être développés, ainsi qu'un programme de communication et de promotion du vélo. Pour mettre en œuvre ce SDV, la gouvernance est évoquée avec trois scénarios qui reposent principalement sur le SITURV, mais la dispersion de la compétence de voirie entre les communes et les intercommunalités rendra probablement difficile l'application du SDV. MA, C. Grépinet, AL.

30 septembre : Réunion publique du SCOT à Aulnoy-lez-Valenciennes. L'ensemble des dossiers de l'agglomération sont présentés, le SDV a été évoqué et comme pour d'autres sujets il est reconnu que son application ne sera pas juridiquement opposable aux collectivités locales, seule une gouvernance bien comprise et acceptée pourra permettre sa réalisation. NL, AL

11 octobre : Dernière réunion du comité de pilotage sur le SDV. L'aspect financier a été développé, une estimation à 15 € / an / habitant permettrait d'atteindre un objectif de 10 % de part modale. Beaucoup moins cher que les infrastructures des autres modes de déplacement. CG, AL.

SITURV

29 août : Commission consultative des services publics locaux. Acquisition de 20 nouveaux bus dans le parc de l'agglomération. Après une baisse significative des déplacements en transport en com-

mun, légère remontée en 2012. AL.

17 septembre : Révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), l'ADAV participe au comité technique de la phase 3, l'élaboration des actions du PDU. Six grands axes sont définis et 25 actions devront être programmées. Pour le vélo, l'objectif est d'en augmenter la part modale. Parmi les actions, on note la réactualisation de la charte vélo, l'aménagement d'itinéraires continus et sécurisés avec un programme de 390 km à long terme. Les modalités de mise en œuvre doivent être rediscutées et validées par les élus. AL.

09 décembre : L'ADAV participe à la commission consultative des services publics locaux. Actuellement la délégation de service public des transports urbains est prise en charge par Transdev-Veolia, la résiliation de la convention est fixée au 31 décembre 2014. Le SITURV doit lancer un appel d'offres pour trouver un nouveau délégataire. Les modalités de cet appel d'offres avec le cahier des charges ont été évoquées. Malgré l'intervention de l'ADAV, il n'est pas à l'ordre du jour de demander au futur délégataire, une prise en charge d'un système de location vélo dans l'agglomération. AL

Anzin

15 octobre : L'ADAV est invitée à un comité de pilotage sur les actions de la ville en direction de la sécurité routière, principalement au niveau des plus jeunes.

Des associations locales sont présentes, diverses actions sont organisées chaque année, forum de la prévention routière, semaine de la courtoisie, interventions dans les écoles primaires mais aussi au collège. La ville souhaiterait nous associer dans son programme d'activités pour l'année 2014. CB, AL.

17 décembre : L'ADAV participe au dernier comité de pilotage de l'année sur la prévention routière. Le calendrier des événements pour l'année 2014 est présenté aux participants. L'ADAV est invitée à participer à la semaine de courtoisie en mars et à une action pédagogique au collège d'Anzin en avril. AL.

Curgies

18 novembre : Enquête publique sur l'aliénation d'un délaissé SNCF, pour y réaliser un projet immobilier. Sur cette ancienne voie ferrée, l'ADAV a, depuis trois ans, essayé de sensibiliser les élus locaux sur la possibilité de réaliser une voie verte entre Valenciennes et Wargnies-le-Grand en direction de l'Avesnois. Cet itinéraire avait été, dans un premier temps, repris dans le Schéma Directeur Vélo du SCOT, mais il a disparu mystérieusement du dossier, par contre il est toujours maintenu dans le PDU du SITURV. L'ADAV a participé à cette enquête publique en notant l'importance de cet itinéraire et en soulignant la nécessité de le protéger. CB, NL, AL.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AF3V : Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes

APES : Acteurs Pour une Économie Solidaire

CERDD : Centre Ressources du Développement Durable

CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement

Copil : COmité de PILotage

Cotech : COmité TECHNique

DSC : Double-Sens Cyclable

DOO : Document d'Orientations d'Objectifs

ESS : Économie Sociale et Solidaire

GES : Gaz à Effet de Serre

GRACQ : Groupe de Réflexion et d'Action des Cyclistes quotidiens

GTV : Groupe Travail Vélo

IDDR : Institut du Développement Durable et Responsable

MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PC(E)T : Plan Climat (Énergie) Territorial

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise

PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SITURV : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois

SIPES : Syndicat Intercommunal pour l'Enseignement Supérieur

SIZIAF : Syndicat Intercommunal

Zone Industrielle Artois Flandres

VLS : Vélos en Libre Service

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE LILLOISE

La Madeleine

13 septembre : Groupe de Travail Déplacements Doux. Présentation des études des zones 30 avenue du Maréchal Leclerc, rue de la Paix, rue d'Hallendre. Le double-sens cyclables de la rue de la Paix a reçu un avis défavorable. La Ville émet un avis sur le plan Métropole cyclable 2020. Point sur les stationnements vélos, les aides aux particuliers et la mise en place de deux nouvelles stations V'Lille. La Ville précise qu'elle n'est pas favorable à l'installation de cédez-le-passage cyclistes au feu. MA, B. Dewez, CG.

22 novembre : Groupe de Travail Déplacements Doux. Présentation de l'étude d'une zone 30 avec double-sens cyclables secteur avenue Albert 1er / avenue de Kaarst. La Ville est réservée sur la proposition de LMCU de créer un refuge pour chacun des double-sens des rues Verdi, Louise, Gallieni. Les travaux des zones 30 rue de la Paix et rue d'Hallendre ont été réalisés. MA, BD, CG.

Lille

11 septembre : Réunion de terrain avec les services de la Ville. Identification des emplacements pour l'installation de nouveaux arceaux. CG, STT.

12 septembre : GTV. Point sur les arceaux vélos (378 arceaux ont été installés depuis le début de l'année 2013) ; sur la mise en conformité des zones 30 (la réalisation de double-sens cyclables dans les rues de moins de 3,50 m de largeur est momentanément suspendue) ; sur les travaux qui seront réalisés en 2013 (élargissement de la piste de l'avenue Beethoven, avancées de trottoirs rue J.-Giélee) ; présentation de l'état d'avancement du dossier de la porte des Postes (proposition d'un giratoire limité à 30 km/h avec des plateaux en entrées/sorties pour permettre la circulation des piétons et cyclistes sur l'extérieur du giratoire, en partie en piste bidirectionnelle et en partie en aire piétonne sur les zones plus contraintes, suppression d'une voie de circulation en direction de l'A25 et ajout d'une voie supplémentaire au débouché depuis la rue des Postes) ; sur la rue du Faubourg-d'Arras ; demande de rafraîchissement du marquage deux-roues rue de Comines / rue de Paris ; implantation par LMCU de deux compteurs vélo sur le Grand boulevard et l'avenue Le Corbusier... CG, STT.

18 septembre : Stand d'information et marquage de vélos au Village de la mobilité. JB, CG.

17 octobre : Réunion avec les services de la Ville de Lille au sujet de l'édition 2014 de la Fête du vélo lilloise. Validation du parcours de la parade. J. Beaujean, CG.

7 novembre : GTV. Point sur les arceaux vélos ; sur la mise en conformité des zones 30. La réalisation des double-sens cyclables dans les rues de moins de 3,50 m de largeur n'est plus suspendue ; Madame le Maire demande de compléter l'analyse des voies potentiellement aménageables en double-sens cyclables par une étude des intersections qui pourraient être

« sensibles » ; les double-sens du secteur des 400 maisons Lille Sud ne posent pas de problème particulier : les rues Eugène-Vermeersch, Victor-Tilmant, E.-Doyennette, Désiré-Bondues, Robespierre, Désiré-Verhaeghe, la place Albert-Thomas pourront être programmées dès 2014 ; sur l'état d'avancement du dossier de la porte des Postes ; sur le projet de double-sens cyclable rue Pierre-Légrand ; sur la rue du Faubourg-d'Arras ; sur le dispositif de cédez-le-passage cycliste au feu (retour positif suite à sa mise en œuvre depuis septembre 2013) ; sur l'intervention de l'ADAV à l'école Duruy (vélo-éducation) ; sur les travaux en cours (sur l'avenue Beethoven, ils seront réalisés de fin 2013 à début 2014). CG, STT.

2 décembre : Réunion avec nos interlocuteurs à la Ville et à Lille Métropole dans le cadre de l'étude « Vers une métropole cyclable » et des liaisons proposées par le bureau d'études dans ce cadre. STT.

Lomme

21 novembre : Opération éclairage, en face de la médiathèque. C. Herlin, CG.

Loos

28 septembre : Réunion pour préparer la mise en place du dispositif cédez-le-passage cycliste au feu. P. Coquerelle, CG.

23 novembre : Nouvelle réunion sur le dispositif cédez-le-passage cycliste au feu. Analyse carrefour par carrefour pour valider ou non la possibilité pour les cyclistes de considérer certains feux comme des cédez-le-passage. PC, CG.

Quesnoy-sur-Deûle

25 septembre : Réunion de concertation sur le projet d'écoquartier de l'Ange-Gardien. Présentation des propositions des partenaires en termes d'aménagements de voirie, de partage de l'espace, de stationnement. MA, CG.

Roubaix

26 septembre : Commission de circulation des quartiers Sud. Présentation des projets cyclables proposés par l'ADAV : les double-sens cyclables des rues Tassigny – H.-Bossut – C.-Lorrain seront réalisés dans les meilleurs délais ; la demande de cédez-le-passage aux feux avenue Gustave-Delory reçoit une réponse favorable et devrait être mise en œuvre courant 2014.

L'étude de bandes cyclables avenues Motte – Salengro se fera dans un premier temps entre l'avenue Delory et la rue Michelet. La présence de la Liane sur la seconde partie de l'avenue empêche pour l'instant la réalisation de bandes cyclables. Avenue Linné, boulevards de Lyon et de Reims : une première analyse de LMCU indique que la largeur de chaussée de 7,50 m ne permet pas le marquage de bandes cyclables en complément des logos actuels. Il est demandé d'étudier la possibilité de marquer des surlargeurs qui amélioreraient le contraste visuel et la sécurité des cyclistes (aménagement de type chaudiou). MA.

Saint-André

4 juin : Intervention sur la sécurité à vélo, avec exposition et questionnaire, avec les classes de

3° du collège St-Joseph. JB.

Tourcoing

2 octobre : GTV étude du schéma au niveau de Tourcoing, inscrit dans l'étude « vers une métropole cyclable ». MA.

7 octobre : Nouvelle réunion sur le schéma cyclable inscrit dans l'étude « vers une métropole cyclable ». MA.

2 décembre : GTV. Étude des aménagements cyclables en cours sur le boulevard Industriel (de la rue du Pont-Rompu à la rue de Gand). Les aménagements se réaliseront de décembre 2013 à avril 2014 ; rue de Roubaix, point avec la SEM à définir pour assurer une continuité des aménagements projetés. Études de divers double-sens cyclables : Turenne, Niot, Alma, Calvaire, Mortagne, Dijon, Doumer, Phalempins, Rouget-de-L'Isle...

4 décembre : Réunion relative à l'aménagement provisoire du boulevard Gambetta par le CG 59. Des bandes pourraient voir le jour en 2014 en attendant la requalification complète de l'axe. L'ADAV insiste pour une continuité des aménagements projetés car la ville souhaite conserver 2 voies de circulation. Les études restent à affiner avant une présentation définitive. MA.

Villeneuve-d'Ascq

10 septembre : Réunion avec les services pour faire le point sur les principaux points noirs de la commune suite au dramatique accident de la Pilaterie. MA.

17 septembre : Réunion avec les services de la ville et Lille Métropole pour faire le point sur les projets cyclables prioritaires. Nous sommes toujours en attente de l'accord de RFF pour la réalisation du double-sens de la rue de la Station. Celui de la rue de Wasquehal nécessite la réalisation de plateaux et sera donc reporté à 2014. MA.

8 octobre : Réunion de terrain avec les services de la ville et de Lille Métropole pour définir les lieux d'implantation des arceaux posés dans le cadre de V'lille aux niveaux des arrêts de bus et des stations de métro et tram. MA.

15 octobre : Présentation du projet « centre ville ». Il s'agit d'un projet qui devrait se dérouler sur plusieurs années pour requalifier en profondeur le secteur de l'Hôtel de Ville.

22 octobre : Rencontre avec le Maire pour lui faire part de nos demandes en matière cyclable sur la ville. Promesse d'une rencontre pour balayer l'ensemble de nos demandes et définir celles qui pourront être traitées à terme. MA, G. Laurent.

29 novembre : Réunion avec les services communautaires et de la ville pour l'étude des carrefours qui seront dotés de cédez-le-passage aux feux en 2014 : il s'agit de l'axe Boudieriez – 8 mai 45 – Lannoy et du boulevard de l'Ouest. MA.

AUTRES COLLECTIVITÉS

Aulnoye Aymeries

18 octobre : Présentation par l'équipe municipale des projets d'aménagement de la ville en cours et questionnements sur le potentiel cyclable. Liens avec les établissements scolaires dont les élèves bénéficient déjà d'une bonne desserte en train. MA, STT.

SIZIAF

10 décembre : Copil projet d'aménagements cyclables et piétonniers sur le boulevard Est du Parc des Industries Artois-Flandres, du chemin de halage à la rue du Général-de-Gaulle à Billy-Berclau. MA, CG.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

15 octobre : Réunion d'adhérents : plan vélo 2013, bilan du salon de la participation au salon des associations de Béthune, sorties vélo, organisation de l'opération éclairage, concertation avec le SMT Artois-Gohelle et le CG62, voie verte sur le chemin de halage entre Essars et La Gorgue

SMT Artois Gohelle

3 septembre : Réunion de terrain avec le SMT pour échanger sur les aménagements prévus dans le cadre d'une ligne de bus à haut niveau de service, entre la rue de l'Université et la rue Delbecque à Beuvry. MA, D. Dourlens, CG.

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES, AUTRES ET INSTITUTIONS

ANTENNE ARRAGEOISE

Communauté urbaine d'Arras

9 septembre : Réunion avec les services de la Communauté Urbaine d'Arras et du Conseil Général du Pas-de-Calais. Identification d'un itinéraire de passage des véloroutes de la mémoire et au fil de l'eau à travers l'agglomération arrageoise. Identification des difficultés rencontrées par les cyclistes sur le tracé de l'itinéraire (insertions, accès, traversées d'intersection...), propositions pour les résorber. Droit au vélo souligne l'intérêt de faire passer l'itinéraire par la gare et la Grand Place. M. Anceau, C. Grépinet.

11 octobre : Commission mobilité.

Arras

20 décembre : Commission circulation : Il est acté que le double sens cyclable de la rue d'Amiens sera prolongé jusqu'à la rue du 29 juillet via la rue du Pont de Tolède. Il a été demandé que la rue (piétonne) d'Elquenterie soit traitée dans la continuité (adoucissement des marches) pour assurer une continuité jusqu'à la rue Saint-Aubert. Il est acté que le DSC de la rue Ozanam sera réellement tracé (vrai bande cyclables et pas seulement quelques pictos vélos à contresens). Au printemps 2014, un DSC sera également ouvert rue Aristide Briand (très vieille demande de l'ADAV). O. Jandot.

Saint-Laurent-Blangy

17 octobre : Suivi avec la municipalité des projets cyclables déjà évoqués lors des précédentes réunions. Souhait de travailler en commun sur des actions de sensibilisation envers le public notamment les scolaires. MA, P. Tittlein.

AUTRES

ADAV

18 septembre : Rencontre avec des représentants du Pôle Santé Environnement de l'Agence Régionale de Santé dans le cadre d'un appel à projets portant notamment sur des actions visant à favoriser la pratique d'une activité physique. L'ADAV souhaiterait proposer la réalisation d'une fiche-conseils pour communiquer sur la santé pour laquelle l'usage du vélo présente les plus grands bénéfices selon les dernières études menées sur le sujet. La connaissance de terrain de l'ADAV pourrait être une piste de collaboration pertinente entre les deux structures, l'ARS étant amenée à émettre des avis sur les documents d'urbanisme présentés par les collectivités. MA, STT.

19 septembre : Réflexion sur les possibilités de faire travailler des étudiants en Master 2 à Lille 1 sur le développement d'applications smartphone dont l'une vise à faciliter et démultiplier l'usage des points SOS vélo, service mis en place par l'association depuis 2008, et l'autre à encourager l'optimisation du covoiturage dans le cadre de déplacements courts de type domicile-loisirs. STT

12 octobre : Formation des correspondants locaux de Droit au vélo.

16 octobre : Réunion de préparation de la Fête du Vélo lilloise 2014 avec Le Grand Huit. JB, CG.

17 septembre : Séance de remise en selle pour des employés du Conseil Général à Calais. MA, JB, CG.

22 septembre : participation de l'ADAV à la journée nationale des voies vertes sur la voie verte Lens-Liévin. MA, JB, PhD.

15 novembre : Étude sur site avec les services du Département de la RD 928 à St-Omer. Proposition de réduire la largeur de la chaussée en réalisant deux surlargeurs colorées pour offrir plus de confort aux cyclistes sur cette route qui sert d'accès à la gare. MA.

15 novembre : Réunion de préparation du congrès des Départements et Régions cyclables qui se déroulera en septembre 2014 dans la région. L'ADAV est chargée de l'organisation de la balade ouverte aux participants (techniciens, élus et associatifs). MA.

21 novembre : Réunion avec les services du Département pour étudier l'accessibilité à vélo du collège d'Ardres. L'ADAV fait part de ses préconisations et une visite sur site sera organisée. MA.

21 novembre : Visite de terrain avec les services du Département pour étudier les aménagements cyclables susceptibles d'être réalisés aux abords des collèges du Ternois dans un rayon de 3 km autour de chaque établisse-

26 novembre : Réunion avec les bénévoles de l'atelier pour l'organisation de l'aménagement du nouveau local et du fonctionnement de l'atelier en vue de la réouverture. JB, CG

3 décembre : Nouvelle réunion avec les bénévoles de l'atelier. JB, CG

AF3V

28 septembre : Participation au CA de l'association à Paris. MA.

23 novembre : Travail sur la labellisation.

AG2R La mondiale

19 septembre : Stand d'information à destination des salariés, à l'occasion de la Semaine de la mobilité. CG.

MRES

28 août : Préparation de la participation à la mobilisation nationale « Non à la disparition des associations ». Plusieurs événements sont programmés dont l'organisation d'un pique-nique à Lille. STT.

29 novembre : Assemblée Générale. Création d'une commission Animation du réseau qui pourrait venir alimenter les réflexions sur ce travail au sein même de l'ADAV. STT.

Openstreetmap

22 août : Réunion en interne pour préparer les chantiers à venir dans la perspective de la créa-

ANTENNE DUNKERQUOISE

12 novembre : Intervention auprès d'une vingtaine de chauffeurs de bus du réseau DK'Bus pour échanger sur la cohabitation bus-vélos. Problématique principale soulevée : le sentiment partagé par quelques participants que les messages de prévention ne s'adressent qu'aux conducteurs de bus et pas aux usagers du vélo. Il leur est répondu que les cyclistes agissant individuellement et ne relevant donc pas de groupe organisé, il est plus difficile de les atteindre que les conducteurs de bus qui dépendent d'une structure employeuse. Par ailleurs, nous leur précisons que des campagnes d'information sont régulièrement mises en œuvre pour informer les cyclistes de leurs droits mais aussi de leurs devoirs. Plusieurs personnes interviennent également pour faire part de leur satisfaction vis-à-vis des aménagements cyclables passant derrière les arrêts de bus. S. Torro-Tokodi.

tion de la carte collaborative des aménagements cyclables et des formations de contributeurs territorialisés à venir. P. Pary (SCIL), STT.

29 août : Rencontre avec les services Déplacements et SIG de la Communauté urbaine de Dunkerque pour envisager la mise à disposition des données pour l'alimentation de la carte. PP, STT.

4 octobre : Échanges avec les services Voirie et SIG du Département du Nord pour préciser les données que l'ADAV pourrait intégrer à la carte (bandes et pistes cyclables, voies vertes, boucles cyclotouristes, implantations des collèges et disponibilité de stationnement vélo et points d'intérêt comme les musées...). MA, PP, STT.

21 novembre : Rencontre avec le directeur et la chargée de mission de la Mission Bassin Minier afin de voir quelles sont les données qui pourraient alimenter la base cyclable du travail de cartographie collaborative. PP, STT.

16 décembre : Participation à la 3e journée régionale de la géomatique organisée par le PPige (Plate-forme publique de l'information géographique) sur le thème « l'information géographique, une valeur à partager ».

20 décembre : Formation au logiciel QGIS pour le traitement des données géographiques des collectivités.

ment. Les collèges concernés sont ceux d'Aubigny, Saint-Pol-sur-Ternoise et Avesnes-le-Comte. MA.

26 novembre : Visite de terrain avec les services du Département pour étudier les aménagements cyclables susceptibles d'être réalisés aux abords des collèges du Ternois dans un rayon de 3 km autour de chaque établissement. Les collèges concernés sont ceux d'Auxi-le-Château et Frévent. MA.

28 novembre : Visite de terrain avec les services du Département pour étudier les aménagements cyclables susceptibles d'être réalisés aux abords des collèges du Ternois dans un rayon de 3 km autour de chaque établissement. Les collèges concernés sont ceux de Pernes et Heuchin. MA.

3 décembre : Réunion d'échanges avec les services du Département autour du Schéma départemental cyclable. MA, B. Cierniak, D. Dourlens, O. Jandot, CG.

20 décembre : Repérage sur site de la voie verte du Bassin Minier avec les services des départements du Pas-de-Calais et du Nord pour définir le tracé de la balade, entre Hémin et Lens, à laquelle seront conviés les participants des rencontres des Départements et Régions cyclables qui se déroulera en septembre 2014 dans la région. MA, B. Cierniak.



L'ADAV Y ÉTAIT

CENTRE RESSOURCE RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

ÉCOMOBILITÉ →

4 septembre : PDES. Présentation d'un projet de développement d'une application numérique permettant la mise en réseau de parents afin d'optimiser les déplacements de leurs enfants vers les lieux de loisirs.

6 septembre : PDES. Organisation de la journée d'étude organisée par le GRAINE Pays du Nord (réseau régional d'associations d'éducation à l'environnement) pour aider les structures souhaitant développer le champ de l'écomobilité scolaire. Participation de Pro Velo Belgique qui jouit d'une grande expérience dans ce domaine.

25 septembre : PDES. Présentation de l'écomobilité scolaire à une cinquantaine d'enfants dans le cadre d'un agenda 21 regroupant 3 communes de Lille Métropole : Wattrelos, Toufflers et Lannoy.

26 septembre : PDES. CoPil de l'étude-action régionale sur l'écomobilité scolaire. Présentation du rapport final qui prendra la forme d'une synthèse et de fiches bonne pratique à l'intention du grand public.

27 septembre : Point sur l'actualité des actions portées par Alliances (réseau régional d'entreprises pour l'échange sur la responsabilité sociale et environnementale) en matière d'écomobilité afin d'envisager des convergences.

2 octobre : PCT Artois Comm. Réunion d'information publique. Il s'agit du 2e Plan Climat, le premier ayant été voté en 2007. Celui-ci le sera en 2014. Concernant les déplacements, sont en projet un parking relais, une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) et un PDU intégrant les objectifs du Plan Climat. Rappel de l'intérêt d'intégrer les modes actifs dans l'élaboration des programmations.

7 octobre : Atelier Transport et mobilité dans le cadre de la conférence permanente du bassin minier animé par la MBM. Nombreuses interventions sur l'importance de valoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle pour élargir l'accessibilité des sites culturels.

8 octobre : PDES. Suite aux nombreuses rencontres organisées par le service Mobilité de Lille Métropole afin d'encourager la mise en œuvre de démarches d'écomobilité scolaire, rencontre avec des représentants de la ville d'Erquinghem-Lys et des écoles pour imaginer quelles pistes d'actions pourraient être envisagées.

11 octobre : Pays Cœur d'Ostrevent. Plusieurs structures se sont regroupées autour d'un projet commun de développement d'une offre de service en mobilité s'appuyant sur le vélo pour valoriser la découverte touristique du territoire.

15 octobre : Entretien avec un consultant en mobilité par le biais d'un questionnaire portant sur l'analyse du cycle de vie.

16 octobre : Rencontre plénière de l'observatoire du climat. Actualité et projets en cours, notamment sur la mobilité et présentation du site dédié.

18 octobre : PDES. Rencontre avec le principal du collège et le proviseur du lycée d'Aulnoye-Aymeries, qui souhaitent travailler à un apaisement de la circulation aux entrées et sorties des élèves en valorisant les avantages de la marche et du vélo.

30 octobre : PDES. Intervention à la journée d'étude sur l'écomobilité scolaire organisée par le GRAINE. Participation d'une vingtaine de personnes issues de différents types de structures qui ont toutes des approches différentes et complémentaires de cette thématique. Découverte de méthodes d'animations développées par l'association experte en la matière Pro Velo Belgique, et retour d'expérience des plans de déplacements scolaires avec la Maison de l'Environnement de Dunkerque.

5 novembre : Pays Moulins de Flandre. Ren-

contre avec l'animateur de Plan Climat. Point sur les actions de mobilité mises en œuvre sur le territoire, parmi lesquelles une tentative de pédibus à Wormhout, l'aménagement d'un site de télétravail à Bergues, un projet de développement d'aires de covoiturage en partenariat avec le Département du Nord et un autre de mise à disposition de vélos par l'office de tourisme de Cassel.

8 novembre : Ville de Lens. Présentation du système vélo lors d'une conférence sur la mobilité proposée par la Ville dans le cadre de la semaine de la mobilité sur une autre période que celle retenue au niveau national.

13 novembre : Unis-Cités Dunkerque. Préparation d'une intervention programmée à l'attention d'un groupe de volontaires dans le cadre du projet Media'Terre qui vise à construire avec les habitants une réflexion autour de leurs modes de consommation.

15 novembre : Pays du Boulonnais. Réunion avec les représentants des collectivités du territoire et la chef de projet Déclic Mobilité du Réseau Alliances pour imaginer les interventions possibles auprès des acteurs afin d'amener la réflexion sur les enjeux liés à la mobilité durable.

19 novembre : Projet Humanité à Lomme. Des étudiants de l'IDDR mènent un diagnostic d'accessibilité du site et sont confrontés à des problèmes récurrents de stationnement auto à des endroits qui ne sont pas prévus pour cela. L'aménagement d'un nouveau quartier à proximité du centre hospitalier St-Philibert se caractérise par des objectifs volontaires de réduction de la place de la voiture, mais les comportements individuels ne suivent pas les ambitions.

19 novembre : PCT de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (CASO). Atelier mobilité : plan d'actions. Objectif : alimenter les réflexions en cours pour la réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme Communautaire, qui aura vocation à permettre plus de cohérence entre les communes qui constituent l'agglomération. L'atelier vise à identifier les forces et faiblesses du territoire. Échanges nombreux au sujet de l'importance de remettre au goût du jour les avantages de la marche et du vélo pour une meilleure accessibilité du territoire à toutes les populations.

20 novembre : Étudiants en Master Aménagement et Environnement à l'université Lille 1. Projet d'identifier les initiatives visant à promouvoir la sobriété énergétique et évaluer sa prise en compte dans les planifications.

20 novembre : Unis-Cités Dunkerque. Intervention sous forme d'ateliers auprès d'une vingtaine de jeunes volontaires pour les sensibiliser aux prérequis nécessaires à la présentation du vélo comme moyen de déplacement.

21 novembre : Étudiants en aménagement durable à Lille 1. Demandes au sujet des interventions du Centre ressource dans le cadre des réflexions sur la prise en compte du pic de pollution par les décideurs politiques.

29 novembre : Présentation d'un bilan provisoire de l'action du Centre ressource en 2013 auprès de ses partenaires principaux.

3 décembre : PDES. Participation en tant qu'expert à une première réunion entre les parents, le corps enseignant et les élus et techniciens dans le cadre d'un plan de déplacements qui pourrait être initié sur le collège de Pernes, ce qui ferait de cet établissement le pionnier de ces démarches dans le Pas-de-Calais. Nombreuses problématiques liées à la congestion du secteur très contraint en raison de la présence, outre les 600 collégiens, d'écoles maternelle et primaire et de l'enclavement dont souffre sa localisation.

5 décembre : PDES. Visite du lycée international

Montebello à Lille en compagnie du conseiller principal d'éducation. L'établissement bénéficie d'une implantation idéale pour favoriser une accessibilité par modes actifs mais des problèmes de stationnement auto gênant sont réguliers. La réalisation d'un plan de déplacements sera proposée aux lycées et à l'équipe enseignante courant janvier.

9 décembre : MRES/Virage Énergie/Étudiants en master. Entretien afin d'évaluer la prise en compte du pic pétrolier dans les SCOT.

9 décembre : Rencontre avec un représentant de MobilEco, société relevant de l'ESS qui vise à mettre en œuvre ou accompagner des projets de mobilité sur le modèle d'expériences similaires dans d'autres régions en France.

12 décembre : CASO. Intervention lors d'une conférence organisée par la collectivité dans le cadre des ateliers de la mobilité qui s'inscrivent dans une démarche plus globale de réflexion sur des formes de mobilité qui s'affranchissent du tout automobile. Présentation de l'écomobilité scolaire et des plans Piéton et Vélo pour valoriser les potentiels des modes actifs pour redynamiser le territoire.

12 décembre : Participation à une rencontre, avec des associations partenaires de la Région, pour la construction collective d'indicateurs de réalisation des objectifs du plan d'actions régional pour le développement de l'éco-citoyenneté.

16 décembre : Pays d'Artois. Réunion avec des acteurs du territoire et la chef de projet Déclic Mobilité du Réseau Alliances afin de voir quelles ont été les actions déjà menées et celles envisageables en matière de mobilité durable, notamment à destination des entreprises, public difficile à mobiliser sur ces questions.

17 décembre : Ambassadeurs du Développement Durable. Ce dispositif porté par le CERDD vise à former des personnes de différents horizons pour les amener à intervenir auprès du public sur les questions de DD. Intervention du Centre ressource pour présenter les enjeux liés à la mobilité.

17 décembre : Cœur d'Ostrevent. Projet de développement d'une offre de service de mobilité porté par plusieurs structures du territoire. Passage en revue des différentes thématiques qui pourraient être abordées avec quel portage.

19 décembre : Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC). Rencontre avec l'animateur du plan climat pour faire le point sur les actions portées sur le territoire et voir quelles pourraient être les perspectives avec l'accompagnement du Centre ressource.

10 septembre : Réunion publique de présentation du projet cyclable auquel l'ADAV avait été associé entre Emmerin et Noyelles-lès-Seclin. MA, O. Dutel.
27 septembre : Arrondissement de Douai. Étude de la liaison cyclable entre Lécluse et Arleux, RD 47. Il apparaît souhaitable de privilégier une liaison cyclable directe entre Lécluse, Hamel et Arleux en jalonnant les rues Tourtelot, de Lecluse et le GR 121 (hors RD). Ce jalonnement en complément des aménagements cyclables de type piste entre Hamel et Arleux permettrait une liaison directe entre Lécluse et Arleux. MA, CG.

27 septembre : Rencontre avec M. Manier, 1er Vice-Président, pour faire le point sur notre partenariat et sur nos attentes sur la Pilaterie à Villeneuve d'Ascq. M. Manier nous assure de son souhait de nous associer à tous les projets du CG et nous fait part des études projetées sur le secteur de la Pilaterie. Un Copil sera réalisé début 2014 pour étudier plus en détail ce point dur. L'ADAV y sera associée. MA, Ph. Delrue, O. Dutel.

20 novembre : Visite de terrain avec les services du Département pour étudier plus en détail la mise en œuvre des aménagements cyclables de la RD 770, bd Industriel à Tourcoing. MA.

27 novembre : Réunion de lancement de l'appel à projets PDASR 2014 (présentation du bilan d'accidentologie 2013, de projets du PDASR 2013, des enjeux et des orientations de l'appel à projets 2014). MA, CG.

28 novembre : Mairie de Wallers, l'ADAV est invitée au conseil de territoire, plusieurs sujets sont abordés, les jeunes en errance, le maintien à domicile des personnes âgées, mais aussi le prolongement de l'aménagement cyclable sur la RD13, entre Bellaing et le collège de Wallers. Cet aménagement, depuis longtemps réclamé, devrait être réalisé en 2014. AL.



20 septembre : Copil Schéma directeur des Véloroutes et Voies Vertes. État des lieux des VVV dans la région, actualité du Plan Vélo Régional et de la politique vélo nationale. Visite de l'Eurovéloroute n° 5 (EV5), dont l'itinéraire passe par le chemin de halage de la Deûle. MA, CG.

21 octobre : Réunion de travail pour étudier les modalités de mise en œuvre de la convention de partenariat entre l'ADAV et la Région qui débute au 1er janvier 2014. MA, CG.

22 novembre : Nouvelle réunion de travail au sujet de la mise en œuvre de la convention de partenariat. MA, CG.

17 décembre : Réunion avec Paulo Serge Lopes, conseiller régional en charge du Plan vélo régional. MA, CG, JP.

19 septembre : Copil Plan Vélo. Point sur les réalisations 2013 : piste route de Neuville à Halluin ; traitement du pont de Wambrechies avec des surlargeurs cyclables. Présentation des résultats des comptages suite à l'installation des premières boucles de comptage pour vélo : 1 200 cyclistes/jour sur le viaduc Le Corbusier à Lille, 800 sur le tronc commun de la piste du Grand-Boulevard. État des travaux de la voie verte le long de la Deûle entre La Madeleine et Marquette. V'lille : 17 000 abonnés, plus de 5 millions de locations, plus de 4 000 abonnés longue durée sur 2 ans. Démarche Bypad montre la qualité de la concertation avec les usagers et les faiblesses sur la promotion, la signalétique, l'entretien et le traitement des coupures. MA.

19 septembre : Réunion pour définir les termes de l'avenant qui portera la subvention versée par LMCU à 90 000 euros en compensation d'une hausse de l'activité de l'association. MA.

30 septembre : Nouvelle réunion pour finaliser l'avenant de notre convention

8 octobre : Copil projet de Voie Verte du Ferrain, reliant le canal de Roubaix à la Lys le long de l'ancienne voie ferrée Halluin-Somain. Droit au vélo souligne son intérêt utilitaire et l'importance de la qualité des connexions à faire entre cette voie et la voirie classique existante. CG, STT.

10 octobre : Réunion avec les services de LMCU et le bureau d'études Inddigo au sujet de l'étude « Vers une métropole cyclable », qui doit permettre à Lille Métropole de répondre aux objectifs du PDU à l'horizon 2020. Échanges et propositions autour des fiches liaisons et points durs. MA, CG.

23 octobre : Bypad, démarche européenne d'évaluation de la politique cyclable d'une agglomération. Lille Métropole s'est engagée dans cette démarche d'audit au travers de l'étude « vers une métropole cyclable ». La démarche Bypad permet de définir un plan d'action et ainsi affiner la définition d'une politique cyclable intégrant l'ensemble des aspects de promotion autour du vélo en complément du travail en cours sur la mise en œuvre du réseau cyclable. MA.

14 novembre : Cotech « Vers une métropole cyclable ». État d'avancement de l'étude, rappel de la méthodologie de construction du réseau (réseau principal, secondaire, réseau Vélo+), définition d'une stratégie de déploiement sous forme de scénarios avec budget et priorisation des liaisons à mettre en œuvre. MA, CG.

6 décembre : Cotech final « Vers une métropole cyclable ». Échanges notamment autour du réseau Vélo+ et de l'entretien des aménagements cyclables. MA, CG.

10 décembre : Copil plan vélo. Point sur les réalisations 2013 : 55 km d'aménagements cyclables réalisés dont 25 sur le budget dédié au vélo (2,5 millions en 2013). Présentation des premiers résultats des compteurs vélo installés sur 25 sites de la métropole afin d'avoir à terme une vision plus précise de la pratique sur l'ensemble du territoire. Point sur le déploiement des abris à vélos V'lille et des arceaux installés en rabattement sur les TC. MA.

13 décembre : Copil final de la démarche Bypad pour s'accorder sur l'ensemble des propositions inscrites dans le rapport final (développer les actions envers les scolaires et les publics cibles que sont les femmes, CSP+, les seniors...). Ces propositions nourriront la politique cyclable du prochain mandat. MA, STT.

16 décembre : Copil final de l'étude « vers une métropole cyclable ». MA, OD.

Unité Territoriale Tourcoing-Armentières

12 novembre : Réunion de travail sur les projets de voirie. Projet de zone 30 dans la traversée d'Erquinghem. MA.

Unité Territoriale Roubaix - Villeneuve d'Ascq

12 septembre : Réunion de travail sur les projets de voirie. Réalisation de by-pass à la demande de l'ADAV sur les rues Voltaire, Haut-Vinage et Lamartine à Wasquehal. Projet de zone de rencontre rue Carnot à Mons-en-Barœul. MA.

24 octobre : Réunion de travail sur les projets de voirie. Demande de double-sens cyclables par l'ADAV dans les nouvelles rues créées sur le site Caddy et sur la rue des Écoles à Willems. Projet de zones de rencontre sur la rue des Bleuets à Croix et sur la rue Duquennoy à Chérens. MA.

Unité Territoriale Marcq - La Bassée

8 novembre : Réunion UT/UC. Point sur les projets cyclables de l'Unité Territoriale. L'ADAV rappelle ses demandes antérieures comme la liaison entre la gare de Don et la piscine des Weppes, doubles-sens cyclables rues Carnot à Wavrin, Gambetta à Haubourdin, Lalo, Saint-André, Groulois à Lambersart, Yser à Saint-André. Point sur les projets de cédez-le-passage aux feux à Lambersart, Wavrin, Wambrechies et Pérenchies. MA, CG.

Micro-PDU Bois Blancs, Mont à camp, Marais

3 octobre : CoTech. 3 thématiques traitées : les transports collectifs, les modes actifs et l'accessibilité routière. Un enjeu important est identifié concernant le stationnement. 4 itinéraires vélo sont proposés pour le rabattement vers le métro et le bus. Projet de requalification urbaine de la gare d'eau. Le quai Hegel est l'objet de toutes les attentions en raison du fort trafic relevé. L'ADAV fait remarquer qu'il est inscrit au schéma régional et européen des Véloroutes et voies vertes et nécessité de ce fait un traitement particulier, qui sera à améliorer par rapport à l'existant réalisé en amont il y a quelques années. STT.

10 octobre : CoPil. Rappel de l'adjoint au stationnement que plus de 800 voitures sont stationnées en infraction sur le quartier du Marais tous les jours. Une demande de l'ADAV est de prévoir des poches de stationnement sur l'espace public pour permettre un usage facilité par les cyclistes. Le projet de tronçon de la LINO (Liaison Nord-Ouest) semble être remis en cause par les élus présents en raison de son coût élevé. Nécessité exprimée par l'élu à la Ville de Lille d'insister sur la gestion de la mobilité pour inciter les automobilistes à optimiser le taux de remplissage des voitures (1,2 en moyenne sur Lille Métropole) par le covoiturage. STT.

29 octobre : CoTech. 3 sujets : le stationnement, l'aménagement du quai Hegel et les transports en commun. Rappel des enjeux liés au stationnement automobile par le bureau d'études qui insiste sur le levier que permettent des actions pour le contraindre. Le taux de suroccupation est très élevé, surtout sur Bois-Blancs : nécessité d'optimiser les parkings en ouvrage réalisés par les bailleurs. Point sur la mesure mise en œuvre à Lomme de stationnement limité dans la durée par l'octroi d'une carte de résident. Mais coût élevé en moyens humains et peu d'apport financier. Quai Hegel : ne pas se contenter de la seule mise en zone 30. Le trafic important ne permettra pas aux cyclistes de trouver leur place, d'autant que le service Transports de Lille Métropole souhaite maintenir une largeur suffisante au passage de bus en cas de déviation (sic !). STT.

5 novembre : CoPil. Proposition du bureau d'études de réglementer le stationnement, surtout dans les secteurs fort contraints. La dépenalisation du stationnement sera une piste à exploiter en cas de validation au niveau national. Projet en cours.

19 novembre : Cotech. L'ADAV rappelle l'importance de la programmation de poches de stationnement public (arceaux) sur voirie. CG, STT.

« Conte Rendu » Politiques Cyclables



En tant que correspondant local pour le secteur de Fives, voici donc mes impressions sur les aménagements cyclables effectués ces derniers temps.

- Le schéma cyclable du quartier intégrant la future voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton est en constante évolution.
- Le grand nombre de doubles-sens cyclables a permis une meilleure circulation autour de l'ancienne usine du quartier en déconstruction dans l'attente du grand projet urbain dont on nous rebat les oreilles depuis plusieurs mandats municipaux.
- Les sas-à-vélos aux feux sont un vrai plaisir.
- Les nouveaux attache-vélos sont multiples et bien répartis sur le secteur.
- Les bandes et pistes cyclables existantes ont été refaites et de nouvelles ont été installées qui permettent d'éviter les embarras de la circulation automobile aux heures de pointe.
- La ré-installation de l'atelier de réparation à la limite avec Saint-Maurice fera sans aucun doute renaître l'affluence des grands jours wazemmois.
- Quelques écoles ont mis en place des bus-vélos, farandoles silencieuses et joyeuses où les enfants se déplacent en compagnie de leur camarades tout en re-découvrant les environs.
- Les stations V'Lille sont en chiffre suffisant et leurs emplacements semblent correspondre aux attentes des usagers.
- Par contre, le tourne-à-droite de la rue du maréchal Mortier pose problème. Patrick

Shuman, un cycliste de mes amis m'a signalé une mauvaise disposition de la signalisation environnante qui génère une illusion d'optique à ce carrefour ; la réverbération de la lumière sur le panneau « cédez le passage cycliste au feu » fait apercevoir un mur qui n'existe pas à cet endroit.

Lors d'une distribution à vélo d'un précédent numéro de l'Heurovélo, j'avais moi-même déjà remarqué à cette hauteur une sorte de cocasserie d'un muret fumant comme lorsque après la pluie, l'humidité s'évapore au soleil du sud. Pourtant, ni hélianthe, ni eau au programme de la météo de ce jour.

J'ai donc décidé de mener mon enquête de voisinage en questionnant les commerçants environnants. En effet, tout un tas de légendes et racontars courent à propos de ce lieu ; d'après eux, il serait le théâtre de bizarreries inexplicables. Interrogés à ce sujet, Jules le boulanger parle de 4x4 qui s'y arrêtent de manière impromptue sans pouvoir redémarrer, la patronne du restaurant bio « Le Tango » a entendu quelques-uns de ses clients cyclistes raconter leurs crevaisons, déraillements et autres petits malheurs. Le gérant de la petite épicerie qui fait le coin, que tout le monde surnomme Papa Charly, m'a même relaté une histoire de bus urbains au gaz qui évitent ce secteur sous peine de pannes. À les écouter, je dois être proche du triangle des Bermudes, de l'Atlantide ou du trône de Satan !

Mais c'est le président de l'association de quartier « Souvenirs et patrimoine » croisé sur le marché qui m'a envoyé vers Pascal Groues. Pascal Groues est un avocat à la retraite qui vit dans un bric-à-brac de livres et d'objets dignes de la braderie de Lille. C'est surtout un passionné d'histoire, auteur d'un livre sur les origines du quartier. J'avoue que ses explications m'ont laissé paotais.

« Les mythes et anecdotes proviennent directement de l'imagination et des croyances des humains. Il s'agit parfois de très vieilles histoires qui remontent à la surface du monde moderne parce que l'on a fait une découverte étrange, ou peut-être parce que l'on s'intéresse aujourd'hui un peu plus à ce que vivaient nos ancêtres. En 1864, Antoine Gustave De Bruyn,

fil et petit-fils de faïenciers s'installe à Fives. D'abord installé rue de Juliers, il déménage rue de Malakoff, avant d'élire domicile rue de l'Espérance au n°22. C'est à cette adresse qu'est construite la première fabrique. À partir de 1887 apparaissent les premières « barbotines décorées » de la faïencerie De Bruyn à Fives-Lille : des cache-pots, pichets, pots à tabac mais aussi jardinières et vases, dessus de cheminées, porte-parapluies qui lui valent en 1889, la récompense d'une médaille à l'Exposition Universelle de Paris. En 1917, un incendie inexplicable ravage l'usine, et désorganise fortement la production. Vendue dans les années 1950, la faïencerie qui employait quelque 150 ouvriers et s'étendait sur environ 1,4 hectare, continue à produire avant d'être définitivement fermée en 1962. À l'emplacement de l'usine fut par la suite construit un collège, qui n'est [plus ?] aujourd'hui qu'un terrain vague que jouxte la rue du maréchal Mortier.

Dès 1885, De Bruyn invente un procédé de vernissage sans plomb qui assure la prospérité de l'entreprise. Il va sans cesse chercher des formes et des procédés pour améliorer ses faïences. C'est une de ses expériences, durant laquelle son père Denis De Bruyn décédera, qui est à l'origine des tracas des parages.

De Bruyn essayait de maîtriser l'effet Hutchison. Il s'agit d'une action électromagnétique qui cause la gélatinisation ou la fusion de métaux à froid ou la lévitation spontanée de substances comme le plastique, le bois ou le métal. Défaillance humaine ? Réactions physiques ou chimiques naturelles liées à l'environnement ? Toujours est-il qu'une bulle d'hydrate de méthane s'est formée avant de prendre feu. La perturbation engendrée subsiste encore de nos jours. Bon nombre de scientifiques et journalistes ont enquêté sur les causes de ce dérèglement, sans jamais trouver d'explications fiables.

Mais il n'est pas nécessaire de croire à un mythe ou une légende pour comprendre que cette histoire fournit des détails très intéressants sur la perception qu'a l'homme d'un phénomène inexplicable ou mal connu ».

Patrick Eillum

Lille - Val de Durance. Juillet-Août 2013

CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

Réductions sur achat de vélos et pièces (hors promotions et sur présentation de la carte d'adhérent de l'année en cours).

Vélo & Oxygen

4 rue du 19 mars 1962
Achicourt - 03 21 55 85 17. -5%

Capsulkes Cyles

3 rue Copernic
Arras - 03 21 71 03 67 -5%.

Ride On

689 rue du Pont de pierres
Béthune
03 21 64 02 51. -5% et -10%

Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle
Bondues
03 20 30 72 90. -5% et -10%

Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération
Bruay la Buisnière
03 21 53 52 58. -10 %

KICK 59

5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88
kick59@orange.fr
Remise de 5% sur les pièces
et accessoires.

Arcelon Cycles

495 Place de l' Europe
Dunkerque - 03 28 69 24 61.
-5% à partir de 10€ d'achat

Cycles Lesafire

204 Rue Carnot
Fâches-Thumesnil
03 20 95 46 96. -5%

Speed Cycles - Jean Lehas

64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin
03 20 38 39 24 -10%.

Lambersart Cycles

11 rue du Bourg
Lambersart
03 20 93 99 38. -5% et -10%

Cycles Wypelier Huygen

2 bis place de la Cessioie
Lambersart
03 20 40 73 20 -10 %

Altermove

89 rue Nationale - Lille
03 62 84 01 01 -5%

Cycles Lecolier

64 rue Gambetta - Lille
03 20 54 83 39 -5% et -10%

Mes Vélos Hollandais

Lille sur rendez-vous.
06 13 32 39 48 - 5%

Villavélo

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

Cycles Verbrughe

411 av. de Dunkerque
Lomme - 03 20 08 98 41.
-5% et -10%

Cycles Fallet

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

Scooterville

78 rue de Famars
Valenciennes
VAE, cyclomoteurs, e-solex.
03 27 25 64 76. -5% et -10%

Une cordonnerie fait depuis peu partie de cette rubrique puisqu'elle assure la copie des clés d'antivol de roue arrière (de série sur les vélos hollandais) : **La Clé des Halles**, 178 rue Nationale à Lille. Tél. 03 20 57 29 94. Remise de 10% aux adhérents.

AGENDA

Pour certaines de ces activités, l'association recherche des bénévoles.

Les ateliers de réparation :

- à Arras tous les 1^{ers} jeudis du mois de 14h à 17h et le 3^e samedi du mois de 9h à 12h ;
- à Lille, tous les mardis de 18h30 à 20h30 et le 1^{er} samedi du mois de 10h à 12h ;
- à Dunkerque les samedis 5 et 26 avril, à partir de 9h à la Maison de l'Environnement.

Vendredi 7 mars, projection du film documentaire *Velotopia* à Liévin (voir ci-contre).

Samedi 15 mars à Lille, assemblée générale de l'association.

Dimanche 23 et 30 mars, élections municipales, dans toutes les communes de la région : votez pour le candidat qui fera proposer une politique cyclable d'envergure !

Du 1^{er} au 7 avril

Semaine du Développement Durable, stands, animations, ateliers de réparation délocalisés...

Dimanche 25 mai, élections européennes, choisissez votre eurodéputé en faveur du développement du vélo !

Samedi 24 mai, fête du vélo à Arras (broc'à vélos, stand, marquage contre le vol, balades...).

Samedi 31 mai et dimanche 1^{er} juin, fête du vélo à Lille et dans la métropole lilloise, voir le pré-programme ci-contre.

Du lundi 2 au vendredi 6 juin, Semaine nationale du vélo à l'école et au collège

Vous ne recevez pas nos mails ?
N'hésitez pas à nous le signaler !

Les articles pour le prochain heurOvéLO, le n°75, doivent nous parvenir avant le 5 mai

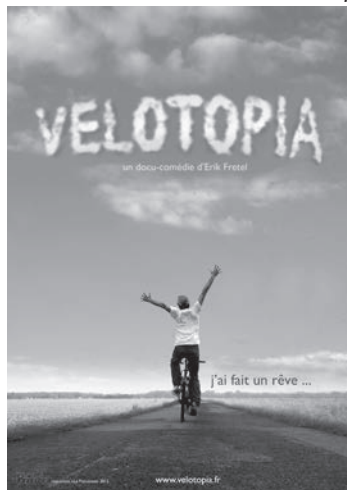
Journal dérailleur
l'heurOvéLO

l'heurOvéLO, journal dérailleur, est édité par l'association *Droit au vélo* - ADAV 23, rue Gosselet 59000 Lille.
Tél : 03 20 86 17 25 ; fax : 03 20 86 15 56
Courriel : info@droitauvelo.org - Site : www.droitauvelo.org

L'antenne de Lens propose la projection du docu-comédie d'Erik Fretel « Velotopia ».

Cette projection se déroulera le vendredi 7 mars, au Lieu AutoGéré de Liévin, 23 avenue Jean-Jaurès. Un débat est organisé à l'issue de la projection.

Merci de bien vouloir réserver auprès de Benoit Cierniak : lens@droitauvelo.org ou au 06 09 75 83 32.



Ça se présente comme un docu-comédie, et c'est effectivement un bon dosage entre humour et sérieux. Le sérieux pour les thèses avancées, concernant les multiples intérêts du vélo comme moyen de déplacement, et l'humour pour le traitement.

Mise en scène tonique et blagues potaches font très bien passer le message, durant les 50 minutes que dure ce film à petits moyens mais grandes ambitions.

Y sont abordés de nombreux sujets touchant à l'environnement, l'économie et la santé.

Avec des séquences très pédagogiques comme celle où il est démontré par A+B que l'on gagne du temps en roulant moins vite à vélo qu'en voiture. Et quelques jolies caricatures de pubs au passage.

Fortement recommandé aux utilisateurs de 4x4.

Au casting : Denis Baupin (ancien maire adjoint de Paris), Didier Tronchet (écrivain), Geneviève Laferrère (présidente de la FUB), Véronique Michaud (club des villes cyclables).

Benoit Cierniak

Fête du vélo 2014 Lille et métropole lilloise

L'édition 2014 de la Fête du Vélo à Lille et dans la métropole lilloise aura lieu le week-end du 31 mai et 1er juin. Au programme (non encore définitif) : convergences, broc'à vélo, animations, village vélo avec stands, grande parade à vélo dans les rues de Lille... De quoi fêter la petite reine comme il se doit !

N'hésitez pas à nous contacter pour vous investir à nos côtés, proposer de nouvelles idées, et participer à la réussite de cet évènement !

Chloë Grépinet



ET AUSSI...

Un peu de poésie

Je fais souvent ce rêve étrange et pénétrant¹
d'une ville inconnue
Où autos et motos seraient exclues.
Le piéton y serait roi,
La bicyclette y serait reine.
On pourrait y respirer à pleins poumons.
Les enfants joueraient dans les rues,
Sans craindre l'auto meurtrière,
On n'entendrait que leurs rires,
Les conversations entre riverains,
La musique des artistes ambulants
Et, parfois, le grelot d'un cycliste
Prévenant de son arrivée le piéton distrait.
Ramené à la réalité par le coup de klaxon
D'un automobiliste impatient,
Je dois, hélas, me rendre à l'évidence :
Tout cela n'était qu'un rêve,
Un doux rêve !

Bruno Macke

(1) Vers emprunté au poème de Paul Verlaine, *Mon rêve familier*.

Modération

Pourquoi le prix de l'adhésion n'a-t-il pas augmenté depuis des années ?

Parce que le vice-président chargé des relations avec les adhérents est radin.

Le délateur et vice-président chargé des relations avec les adhérents.

Jean Dewavrin

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

Directeur de la publication : Philippe Delrue
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Sébastien Torro-Tokodi
Illustrations : couverture, pp. 2 et 3 Laurent Libessart
Relecteurs : David Bonduelle, Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Junie Beaujean, Benoit Cierniak, Olivier Cohen, Philippe Delrue, Damien Dekeister, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Annette Disselkamp, Patrick Eillum, Carine Germaine, Chloë Grépinet, Christophe Herlin,

Olivier Jandot, Alain Legrand, Bruno Macke, Cyr Piaton, Judicaël Potonnet, Sébastien Torro-Tokodi et Sébastien Triquet.

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

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de nous contacter avant de vous déplacer.

Permanences et marquage des vélos contre le vol tous les mercredis de 15 h à 18 h.

Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les imprimeries DBPrint. Tirage : 1 600 ex.

