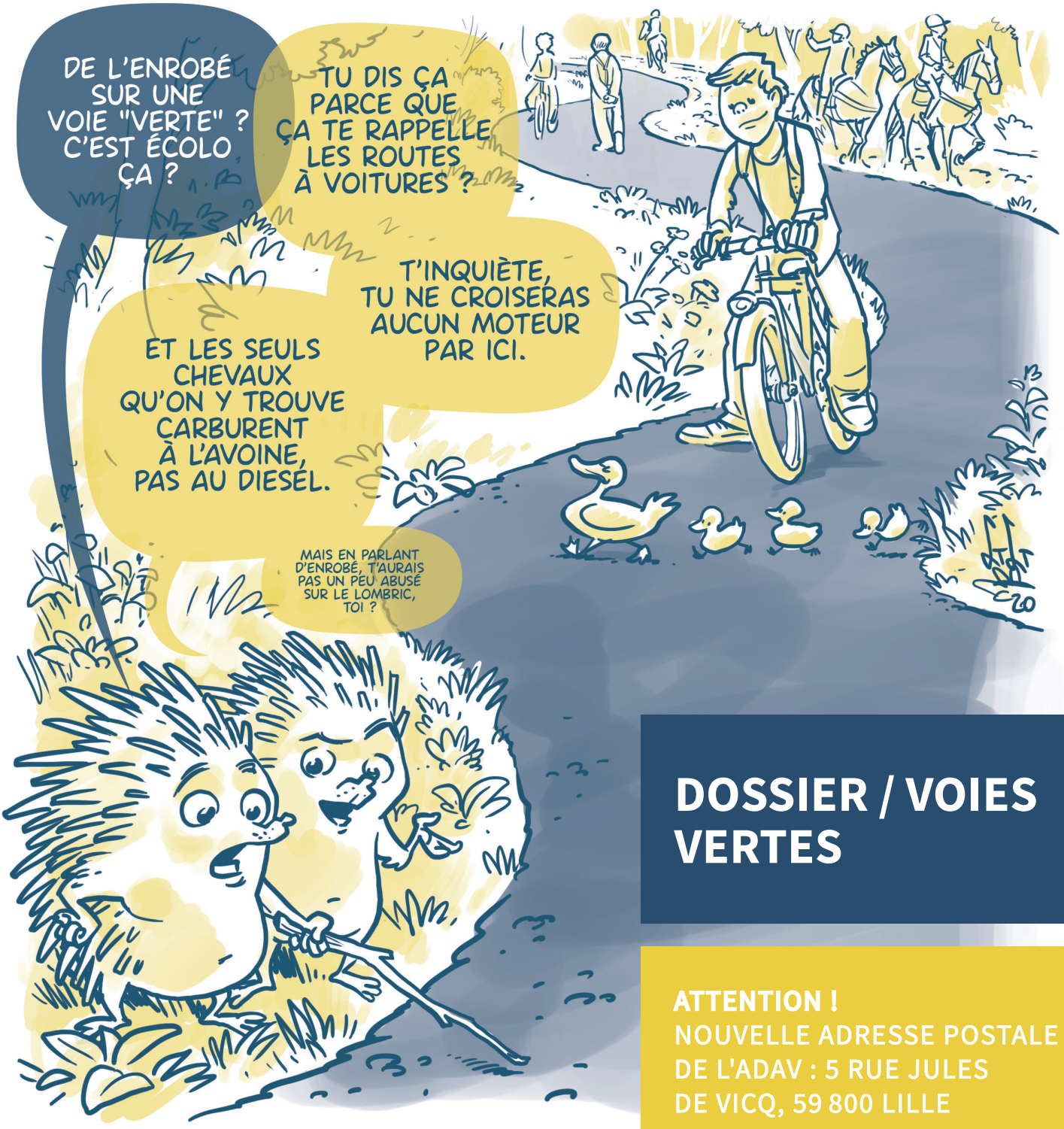
ADAV droit au vélo

l'heure vélo

Journal dérailleur

N°93

Juin 2020



DOSSIER / VOIES VERTES

ATTENTION !
NOUVELLE ADRESSE POSTALE DE L'ADAV : 5 RUE JULES DE VICQ, 59 800 LILLE

SOMMAIRE

DOSSIER - VOIES VERTES / 4-14

Pour des voies vertes cyclables !

VÉLO & SOCIÉTÉ

“Apolline prend le vélo”

Promotion du vélo : tour d'horizon des initiatives régionales

Le Boom des BAV (Boîtes à Vélo)

Des femmes à vélo, un indicateur de sécurité en ville ?

AMÉNAGEMENT / 14-17

Les aménagements cyclables : un investissement à très haut rendement

Une vélorue, c’est quoi ?

La saga du Boulevard Jean Moulin en 7 actes entre la ville de Béthune et l’ADAV

Stationnements vélo : belle diversité pour répondre à la nécessité

Des liaisons cyclables sûres amplifient les déplacements en vélo : exemple de Ronchin

Suppression d'un point dur

Nuit noire

POST-CONFINEMENT

VOYAGES

DIVERS / 18-20

L’ADAV Y ÉTAIT / 21-28

Dans les antennes

Dans les institutions

AGENDA / 28

ÉVÉNEMENT / 28

ÉDITO

Au moment où je rédige cet édito, nous sommes encore confinés. Il est question de pouvoir sortir de chez soi à partir du 11 mai en prenant toutes les précautions sanitaires pour qu’il n’y ait pas une deuxième vague. La promiscuité des transports en commun ne pourra pas répondre à la distanciation sociale indispensable. Le recours à la voiture comme solution ne créerait que thrombose et pollution et il faut le rappeler, essentiellement par choix, tout une partie de la population n’a pas de voiture (près d’un ménage lillois sur deux n’a pas de voiture ; un ménage sur quatre à l’échelle du département du Nord et un ménage sur cinq dans le Pas-de-Calais ; source Insee).

Quant au vélo, il coche toutes les cases :
- il permet de respecter les distances sociales tout en écoulant un flux important de personnes,
- il permet de faire de l’activité physique après cette longue période de sédentarité,
- il répond à la majorité des déplacements (la majorité des déplacements font moins de 5 km)
- plus de la moitié des Français disent qu’ils sont prêts à se rendre au travail à vélo ; le principal frein étant le manque de sentiment de sécurité.

J’espère que la solution vélo et la solution marche s’imposeront comme alternatives. Pour que cela fonctionne, il est nécessaire de faciliter et sécuriser les déplacements à vélo et à pied en mettant en place, par exemple, des pistes cyclables temporaires ou en « élargissant » certains trottoirs, voire en piétonnisant certaines rues. C’est ce qu’on appelle de l’urbanisme tactique. Les salariés et bénévoles de l’ADAV sont fortement mobilisés pour proposer des solutions pragmatiques et inciter nos élus locaux à les mettre en œuvre. Certains élus commencent à répondre favorablement. J’espère que lorsque vous lirez ces lignes, cette solution aura été retenue dans de nombreux endroits.

Les vacances d’été approchent... Et l’on sera encore dans la période post-covid durant laquelle des distances sociales devraient être encore respectées. En outre, ces vacances devraient être exclusivement françaises. Après avoir été enfermés durant de nombreuses semaines, nous aurons tous besoin de prendre l’air et de faire de l’activité physique. Pourquoi ne pas en profiter pour passer les meilleures vacances de votre vie… à vélo pour découvrir les véloroutes et voies vertes dans les Hauts-de-France mais aussi dans les autres régions françaises ? Vous trouverez des itinéraires et des informations sur le site de l’ADAV mais aussi sur le site de l’AF3V ou de CyclotransEurope, entre autres. En attendant, je vous invite à lire le dossier de ce numéro concernant l’importance de revêtement de qualité sur les voies vertes. Quel que soit votre choix de vacances, je vous les souhaite très agréables et vous donne rendez-vous en septembre pour, si tout va bien, l’assemblée générale.

Yannick PAILLARD
Président

DOSSIER

POUR DES VOIES VERTES CYCLABLES !

Cela peut sembler évident mais force est de constater que la majorité de nos voies vertes se révèlent peu cyclables et même souvent peu accessibles à un piéton ordinaire (marchant avec des chaussures de ville). Revenons d'abord à la définition de l'aménagement.

Une Voie Verte est "une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers".

C. route, art. R. 110-2

Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite et dans certains cas aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisée en conséquence et jalonnée. Elle doit s'intégrer au tissu socio-économique local, desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux, les gares, etc. Sa largeur doit être de 3m mais à l'approche des pôles urbains une largeur supérieure est recommandée - jusque 5m - pour éviter tout conflit d'usage entre les différents usagers.

Le cahier des charges national du 15-12-1998 stipule par ailleurs que **le revêtement** ***« devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année ».***

Très souvent associée à la voie verte, **la véloroute est quant à elle un itinéraire cyclable** à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. L'itinéraire doit être **sécurisé, linéaire, continu et jalonné**, doit relier les régions entres elles et permettre de traverser les villes dans de bonnes conditions et utiliser de préférence des aménagements en site propre (voies vertes et pistes cyclables) ou des petites routes tranquilles à très faible circulation.

De la qualité du revêtement dépend le type et le nombre d'usagers. Cet aspect est fondamental puisque la polyvalence d'usage de la voie verte est conditionnée par les propriétés de roulement. Ainsi une enquête effectuée dès la fin des années 1990 sur la voie verte Givry-Cluny révélait que **84 % des usagers (cyclistes, piétons, joggeurs et rollers) préféraient les revêtements goudronnés ou lisses.**

Ces chiffres nous les avons maintes fois exposés depuis l'aube des années 2000… malheureusement sans succès et la majorité de nos voies vertes restent toujours réalisées en sable stabilisé au confort plus que médiocre pour un usage limité au seul loisir par temps sec ou, paradoxalement, à la pratique du VTT tant l'aménagement est dégradé… Seule exception jusque très récemment, le Département du Pas-de-Calais qui a toujours privilégié l'enrobé (véloroute du bassin minier ou EuroVelo 4 sur le littoral) ou un stabilisé très renforcé qui s'approche d'un enrobé ou d'un béton (voie verte Coulogne-Guisnes sur l'EuroVelo 5).

Le résultat est que nos voies vertes se dégradent très rapidement, deviennent de fait peu fonctionnelles, peu utilisées au regard de leur potentiel, et même évitées pour les déplacements quotidiens alors qu'elles font partie intégrante du réseau cyclable de nos collectivités. À la médiocrité du revêtement s'ajoutent aussi des obstacles physiques qui accentuent les problèmes d'orniérage et empêchent souvent le passage d'un vélo avec sacoches ou un biporteur. La dégradation est aussi souvent accentuée par les pentes qui accélèrent les orniérages et, même s'il est limité, le passage de véhicules d'entretien ou agricoles en période de pluie.

Villeneuve d'ascq, véloroute du Paris-Roubaix. Essayez de vous y aventurer avec un biporteur ! Et ne parlons pas des mesures de distanciation !

Véloroute du Paris-Roubaix à Villeneuve d'Ascq : situation que l'on peut malheureusement retrouver fréquemment sur les voies vertes de la MEL... pas très incitatif pour une pratique du vélo ou de la marche !

LE CHOIX DU STABILISÉ A ÉTÉ JUSQU'ICI JUSTIFIÉ PAR DES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES…

Ces arguments sont aujourd'hui battus en brèche notamment par l'étude menée en 2019 par l'association Vélo&Territoires (coordinateur du réseau national cyclable), à laquelle nous avons contribué.

Le stabilisé est certes moins cher à la pose mais l'étude de Vélo & Territoires montre que **le coût de l'enrobé est imbattable** : *« deux fois plus cher à l'investissement mais quatre fois plus durable et qui nécessite un budget annuel deux fois moins élevé ».*

Sur le plan écologique l'étude montre aussi que l'imperméabilisation des sols souvent mise en avant est *« bien plus faible que celle couramment imaginée »* et *« le bilan carbone est plus favorable à l'enrobé ».*

Fort de ce constat, et suite à nos demandes répétées depuis plusieurs années, **le Département du Nord a entrepris la rénovation de la voie verte de l'Avesnois** qui héberge une section de la véloroute Scandibérique ou EuroVélo 3. Son choix a été de remplacer le stabilisé au profit de l'enrobé. Face aux protestations des cavaliers qui avaient fait au fil des années de cette véloroute une piste d'équitation et qui mettent en avant dans ce choix une atteinte à l'environnement, le Département a été contraint de développer un argumentaire qui indique notamment :

Cette technique présente **un bilan carbone plus favorable que le stabilisé à base de sable** utilisé depuis 2007. Plusieurs facteurs expliquent cela :

- Les émissions de gaz à effet de serre, la quantité d'eau et de ressources naturelles requises pour la mise en œuvre des stabilisés sont, en moyenne, plus importantes que pour les enrobés, d'après une étude menée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques).
- L'enrobé est plus durable que le stabilisé, ce qui suppose moins de réparations à court et moyen termes.
- Plus confortable, l'enrobé permet également en moyenne un meilleur report sur le vélo, favorisant ainsi une mobilité décarbonée.

« L'enrobé appliqué présente les mêmes caractéristiques en matière d'imperméabilité (écoulement de l'eau) que la structure actuelle »

Cet exemple montre que les tensions sont souvent exacerbées et que pour des raisons *" dites écologiques "* les voies vertes respectent rarement leur cahier des charges initial.

SOURCE
https://info.lenord.fr/voie-verte-de-lavesnois--le-vrai-du-faux

…

La voie verte de l'Avesnois à sa réalisation (2007), quelques années plus tard (2010) et aujourd'hui en cours de rénovation (2019) en macadam avec maintien piste cavalière latérale

Pourtant, sur le plan écologique, choisir un revêtement lisse c'est lutter efficacement contre le réchauffement climatique en favorisant l'éco-mobilité de l'ensemble des habitants pour leurs déplacements utilitaires. Un revêtement fonctionnel favorise un meilleur report modal de la voiture vers la marche et le vélo. Ainsi, contrairement aux idées reçues, le bilan carbone d'une voie verte en enrobé est meilleur grâce à la mobilité plus faiblement émettrice en gaz à effet de serre de la marche et du vélo pour aller travailler ou faire ses courses.

Michel Anceau

IDÉES REÇUES

L'ENROBÉ DE LA VOIE VERTE VA POLLUER LA NATURE.

FAUX. Une fois posé, le liant bitumeux n'émet aucun polluant dans l'environnement. C'est un substrat inerte, issu du recyclage des déchets de l'industrie pétrolière. Au contraire, le stabilisé est un matériau pulvérulent, constitué d'un mélange de sable et surtout de ciment qui se diffuse dans l'environnement sous forme de poussières. Le ciment s'infiltre alors dans les sols et les cours d'eau proches de la voie en stabilisé.

L'ENROBÉ DE LA VOIE VERTE EST NÉFASTE POUR LA FAUNE ET LA FLORE.

FAUX. Malgré son aspect naturel et terreux, une voie verte en stabilisé ne favorise pas particulièrement la biodiversité des milieux qu'elle traverse. Que sa surface soit revêtue ou non, elle n'est pas destinée à accueillir la faune et la flore. Bien plus que l'emprise de l'infrastructure elle-même, ce sont en réalité les abords de la voie verte qui présentent un enjeu majeur pour la préservation de la biodiversité. Ces espaces d'une surface linéaire importante peuvent avantageusement être intégrés aux trames vertes et faire l'objet de plan de gestion différenciée.

"APOLLINE PREND LE VÉLO"

Appel aux adhérents de l'ADAV. Collaborer avec des chercheur.euse.s du LOA (Laboratoire d'optique atmosphérique) et du PC2A (PhysicoChimie des Processus de Combustion et de l'Atmosphère) pour faire avancer les connaissances sur la pollution de l'air !

RÉSUMÉ

« Apolline prend le vélo » est un projet de recherche participative, mené avec l'ADAV. Le but est d'augmenter ensemble, les connaissances sur la pollution atmosphérique dans la métropole lilloise.

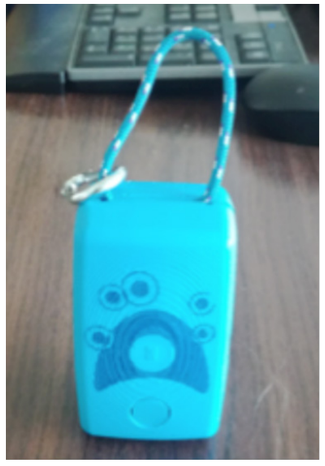
Les chercheurs et l'ADAV sollicitent votre participation pour une campagne de mesures de la qualité de l'air. La campagne durera un an pour pouvoir documenter toutes les saisons et un maximum de polluants (pollens, feux de bois, circulation etc).

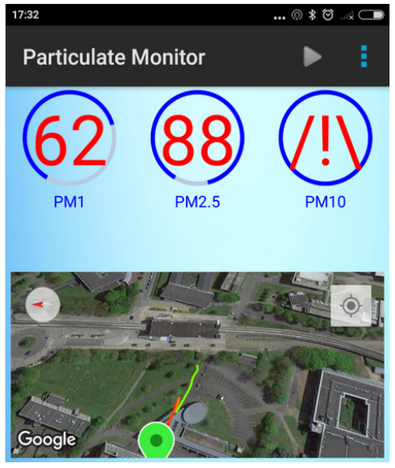
- **Pour l'ADAV :** cela permettra d'interpeller les élus pour, par exemple, favoriser des pistes cyclables sur des zones moins exposées, réduire les sources de pollution aux endroits de passage des vélos.
- **Pour les chercheurs :** il s'agira de tester le réseau de capteurs et les ressources de traitement de données, de mieux connaître la distribution des polluants sur la métropole de Lille.
- **Et pour vous ?** cela vous permettra de connaître le niveau de pollution sur vos parcours quotidiens et éventuellement de choisir des rues moins exposées.

Venez en discuter lors de l'atelier participatif et inscrivez-vous par email en écrivant à info@droitauvelo.org

LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE, UN PROBLÈME MAJEUR DE SANTÉ PUBLIQUE

Les particules en suspension dans l'air constituent l'un des principaux polluants atmosphériques, pouvant contenir des produits toxiques dont certains sont considérés comme cancérigènes. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, les particules les plus fines (< 2.5µm soit inférieures à la taille d'une bactérie) réduiraient en moyenne l'espérance de vie des Français de plus de 9 mois. Les niveaux de pollution mesurés dans les grandes villes dépassent régulièrement et largement les normes réglementaires. Les mesures réalisées par le réseau ATMO ont montré que la métropole lilloise se classe 3ème ville la plus polluée de France avec une concentration en moyenne annuelle supérieure aux limites fixées par l'OMS.





POURQUOI LES CONNAISSANCES MANQUENT

Les études visant à établir des liens entre pollution de l'air et santé individuelle utilisent jusqu'à présent les données fournies par les stations des réseaux de mesure réglementaire de la qualité de l'air extérieur. Cette procédure est loin d'être parfaite ! En effet, **le nombre de stations est trop faible** pour prendre en compte les variations spatiales (par exemple d'une rue à l'autre) et temporelles (une mesure toutes les 15 min au mieux). Sur la métropole lilloise, les moyens de mesure de la pollution atmosphérique sont très limités avec 2 sites de mesures des particules seulement : Boulevard de Leeds et Fives, alors que le tissu urbain s'étend sur 142 km². Ainsi, il est impossible de fournir à la population une information sur la pollution qu'ils ont inhalée durant une journée !

LES CHERCHEURS ET L'ADAV ONT BESOIN DE VOUS !

Différents laboratoires de l'Université de Lille se sont associés dans le cadre du projet APOLLINE : Air Pollution and Individual Exposure. Le but est de développer et de mettre en œuvre des capteurs miniatures pour mesurer la présence des polluants gazeux et particulaires. Ces capteurs permettent de mesurer en continu la quantité de particules entre 0.3 et 10 mm (micromètre soit la taille d'une cellule …

sanguine) et cela avec une très bonne résolution à la fois spatiale grâce à un GPS intégré, et temporelle, jusqu'à 1 seconde. Ils ont déjà été testés lors de deux campagnes préliminaires en 2018-2019, ainsi que dans le métro de Lille en cours depuis 2017.

Pour ce projet nous avons besoin de nombreux volontaires pour porter les capteurs dans leurs déplacements quotidiens. Les conditions à remplir pour pouvoir participer sont :

1. Avoir accès à un smartphone Android (nous n'avons pas encore développé les applications pour les IOS MAC).
2. Avoir des trajets quotidiens sur le territoire de la MEL incluant Lille, Hellemmes, Villeneuve d'Ascq.

AVANT DE VOUS ENGAGER, VOUS SOUHAITEZ EN SAVOIR PLUS ?

Nous organiserons prochainement une réunion pour toutes les personnes intéressées afin d'expliquer plus en détail ce qui est attendu, les contraintes et le fonctionnement des outils scientifiques (rassurez-vous ils sont faciles à utiliser !). Lors de cette rencontre, nous souhaitons établir **un vrai travail de co-création avec les futurs volontaires afin de déterminer vos besoins/objectifs personnels** et de mettre en place les moyens nécessaires pour simplifier la compréhension et l'analyse par les volontaires eux-mêmes. Nous répondrons également à vos questions.

Si d'ores et déjà ce projet vous intéresse, merci de nous communiquer votre mail à l'adresse info@droitauvelo.org.

Le groupement de chercheur-euse-s

PROMOTION DU VÉLO : TOUR D'HORIZON DES INITIATIVES RÉGIONALES

Dans le cadre de sa mission d'observatoire, le Crem, coanimé par l'ADAV et En Savoir Plus, recense régulièrement les actions mises en place par les collectivités de la région en faveur d'une mobilité plus douce. Une bonne partie de ces initiatives ont pour objet de promouvoir la pratique du vélo. Elles peuvent se répartir en plusieurs catégories.

DES COUPS DE POUCE FINANCIERS OU MATÉRIELS

Certaines collectivités ont fait le choix d'apporter un coup de pouce financier à leurs habitants pour l'achat d'un vélo, vélo à assistance électrique, vélo-cargo ou dit classique selon les cas. Si le montant de l'aide est variable, il porte généralement sur un pourcentage du prix d'achat (environ 25 %), est plafonné (200 à 300 euros) et limité à un dossier par foyer. Parmi les collectivités qui ont proposé ces aides : les villes de Lesquin, Marcq-en-Barœul, Cambrai, Grande-Synthe, Fourmies, Pont-Sainte-Maxence, Clermont-sur-Oise, les communautés de communes Flandre-Intérieure, Pévèle-Carembault (et plusieurs communes en faisant partie).

Des mairies comme la Madeleine élargissent cette aide à l'achat aux équipements comme l'éclairage, antivols, capes de pluie ou encore sacoches.

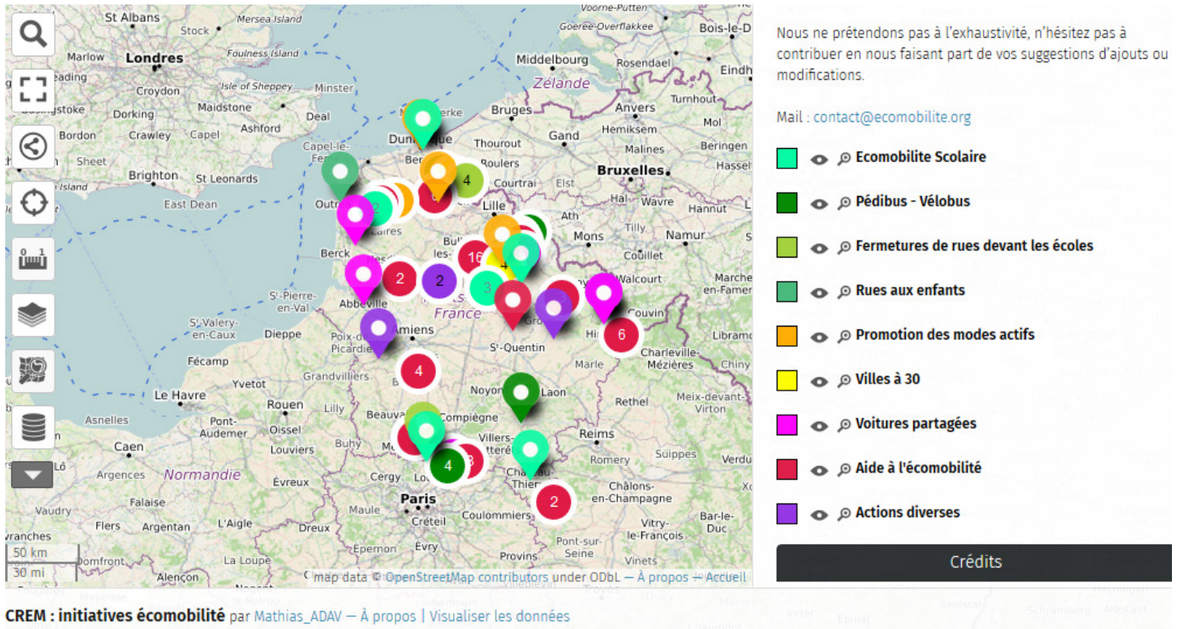
Dans une même idée de lever d'éventuels freins financiers, des collectivités (CUA, CCFL, Villes d'Anor et Grande-Synthe) proposent à leurs habitants de louer des Vélos à Assistance Électrique (VAE) sur une longue durée avec la possibilité pour ceux qui y ont pris goût d'en faire l'acquisition en fin de location à prix dégressif. Cela permet aux habitants de tester en situation réelle avant d'acheter et aux collectivités d'amortir le prix des vélos.

L'offre de location de vélos pour des plus courtes durées à destination des habitants ou touristes est encouragée sur certains territoires en boutique ou en libre-service pour un usage utilitaire en milieu urbain (Dk'vélo) ou davantage de loisir en milieu rural (deux bornes de retrait de VAE le long de la voie verte à Ardres et Guînes avec la communauté de communes Pays d'Opale).

SÉCURISER LE STATIONNEMENT

Un frein à la pratique du vélo est la crainte du vol. Pour y remédier, des mairies comme la Madeleine ou Lille proposent des espaces de stationnements sécurisés sous forme de box ou garages d'une dizaine de vélos loués à l'année par les riverains. Une participation financière à la création de locaux vélo est proposée aux bailleurs et copropriétés par des communes (Hellemmes).

Les stationnements de vélos peuvent aussi être facilités dans les écoles avec la mise en place de garages dédiés (Ronchin).



ÉDUCATION ET ÉMULATION

Pour encourager la pratique du vélo, la collectivité peut en faciliter l'apprentissage notamment auprès des enfants d'écoles primaires sur les temps scolaires (à Villeneuve d'Ascq avec l'ADAV) ou périscolaires à Lomme. L'idée est que les enfants apprennent les rudiments du code de la route mais aussi sachent se positionner sur la chaussée pour éviter de se mettre en danger.

Le vélo peut aussi être valorisé sous la forme de challenges (Ensemble en selle sur la métropole lilloise, défi familles à mobilité positive en projet dans le Pays de Lumbres) ou d'évènements festifs (fêtes du vélo dans de nombreuses villes de la région).

Des mairies ont décidé d'encourager leurs agents en leur permettant de bénéficier d'une Indemnité Kilométrique Vélo (Roubaix, Lille, Haubourdin).

Faciliter l'usage du vélo, c'est aussi rendre les itinéraires plus lisibles, c'est en ce sens que le Département du Nord a développé dans les Flandres un réseau points-nœuds sur le modèle belge ou que la Métropole Européenne de Lille développe progressivement la signalétique dédiée aux cyclistes.

EN CONCLUSION

Restons vigilants, toutes ces actions louables ont un impact limité si elles ne s'accompagnent pas d'un aménagement de la voirie vers une circulation plus apaisée et sécurisante pour les piétons et cyclistes.

Ajoutons que ces actions ont un impact plus fort si elles sont réalisées de manière coordonnée au sein d'un système vélo.

Ce panorama n'est pas exhaustif, nous vous invitons à vous rendre sur notre toute nouvelle cartographie des initiatives pour l'écomobilité : **www.ecomobilite.org/Carto-des-initiatives-mobilite-en-region** et à signaler les manques.

Judicaël Potonnec

LE BOOM DES BAV (BOÎTES À VÉLO)

Des services à vélo près de chez vous

Travailler avec son vélo en ville était **plutôt courant au début du XXe siècle, quand l'automobile était encore un luxe.** Maintenant que tout le monde a adopté la voiture, on redécouvre que le vélo n'est pas si mal pour circuler en ville. **Plus rapide, plus pratique, moins coûteux, moins polluant**, il fait l'unanimité chez de nouveaux entrepreneurs qui ont monté leur boîte avec cet ingénieux moyen de locomotion.

Des services à vélo chez vous ou près de chez vous sont de plus en plus fréquents. Des entrepreneurs proposent des pizzas cuites sur place, le nettoyage de vitres, des spectacles de chansonniers, la collecte de biodéchets, des épiceries ambulantes, des bières de brasseur à la pression, de la petite restauration, de la livraison à domicile... **Ces entrepreneurs et artisans ont choisi le vélo comme support de travail et déambulent depuis quelques années en ville, à bord de bi- ou tri-porteurs. Ils se sont regroupés au sein des Boites à Vélo, BAV, partout en France (https://lesboitesavelo.org) et à Lille en particulier (www.facebook.com/BAVLille)**. Cette "nouvelle" formule pour pratiquer son métier connaît un vif succès.

En 2012, **ils étaient quatre entrepreneurs à vélo à Nantes,** à se connaître et à échanger sur leurs pratiques. En 2013, ce ne sont plus quatre, mais **une dizaine d'entrepreneurs et d'associations de Nantes qui se regroupent pour créer le premier collectif des travailleurs à vélo. Leur nom n'a pas changé depuis : "Les Boîtes à Vélo"**. Un prix leur est décerné en 2015, au congrès international Vélocity, qui se tenait à Nantes cette année-là. Dans la foulée, ce collectif informel se structure en **association professionnelle "Les Boîtes à Vélo"**, afin de s'entraider et de promouvoir leurs activités. Ils sont bientôt suivis par Grenoble et Paris, puis Lyon, Angers et Lille. Depuis, leur nombre ne cesse d'augmenter et ils continuent à essaimer partout en France.

Ce mouvement a lancé son premier congrès national les 18 et 19 janvier 2019, à Angers, qui a accueilli des entrepreneurs à vélo et aussi des représentants des fabricants de vélos et matériels roulants utilitaires. Avec 150 participants, ce congrès a permis de créer la première fédération professionnelle des travailleurs à vélo, qui rassemble plusieurs centaines de structures, **adhérentes et sympathisantes, travaillant à vélo**. Ils veulent promouvoir et accompagner ce mode de développement économique et **défendre les intérêts communs des Boîtes à vélo** dans toutes les villes.

Aujourd'hui, les Boîtes à Vélo, ce sont des associations, des entreprises, des sociétés effectuant de nombreux métiers dans :

- Les services : vente, réparation, éducation, santé, service à la personne
- La culture : tourisme, bibliothèque, vidéo, radio
- La restauration et l'alimentation
- L'artisanat : métiers d'art, menuiserie, peinture, électricité, plomberie, jardinage
- Le vélo utilitaire : conception, fabrication de vélos, remorques, sacoches et accessoires, conseil et études autour du vélo
- La logistique : livraison, déménagement

Les expériences de certaines villes ont impulsé la structuration des BAV dans d'autres villes. Luc Béduchaud (la Roue Libre) et Vincent Lengagne (Vitrocyclette) connaissaient bien les BAV de Paris. Ils ont incité 4 autres entrepreneurs à vélo à les rejoindre au sein d'un collectif à Lille en juin 2018. Ils ont ensuite créé l'association BAV-Lille en février 2019, dont le président est Luc Béduchaud. À la création, ils étaient une dizaine et ils sont maintenant une trentaine d'adhérents, sans compter les sympathisants. Ces membres sont des personnes qui ont besoin du vélo pour leur travail, ou dont l'activité est directement liée au vélo. La BAV-Lille, comme pour d'autres villes, est une association qui regroupe des structures très différentes, aussi bien des entreprises classiques, des coopératives d'emplois, des microentrepreneurs, que des associations. Leur objectif est d'unir leurs forces, de mutualiser leurs moyens, d'augmenter leur visibilité et de porter leur voix dans les collectivités.

Voici la liste des adhérents de l'association BAV-Lille, qui s'accroît petit à petit :

- **Cœur d'encre studio**, sérigraphie et broderie, dont impression de T-shirts, Lille (https://fr-fr.facebook.com/coeurdencrestudio/)
- **Coiffeuse à domicile**, Stéphanie Tison, Lille (https://www.facebook.com/stephtisoncoiffure/)
- **Comment ça vrac**, Karim et Kévin, épicerie ambulante, Lille (http://commentcavrac.com/)
- **Compagnie du Triporteur**, Luc Religieux, chansonnier, spectacle musical de rue, Lille (https://fr-fr.facebook.com/luclechansonnier/)
- **La Consignerie**, Franck Royer, livraisons à domicile de bières locales et consignées, Saint-André (salut@consignerie.com)
- **La Dérailleuse**, Olivier Sarre, Artisan brasseur, Phalempin (brasserieducycle@gmail.com)
- **La Fille du Chef**, Stella Delmotte, traiteur de produits du terroir, Marcq-en-Barœul, Villeneuve d'Ascq (https://lafilleduchef.wixsite.com/)
- **Frélo**, Robin Debon, livraison fruits, légumes, céréales de producteurs locaux à Croix et Villeneuve d'Ascq (https://www.frelo.fr/)
- **Komposto**, association fondée par Claire et Sarah, collecte de biodéchets, Tourcoing (https://www.facebook.com/pg/assokomposto/)
- **Lille.Bike**, service de livraison et de courses express à vélo, Lille (https://lille.bike/)
- **La Roue Libre**, Luc Béduchaud, Vélo Pizzeria, fabrication sur place et livraisons, Faches Thumesnil (pizzeria.larouelibre@gmail.com)
- **SuperCyclo**, Hélène Poughon, livraison de plats fait-maison sans viande, ingrédients bio et de saison, en privilégiant le zéro déchet, Lille et Faches-Thumesnil (contact.supercyclo@gmail.com)
- **La Tienda**, Restaurateur à vélo, Lille (https://www.facebook.com/LaTiendaLille/)
- **La Vitrocyclette**, Vincent Lengagne, nettoyage de vitres, Lille (0676938762)

Les avantages de ce système de travail à vélo sont nombreux. **Le vélo se faufile partout dans les centres urbains**, là où les autres véhicules à moteur peinent à se trouver une place. Par rapport à la voiture, ce mode de déplacement est **plus rapide, plus pratique, moins encombrant, moins coûteux, moins bruyant et moins polluant.** Pour certains, cela leur permet de faire du sport quotidiennement, mais pour d'autres cette activité physique n'est pas une caractéristique première, ni un effort redoutable. En effet, il peut s'agir de simples déplacements de proximité, avec un vélo bénéficiant d'une assistance électrique. De manière générale, les difficultés concernent forcément le poids du vélo, qu'il faut faire avancer, malgré l'assistance électrique, et les conditions climatiques, qui peuvent rendre le travail plus compliqué. Par ailleurs, l'entrepreneur ou l'artisan qui pédale brasse **une clientèle intriguée, admirative et consciente de faire un geste écologique**. Cela permet de consommer de manière responsable et d'améliorer le cadre de vie à l'échelle locale.

Pour l'entrepreneur c'est également un investissement et des charges moins importants que pour d'autres organisations de travail. Il leur faut investir dans un biporteur ou triporteur pour embarquer suffisamment de matériel. On peut trouver des vélos cargos d'occasion à partir de 1 000 euros, et les prix peuvent monter jusqu'à 10 000 euros. Bien entendu, la batterie représente une part importante du coût de ces vélos. Outre les fabricants allemands et hollandais, il existe des fabricants français de vélos cargos et vélos utilitaires, dont Douze-Cycles, VUF bikes, Lovelo. Il s'agit d'un marché en plein essor. La pandémie du coronavirus a forcément des conséquences sur leur activité. Certains, grâce à leur service de proximité et leurs activités de restauration ou de livraisons à domicile ont vu leur activité exploser, et d'autres ont dû se mettre à l'arrêt ou prendre des mesures de chômage partiel en attendant le déconfinement. Pour la Vitrocyclette par exemple, Vincent Lengagne assure la sécurité de ses clients en arrêtant son activité et en reportant les rendez-vous pour mai. Grâce à son statut d'entrepreneur salarié en coopérative d'activités et d'emplois, il peut bénéficier du chômage partiel.

Les Boîtes à vélo démontrent aujourd'hui que tout service, tout métier, est adaptable au deux-roues. De quoi donner des idées aux amateurs !

Véronique Fafeur

DES FEMMES À VÉLO, UN INDICATEUR DE SÉCURITÉ EN VILLE ?

Dans le 7e baromètre ADAV/Cerema du premier semestre 2019, il est indiqué qu'en moyenne à Lille 1 cycliste sur 3 est une femme. Les femmes sont donc moins nombreuses à utiliser le vélo comme moyen de transport dans la métropole. Mais retrouve-t-on ce constat dans d'autres villes du monde ?

Une étude menée par le ministère des transports de Tokyo en 2008 expose les pourcentages de femmes à vélo par rapport aux hommes, dans les grandes villes du monde. **À Sydney, elles représentent 18 % des cyclistes, à Chicago 30 %, à Berlin 40 %, à Tokyo 50 %, à Amsterdam 57 % et à Copenhague 60 %.** Nombreux sont les facteurs expliquant de telles variations entre les villes mentionnées mais on pourrait en retenir deux.

Une des premières raisons qu'a mise en évidence Levy à travers son étude de 2013 sur les transports et le genre : il a remarqué que **les espaces publics à travers le monde sont encore fortement masculinisés. Ces espaces minimisent la présence corporelle et spatiale des femmes et ainsi leur amplitude de mouvement physique.** Faire du vélo dans une ville peu adaptée aux cyclistes nécessite de se positionner sur la chaussée pour prendre possession d'une partie de l'espace. Cela permet au cycliste de se rendre visible des autres, afin d'assurer sa sécurité, surtout lorsque les aménagements cyclables sont peu voire pas du tout développés.

Alors qu'il n'est déjà pas facile de se faire une place sur la chaussée quand on est cycliste en ville, être une femme cycliste serait-il la double peine ?

La perception du risque apparaitrait comme le second facteur majeur expliquant de tels écarts entre les femmes et les hommes. Une étude de Horton en 2007 met en évidence un premier type de peur liée à l'environnement social dans l'espace public. Les femmes auraient peur d'être blâmées, harcelées sur leur vélo par d'autres individus, ou de subir des reproches sur les risques qu'elles prennent en faisant du vélo, risques considérés comme non essentiels. Le second type de peur qui revient le plus souvent est la peur face au risque lié à l'environnement physique. La circulation, les conducteurs agressifs, sont les éléments les plus cités par les femmes dans les pays où la proportion de cyclistes est faible.

D'après la thèse de Geddes en 2009 sur le genre et l'utilisation du vélo à Dublin, la sécurité à vélo est une préoccupation pour 85 % des femmes mais seulement 65 % des hommes. À Sydney par exemple, où les femmes représentent 18 % des cyclistes, la voiture est omniprésente dans la ville, ce qui augmente fortement l'insécurité physique sur la chaussée. À l'extrême opposé à Copenhague où les femmes représentent plus de 60 % des cyclistes, la ville est pensée pour les déplacements à vélo, tous sont sécurisés et organisés séparément de la circulation automobile. Ce très haut niveau de sécurité sur la chaussée explique en grande partie l'importante part de femmes cyclistes.

Si Lille veut rééquilibrer la balance, et faire du vélo un moyen de transport accessible à toutes et tous, elle se doit de créer un environnement sécurisé pour les cyclistes, en aménageant un véritable schéma cyclable séparé de la circulation automobile.

Cécile d'Aubigny

POUR ALLER + LOIN SUR LE SUJET

Cette récente enquête du CNRS : https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : UN INVESTISSEMENT À TRÈS HAUT RENDEMENT

Le vélo : absent des choix d'investissements

Pour les investisseurs, privés ou publics la question centrale est de "*mettre l'argent au bon endroit*". Répondre à cette question exige de voir le long terme, de considérer les effets induits. Pour les collectivités il faut prendre en compte les externalités, c'est-à-dire que la dépense est publique mais les bénéfices profitent à la population.

En matière de transport les solutions retenues sont souvent les plus techniques et les plus coûteuses. Ainsi sortent de terre des aménagements routiers vite saturés, des parkings considérables qui restent vides ou des systèmes de transport en commun lourds en investissements. Ces solutions portées par des sociétés de travaux publics ou de matériel de transport font l'objet d'un battage médiatique visant à les rendre séduisantes.

Défendue uniquement par des associations aux moyens modestes, considérée comme un loisir la bicyclette entre rarement dans le champ des solutions possibles. Les collectivités n'ont pas toujours compris que le vélo était un moyen de transport pour le quotidien. **L'intérêt et donc la rentabilité des aménagements leur échappent pour une grande partie.**

LE TAUX DE MOTORISATION DES FOYERS QUI ADOPTENT LE VÉLO DIMINUE

En observant depuis plus de 15 ans les collègues, voisins ou membres de la famille, je constate que **les ménages dont l'un des conjoints adopte le vélo pour aller travailler remettent en cause la détention d'un véhicule.** Le besoin de remplacer un véhicule, les coûts d'entretien qui grimpent, l'obligation de payer pour se stationner déclenchent l'abandon d'une voiture. Pour les jeunes ménages, c'est encore plus courant, ils renoncent directement à l'acquisition d'un deuxième véhicule, voire du véhicule principal.

EN SUPPRIMANT UNE VOITURE LES MÉNAGES FONT UNE ÉCONOMIE CONSIDÉRABLE

Calcul au niveau de la MEL (Métropole Européenne de Lille) sur les 490 000 ménages que compte la Métropole Lilloise :

- 48 % ont une voiture.
- 27 % en ont au moins deux.
- 25 % des ménages n'ont pas de véhicule (sources Insee).

Il y a donc au minimum 500 000 véhicules détenus par les ménages de la MEL.

Posons l'hypothèse qu'une politique cyclable efficiente réduise de 5 % le nombre de véhicules soit 25 000 véhicules. Pour cela il suffit par exemple que le taux de ménages ayant 2 voitures ou plus passe de 27 % à 22 %.

En posant l'hypothèse qu'une voiture d'occasion coûte 10 000 € et dure 7 ans, les ménages de la MEL font une économie d'investissement : 25 000 x 10 000 = 250 millions d'euros soit 35 millions €/an (amortissement sur 7 ans).

En estimant les frais d'essence, d'assurance et d'entretien du véhicule à 800 € par an, les ménages économiseraient sur les frais d'utilisation un minimum de 20 millions d'euros par an (25 000 x 800 €).

C'est donc un minimum de 55 millions d'€ de pouvoir d'achat rendu annuellement aux ménages de la MEL utilisant le vélo.

Pour mémoire, le budget de la MEL pour la politique cyclable est actuellement de 30 millions d'€ sur 5 ans soit 6 millions € par an.

Même si nous sommes dans les ordres de grandeur, on comprend très vite que les investissements en aménagements cyclables sont d'une redoutable efficacité économique.

Parce qu'il est difficile de quantifier directement l'impact du vélo sur la pollution de l'air, sur la santé, je ne valorise pas l'amélioration de la santé des populations.

LE DOUBLE EFFET « KISS-COOL »

Parce qu'un écosystème vélo prend du temps à se développer, les villes qui bâtiront un réseau cyclable continu, procureront à leurs citoyens une mobilité très efficace à un coût imbattable. **Comparé aux autres systèmes de transport le coût de cet écosystème vélo est très abordable pour la collectivité.** Immanquablement ces villes attireront une population qui aura compris l'immense avantage de se déplacer dans une ville apaisée tout en faisant l'impasse d'une, voire deux voitures.

Frédéric Devred

UNE VÉLORUE, C'EST QUOI ?

© John Tarantino

Appelée Fietsstraat aux Pays-Bas ou en Belgique Flamande, la vélorue est une rue où l'on affirme la place du vélo, mais dans laquelle les voitures sont également autorisées, particulièrement pour la desserte locale des riverains. Une des conditions de réalisation est la faible intensité du trafic automobile et la présence de nombreux cyclistes. Cet aménagement est très répandu chez nos voisins de Gand ou de Courtrai mais on peut aussi en trouver à Menin ou Tournai.

En Belgique et aux Pays-Bas, les rues cyclables sont souvent colorées en rouge, tout comme les pistes cyclables, et l'automobiliste doit rester derrière le cycliste avec interdiction de le doubler.

BORDEAUX
Marquage plus proche des exemples néerlandais et flamands que nous préconisons.

La position du cycliste est matérialisée au milieu de la rue à l'aide de marquages spécifiques.

En France, à ce jour, cela se matérialise par l'apposition de chevrons et de logos vélo au centre de la chaussée circulée. La vélorue est d'ores et déjà expérimentée à Strasbourg et surtout à Bordeaux avec un traitement qui s'apparente à celui de nos voisins belges.

Depuis janvier 2020 une première vélorue est apparue sur la métropole lilloise. Sa genèse s'est appuyée sur une opportunité et sur beaucoup de persuasion !

Le 13 novembre 2019, l'axe Cabanis-La Phalecque à Lille était mis en sens unique tête-bêche. Cela contribue fortement à apaiser la circulation automobile en le rendant non traversant pour les automobilistes. Néanmoins, en raison de l'absence de mise en place immédiate de double-sens cyclables, les cyclistes étaient renvoyés vers les rues de Lannoy et Gutenberg, beaucoup moins sûres. Bien que prévu, ce double-sens cyclable nécessitait des études supplémentaires de la part de la MEL, particulièrement un comptage du nombre d'automobiles qui y circulaient.

L'ADAV a donc immédiatement demandé une rencontre avec la Ville de Lille et la MEL et a simultanément réalisé des comptages. Lors de la rencontre, soutenus par le Cerema, nous avons demandé d'aller au-delà du simple double-sens pour réaliser une première vélorue. Cette demande a été acceptée par la Ville de Lille et la MEL. Dès janvier 2020, cette vélorue est devenue un axe cycliste qui à terme pourra, nous l'espérons, relier le centre de Lille à Villeneuve d'Ascq et sera partie intégrante d'un réseau cyclable hyperstructurant.

LILLE
Vélorue de la rue Cabanis avec le marquage préconisé aujourd'hui par le Cerema

Ainsi, en concertation avec Droit au vélo, **la Ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille ont réalisé une première vélorue à Lille, dans les rues Cabanis et La Phalecque**. Nous remercions ces deux institutions. Depuis cette " inauguration " de nombreuses villes se montrent intéressées pour adopter ce concept.

En bref, une vélorue, c'est une rue qui se transforme en une piste cyclable et où les voitures sont tolérées mais non prioritaires.

Michel Anceau & Yannick Paillard

Pour plus d'informations, voir en ligne : " *CEREMA : La vélorue, un nouvel outil pour les itinéraires cyclables* "
http://voiriepourtous.cerema.fr/la-velorue-un-nouvel-outil-pour-les-itineraires-a1548.html

LA SAGA DU BOULEVARD JEAN MOULIN EN 7 ACTES ENTRE LA VILLE DE BÉTHUNE ET L'ADAV

1° acte : en février 2017 : Lors d'une réunion de travail, il est convenu de refaire les marquages au sol, Bd Jean Moulin avec 2 hypothèses de travail :

- **Hyp. 1 :** une CVCB comprenant 2 rives de 1,5 m de large... (Cf le guide d'aménagement cyclable réalisé par le CD 62 et l'ADAV.)
- **Hyp. 2 :** une bande cyclable de 1,5 m de large dans le sens de la montée ; en fonction des résultats de cette première expérience, si OK, on enchaîne dans le mois qui suit avec le Bd Poincaré.

2°acte : en octobre 2017 : Il est à nouveau convenu de refaire les marquages au sol, Bd Jean Moulin puis Bd Poincaré.

3° acte : de l'été à octobre 2018 : L'enrobé du bas du boulevard a été refait, sur cette reprise de marquage qui fait suite à une réfection de chaussée de l'été, l'entreprise refait le marquage à l'identique, qui malheureusement n'était pas satisfaisant à la base (bandes de 1,1 m de large), la Ville reconnaît : *« nous aurions dû être plus vigilants sur ce point »*.

4° acte : du printemps à l'automne 2019 : L'ADAV entend parler de rénovations de plusieurs rues de la ville, elle demande aussitôt la liste des rues concernées qu'elle n'obtient qu'en septembre 2019. Parmi elles le boulevard Jean Moulin. Elle demande à plusieurs reprises communication des plans, sans succès.

5° acte : 20/11/2019 : Finalement une rencontre nous est proposée, où il nous est montré un plan sur lequel les bandes font 2 mm de large, nous demandons la largeur réelle prévue, il nous est répondu : *« nous les faisons à l'identique »*. Nous demandons quel est cet identique puisque le revêtement a été complètement refait. Nous n'obtenons pas de réponse plus précise par la suite…

6° acte : 03/12/2019 : Deux amis, dont un adhérent ADAV, à qui j'avais demandé de m'alerter s'ils voyaient une entreprise de peinture s'activer, me contactent par téléphone, l'un peu après l'autre (sans savoir que j'étais à 500 km du boulevard). Ils me disent que les travaux étaient en train de se faire, avec toujours des bandes de 1,1 m de large… Il a fallu une intervention efficace de l'adjointe en charge du plan vélo pour faire suspendre les travaux de marquage (mais quand même faits sur 120 mètres de long supplémentaires).

Avant/après

7° acte : 05/12/2019 : Réunion sur le terrain pour décider d'un commun accord (Ville, ADAV) de faire, vu la largeur de ce boulevard mesurée sur place, une bande montante de 1,5 m de large, et des simples logos dans le sens descendant dont l'axe doit au moins être à un mètre des lignes de stationnement (et non collés aux voitures, car il faut toujours laisser la place à une portière de s'ouvrir inopinément ou à une voiture de démarrer sans clignotant). Ce qui fut fait de suite à la grande satisfaction des cyclistes : *« les autos respectent la bande cyclable, ce qui nous permet de rouler enfin en sécurité sur la portion montante de ce boulevard »*.

Ce témoignage, à lui seul, récompense les efforts qui ont dû être déployés durant près de 3 années. Espérons que cette saga serve utilement pour la suite des aménagements cyclables.

Daniel Dourlens

STATIONNEMENTS VÉLO : BELLE DIVERSITÉ POUR RÉPONDRE À LA NÉCESSITÉ

De beaux arceaux sur la voirie publique

Dans le milieu urbain, rares sont les immeubles équipés de local pour y déposer son vélo, ce qui freine directement l'achat d'un deux-roues. Et même lorsque le stockage chez soi est quelque chose d'acquis, ce peut être l'endroit où l'on se rend qui n'est pas équipé.

Car même pour quelques heures, il est nécessaire de pouvoir le garer dans un espace qui donne l'assurance de le retrouver en état. Le Bicycode comme l'antivol permettent une protection du bien, mais la sécurisation véritable nécessite un mobilier urbain adapté au stationnement. Sans compter qu'en l'absence de béquille, l'utilisateur cherchera toujours à poser son vélo contre un support qui le maintiendra droit.

LES TYPES DE MOBILIERS SONT VARIÉS.

Un abri vélo en entreprise

Le simple arceau-étrier, un U renversé ou un appui-vélo sert à positionner un vélo de chaque côté. Le modèle « repose-guidon » prend trop de place et n'est pas agréable à l'usage. Des équipements métalliques de faible hauteur peuvent maintenir les roues mais cela abîme les rayons et le vélo n'est généralement pas stable (on appelle cela des pince-roues). Pour lutter contre les intempéries, on utilise un abri vélo, qui peut combiner un dispositif fixe permettant d'accrocher son vélo.

Dans les endroits touristiques plutôt urbains, cela fait très longtemps que les municipalités ont mis en place des arceaux temporaires. Ils peuvent démonter ce mobilier lors d'évènements nécessitant un grand espace continu sans obstacle.

LE COÛT DU MATÉRIEL ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE D'INSTALLATION EST TRÈS BAS.

A l'université, ce genre de stationnement est parfait

En définitive, seul l'espace est l'élément critique. Car qui dit installer des espaces de parking à vélo, dit enlever des zones naturelles ou inutilisées (rare), prévues pour des piétons (plus fréquent) ou utilisées pour du stationnement automobile (en majorité). Les bienfaits de ce changement sont néanmoins largement argumentés.

Les abris collectifs sécurisés se sont ces dernières années développés car cela répond à la fois à la demande lors des trajets (par exemple au niveau de gares ferroviaires, d'arrêts de tramway/bus), mais également pour pouvoir stocker son vélo à proximité de chez soi. À noter que l'abonnement permettant de les utiliser est généralement payant, mais il est recommandé de ne pas prendre de risques notamment lorsque l'on est complètement dépendant de ce moyen de transport (la marche étant trop longue) ou que le bien est cher (par ex : les vélos à assistance électrique, surtout les vélo-cargos).

On peut se réjouir de la parution de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Dans son article 52, il est indiqué que sur 5 mètres en amont de chaque passage piéton, il ne sera plus possible à partir de 2027 de stationner de véhicules à 4 roues. Il s'agit d'une mesure destinée à améliorer la sécurité des personnes à pied afin de pouvoir être mieux vues. C'est donc l'occasion de transformer rapidement toutes ces places de parking auto par du parking vélo, le législateur encourageant cette conversion.

N'hésitons pas à contacter directement nos assemblées de copropriété, nos pouvoirs publics locaux, nos employeurs, nos commerçants, nos professionnels de santé, les établissements d'enseignement de nos enfants, etc. Toute la population est désormais compréhensive, réceptive et sait que le développement des stationnements vélo, cela favorise l'usage de la bicyclette : c'est bon pour l'économie, les économies et la santé ! •

Vincent Philipps

DES LIAISONS CYCLABLES SÛRES AMPLIFIENT LES DÉPLACEMENTS EN VÉLO : EXEMPLE DE RONCHIN

La liaison entre Lezennes et Ronchin avec un passage sous l'autoroute, 2 ponts de chemin de fer et 3 ronds-points dans un trafic automobile dantesque, rebutait les cyclistes les plus aguerris. Afin d'éliminer cette coupure urbaine par des aménagements cyclables, la MEL a déboursé 1 M d'€.

En automne 2019, alors que les travaux n'avaient été réalisés qu'au tiers, les comptages par les adhérents ADAV montraient déjà une progression de 90% du nombre de vélos. Le trafic est passé de 34 vélos/heure à 65 soit une augmentation estimée de 170 à 320 vélos jour. Les travaux ont donc déjà généré un trafic supplémentaire de 150 vélos/jours.

Les cyclistes utilisent ce trajet pour se rendre au travail. Dans cette zone périphérique les bus sont peu fréquents, on peut donc imputer ces 150 trajets supplémentaires à 75 « vélotafeurs » : cyclistes faisant un A/R. Ces 75 personnes ne sont plus contraintes d'acquérir un véhicule pour se rendre à leur travail. •

Frédéric Devred

NUIT NOIRE

Promouvoir le vélo c'est (très) bien, vouloir s'en donner les moyens c'est encore mieux.

Depuis de nombreux mois maintenant, une portion de piste cyclable Avenue Denis Cordonnier à Lille dans la suite du pont de Tournai est plongée dans le noir. Étrange affaire car des lampadaires en bon état sont pourtant bien présents sur cette portion d'environ 500 m.

J'ai donc pris ma plume et demandé quelques renseignements auprès des Services municipaux, voici leur réponse : *« L'éclairage de la piste cyclable est hors-service car nous subissons des actes de malveillances sur ces ouvrages. En effet, nous sommes victimes de vol de courant lorsque l'éclairage est en état de fonctionnement. Il a donc été décidé de laisser ces ouvrages à l'extinction, puisqu'aucune solution technique n'a été concluante pour arrêter ces vols. Néanmoins, nous sommes conscients de la gêne occasionnée pour les usagers, et nous en sommes les premiers désolés ».*

Pourquoi cyclistes et piétons (nombreux à emprunter cette voie partagée) devraient pâtir de cette situation, la question est posée... •

Stéphane Bouet

SUPPRESSION D'UN POINT DUR

Inauguration de l'aménagement de la liaison cyclable Ronchin-Lezennes

À l'initiative de l'ADAV, la piste cyclable reliant Ronchin et Lezennes a été inaugurée le 1er février 2020 en présence de l'ADAV (son président et son directeur), les maires des communes de Ronchin et Lezennes et des représentants de la MEL.

Cette réalisation est une victoire qui doit en appeler d'autres car malgré les difficultés rencontrées (interruption des travaux fin 2018 entre autres), le projet été mené à son terme et permet maintenant de relier Ronchin au réseau cyclable de Villeneuve d'Ascq.

Après les prises de parole et une fois le ruban coupé, les quelque cinquante cyclistes présents ont parcouru la piste en faisant le tour du rond-point des Acacias pour revenir au point de départ.

Quelques imperfections seront étudiées en vue d'améliorations à venir en GTV (Groupe Travail Vélo) :

· un candélabre à déplacer

· une borne électrique

· des pictogrammes piétons/vélos

· l'accès par l'avenue de l'Europe à sécuriser

En attendant :

· bien sûr mais aussi partout où il y a une piste cyclable, la priorité cycliste aux giratoires.

Encore un grand merci à tous ceux qui se sont investis dans le projet et qui en ont permis la réalisation.

Nul doute que nos comptages verront le nombre de cyclistes augmenter sur ce parcours. •

Claudine et Jean Marc Van Nieuwenhove

L'APRÈS CONFINEMENT : RÊVONS D'UNE SUITE

Durant la période de confinement instaurée pour limiter la progression du coronavirus, lors de toute sortie de chez soi il fallait être muni d'une attestation de déplacement dérogatoire, sans quoi l'on s'exposait à une forte amende. La population s'est, dans l'ensemble, assez bien pliée à cette règle.

On pourrait imaginer désormais le même type de dispositif pour limiter la progression de la pollu-tion et du réchauffement climatique, qui génèrent eux aussi leur lot de morts (bien plus nombreux) : toute sortie en voiture ne pourrait se faire qu'avec une attestation justifiant la nécessité de recourir à ce moyen de transport. Exemples de motifs autorisés : déplacement de plus de 3 km, transport d'objets volumineux, personne en situation de handicap, etc. Cette législation pourrait éventuellement être plus souple dans un premier temps et permettre d'éviter par exemple l'achat de son pain à la boulangerie située trois rues plus loin avec une voiture (cette pratique existant encore...). Une fois entrée dans les mœurs l'utilisation du vélo ou la marche pour de courts déplacements, on pourrait ensuite envisager d'habituer la population à l'idée que pour des déplacements plus longs les trans-ports doux doivent également être adoptés.

On peut bien sûr invoquer une atteinte à la liberté d'utiliser le véhicule de son choix, mais l'exemple du confinement montre que la population accepte de se priver d'une part de sa liberté pour faire face à un problème de santé publique, et surtout pour épargner des vies.

Rêvons un peu, donc.

La baisse de la pollution ne serait pas le seul gain d'un tel dispositif, mais tout lecteur de cette revue sait déjà sans doute quels nombreux bienfaits cela apporterait si l'on privilégiait de façon massive pour nos déplacements la marche à pied, le vélo ou les transports en commun, plutôt que la voiture. •

Samuel L.

LA RUE AUX HABITANTS

Indéniablement, la crise sanitaire de ces derniers mois a bouleversé notre quoti-dien. Elle a changé non seulement nos habitudes et notre manière de vivre, mais aussi la ville dans laquelle nous vivons. Parmi tous les changements radicaux et soudains dont nous avons été témoins, l'un m'a particulièrement surpris : le bruit. Le bruit, ou plutôt son absence.

Habitant dans le centre de Lille, le bruit fait partie de mon quotidien. Fatigants, irritants mais aussi parfois rassurants ou nécessaires, les sons d'un quartier construisent son identité et après un an de vie dans mon logement, ceux qui m'entourent me sont désormais familiers. Mais quelques jours après le début du confinement, alors que je profitais de la douceur du début du printemps la fenêtre entrouverte, je fus surpris par des sons plutôt inhabituels dans ma rue : des cris d'enfants. Une mère et ses deux enfants avaient reconverti l'un des trottoirs en terrain de sport. Après quelques échanges de balles, réalisant que la chaussée avait délaissé son utilité première et demeurait vide, ils finirent par poursuivre leur partie au beau milieu de la rue. Quelques dizaines de mètres plus loin, une seconde famille avait également envahi le bitume le temps de quelques tours à vélo et d'exercices de corde à sauter pour les enfants.

Au cours de ces vingt minutes d'« activité physique […] [et de] promenade avec les seules personnes regroupées dans un même domicile », une seule voiture viendra ternir, temporairement, le tableau. Au pas, l'automobiliste se fraya timidement un chemin au milieu de la cour de récréation improvisée.

La scène se reproduisit quelques jours plus tard, puis devint régulière. Ces familles, vivant probablement dans des logements sans extérieurs, profitaient de leur quartier apaisé par la diminution drastique de la circulation pour se réapproprier leur pas de porte, le trottoir devant chez eux, leur rue.

Cette rue, initialement conçue pour faciliter les déplacements des véhicules motorisés et leur stationnement, se transformait plusieurs fois par semaine en un terrain de jeu. Elle devenait un lieu où les enfants avaient, le temps d'une partie de foot, la priorité sur les automobilistes. Une parenthèse, dans une ville auto-centrée, au cours de laquelle les klaxons avaient laissé place aux cris de joie des enfants, et les moteurs hurlants des grosses cylindrées aux rebonds des ballons. Sans aucun doute, c'est bien cette rue là que je souhaiterais tout le temps : une rue pour les enfants, une rue rendue à ses habitants. •

Antoine Brégeaud, Avril 2020

EN ROUE LIBRE

Moi, c'est Pierre. J'ai commencé à voyager à vélo en 2014, après avoir vu une émission sur le sujet. Avec un ami, nous avons décidé de joindre Amsterdam au Cap Nord. J'ai a-do-ré !

On s'est rencontrés avec Morgane en avril 2018. Je lui ai fait découvrir le cyclotourisme lors de petits week-ends, elle a vraiment aimé ! En automne 2018, on a décidé de partir vivre à Berlin, et bien sûr y aller à vélo ! Nous préparons le voyage pendant plusieurs semaines.

KM 0 - LYON, FRANCE

Le 18 juillet 2019, nous chargeons nos vélos, et rendons les clefs de notre appartement. On enfourche nos vélos.

C'est parti : nous quittons Lyon, nos amis, nos familles et nos train-trains quotidiens.

KM 323 - NEVERS, FRANCE

On arrive sur la Loire à vélo après 5 jours de pédalage. Les débuts sont difficiles, il faut s'apprivoiser l'un l'autre malgré les humeurs, la fatigue, et la proximité permanente. De plus, nos corps ne sont pas encore habitués à l'effort continu, et la canicule ne nous aide pas. Doucement, on trouve notre rythme et notre routine : je fais à manger et la vaisselle, Morgane installe le campement. C'est encore un peu brouillon mais c'est pas grave : on s'adapte.

KM 662 - CHÂTEAU DE CHAUMONT, FRANCE

Cela faisait longtemps que je voulais voir les châteaux de la Loire. La Loire à vélo est un itinéraire vraiment agréable.

Nous traversons des villes et villages pittoresques, et faisons de jolies rencontres. On s'arrête pour visiter certains châteaux : nous prenons le temps d'esquisser Chambord sur nos carnets et passons une journée dans les jardins de Chaumont.

KM 1038 - HONFLEUR, FRANCE

On arrive enfin à la mer ! Ça fait du bien de sentir l'air marin nous rafraîchir pendant que nous pédalons le long des côtes Normandes. Ici, il n'y a plus de pistes cyclables mais heureusement il y a assez peu de circulation. En revanche, c'est vallonné donc plus difficile. Les villes traversées sont magnifiques !

KM 1692 - AMSTERDAM, PAYS-BAS

Dès l'entrée en Belgique, on est agréablement surpris par les voies cyclables ultra confortables.

Très vite, on arrive aux Pays-Bas.

Amsterdam nous paraissait loin au début du voyage ! Cela fait environ un mois qu'on est parti. Petite pause touristique dans la capitale.

KM 2061 - HAMBOURG, ALLEMAGNE …

On parcourt les Pays-Bas avec beaucoup de plaisir. Il n'y a que des pistes cyclables, et tout est balisé : on trouve des panneaux de signalisation à chaque carrefour ! Tout le monde parle anglais et est très accueillant.

Nous traversons notre 3ème frontière, dépassons les 2 000 km et nous voilà déjà à Hambourg. On s'y repose 4 jours : on est bien fatigués.

KM 2591 - COPENHAGUE, DANEMARK

Le Danemark, c'est super à vélo : les rares voitures qu'on croise font vraiment attention, et le pays est assez plat. On prend de nombreux ferries pour aller d'île en île.

Les zones de bivouac un peu partout dans le pays sont appréciables.

Le gros bémol du Danemark ? La nourriture : pour les Français que nous sommes c'est compliqué !

Copenhague n'a vraiment pas volé sa réputation : ici le vélo est roi.

Après des jours de recherche, nous passons un entretien skype : ça y est, on a enfin un appartement à Berlin !

KM 3105 - BERLIN, ALLEMAGNE

On prend un dernier ferry pour arriver en Allemagne. Sur cet Eurovélo : pas de voiture, des campings accueillants, et de la forêt tout le trajet. Les Allemands sont sympathiques et chaleureux.

Nous arrivons enfin à Berlin le 24 septembre et devons trouver nos nouveaux repères : chercher un travail, faire des rencontres, et découvrir cette ville ! Il nous faudra 1 mois pour récupérer du voyage.

ET MAINTENANT ?

On a envie de partager tout ça autour d'un blog. Nous avons pris goût à la rédaction d'articles et continuons à rédiger des conseils sur le voyage à vélo : https://enrouelibre.fr/

Une chose est sûre : on n'est pas près de s'arrêter. Nous avons prévu un gros voyage en 2021 !

Pierre & Morgane

VOYAGE DANS LE MÜNSTERLAND

Il y a 10 ans, Charlotte une jeune Allemande originaire de Münster (Westphalie) nous a offert un livre sur le Münsterland. Ces paysages apaisants sont une invitation au voyage ; je planifie donc pour l'été une excursion dans ces contrées.

Fidèle à l'idée du voyage zéro carbone incrémental (Heurovélo n°90), nous prenons le train à Ascq pour Tournai, Bruxelles et Düsseldorf. Nous louons 2 vélos à la radstation de la gare et roulons plein nord vers Duisbourg et la Ruhr.

LA RUHR UNE VIEILLE RÉGION INDUSTRIELLE QUI MISE SUR LE VÉLO

J'ai grandi dans le bassin minier du Nord-Pas de Calais… et bien, la Ruhr, c'est la même chose mais en colossal, des usines partout et de gigantesques friches industrielles. C'est une région industrielle a priori peu propice au vélo. Pourtant des panneaux nous indiquent toujours la direction à suivre… En fin de journée, nous arrivons à Alt-Homberg, une ville fantôme de la banlieue de Duisbourg. J'ai réservé une chambre d'hôtel, la propriétaire donne vie à cette demeure pleine de charme qu'elle a fait agréer "Bike and Bett" par l'ADFC (La fédération cycliste Allemande). Dans l'entrée sont à disposition : les bulletins des associations cyclistes locales ainsi qu'un guest-book où les cyclistes relatent par quelques mots ou croquis leurs pensées. L'hôtel est quasi complet, et la moitié de sa clientèle voyage à vélo. Le petit déjeuner est copieux et la jeune serveuse nous propose des sachets afin d'emporter le surplus pour notre pique-nique du midi.

LES CYCLISTES AFFLUENT SUR LES BERGES DU RHIN

Le matin, nous reprenons la route sous une belle lumière. Cette région industrielle ne manque pas de charme : usines de brique, ponts métalliques style "Eiffel", grandes maisons "arts-déco". Les rives du Rhin ont été rendues inondables et sont maintenant des zones naturelles. Peu à peu, nous quittons la Ruhr, en ce dimanche ensoleillé. Les pistes sont très fréquentées et les terrasses de café donnant sur le Rhin sont prises d'assaut. À la faveur d'un bac, nous traversons le Rhin à Rees pour nous enfoncer plus à l'Est. Dans cette bourgade, les vélos affluent de partout pour passer d'une rive à l'autre du Rhin.

La frontière hollandaise n'est pas loin et les bourgades allemandes ont misé sur le vélo : centre-ville apaisé, bordures séparant trottoirs et chaussée sans dénivelés : avec des déambulateurs, des tricycles ou des fauteuils électriques, les personnes âgées à mobilité réduite se déplacent en nombre et discutent sur les places de marché.

LES PETITES VILLES ADOPTENT LE VÉLO

Notre périple nous mène de bourgade en bourgade : Bocholt, Borken, Coestrup, Ochtrup …. Ces villes faites de briques et peuplées de 20 à 30 000 âmes, ressemblent à Hazebrouck, Abbeville ou Cambrai. Mais avec le vélo, le centre-ville est vivant. La voiture ne stérilise pas l'espace et permet la rencontre entre les gens donnant d'emblée cet aspect convivial. En allant plus vers l'Est, certaines bourgades n'ont pas encore fait ce choix. Dès lors, je constate que les Allemands "soi-disant respectueux de la loi" arrivent dans le centre en voiture, se stationnent furtivement sur le trottoir devant la pharmacie ou la banque pour repartir aussi vite. Par comparaison, le centre-ville est éteint. À la faveur de l'été, des travaux sont en cours partout pour favoriser les modes de déplacement doux. Le développement du vélo n'est pas une question de culture, de peuple, de grande ou petite ville mais ici une question d'organisation de la cité.

LE VÉLO ÉLECTRIQUE : UN MOYEN DE DÉPLACEMENT DANS LA CAMPAGNE

Nous suivons alternativement la route des 100 châteaux ainsi que la route "agricole". La campagne est paisible, paysage légèrement vallonné, fait d'anciennes moraines glaciaires, terrains sableux où poussent de somptueuses forêts de hêtres. Nous croisons des camions de lait, des engins agricoles, très peu de voitures, des vélos électriques plus que des vélos classiques. Certes c'est l'été mais je n'imaginais pas à quel point le vélo pouvait être une solution de déplacement dans cette campagne à l'habitat dispersé.

…

LA PROMENADE DE MÜNSTER : UN PÉRIPHERIQUE VERT

Après plusieurs jours à sillonner les zones rurales et les petites villes, Münster avec ses 200 000 habitants, apparait comme la grande ville. Münster, gravement détruite pendant la dernière guerre, a été reconstruite avec soin. Avec ses places à arcades, ses façades baroques et Renaissance, Münster ressemble à Arras. La ville fourmille de vélos. Pourquoi le vélo s'est-il imposé aussi massivement dans cette ville ?

Bien sûr, Münster est une ville étudiante, ce qui est favorable au vélo. Comme dans la plupart des cités allemandes, un large secteur piétonnier s'appuyant sur le centre historique donne depuis longtemps la priorité aux modes de déplacements doux. La "promenade" : ceinture plantée de grands arbres abrite une large piste cyclable et occupe, comme les boulevards à Arras ou Douai, l'emplacement des anciens remparts. C'est une sorte de périphérique vert emprunté par des milliers de cyclistes et promeneurs, desservant les différents quartiers de la ville.

SUR LA ROUTE DU RETOUR

Après avoir flâné dans la ville historique où fut signée la paix de Westphalie qui attribua l'Alsace à la France, nous regagnons Düsseldorf par le train Intercités afin de rendre nos vélos. Le prix des billets "vélo" dans les trains Intercités est de 10 € et la moitié d'un wagon est réservé aux cycles.

QUE RETENIR DE CE VOYAGE

- **La continuité des itinéraires cyclables est rarement prise en défaut.** Les voies peuvent être étroites, le revêtement rudimentaire mais le fil n'est jamais coupé. Cela est vrai pour les panneaux qui indiquent coûte que coûte la voie à suivre.
- **Le vélo électrique devient une véritable alternative** à la voiture en zone rurale.
- **Un écosystème vélo extrêmement riche foisonne.** Des synergies très fructueuses se mettent en place entre la fédération de cyclistes ADFC, le Land, les communautés de communes et les entreprises.

Frédéric et Odile Devred, été 2019

DÉJÀ UN AN !!!

L'antenne de l'Amandinois (Saint Amand les Eaux) soufflera sa première bougie, cet été.

Le 5 juillet 2019 a eu lieu la première réunion publique annonçant la création de l'antenne et depuis, une équipe d'une quinzaine de personnes fourmille d'idées et d'initiatives : participation à la semaine du développement durable à destination des scolaires, marche pour le climat, sollicitation des grandes surfaces pour la pose d'arceaux, sortie familiale...

Le baromètre de la FUB a confirmé le développement du vélo dans l'Amandinois avec 99 contributions contre... 0 en 2017. L'importance du vélo a, d'ailleurs, été retenue dans les programmes des quatre candidats.

10 propositions "chics et pas chères" sont présentées au maire et sont en bonne voie ou en cours d'étude. Des contacts réguliers avec les services de la mairie permettent : une barrière par-ci, un arceau par-là, un double sens cyclable ailleurs... Des petites attentions pour faciliter la vie des cyclistes. Nous sommes ensemble, sur le terrain ! L'équipe municipale reconnaît l'expertise de l'association en matière d'usage du vélo.

L'idée est que l'ADAV soit associée à chaque projet concernant l'aménagement de la ville. Une convention de partenariat est à l'étude.

Pas à pas, l'Antenne s'installe dans le paysage Amandinois. **Il reste fort à faire mais la volonté et l'énergie sont présentes.**

Christophe Desmet
Correspondant local ADAV

OSM, LA CARTE PARTOUT, PAR TOUS !

Carte en version édition sur ordinateur.png
Une carte affichée depuis un ordinateur en version édition, début avril 2020. © les contributeurs d'OpenStreetMap

L'être humain a besoin de se représenter son espace environnant. Les cartes en sont de bons moyens et il en existe autant que d'usages (routière, cadastrale, course d'orientation, géologique, etc).

Avec l'outil numérique, certains systèmes d'information géographique (SIG) peuvent maintenant regrouper des centaines de couches. Pour le grand public, sur Géoportail, il est par exemple possible de sélectionner plusieurs fonds de carte, de gérer leur opacité, et d'ajouter des données thématiques.

L'accélération du développement des usages a eu lieu grâce aux GPS. Sans même savoir lire des cartes, il suffit de saisir une destination, puis avec la géolocalisation se laisser guider par la voix de l'appareil et les simples indications affichées à l'écran. La dernière évolution majeure des usages est la démocratisation des smartphones : **ils disposent tous de base d'une application de cartographie.**

La "culture libre" est le meilleur moyen d'accompagner la diffusion de la connaissance. Dans ce mouvement, chaque utilisateur a le droit de consulter le contenu proposé, mais également de le réutiliser gratuitement. Il doit simplement faire mention qu'une partie de l'œuvre qu'il produira provient du travail réalisé par l'individu ou l'organisme qui l'a diffusé librement. Richard Stallman est une personnalité charismatique du mouvement des logiciels libres car il est l'initiateur d'un système d'exploitation appelé GNU. Ce militant a également créé des outils juridiques pour accompagner et viabiliser d'autres projets. **On retiendra la licence publique générale GNU et la popularisation du terme "copyleft" en opposition au "copyright".** Le libre s'est beaucoup développé dans l'informatique mais le champ d'action est bien plus large : les semences pour l'alimentation, la production de médicaments, l'open data pour l'information publique auprès des usagers, etc. Pour chaque besoin informatique, l'État français tient à jour et diffuse le nom des logiciels libres de référence : c'est le socle interministériel de logiciels libres (VLC, Audacity, Gimp, LibreOffice, Firefox en font partie). On pourra citer également le projet en ligne Open Food Facts pour améliorer le déchiffrage des étiquettes des produits alimentaires, ce qui a donné lieu à de nombreux changements de recettes par les producteurs. Enfin, comment ne pas mentionner Framasoft et sa galaxie d'outils en ligne ? On notera le grand nombre de projets initiés par des Français.

OpenStreetMap, abrégé en OSM, a accompagné l'essor des SIG et fait partie de cette culture libre.

C'est un projet créé en 2004 puis structuré par la fondation britannique éponyme. Il est surnommé le Wikipédia de la cartographie, parce que son mode de fonctionnement et sa philosophie sont similaires. La création de contenu est issue du crowdsourcing (production participative). Toute personne qui le souhaite peut apporter bénévolement son aide, sur le sujet et la localisation de son choix, comme pour l'encyclopédie collaborative. Avec le grand nombre des contributeurs, tout oubli, erreur, ou vandalisme est rapidement corrigé, ce qui est gage de grande fiabilité. Les plus grands services de cartographie commerciaux (Mappy, Apple, Bing, ViaMichelin, Qwant, Baidu, etc) se servent de ses données car OSM les distribue sous licence OdbL (Open Database License).

Si nous prenons le cas des aménagements relatifs au vélo, les éléments renseignés sous OSM sont nombreux et vont de la simple signalétique (ex : bande cyclable, cédez-le-passage cycliste, limitation de vitesse), au mobilier urbain (ex : arceaux, abris), aux ouvrages (ex : ponts, pistes cyclables) et mêmes aux services (ex : réparateurs, associations, commerçants). Différents affichages thématiques sont possibles, soit sur osm.org, soit via les nombreux sites internet qui réutilisent …

Carte cyclable en version lecture sur mobile.png
Une carte affichée depuis un mobile avec la couche "carte cyclable" en version lecture, début avril 2020.
© les contributeurs d'OpenStreetMap

leurs données. Les contributions peuvent s'effectuer en utilisant des images satellites (ex : tracer les contours d'un bâtiment d'après la vue en arrière-plan), en exploitant des traces GPS (enregistrements de parcours réalisés en vrai avec le matériel adéquat, dans le but d'ajouter par exemple un chemin invisible) ou encore via ses connaissances (ex : ajout d'un vendeur de matériel cycliste).

Le Libre a la force de pouvoir étendre les données à des usages que l'on n'aurait pas imaginés soi-même, permet des usages **à faible coût et accroît l'innovation**. La majorité d'entre nous utilise tous les jours des informations issues d'OSM sans le savoir. Afin que chacun ait accès à l'information avec la meilleure qualité, il est très utile pour le bien commun de ne pas hésiter à y contribuer. Simplement le fait d'utiliser ces services de manière personnelle ou de les choisir au sein de son entreprise, plutôt que des « systèmes propriétaires », est un grand pas vers la diffusion de la connaissance !

Vincent Philipps

DROIT AU VÉLO CONTRIBUE À OPENSTREETMAP !

Consultez la carte des aménagements cyclables sur : carto.droitauvelo.org et la carte de cyclabilité qui utilise les informations d'Openstreetmap sur : cyclabilite.droitauvelo.org

Vous souhaitez contribuer ?
Envoyez-nous un email à carto@droitauvevelo.org

BRÈVES
ET AUTRES INFOS

ARGUMENTAIRES EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Vous retrouverez sur le site internet de l'ADAV **droitauvelo.org** des fiches argumentaires en faveur des modes actifs. Ces petits mémos pour promouvoir les multiples bienfaits et avantages de la marche et du vélo, vous permettront de répondre à vos questions telles que *« pourquoi les modes actifs sont-ils bons pour la santé, sont-ils économiques, écologiques ? »* …

N'hésitez pas à y jeter un œil dans la rubrique Médiathèques & conseils > Argumentaires thématiques > Fiches argumentaires sur **www.droitauvelo.org/-Fiches-Argumentaires-188**

A.G

VÉLO VOLÉ : QUE FAIRE ?

Face à un vol de vélo, nous nous sentons souvent démunis, pourtant des solutions existent pour signaler notre infortune.

LES GROUPES FACEBOOK : VOL VÉLO LILLE ET VOL VÉLO LILLE MÉTROPOLE

Ces groupes de discussion Facebook permettent de signaler le vol de votre vélo avec tous les détails utiles, la communauté veille et permet parfois de résoudre certaines situations.
www.facebook.com/groups/volvelolille
www.facebook.com/groups/velovolelille

UNE CARTE DES VOLS DE VÉLOS

Pour les personnes qui ne sont pas sur Facebook ou hors de la MEL, une carte pensée par la communauté et créé bénévolement par Julien, développeur web Lillois que l'on remercie pour la qualité de son travail ! Cette plateforme permet de signaler le vol de votre vélo, partout dans la région. Une inscription par email est demandée.
velovolelille.org

PORTEZ PLAINTE

N'oubliez pas d'aller porter plainte à la police, en faisant une pré-plainte en ligne, vous serez ensuite rappelé pour un rendez-vous.
www.pre-plainte-en-ligne.gouv.fr

Si vous retrouvez votre vélo sur un site ou magasin de vente, allez au commissariat avec les preuves indiquant que c'est bien le vôtre.

Enfin, les conseils habituels qu'il est toujours bon de rappeler :

- Attachez bien le cadre et la roue avant de votre vélo à un point fixe avec au moins un cadenas de type U
- Idem dans un garage une cave ou un jardin : attachez votre vélo à un point fixe
- Ne stationnez jamais votre vélo dans la rue la nuit.

Mathias Vadot

ÇA, C'EST DU JUGE !

Lu dans la Voix du Nord du 01/02/2020 : *« Le tribunal correctionnel de Bruxelles a condamné un voleur récidiviste de bicyclettes à trois ans de prison ferme. La justice a mis en avant un "crime écologique" » : « La victime dépossédée de son vélo n'a pas d'autres options que d'utiliser des moyens de transport beaucoup plus polluants et contribuant dès lors au réchauffement climatique. »*

Voilà qui est bien jugé et qui pourrait donner des idées ! Par exemple, condamner – toujours au titre de crime écologique – l'utilisation – et non plus le seul vol – de tout moyen de transport plus polluant que le vélo, sans que la nécessité d'utiliser celui-là plutôt que celui-ci ne puisse en être justifiée.

Le journaliste a conclu son article par une exclamation : *« Ça, c'est du juge ! »*

Gageons qu'un jour la majorité s'exclamera, face à l'utilisation intempestive de la voiture : *« Ça, c'est un crime ! »*

Samuel L.

SAINGHIN-EN-MÉLANTOIS

Les samedi 7 et dimanche 8 mars 2020, l'association 7 lieux a organisé à Sainghin-en-Mélantois le cinquième salon 7 lieux village. Ce salon essentiellement consacré depuis sa création au thème du *« Mieux vivre au naturel »* avec des exposants dans les domaines de la santé au naturel, de la formation et de l'évolution personnelle, de l'expression artistique et culturelle, s'est plus largement ouvert pour cette 5e édition au domaine de la transition écologique appliquée, dans ce qu'elle a de plus concret et pratique dans la vie de tous les jours, avec la présence de 2 associations "zéro déchets", le repair café intercommunal de la Marque, un expert en permaculture et plusieurs stands consacrés au domaine du vélo dont l'ADAV, l'association Busabiclou et un spécialiste du vélo assistance électrique.

Jean-François Ochin.

ACCUEIL & REMISES

LES MEILLEURS VÉLOCISTES

DANS LE NORD

-5% -10% **Sport'Dep**
931 av du gal de Gaulle
Bondues - **03 20 30 72 90**

-5% **Kick 59** – 5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88

-5% **Speed Cycles** – Jean Lebas
64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin - **03 20 38 39 24**

-10% **Cycles Wypelier Huygen**
2 bis place de la Cessoie
Lambersart - **03 20 40 73 20**

-5% **Altermove**
1 rue des Arts
Lille - **03 62 84 01 01**

-5% -10% **Cycles Lecolier**
64 rue Gambetta
Lille - **03 20 54 83 39**

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

-5% **Cycles get lost**
84 rue de Cambrai
Lille - **03 27 25 64 76**

Remise **Les Mains dans le guidon**
166 rue Gambetta
Lille - **03 62 52 94 87**

-5% -10% **LÎle ô vélos**
21 rue Pierre Legrand
Lille - **06 63 87 82 61**

Remise **Cycles Fallet**
4 bis av. Robert Schumann
Mons en Barœul
03 20 04 47 01

Remise **PEPS TRIKE** (vélos couchés)
62 rue Abel Gance
Coudekerque Branche
06 01 23 92 05

DANS LE PAS-DE-CALAIS

-5% **Cycles Gérard-Ricouart**
145 rue Montluc
Ardres - **03 21 00 95 37**

-5% **Capsule Cycles**
3 rue Copernic
Arras - **03 21 71 03 67**

-5% -10% **Ride On**
529 rue de Lille
Béthune - **03 21 64 02 51**

-5% **Véloland**
5 rue de la Briqueterie
Dainville - **03 21 15 37 87**

-10% **Vélo Service Center**
94 Rue Etienne Flament
Lens - **03 21 75 04 05**
> Accès aux outils de l'atelier réservé aux adhérents.

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

BULLETIN D'ADHÉSION

ADAV droit au vélo

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'association Droit au vélo, **5 rue Jules de Vicq, 59800 LILLE**

☐ **J'adhère à Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année en cours.**

☐ Adhésion individuelle : **14 €** ☐ Chômeur/étudiant : **8 €**

☐ Couple* : **25 €** * Famille : tarif individuel/couple + 1 € par enfant

☐ Membre de soutien **> 25 €** ☐ Association : **25 €**

☐ Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélO" : **8 €**

☐ Je souhaite participer aux activités de l'ADAV *(précisez éventuellement)*

☐ **Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de . . . . . € à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.**

Nom : . . . . . .
Prénom : . . . . . .
Adresse : . . . . . .
Code postal : . . . . . Ville : . . . . . .
Profession : . . . . . .
Téléphone : . . . . . .
Courriel : . . . . . @. . . . . .
Date de naissance : . . . . . .

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

AAP : Appel à projets, **Adus** : Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre, **ARS** : Agence Régionale de Santé

AULA : Agence d'Urbanisme de l'Artois, **AVP** : Avant Projet

BE(T) : Bureau d'études (techniques), **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

CA : Communauté d'agglomération, **CABBALR** : Communauté d'agglomération Béthune Bruay Artois Lys Romane, **CALL** : Communauté d'agglomération de Lens-Liévin, **CAPH** : Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut

CC : Communauté de commune

CD : Conseil départemental, **Cerdd** : Centre ressource du développement durable

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

CESEC : Conseil Economique Social et Environnemental Communal

CIA : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

CLPC : Cédez-le-passage cycliste (au feu) , **CNFPT** : Centre National de Formation de la Fonction Publique Territoriale , **Cotech/Copil** : Comité technique/ de pilotage

CU : Communauté urbaine ..., **CVCB** : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou), **CVTC** : Club des Villes et Territoires Cyclables

DD : Développement durable, **Dreal** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement , **DSC** : Double-Sens Cyclable, **DST** : Direction Service Technique

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ERBM : Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier , **EV** : EuroVelo (véloroute européenne)

GT(V) : Groupe de travail (Vélo)

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Transports, **LOM** : Loi d'Orientation Mobilités

MBM : Mission Bassin Minier

MDADT : Maison du Département Aménagement et Développement Territorial, **MDE** : Maison de l'environnement, **MEL** : Métropole Européenne de Lille

MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités

PA : Parc d'activité, **Pama** : Plan d'actions mobilité active

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PDA : Plan de Déplacements Administration, **PDES** : Plan de Déplacements Établissement Scolaire, **PDM** : Plan de Mobilité

PDU : Plan de Déplacement Urbain, **PEM** : Pôle d'Échange Multimodal, **POC** : Proof Of Concept

RPN : Réseau de Points-Nœuds

SCOT : Schéma de cohérence territorial, **SDC** : Schéma Directeur Cyclable

SIDF : Syndicat Intercommunal des Dunes de Flandre

Simouv : Syndicat Intercommunal de Mobilité Organisatrice Urbaine du Valenciennois, **SMT** : Syndicat Mixte des Transport, **SMTUS** : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre

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

VAE : Vélo à Assistance Électrique , **VNO** : Voies Nouvelles et Ouvrages

(V)VV : (Véloroute) Voie verte

Initiales des représentants de l'Adav concernés

ABo : Aurélie Bouteiller ; **ABr** : Alexandre Brysbaert ; **AG** : Amandine Gabriels ; **CAL** : Claude-Arnaud Lepoutre ; **CB** : Christophe Brethenoux ; **CBo** : Christian Bonenfant ; **ChD** : Christophe Desmet ; **DD** : Dominique Delcroix ; **DDk** : Damien Dekeister ; **DDo** : Daniel Dourlens ; **DL** : Denis Lefevbre ; **EL** : Eric Liberelle ; **EMa** : Eric Macquet ; **FD** : Frédéric Devred ; **FL** : François Loiseau ; **FLe** : François Lepoivre ; **JFC** : Jean François Carlier ; **JFO** : Jean-François Ochin ; **JLT** : Jean-Louis Thersen ; **JmR** : Jean-Marie Roger ; **JP** : Judicaël Potonnec ; **JPD** : Jean Pierre Dhaene ; **JV** : Julien Vitse ; **LR** : Luc Religieux ; **MA** : Michel Anceau ; **MV** : Mathias Vadot ; **OC** : Olivier Cohen; **PM** : Pierre Meurisse ; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard ; **PT** : Pierre Tittelein ; **RM** : Romain Motylicki ; **SS** : Samuel Schepens ; **VF** : Véronique Fafeur; **VS** : Vincent Sauvé ; **YL** : Yves Lépinay ; **YP** : Yannick Paillard.

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

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA - CU d'Arras

10 Janvier. Projet de Schéma Directeur Cyclable de la CUA. Nouvelle réunion de Projet SDC. L'Adav fait part de ses propositions et priorités pour compléter le travail réalisé par les services de la CUA, qui reprend pour l'essentiel celui proposé il y a déjà une dizaine d'années par l'Adav. Nouveau point sur le projet de pistes cyclables sur la route de Beaurains. MA, VS, SS, PT.

ANTENNE BETHUNOISE

Béthune

23 janvier. Ville. Commission sécurité routière avec élus et techniciens, examen de nouvelles questions et suivi des questions en cours. ABo, DDo.

3 février. Comité Grand Béthune. ABo, DDo.

4 février. Rencontre du conseiller pédagogique de Béthune en vue de l'opération « Challenge écomobilité scolaire » prévue du 11 au 15 mai. Celui-ci adhère tout à fait à cette opération (reportée depuis). ABo, DDo.

10 février. Réunion préparatoire pour améliorer la sécurité routière du Rond-Point Saint Pry avec l'adjoint aux travaux de Béthune. AB, DDo.

10 février. Rencontre avec Olivier Gacquerre, maire de Béthune, et candidat à sa succession, présentation du document « comment développer les mobilités actives à Béthune » et échanges sur ce thème. DDo, MA, YP.

13 février. Ville. Commission sécurité routière avec élus et techniciens, examen de nouvelles questions et suivi des questions en cours. ABo.

4 mars. Réunion pour améliorer la sécurité routière du Rond-Point Saint Pry avec les adjoints aux travaux et à la ville, de Béthune et les services techniques du département du Pas-de-Calais. ABo, JV.

10 mars. Rencontre organisée par le service des sports de Béthune pour définir le programme d'animation lors du départ des 4 jours de Dunkerque prévu à Béthune le mercredi 06 mai (annulé depuis), une quinzaine de participants. DDo.

Bruay-la-Buissière

14 janvier. Rencontre avec Olivier Switaj, maire de Bruay, et candidat à sa succession, présentation du document « comment développer les mobilités actives à Bruay la Buissière » et échanges sur ce thème. DDo, JLT, JV.

SMTAG

8 janvier. Houdain. Revue avec les services du SMTAG et de la CABALLR des reprises de voiries à effectuer et des marquages manquants à effectuer sur le tracé de la ligne de BHNS BULLE 2. DD, JLT, JV.

ANTENNE BOULONNAISE

Boulogne-sur-mer

12 février. Rencontre avec le maire et les services de la ville. Présentation de l'action et du fonctionnement de l'Adav avec les collectivités. Présentation de notre vision d'un schéma cyclable municipal complémentaire à celui de la CAB. Il est acté qu'un travail partenarial renforcé entre l'Adav et la ville doit s'instaurer pour développer et accompagner la pratique du vélo. La ville se montre également très intéressée pour développer une offre de stationnement diversifiée pour les cycles. FLe, MA.

CAB – CA du Boulonnais

9 janvier. CAB. Revue de projet sur le suivi du schéma directeur cyclable. Nouvelle analyse des projets vus précédemment. Point sur l'avancée des études, des validations par les villes concernées et des travaux. Dans l'attente validation projet de chaucidou sur rue de la Mer.

Hardelot, une chaucidou sera réalisée prochainement sur av François Ier / Charles de Gaulle. Saint-Etienne au Mont, on partirait sur la réalisation d'une VV pour sécuriser l'accès collège sur la rue du Stade.

Outreau, projet d'une voie verte le long du bd Splinglard jusqu'au collège Camus puis de bandes sur Kennedy dans les sens montants.

Le Portel, les bandes dans le sens montant seront réalisées prochainement sur De Gaulle dans la continuité de la VV en cours d'achèvement par le CD 62 pour assurer la continuité de l'EuroVelo 4 jusque Equihen.

Boulogne, la rue de la Lampe sera pourvue d'un DSC et des esquisses seront lancées pour intégrer le vélo sur le rue Charles de Gaulle. MA, FLe.

13 février. CAB. Réunion de bilan sur notre première année de partenariat. Présentation des différentes actions de l'Adav et de ses projets. Cette première année a essentiellement été consacrée à l'étude des projets d'aménagement du schéma directeur cyclable. Les deux parties sont satisfaites de cette première année de coopération. Il est proposé d'étendre notre action sur le territoire en relayant également l'action du Crem sur le territoire de la CAB. Une réunion spécifique sera mise en place avec les services concernés pour mieux articuler notre travail en faveur de l'écomobilité et celui de la CAB. MA.

ANTENNE DUNKERQUOISE

CUD - CU de Dunkerque

24 janvier. CUD. Réunion d'organisation de la Fête du Vélo : liste des participants et des animations (stand et Broc'à vélo pour l'Adav), préparation des balades à vélo. DDk.

6 mars. CUD. Réunion préparatoire RPN. Point sur l'organisation choisie par la CUD pour référencer les axes à valoriser pour le RPN du CD59, en présence des services du Département et du SIVOM des rives de l'Aa et de la Colme. MA, JV.

Dunkerque

10 janvier. Mairie annexe de Rosendaël à Dunkerque. Réunion avec Monsieur Dhelemme, directeur de la mairie annexe. Présentation détaillée de l'Adav, propositions d'actions et d'aménagements pour favoriser le développement du vélo dans le quartier de Rosendaël. OC.

ANTENNE LENSOISE

Lens

14 janvier. Ecole Curie. Animation «je roule à vélo en toute sécurité» et présentation du challenge de l'écomobilité scolaire auprès de 2 classes de CM1. AG.

22 janvier. Aménagements rectificatifs EV5. CB, MA, JV.

20 février. GTV. Point sur les animations programmées en 2020, animations pédagogiques dans les écoles, journée éco-citoyenne 2020, challenge de l'écomobilité scolaire, village de l'environnement, balade urbaine et opération rue aux enfants. Point projets, revue des aménagements prévus en 2020, Pont Césarine + square Chochoy en VV, connexion à améliorer au niveau du giratoire Bollaert, connexion à améliorer entre la rue Faure et l'avenue du 4 septembre, connexion à faire au niveau de la rue de Paris et de la voie bus du boulevard Basly, Avenue Raoul Briquet gestion devant le Lycée + repassage des pistes existantes, liaison douce entre le site Chico Mendès du stade Leclercq et le site du 11-19/Euro Vélo 5, EV 5 rue Faucqueur : prévoir la pose de barrières pour la création d'une VV réglementaire. Demande de pouvoir consulter l'AVP en cours de validation pour la 2ème phase du 11-19 jusqu'à Vendin le Vieil. AG, CB, JV.

12 mars. Ecole Pasteur. Animation «je roule à vélo en toute sécurité» et présentation du challenge de l'écomobilité scolaire auprès d'une classe de CM1. AG.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole Européenne de Lille

9 janvier. MEL. Copil VV canal de Seclin. Une voie verte parallèle au canal de Seclin sera créée rive nord. Une partie sera réalisée en béton et une autre, malheureusement, encore en sable de marquise… L'Adav dénonce également la pose de barrières infranchissables du type de celles posé sur le site des Périseaux. JFO, FL, JV.

21 janvier. MEL. Copil mode doux. Aménagements cyclables : bilan travaux 2019 et travaux 2020 programmés, bilan sur le stationnement vélo, point d'étape sur le jalonnement directionnel vélo en cours de mise en place, écomobilité scolaire : présentation de l'outil « Sur la route de l'école », Communication : diffusion de nouvelles plaquettes grand public, points d'information sur le challenge métropolitain du vélo et de la Fun rando vélo. JV.

28 janvier. UTRV. Revue de projets. Villeneuve d'Ascq, nouvelle analyse du projet d'aménagement cyclable sur la rue de Lannoy à Hempempont. Une piste bidirectionnelle serait réalisée côté nord entre le CAT et l'entrée d'Hem. Le reste de la rue de Lannoy pourrait être équipée de bandes suggérées. Le traitement de la piste du giratoire de Roubaix (franchissement de l'av de l'Europe – voie rapide) pose question pour sa sécurisation. L'Adav demande de réduire à une voie la branche nord du giratoire pour sécuriser la traversée piétonne et cyclable. Une analyse du trafic est en cours pour étudier cette proposition. Une autre solution serait de réduire prioritairement à une voie la branche de sortie. Marcq-en-Barœul / Mons-en-Barœul, nouvelle présentation du projet de piste cyclable bidirectionnelle le long de l'Av du Barœul avec traitement des deux giratoires qui se trouvent à ses extrémités. MA.

30 janvier. MEL. Viabilité hivernale sur les pistes cyclables. Présentation de la démarche en cours pour assurer un déneigement des pistes sur le domaine de compétence de la MEL c'est-à-dire hors agglomération. En agglo la charge incombe aux communes. Il est proposé de faire un test sur les pistes qui longent les Bd Pasteur / Coubertin / Schuman. Cela nécessite la location d'un engin de déneigement spécifique adapté à la taille des pistes et des zones de rechargement pour les produits de déneigement. MA.

1er février. Inauguration de la Liaison Lezennes-Ronchin, rue Sadi Carnot. La réalisation d'une piste bidirectionnelle le long de cet axe lève une coupure entre Ronchin et Lezennes / Villeneuve d'Ascq. MA, YP.

11 février. UTTA. Giratoires de la Lys. Nouvelle analyse des projets de réalisations de pistes sur le pourtour des giratoires de la RM 945. Les emprises disponibles sont limitées et les pistes seront donc contiguës à l'anneau. Pour répondre aux pratiques des différents types de cyclistes des insertions directes sur et à partir de l'anneau seront aussi réalisées. Ses entrées / sorties seront mutualisées entre les branches de l'anneau. MA.

6 mars. MEL. Animation auprès d'enfants suite à la dictée Paris-Roubaix. Tenue d'un stand Adav et sensibilisation ludique sur les bonnes pratiques à vélo. AG.

9 mars. Capitale Mondiale Design. La MEL a mis en place un Comité d'organisation chargé de concevoir et mettre en œuvre une programmation. L'Adav est sollicitée pour l'organisation de parcours à vélo. MA.

12 mars. UTTA. Revue de projets. Halluin rue de Bousbecques, aménagements de 2 bandes unidirectionnelles, marquage d'une CVCB dans la traversée du hameau et classement en zone 30 avec réalisation d'un plateau ralentisseur. Linselles, intersection rue St Vincent de Paul et route de la Plaine du N, réflexion sur la création d'un giratoire ou pincement de la route avec l'intégration d'aménagements cyclables, demande de mise en DSC de la rue de Bousbecque sur la partie le long du cimetière. Houplines, Rd 945A, rue Carnot mise en zone 30 avec DSC en bande, rue Faidherbe mise en zone de rencontre, rue des Glycines mise en DSC avec bande. JV.

24 mars. UTTA. Nouveaux points sur le projet de requalification du bd Gambetta à Tourcoing. L'Adav maintient son souhait de pistes cyclables même en l'absence possible de couloirs bus sur une section de l'axe. Si des couloirs bus devaient être créés l'Adav demande qu'ils soient ouverts aux cycles qui pourraient alors choisir en fonction de leur pratique de circuler sur les pistes au niveau des trottoirs ou dans des couloirs bus+vélo. MA.

27 mars. MEL. Urbanisme tactique. Point avec les services de la MEL pour la réalisation d'aménagements temporaires ou d'urbanisme tactique pour faciliter la circulation des cyclistes lors du déconfinement envisagé suite à la pandémie du covid 19. Echange sur les propositions de l'Adav, sur les demandes des villes déjà remontées et sur les capacités de mise en œuvre de la MEL. Des réunions en visioconférence suivront avec les villes volontaires pour arrêter les priorités. MA.

1er Avril. World Design Capital 2020. Visio conférence sur les POC prévus dans le cadre de l'événement. L'Adav se propose de cartographier les itinéraires cyclables entre les maisons POC, proposer des itinéraires pour les balades cyclables organisées et se rendre disponible pour participer à potentiel débat sur la place du vélo et du design dans la ville. JV.

Armentières

2 janvier. Rencontre avec la liste Arnaud Marié (Ensemble pour l'humain d'abord !) pour échanger sur les propositions de l'Adav dans le cadre des élections municipales 2020 à Armentières. CBo, PM.

11 février. Présence à l'atelier participatif sur le développement durable organisée par la liste Bernard Haesebroeck (Aimer Armentières et Agir) dans le cadre des élections municipales 2020. JFC, JPD.

18 février. Rencontre avec la journaliste de la Voix du Nord édition Armentières pour échanger sur les résultats du baromètre des villes cyclables FUB et sur la démarche auprès des candidats aux municipales 2020 d'Armentières et des communes environnantes. Article paru le dimanche 23 février 2020 et encarts lors des réponses des candidats au questionnaire Municipales 2020 de la FUB. CBo, RM.

27 février. Rencontre avec la liste Christophe Deronne (Osons pour La Chapelle d'Armentières) pour partager les propositions de l'Adav dans le cadre des élections municipales 2020. CBo.

3 mars. Rencontre avec Pierre François Delzenne de la liste Osons Frelinghien Autrement pour partager les propositions de l'Adav dans le cadre des élections municipales 2020. CBo, RM.

6 mars. Présence à la réunion publique de la liste Damien Braure (Ensemble pour La Chapelle d'Armentières). Intervention pour présenter les propositions de l'Adav dans le cadre des élections municipales 2020. CBo.

Lambersart

3 février. Rencontre avec l'équipe de Christophe Caudron, candidat à la mairie de Lambersart. Présentation des propositions de l'Adav pour les municipales 2020. MA, JV, JmR.

26 février. Rencontre avec l'équipe de Claudie Jilcot, candidate à la mairie de Lambersart. Présentation des propositions de l'Adav pour les municipales 2020. MA, PMP.

Lille

5 mars. GTV. Point sur l'installation des arceaux, de box et des bornes de réparation. Aménagements cyclables, mise en conformité zone 30 (présentation des études), état d'avancement programme 2020 (Rue F. Combemale, Rue de Jussieu, Rue Chaude Rivière demande de pose de bordure haute). Proposition de mise à l'étude en DSC de la rue Georges Lefebvre et rue du Réduit pour travailler par la suite sur l'axe Grand Palais > Mairie de Lille > rue Jaquemars Giélée. FIVES, demande de mise en tête-bêche de la rue Rabelais pour casser le flux de transit sur le DSC. Reprise voirie, FIVES, absence de marquage des traversées cyclables, rue Guillaume Wernier, rue Jules de Vicq et sur le pont de Fives. Vauban Esquermes, reprise voirie et marquage vélo sur boulevard de Moselle/ rue de Turenne. Généralisation des CLPC au feu : calendrier de mise en œuvre. VELORUE : proposition de renfort de marquage si nouveaux tapis rue Cabanis (exemple de Bordeaux). Jalonnement directionnel vélo MEL : rappel de l'intérêt de jalonner rue du Molinel dans la perspective du nouvel aménagement et éviter la Grand place. JV, YL.

18 avril. Suite à des premiers échanges par mails, réunion téléphonique avec un conseiller du Maire pour partager nos demandes sur les aménagements temporaires. Nos propositions diffusées sur Twitter sont étudiées et il est convenu de nous associer à l'étude des projets. MA.

28 avril. Visioconférence avec les services de la Ville de Lille et le Cerema pour étudier les axes qui pourraient être dotés d'aménagements temporaires pour anticiper le déconfinement. L'Adav demande notamment de compléter les premières propositions par un traitement complet de l'axe Réduit / Déportés / Lefèvre en y privilégiant une piste bidirectionnelle dans le prolongement de celle en cours d'achèvement devant le biotope. Les autres axes concernés sont : bd Victor Hugo, rue du Molinel, pont Jouhaux, pont de Dunkerque, rue de Jussieu (porte d'Arras où l'ADAV demande de privilégier l'étude d'une piste bidirectionnelle), rue Gustave Delory (où l'on demande de privilégier une piste bidirectionnelle), rue de la Bassée, rue de Turenne, une partie de la rue Colbert, rue Pierre Mauroy/bd. Denis Papin, bd de la Lorraine, rue du Faubourg de Béthune, pont de Flandres/av. Hoover/ bd Paul Painlevé. L'ensemble de ces axes sont étudiés par les services de la MEL. L'Adav demande quelques compléments : prolonger l'étude du Pont Jouhaux sur l'av Jouhaux et l'extrémité de Solférino jusque Vauban pour sécuriser la liaison Lambersart-Lille, étudier l'Av Adolphe Max pour conforter la liaison vers Saint-André, prolonger le couloir-bus vélo sur le Bd de la Liberté dans l'intersection avec le Bd JB Lebas, étudier la sécurisation et la continuité des aménagements cyclables aux extrémités du Pont de Tournai. Ces demandes seront demandées par la ville à la MEL. Enfin nous demandons d'inclure dans les réflexions le Bd Carnot et le Grand boulevard. MA, JV.

Marcq-en-Barœul

23 janvier. Rencontre avec M. Bernard Gérard candidat à sa succession pour les municipales. L'Adav expose ses souhaits et les résultats du dernier baromètre. Il est convenu de la nécessité d'assurer des continuités cyclables sur les axes structurants. MA, EL.

3 mars. Participation à l'atelier participatif : LIVE - une ville accessible. Échanges et réflexions sur les besoins des cyclistes et l'adaptation de la ville pour accroître l'usage du vélo. MV, EL.

30 avril. Réunion téléphonique avec l'élu en charge du vélo pour partager nos propositions d'aménagements temporaires. MA.

Roubaix

4 février. GTV. La rue Basse sera réaménagée en zone de rencontre, permettant de faire le lien entre la VV du Paris-Roubaix et l'EuroVelo 5 le long du Canal de Roubaix. Bd Gambetta, les travaux pour la réalisation de pistes entre Nations Unies et Colmar commenceront en 2020 après les élections. Quai du Sartel, démarrage des travaux de la voie verte en 2021. Av Motte / Salengro, étude pour la réalisation de bandes cyclables. Des pistes seraient à termes préférables mais, sans modification du profil de la voirie, la seule solution à court terme consiste en la réalisation de bandes avec réduction du couloir de circulation à une voie. Fosse aux Chênes, nouvelle analyse du projet de pistes unidirectionnelles. Avenue Charles Fourier, proposition d'étudier des pistes. MA, ABr.

17 avril. Rendez-vous téléphonique avec M. Garcin, élu en charge du vélo, sur les axes qui pourraient être dotés d'aménagements temporaires. Accord pour Gambetta, Motte / Salengro et Quai du Sartel. Lebas et Nations Unies posent questions à la ville. Notre proposition de liaison le long de la voie express vers Villeneuve-d'Ascq reçoit aussi un accueil favorable. MA.

30 avril. Visioconférence sur l'étude des aménagements temporaires susceptibles d'être réalisés à Roubaix. Av des Nations Unies, proposition d'aménagements temporaires de type couloirs bus-vélos, en supprimant une voie de circulation dans chaque sens. Bd Jean-Baptiste Lebas, proposition d'élargissement des bandes cyclables temporaires. Ces deux axes doivent recevoir une validation des élus de la ville. Bd du Général Leclerc – Bd Gambetta, proposition de mise en place de bandes cyclables temporaires en supprimant une voie de circulation. Av Motte – Av Salengro, proposition de mise en place de bandes cyclables temporaires en affectant clairement une voie de circulation et une bande cyclable. Ces deux axes sont validés par la ville. Quai du Sartel, la MEL estime prématurée la réalisation d'aménagements temporaires sur l'axe. La ville demande également l'étude de l'élargissement des bandes de l'Av Delory. ABr, MA.

Sainghin en Mélantois

7 et 8 mars. Stand d'information Adav au salon 7 lieux village de Sainghin : un salon consacré à la transition écologique appliquée organisé par l'association 7 lieux. JFO.

Tourcoing

27 janvier. Rencontre avec la liste de Mme Vuylsteker pour faire part de nos propositions pour développer le réseau cyclable et les politiques cyclables dans le cadre des municipales 2020. MA, YP.

25 février. Rencontre avec le chargé de mission vélo de la ville pour faire le point sur nos attentes et les projets de la ville. Un groupe de travail vélo devrait reprendre. MA, YP.

Villeneuve d'Ascq

8 janvier. Haute-Borne. Réunion groupement mobilité. JV.

20 janvier. Rencontre avec la liste de M. Caudron pour faire part de nos propositions pour développer le réseau cyclable et les politiques cyclables dans le cadre des municipales 2020. MA, FD, FL, EMa.

22 janvier. Réunion avec les adhérents de Villeneuve d'Ascq pour partager nos attentes et nos demandes dans le cadre des municipales. MA, FD, FL, EMa.

27 janvier. Haute-Borne. Réunion groupement mobilité. JV.

29 janvier. Rencontre avec la liste de Mme Segard pour faire part de nos propositions pour développer le réseau cyclable et les politiques cyclables dans le cadre des municipales 2020. MA, FD, FL, EMa.

5 février. Haute-Borne. Réunion groupement mobilité. JV.

11 février. Haute-Borne. After Work. Présentation par le groupement des expérimentations mobilité qui seront testées dès le printemps 2020, à savoir une navette traversant la zone, une flotte de vélos d'entreprises, des trottinettes électriques en libre-service et un système de covoiturage. JV.

12 février. Rencontre avec la liste de Mme Bariseau pour faire part de nos propositions pour développer le réseau cyclable et les politiques cyclables dans le cadre des municipales 2020. MA, FD, FL, EMa.

14 février. Rencontre avec la liste de M. Amard pour faire part de nos propositions pour développer le réseau cyclable et les politiques cyclables dans le cadre des municipales 2020. FD, FL, EMa.

Villeneuve d'Ascq

26 février. Rencontre avec M. le maire et ses adjoints pour faire le point sur les actions à mener pour développer les modes actifs à Villeneuve d'Ascq et sur la MEL. MA, FD, EMa.

12 mars. GTV. État d'avancement des projets cyclables. Epoux Labrousse : aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles au mieux en 2021. Jean Jaurès partie urbaine, des bandes suggérées colorées seront réalisées une fois les pistes cyclables achevées entre les stations de métro Jean Jaurès et les Prés. Av du Pont De Bois – Rue Baudouin IX, les travaux devraient se terminer prochainement. Il est demandé de revoir le positionnement de barrières près du feu tricolore pour faciliter le passage étroit sous le Bd du Breucq. Rue Jules Ferry, nouvelle étude de la proposition de couloirs bus / vélos en supprimant une voie de circulation. Rue de Lannoy, sur le tronçon Est (en direction d'Hem), projet de zone 30 à prolonger depuis le plateau existant du carrefour rue du Général Leclerc / rue de Croix à Hem jusqu'à la première chicane puis projet de VV, jusqu'à la voie rapide. Tronçon Ouest : projet de piste cyclable bidirectionnelle prolongée jusqu'à l'entrée d'agglo/au niveau du CAT puis on basculerait sur des bandes cyclables suggérées pour relier les bandes existantes. Le profil de la voirie offre peu de possibilités… Concernant le traitement du giratoire sur la voie express, l'Adav demande la réduction à une voie des entrées-sorties où existe la traversée piéton/vélo. Des comptages seront réalisés pour étudier cette possibilité. MA, JV.

ANTENNE PÉVÈLE-CAREMBAULT

Orchies

3 février. COPIL Vélo 3. Poursuite de l'étude du schéma directeur envisagé par la ville. CAL, MA.

ANTENNE DE SAINT AMAND

Saint-Amand

9 mars. Rencontre, à la demande du maire, avec le DST de la ville pour imaginer un partenariat avec l'Adav. Nous rappelons le travail de diagnostic réalisé il y a quelques années et remis à jour. Il est convenu, en cas de réélection du maire, que l'Adav soit associée aux projets de la ville et qu'elle puisse apporter son expertise. MA, ChD.

DÉPARTEMENT DU NORD

16 janvier. Famars-Quérenaing : point sur le projet de piste cyclable le long de la RD 958 pour relier Quérenaing au site de l'Université de Valenciennes. Cette liaison figure au SDC du Département. Une piste bidirectionnelle serait réalisée entre l'université et le giratoire de la déchèterie. On passerait ensuite en piste unidirectionnelle vers Quérenaing. Le passage sous la voie ferrée ne permet pas de maintenir une continuité de l'aménagement tout en conservant 2 voies de circulation. L'Adav préconise la réalisation d'une écluse à feux pour créer un alternat et ainsi permettre une continuité de la piste. Une autre solution pourrait être la réalisation d'une CVCB sous l'ouvrage. Cette dernière solution nous apparait nettement moins sécurisante. MA.

23 janvier. VV de l'Avesnois à Sars Poterie. Visite du chantier avec les élus et les services du Département. Présence sur place du collectif qui s'oppose à la pose d'un enrobé sur la voie verte. Débat assez vif et peu constructif. Le collectif défend une pratique équestre peu compatible avec une véloroute. Le collectif demande l'arrêt des travaux et de laisser la voie verte en stabilisé. L'Adav et le Département rappellent qu'il s'agit avant tout d'un maillon de l'EuroVelo 3. Des concessions sont faites pour réduire au maximum la largeur de l'enrobé. DD, MA, YP.

21 janvier. Pays du Cambrésis, lancement de l'élaboration du Schéma Directeur Vélos du Pays du Cambrésis. MA.

4 mars. RD 75 à Saint Saulve. Point sur les aménagements cyclables réalisés sur la RD 75 suite aux travaux du Contournement Nord de Valenciennes. L'Adav demande des adaptations pour assurer une continuité homogène et lisible entre Saint-Saulve et Bruay de manière à assurer une liaison cohérente avec la Boucle Un'Escaut, la voie verte des Gueules Noires et les aménagements cyclables de la RD 75. Une visite sur site doit être programmée pour mieux appréhender les problématiques soulevées. MA.

6 mars. Réunion préparatoire pour la mise en place du réseau point nœud sur la CUD avec les services du Département et de l'agglomération. Des visites de terrains sont programmées au printemps. MA, JV.

24 mars. Étude de la sécurisation de la piste cyclable à Aix les Orchies à l'intersection entre les RD 549 et 127 pour améliorer la visibilité au carrefour. MA.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

11 février. Collège de Noyelles-sous-Lens. Atelier vélo auprès de collégiens cyclistes. Sensibilisation pour bien circuler à vélo et exercices de maniabilité, en complément d'ateliers de cartographie menés par Ingerop pour connaître les besoins d'aménagements autour des collèges. AG.

11 mars. CD. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège de Montigny-en-Gohelle. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. AG, JV.

11 mars. CD. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège de Liévin. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

13 février. Amiens. 1er Atelier du collège de prospective Hauts-de-France 2040 sur la thématique des centres-villes. AG.

CREM

6 janvier. SNCF. Réunion de préparation d'un forum régional à destination des entreprises pour présenter les offres en mobilité à valoriser dans le cadre de leurs plans de déplacements. En raison des mouvements de grève contre la réforme des retraites, ce forum a finalement été reporté. JP.

Depuis le 7 janvier. Plusieurs rencontres avec l'Université Gustave Eiffel (ex-IFFSTAR) et la Ville de Loos-en-Gohelle pour encadrer le travail de deux stagiaires sur des projets de Plan Vélo et de PDES. JP, MV.

23 janvier. Organisation d'une réunion de présentation du 3ème appel à projets national Rues aux enfants, rues pour tous dont le Crem est relais pour la Région Hauts-de-France. Environ 40 participants. AG, JP.

23 janvier, 5 mars et 30 mars. Organisation de Comités de validation des candidatures régionales de l'Appel à projets Rues aux enfants, rues pour tous. 13 projets ont été retenus dans la région et bénéficieront d'un accompagnement. JP.

23 janvier. Euratechnologies. Participation aux jeudis du numérique organisés par la MEL. Cette session portait sur les applications et outils internet qui peuvent aider à améliorer et maîtriser la qualité de l'air. JP, MV.

21 janvier. Pays du Cambrésis, lancement de l'élaboration du Schéma Directeur Vélos du Pays du Cambrésis. MA.

27 janvier. Réunion de préparation des Journées Nationales du Management de la Mobilité accueillies par la MEL à l'Université Catholique de Lille initialement programmées les 30 juin et 1er juillet. Évènement reporté. JP.

28 janvier. Rectorat. Groupe de travail sur le développement des PDES dans les collèges des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Accord sur l'organisation de formations par le Crem à destination des référents mobilité sur 8 districts et l'organisation de rencontres avec les collectivités concernées en amont. Un poste va être créé au sein de l'Adav pour assurer cette mission pendant 3 ans. En raison de la fermeture des établissements scolaires, l'action est suspendue jusqu'en septembre. AG, JP.

30 janvier. CPIE Val d'Authie, Auxi-le-Chateau. Présentation des activités du Crem et des partenariats possibles avec le CPIE en tant qu'acteurs-relais. JP.

31 janvier. Entretien avec Rue de l'Avenir dans le cadre d'une enquête nationale sur les stratégies à adopter pour favoriser la pratique de la marche. JP.

4 février. MEL. Co-organisation sous la coordination de Vivacités Ile-de-France et du Club des Villes et Territoires Cyclables d'une formation nationale sur l'écomobilité scolaire. Environ 40 participants. AG, JP.

6 février. CC du Pays de Lumbres. Participation à un comité de pilotage sur la stratégie mobilité du territoire. Parmi les orientations : mise en place de stations d'autopartage et peut-être plus tard de VAE, organisation de transport solidaire, d'un défi famille à mobilité positive et défis en milieu scolaire, développement d'une communauté sur PassPass Covoiturage, aménagement de liaisons douces. JP.

7 février et 14 avril. Vivacités Ile-de-France. Comité de Pilotage national pour la réalisation d'une Boîte à outils à destination des organisateurs de rues aux enfants. Parmi les axes prioritaires à développer : les aspects règlementaires (assurance, demandes d'autorisations,….), la participation des enfants et riverains. JP.

13 février. Lycée Beaupré d'Haubourdin. Comité de pilotage organisé par le lycée dans le cadre de son PDES en présence de la Ville, de la MEL, d'Ilévia, de parents d'élèves, de représentants d'élèves et de l'équipe éducative. Présentation de la démarche et des orientations pour réaliser le diagnostic mobilité. JP.

3 mars. Amiens. Point d'étape et répartition des tâches avec l'association En Savoir Plus afin de mettre en œuvre le plan d'actions 2O2O du Crem. AG, JP, MA.

4 mars. Lens, formation AVELO vélo et territoire, repérage et diagnostic avec le Cerema sur le tracé de l'EuroVelo 5 pour améliorer les aménagements réalisés. MA.

4 mars et 23 avril. Maison de l'Environnement de Dunkerque. Dans le cadre de changements dans l'équipe, rencontre avec 3 membres de l'équipe de la MdE pour présenter les activités du Crem et les partenariats possibles pour promouvoir l'écomobilité dans la région de Dunkerque. Une formation d'animateurs est en cours d'organisation ainsi qu'un relais local du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

9 mars. Siège de Région. Réunion avec le service autocar des Hauts-de-France, dans le cadre du projet PDES. AG, JP.

12 mars. Oignies. Comité de pilotage mobilité de l'ERBM. Présentation d'un bilan de la rencontre co-organisée avec Crem, présentation d'une recherche-action menée à Loos-en-Gohelle sur le lien entre mobilité et participation des habitants, point d'avancement de la LOM et définition d'une feuille de route pour développer l'accès à la mobilité sur le bassin minier. Parmi les orientations : dresser un état des lieux du vélo dans le bassin minier (schéma des véloroutes et voies vertes, points durs, financements existants) et cartographie des projets en faveur de la mobilité inclusive et solidaire. JP.

3 avril. ECOCO2. Réunion de présentation de la nouvelle orientation du programme MOBY qui vise à développer les PDES, non plus seulement dans les écoles, mais désormais également dans les collèges et les lycées. En s'appuyant sur des acteurs-relais et en lien avec les collectivités, l'objectif du programme est de piloter les PDES des établissements scolaires et de proposer des temps de sensibilisation vers les élèves. JP.

16 avril. Comité de pilotage du Crem avec l'ADEME et le Conseil Régional des Hauts-de-France. Le principal objectif était de voir comment s'adapter à la période de confinement qui a bousculé le programme d'actions du Crem. Il est notamment décidé de reporter le challenge de l'écomobilité scolaire sur la semaine du 5 au 9 octobre et de repousser la mission sur les PDES dans les collèges à la rentrée scolaire prochaine.

Par ailleurs, il est prévu de co-organiser avec le Cerema une journée d'information sur la mise en œuvre de la LOM. AG, JP.

29 avril. FUB, participation à un webinaire sur les évolutions du Bicycode qui va devenir obligatoire pour tous les vélos vendus par des commerces ou des structures organisées à partir de janvier 2021. JP.

ADAV

17 janvier. Réunion de préparation de la Fête du vélo avec un collectif citoyen, les Boîtes à vélo et les Jantes du Nord. EMa, FD, LR, MA, YP.

18 janvier. Commission vélo-tourisme : programmation des balades et repérages des nouvelles véloroutes et voies vertes de la région : EV5 Guignes-Ardres - EV5 Olhain - Liévin - V32 Maresches - Le Quesnoy. MV, VF.

23 janvier. MRES. Réunion de préparation à l'organisation d'une conférence sur la qualité de l'air, en partenariat avec la MRES et l'Université de Lille. JV.

28 janvier. Rectorat. Groupe de Travail PDES collèges. AG, JP.

19 février. MRES. Rencontre avec une étudiante de l'Edhec, dans le cadre d'un projet d'études, partage des outils de sensibilisation de l'Adav à destination des scolaires. AG.

28 février. Caen. Visite de la Maison du Vélo et des aménagements cyclables de la ville. AG, DL, MA, YP.

9 mars. MESHS. Capteurs de pollution. Réunion préparatoire au lancement de l'expérimentation des capteurs de pollution sur la MEL, avec l'équipe de chercheurs de l'Université de Lille, choix est fait d'organiser une réunion d'information auprès des adhérents souhaitant participer à l'étude courant 2020. JV.

13 mars. Habitat du Nord. Réunion préparatoire à la mise en place de séances de remise en selle auprès des résidents des logements des secteurs d'Armentières, Dunkerque et Maubeuge dans le cadre du projet ALVEOLE. JV.

FUB

6 et 7 février. Participation au congrès de la FUB à Bordeaux. Publication des résultats de l'enquête Parlons Vélo et participations à divers ateliers. FL, JV, MA, MV, YP.

DIVERS

2 janvier. Grand Lille TV. Reportage sur la Vélorue de la rue Cabanis à Lille. JV.

10 janvier. UFOLEP. Rencontre du délégué départemental afin d'évoquer nos actions en faveur du vélo et des échanges d'informations par la suite. JV.

21 janvier. ESJ Lille. Entretien avec un étudiant préparant un reportage sur la Vélorue de la rue Cabanis. JV.

24 janvier. ESJ Lille. Entretien avec un groupe d'étudiantes préparant un reportage sur la Vélorue de la rue Cabanis. JV.

28 janvier. SPL Euralille. URBIK. Rencontre du fondateur pour une présentation de son concept de mobilier urbain connecté permettant la recharge de VAE. JV.

5 février. Paris. 6ème Rencontres de la mobilité inclusive. Journée de conférence sur la mobilité, les jeunes, le rural et la loi LOM. AG.

27 février. ESJ Lille. Entretien avec un étudiant préparant un reportage sur la politique cyclable de la MEL. JV.

4 mars. ESJ VDA. Entretien avec une étudiante préparant un reportage sur les modes alternatifs sur la MEL. JV.

9 mars. MRES. Rencontre Association Vauban Esquermes Durable. Echanges sur la place du vélo dans le quartier et sur les projets en cours dans le secteur. JV.

8 Avril. ATOS. Echange par visioconférence sur leur projet de piste cyclable intelligente sur Lille. JV.

9 avril. Ecole de design Nantes Atlantique. Echange avec une étudiante sur la politique cyclable de la MEL dans le cadre d'un mémoire de stage. JV.

22 avril. Webinaire Cerema sur les aménagements provisoires. MA, JV.

29 avril. Webinaire Cerema sur les aménagements piétons provisoires. JV.

AGENDA

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

Nouvelle adresse du siège social de l'ADAV :

5 rue Jules de Vicq
59 800 Lille

Les ateliers vélo dans la région :

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

Horaires et jours d'ouverture sur droitauvelo.org

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

Masse critique du collectif *Vélorution*

l'heuro vélo — Journal dérailleur

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

Commission paritaire ISSN 12510602

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

Directeur de la publication : Yannick Paillard
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Noémie Ciofolo et Amandine Gabriels
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs : Hervé de Cagny, Amandine Gabriels

Ont contribué à ce numéro : Amandine Gabriels, Antoine Brégeaud, Cécile d'Aubigny, Claudine et Jean-Marc Van Nieuwenhove, Christian Bonenfant, Chistophe Desmet, Daniel Dourlens, Elise Ioos, Frédéric Devred, Jean-François Ochin, Judicael Potonnec, Julien Vitse, Marc Anselmi, Mathias Vadot, Michel Anceau, Olivier Cohen, Pierre et Morgane, Samuel L, Stéphane Bouet, Véronique Faveur, Vincent Philipps, Yannick Paillard.

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

Imprimé avec encres végétales par
les Imprimeries DBPrint. Tirage : 2 100 exemplaires.

PEFC 10-32-2225
Certifié PEFC
pefc-france.org

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.

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

ESPERANTO

Nous vous présentons une vignette avec les principaux accessoires d'un vélo dans la **langue Espéranto** :

Cette langue internationale, juste et équitable a été construite avec du vocabulaire déjà existant dans les autres langues, une grammaire et une conjugaison régulière sans exception. Son alphabet est phonétique. Elle met ainsi tout le monde sur un pied d'égalité dans l'apprentissage et s'apprend en moyenne dix fois plus facilement que les autres langues.

Plus d'infos sur : **https://fr.wikipedia.org/wiki/Espéranto**

Marc Anselmi

NOS PARTENAIRES