**Deux villes majeures du Bassin minier, Bruay-la-Buissière et Lens, montrent de l’intérêt pour le vélo**

La situation du vélo dans le Bassin minier est, selon le chercheur en économie des transports Frédéric Héran, originale en comparaison avec d’autres secteurs géographiques composant l’ancienne région Nord – Pas-de-Calais. En effet, la motorisation massive des ménages est intervenue plus tardivement, et on peut dater le déclin du vélo à partir des années 80, alors qu’il survient dès la fin des années 60 ailleurs. Cette évolution s’accompagne d’une croissance de l’accès à l’automobile qui continue encore aujourd’hui, alors qu’elle semble s’être stabilisée dans la plupart des autres bassins de vie à prédominance urbaine selon les dernières enquêtes portant sur les déplacements.

S’ajoute à cette difficulté une spécificité propre, à savoir un partage des compétences plus diffus avec des syndicats de transports dont la politique en faveur des modes de transport lourds prime sur une gouvernance efficace en matière d’infrastructure cyclable.

Mais la dynamique en faveur du vélo à l’œuvre dans la plupart des grandes villes de France semble heureusement ne pas avoir échappé à quelques élus et techniciens à contre-courant de ces pratiques puisqu’ils sont à l’origine d’initiatives ambitieuses qui se profilent dans plusieurs secteurs du Bassin minier, notamment à Bruay-la-Buissière et à Lens. Ces deux villes moyennes ont pris attache avec l’ADAV pour préparer leurs plans vélo respectifs.

Paradoxalement, c’est la planification d’un réseau de Bus à Haut Niveau de Service à l’échelle des communautés d’agglomération Lens Liévin et Béthune Bruay Artois Lys Romane qui semble avoir déclenché la volonté de disposer de réseaux cyclables par la création de premières ramifications contiguës aux tracés en site propre des nouvelles lignes de bus.

Depuis quelques mois, des rencontres avec des représentants municipaux ont permis de définir une stratégie à mener afin de proposer de premières réalisations qui permettraient de rendre visible une première ébauche de politique cyclable, qui manque encore cruellement pour imaginer inciter les habitants à choisir un autre mode de déplacement que la voiture.

Après plusieurs visites de terrain en compagnie des élus et des services, le marquage de double-sens cyclables, de bandes cyclables et de sas aux feux, ainsi que la généralisation des cédez-le-passage cyclistes ont été réalisés à Bruay-la-Buissière après quelques mois de concertation seulement, alors que des années de discussion sont souvent nécessaires dans la plupart des collectivités avec lesquelles l’ADAV travaille.

Cet effort s’est également concrétisé par la signature d’une première convention de partenariat avec le maire de Lens, et un projet de convention similaire qui devrait être signé en ce début d’année avec le maire de Bruay-la-Buissière, ce qui laisse présager de futures collaborations constructives en faveur du vélo.

Parallèlement, l’ADAV a également été sollicitée par de plus petites communes pour lesquelles le vélo présente un intérêt, notamment Ruitz qui a pu découvrir notre travail dans le cadre d’un plan de déplacements d’entreprise à l’échelle d’une zone industrielle.

Il nous reste à espérer que Béthune, ville avec laquelle la concertation est à l’œuvre depuis de nombreuses années, mais aux résultats sur le terrain encore trop timides, emboîte le pas sur ses voisines. Une première réunion en toute fin d’année dernière laisse à penser qu’un effet d’entraînement provoqué par les dernières mesures prises par Lens et Bruay soit à l’œuvre !

Sébastien Torro-Tokodi