**En Hauts-de-France, des dynamiques initiées avant l’annonce par l’État de son Plan vélo**

**Maintes fois annoncé, systématiquement repoussé, le Plan Vélo dont ~~avait~~ a besoin la France pour impulser une réelle dynamique favorable au développement du vélo et ainsi rattraper le retard pris avec ses voisins allemand et néerlandais, a enfin ~~su~~ pu se frayer un chemin dans l’agenda politique. Présenté par le Premier ministre, cette stratégie est historique même si l’on peut bien sûr déplorer son manque d’ambition.**

**Sans attendre ce plan vélo qui jouait l’Arlésienne, nos collectivités locales continuent, ou commencent pour certaines, à faire montre d’une volonté propre à répondre aux enjeux liés à la sédentarité, à la pollution, à la pression exercée par l’omniprésence de la voiture dans l’espace public et ainsi tenter d’enrayer l’hégémonie du tout-auto au profit des modes actifs et des transports publics.**

Dans le Nord et le Pas-de-Calais, plusieurs d’entre elles font actuellement l’objet d’évolutions importantes : focus sur la Métropole Européenne de Lille qui avait déjà ouvert la voie il y a plusieurs années et confirme ses ambitions, la Communauté urbaine de Dunkerque qui attendait la finalisation d’un réseau de Bus à haut niveau de service pour améliorer la situation du vélo et remettre en question la place de la voiture, la Communauté d’agglomération du Boulonnais qui entame la mise en œuvre d’un schéma cyclable directeur voté dans le cadre de son PDU en 2016, plus récemment la Communauté urbaine d’Arras qui a lancé des réflexions avancées et débloqué un budget spécifique et enfin les départements du Nord et du Pas-de-Calais qui affirment leur politique.

**Métropole Européenne de Lille**

Depuis l’adoption en fin d’année 2016 d’un budget pluriannuel consacré à la mise en œuvre des itinéraires cyclables et au traitement des principaux points durs et demandé avec insistance par l’ADAV afin de financer les projets d’infrastructure sur plusieurs années, les programmes se succèdent à un rythme beaucoup plus soutenu qu’auparavant. Parallèlement, de plus en plus de communes de la métropole nous sollicitent pour initier une concertation avec la MEL et ainsi décliner le schéma directeur cyclable sur leurs territoires respectifs. Plusieurs aménagements d’envergure sont à un stade suffisamment avancé pour être opérationnels prochainement. Ils viennent compléter un réseau qui jusqu’à présent souffrait de trop nombreuses discontinuités pour répondre aux enjeux de sécurité et de confort indispensables à l’utilisation du vélo dans de bonnes conditions par une population de plus en plus hétérogène.

Liaison Lambersart – Lille : suppression d’une voie auto au profit de bandes cyclables avenue Léon Jouhaux qui seront livrées en fin d’année.

Liaison Lezennes - Ronchin : le chantier a été lancé au début de l’été pour une durée de plusieurs mois. Il s’agit de la création d’une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD48 permettant de franchir plusieurs ouvrages (A1 et ses bretelles, voie ferrée) aux accès facilités par le traitement de deux giratoires de part et d’autre. Les comptages réalisés par l’ADAV, lancés depuis deux ans, permettaient peu après l’annonce du projet d’aménagement de constater une hausse substantielle de la fréquentation du secteur par les cyclistes.

Liaison Lille-Centre (gares) – Lille-Fives : une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Javary, nécessitant la suppression d’une voie auto, et une piste unidirectionnelle rue Pierre Legrand (l’ADAV avait plaidé pour une bande) viennent d’être terminées. Malheureusement, la surlargeur du pont qui accueillait déjà une piste bidirectionnelle et un trottoir côté Hôtel de Région a été condamnée après s’être partiellement effondrée, obligeant les cyclistes à de longs détours pour se rendre vers le bd Louis XIV.

Liaison Lille – Lomme : bandes cyclables sur le pont de Dunkerque pour compléter l’aménagement qui avait déjà été prolongé sur l’avenue de Dunkerque en 2015. Le chantier est en cours de finalisation.

Liaison Lomme – Loos : réclamé depuis de nombreuses années par l’ADAV, un aménagement composé successivement de pistes et de bandes cyclables unidirectionnelles en fonction de la largeur disponible, viendra sécuriser le franchissement de la Deûle et de l’A25 le long de la RD48.

Liaison Roubaix – Tourcoing : boulevard de la République, levée du point dur au niveau de la station de métro Alsace. Réduction des voies de circulation pour assurer une continuité cyclable. Le chantier est en cours de finalisation.

Par ailleurs les études sur Villeneuve d’Ascq avancent et les travaux du giratoire des Prés et de la rue Jean Jaurès devraient prochainement démarrer (pour deux ans de travaux) tout comme le franchissement du boulevard du Breucq dans le prolongement de l’avenue du Pont de Bois.

**Communauté urbaine d’Arras**

Une actualisation du schéma directeur cyclable élaboré avec notre concours il y a une dizaine d’années est en cours et un budget annuel pour sa mise en œuvre est sanctuarisé. Le succès de V’Electric, le service de location longue durée de vélo à assistance électrique, a ici facilité une prise de conscience des politiques sur la nécessité de développer les infrastructures cyclables sur le territoire. Nous sommes persuadés que la dynamique portée par le président Philippe Rapeneau (décédé au cours de l’été) sera poursuivie avec comme priorité le traitement des points durs. Dès à présent la CUA a installé plusieurs abris à vélos sécurisés pour favoriser l’intermodalité avec les transports publics et le stationnement de longue durée.

**Communauté d’agglomération du Boulonnais**

Un schéma directeur cyclable, à la conception duquel l’ADAV a été associée, a été voté fin 2016. La CAB, qui ne dispose pas de la compétence sur les voiries communales, a cependant décidé que les priorités y figurant soient de son ressort. De nombreuses liaisons ont été identifiées, et vont permettre, à terme, de bénéficier d’un premier réseau dont l’EuroVelo 4 sera la colonne vertébrale. Des aménagements ont déjà pu être réalisés dans ce cadre, notamment la traversée d’un village à l’aide d’une chaussée à voie centrale banalisée à Pernes-les-Boulogne. Ce territoire, fortement accidenté, compte sur l’essor du vélo à assistance électrique pour lever les freins liés à la difficulté de franchir certains reliefs, rédhibitoires pour de nombreux cyclistes.

**Communauté urbaine de Dunkerque**

L’agglomération était l’une des premières à réaliser des aménagements cyclables de qualité, mais les projets souffraient souvent d’un manque de planification puisqu’ils étaient réalisés au coup par coup, en fonction des opportunités qui se présentaient. L’ADAV réclamait depuis de nombreuses années l’adoption d’un plan vélo qui permette de programmer sur le long terme, et indépendamment des seules requalifications de voirie, la création d’un réseau structurant. La décision de se doter d’un Bus à haut niveau de service (BHNS) gratuit, à l’œuvre depuis la fin de l’été 2018, a impliqué la création de nombreuses voies en site propre, qui ont aussi été l’occasion de repenser la place du vélo. Mené au pas de force, cet énorme chantier n’a pas été sans conséquences sur la bonne prise en compte du vélo, ce qui a fait l’objet de visites de terrain avec les services qui nécessiteront immanquablement des corrections. Parallèlement, la CUD a lancé une concertation avec les usagers afin de définir les besoins des cyclistes pour améliorer leurs conditions de circulation. À terme, un schéma sera proposé au vote des élus communautaires afin de lever les discontinuités actuelles et disposer d’un réseau principal continu.

**Conseil Départemental du Nord**

Suite à nos différentes rencontres avec le Département, un long travail mené conjointement en 2017 et début 2018 a permis d’élaborer un schéma cyclable départemental d’itinéraires lisibles et structurant alliant le développement touristique et la mobilité dans les territoires en lien avec les schémas régionaux, nationaux et européens de Véloroutes Voies Vertes (VVV), connectés aux itinéraires et réseaux transfrontaliers et intégrant les aménagements cyclables déjà réalisés et les Réseaux-Points-Nœuds à vélo à l’étude. Ce schéma, adopté par l’assemblée départementale le 29 juin dernier répond à la fois à des besoins de déplacements de la vie quotidienne, et aux attentes des vélotouristes. Il permet de relier les principales villes et gares du territoire et met en évidence différents points durs à traiter en priorité. Première concrétisation de cette politique, la voie verte de l’Avesnois qui héberge sur une trentaine de kilomètres l’EuroVelo 3 sera intégralement réhabilitée en enrobé à partir de 2019.

À illustrer par une carte réalisée par l’ADAV ?

**Conseil Départemental du Pas-de-Calais**

Depuis 2012 le Département du Pas-de-Calais a adopté un Schéma Directeur de la Mobilité, avec pour objectif de mettre en place un réseau cyclable cohérent et structuré dans le département basé prioritairement sur la mise en œuvre du schéma régional de véloroutes et voies vertes. Les aménagements de l’EuroVelo 4, sur le littoral, et de l’EuroVelo 5 (Calais - Béthune - Lens) se déclinent aujourd’hui à bon rythme avec déjà de belles réalisations sur le site des Caps, entre Coulogne et Guînes, entre Dainville et Saulty. Les travaux en cours sur une vingtaine de kilomètres entre Le Parc d’Olhain offriront bientôt de nouveaux itinéraires sécurisés. Parallèlement un travail de sécurisation des accès piétons et cyclistes des collèges du département est mené en partenariat avec l’ADAV.

À illustrer par une photo du CD 62 (j’en ai …) ?