

A photograph showing two bicycles parked in a field of tall grass and yellow wildflowers. The bicycles are positioned in the foreground, leaning against a wooden post. In the background, there is a view of the sea and a cliffside under a blue sky with scattered white clouds. The image is framed by a blue L-shaped graphic element in the top-left and bottom-right corners.

Mobilités

Territorialisation de la planification écologique en Hauts-de-France
Mobilités

Les enjeux pour la mobilité en Hauts-de-France

Le secteur des transports est le second émetteur de GES et 3ème consommateur régional d'énergie en région.

- Forte mobilité quotidienne (83km/j en moyenne pour les grands mobiles) ;
- 35% des habitants des Hauts-de-France sont des grands mobiles (éloignement de plus de 10 km de leur domicile) : 1ère région de France ;
- Émissions par personne associées aux trajets domicile-travail en moyenne 7 % plus élevées qu'en province ;
- Le réseau autoroutier autour de Lille saturé en moyenne 4h/j et le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération.

Organisation territoriale :

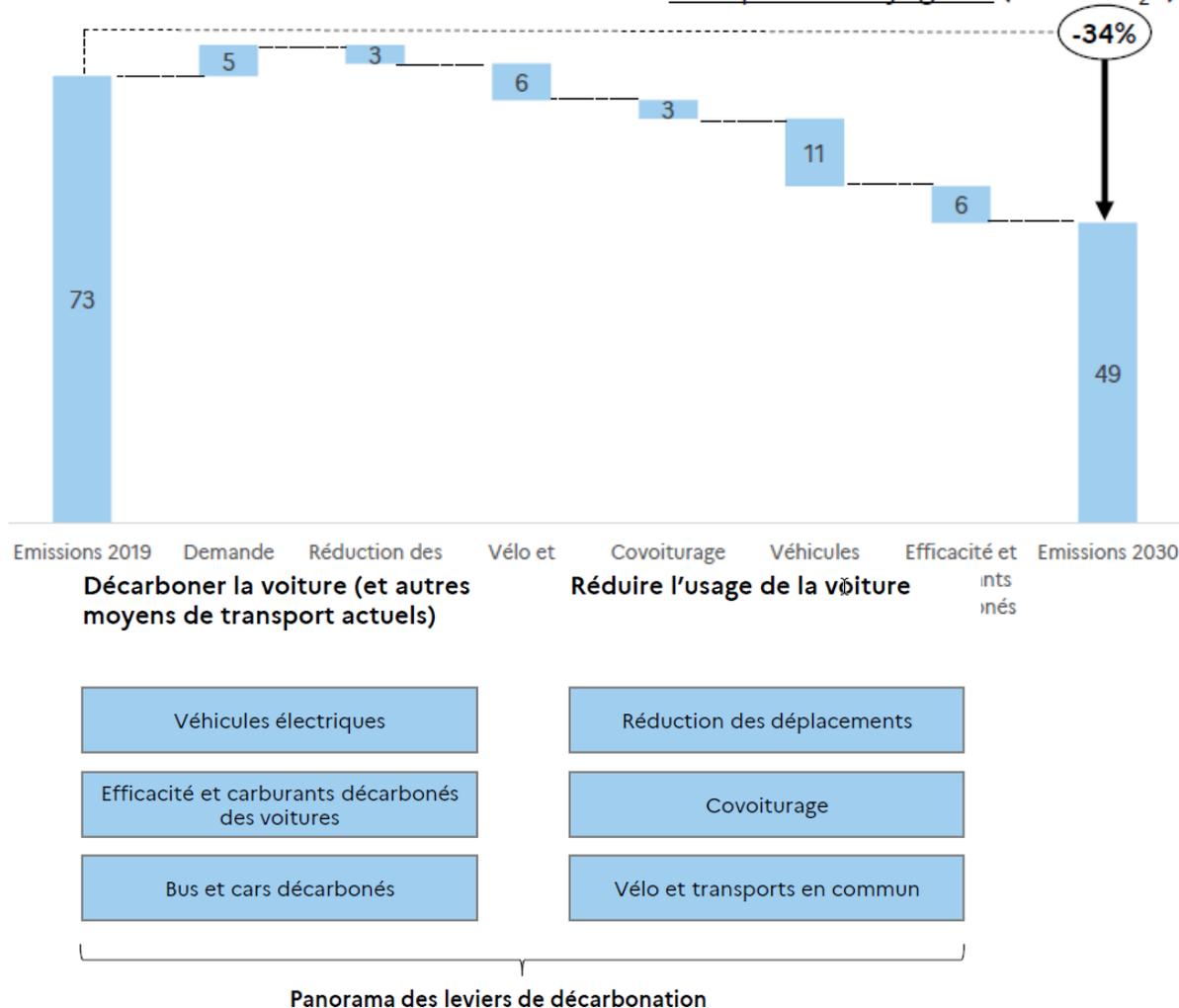
- Structuration de la gouvernance des mobilités via le déploiement régional des contrats opérationnels de mobilité et plans d'action en faveur de la mobilité solidaire porté par la Loi d'orientation des mobilités (LOM).

Quelques projets structurants :

- Investissements massifs dans le réseau ferroviaire : Liaison ferroviaire Roissy Picardie pour améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy depuis la Picardie et le nord-est du Val d'Oise, Amélioration du fonctionnement et de la gestion du nœud ferroviaire de Creil, Petites lignes de demain...
- **2 services express régionaux métropolitains (SERM)** : un sur l'étoile ferroviaire lilloise, l'autre sur la façade littorale ;
- **Développement des réseaux de transports collectifs dans les collectivités** : modernisation du métro lillois, création de deux nouvelles lignes de tramways et deux lignes BHNS dans l'agglomération lilloise (SDIT) ; développement des réseaux de bus des collectivités (ex. Amiens Métropole, CUD, CABBALR, CAD, CALL...) et gratuité de certains réseaux de transport.
- **Covoiturage** : développement modéré, voie réservée sur l'autoroute A1 en entrée de Lille, expérimentations portées par les collectivités
- **Développement des mobilités actives** : schémas directeurs cyclables adoptés dans une majorité de collectivité, deux collectivités lauréates de l'appel à territoires cyclables (CC7V, CFA), aménagements cyclables conduits en milieu rural et urbain mais des évolutions modérées des parts modales.

Rappel des leviers d'actions retenus pour la territorialisation de la planification écologique

Emissions annuelles nationales de GES – secteur transport de voyageurs (en MtCO₂e)



Emission directe : émissions de gaz à effet de serre directement (scope 1) essentiellement liées à la combustion de carburants fossiles dans les moyens de transport à moteur thermique (voitures, bus, trains à diesel, etc.)

- 96% des émissions sont issues des voitures

Ne sont donc pas considérés les émissions indirectes issues de :

- La fabrication des véhicules / engins – considérés dans le thème industrie lorsque produits en France
- La production d'électricité nécessaire aux véhicules électriques ou au réseau ferré électrifié – celle-ci est considérée dans le thème énergie
- La construction (matériaux, artificialisation des terres) et la gestion des infrastructures (bâtiments, entretien) – considérés dans les thèmes industrie et sobriété foncière
- La production des biocarburants – celle-ci est considérée dans le thème agriculture

Levier 1 : véhicules électriques

Définition : le levier porte sur l'électrification du parc de véhicules particuliers, en remplacement progressif du parc de véhicules thermiques.

Enjeu :

- La voiture représente les 2/3 des déplacements des Français (82% pour les trajets <80kms) et compte pour 15% des émissions carbone domestiques
- L'empreinte de la voiture électrique est 71% inférieure à celle de la thermique.

Constat national :

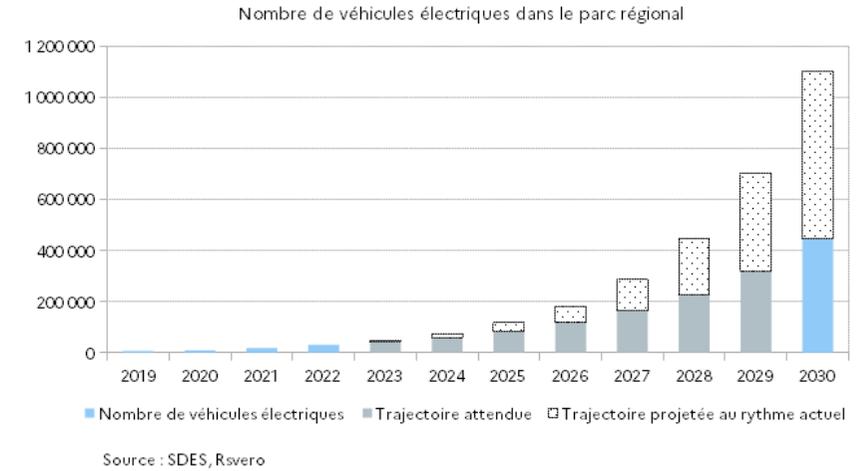
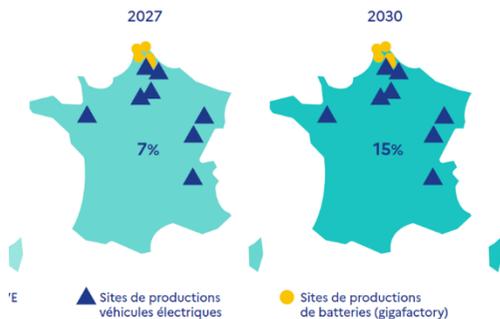
- En 2023, 1% des véhicules sont électriques
- Le rythme d'électrification s'accélère avec 15% de part dans les immatriculations neuves (début 2023), proche du rythme cible

Cible 2030 nationale : 15% de la flotte

- Soit ~6 millions de véhicules vendus d'ici 2030 (vs. 0,4 vendus en 2022)
- En 2030, ils représenteraient 2/3 des immatriculations neuves

Solutions :

- Achat de voitures électriques pour les particuliers (~45% des ventes)
- Achat de voitures électriques pour les entreprises / collectivités locales (~55% des ventes)

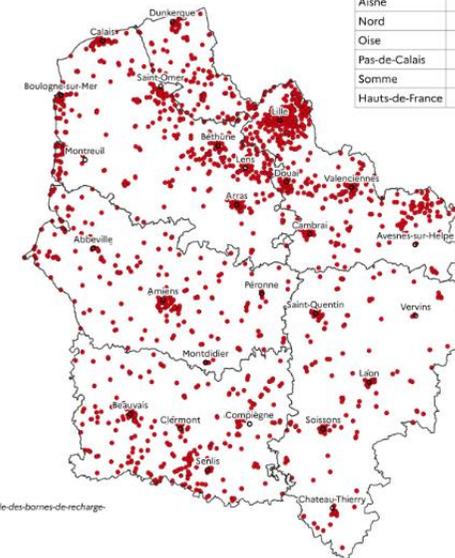


Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques - IRVE

Région Hauts-de-France

Maille	nbre_irve_2023	nbre_irve_2024
Aisne	471	1011
Nord	2862	3411
Oise	417	1299
Pas-de-Calais	1757	1782
Somme	476	1102
Hauts-de-France	5983	8605

2024 : export au 29/02/2024
2023 : export au 07/05/2023



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources : <https://transport.data.gouv.fr/statements/fichier-consolide-des-bornes-de-recharge-pour-vehicules-electriques> données au 29/02/2024
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®
Date de réalisation : 01/03/2024
Ref : 24-038-L

0 25 50 km

Levier 2 : Bus et cars décarbonés

Définition : le levier porte sur l'accélération de la décarbonation des bus et cars.

Enjeu : le principal levier réside dans le remplacement des motorisations diesel par des motorisations décarbonées :

- La batterie électrique sera le principal vecteur, compte tenu des progrès des batteries en termes d'autonomie et du rapprochement progressif des coûts de possession avec le diesel. Elle répond d'ores et déjà aux usages urbains et interurbains (bus), et répondra en partie aux besoins de mobilité longue distance à l'horizon 2030.
- Le bio-GNV pourra être une solution complémentaire à l'électrique pour les usages longue distance difficilement électrifiables (cars nationaux ou régionaux) ; pour la courte distance, le manque de disponibilité de la ressource en biomasse pour produire le bio-GNV conduit à privilégier l'électrique.
- La place de l'hydrogène sera probablement limitée à la longue distance compte tenu des forts surcoûts et des incertitudes sur le déploiement de la technologie.

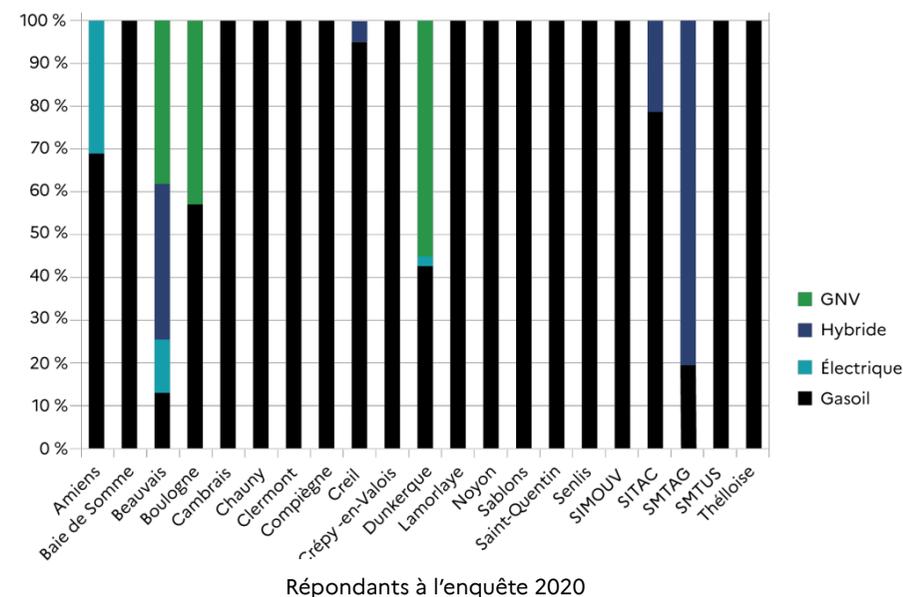
Etat des lieux national :

- Bus électriques : 7% du parc 2022, 26% des nouvelles immatriculations
- Bus GNV : 17% du parc 2022, 32% des nouvelles immatriculations
- Cars électriques : 0,2% du parc 2022, 1% des nouvelles immatriculations ;
- Bus GNV : 3% du parc 2022, 14% des nouvelles immatriculations

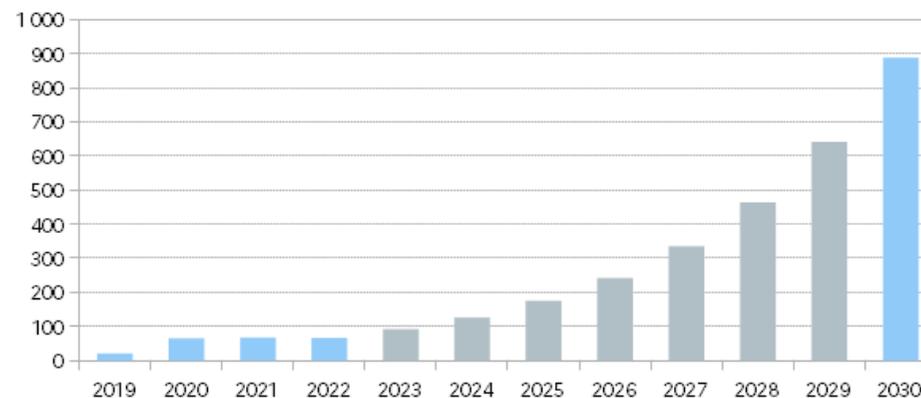
Cibles 2030 nationale :

- Bus électriques : >80% des nouvelles immatriculations
- Bus GNV : <5% des nouvelles immatriculations
- Cars électriques : ~30% des nouvelles immatriculations
- Cars GNV ~15% des nouvelles immatriculations

Histogramme de la motorisation des flottes de transport en commun en Hauts-de-France



Nombre de cars et bus décarbonés dans le parc en Hauts-de-France



Source : SDES, Rserveo

Levier 3 : Réduction du besoin de déplacements

Définition : le levier porte sur l'évolution de l'organisation collective et des comportements pour réduire les besoins de déplacement en voiture, que ce soit pour le travail ou les loisirs.

Enjeu :

- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (2) augmenter le taux de remplissage (levier « covoiturage ») (3) inciter au report modal (levier « vélo et transport en commun »).

Constat national : l'usage de la voiture tend à augmenter (+6% des distances parcourues en voiture parcourus entre 2012 et 2019), 1/3 seulement est lié à l'augmentation de la population.

Cible 2030 nationale : **réduction de 4% des distances parcourues en voiture** grâce aux baisses de déplacements –ce qui représente :

- ~600 km/voiture en moins par an
- ...soit, par exemple, 1 actif sur 3 qui télétravaille une fois par semaine.

Solutions (exemples) :

- Télétravail
- Tourisme local.

Levier 4 : covoiturage

Définition : le levier porte sur le développement du covoiturage i.e. l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur avec un ou plusieurs passager(s) pour effectuer tout ou partie du trajet initialement prévu par le conducteur.

Enjeu :

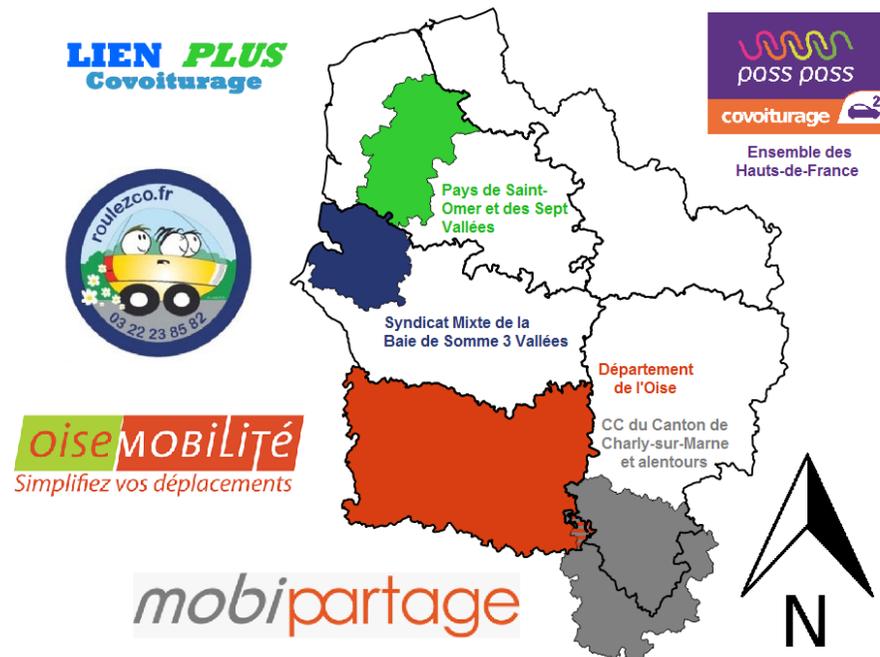
- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (levier « réduction des déplacements ») (2) augmenter le taux de remplissage (3) inciter report modal (levier « vélo et transport en commun »).

Constat national :

- Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,4 et ~70% des conducteurs sont des autosolistes »
- 70% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture, la plupart en voiture seule

Cible 2030 nationale : **6 millions de trajets quotidiens covoiturés** ce qui représente

- ~600 km/voiture en moins par an
- ...soit en moyenne à inciter 1 personne sur 5 à covoiturer deux fois par semaine pour aller au travail
- Autres leviers : covoiturage pour la mobilité locale le weekend (loisir, achats...) ou longue distance (vacances...)



Levier 5 : report modal

Définition : le levier porte sur le report modal de la voiture individuelle vers des mobilités sobres et collectives (vélo, transport en commun, marche).

Enjeu :

- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (levier « réduction des déplacements ») (2) augmenter le taux de remplissage (levier « covoiturage ») (3) inciter au report modal
- Le potentiel de développement du vélo est significatif : 60% des trajets domicile-travail de moins de 5km sont effectués en voiture et 5% à vélo.

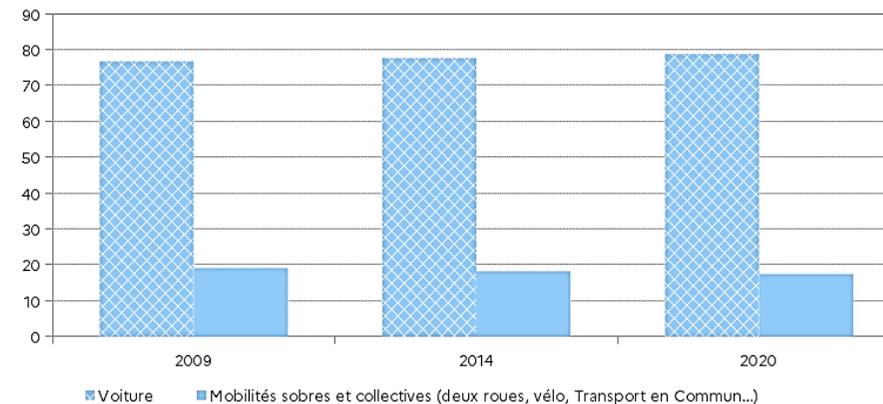
Constat national :

- Transport collectif (ferré, bus et cars) : augmentation du trafic de l'ordre de 1,8% par an entre 2016 et 2019
- L'usage du vélo progresse fortement depuis 2019 mais sur la base d'un point de départ faible.

Cible nationale : 65 Mds de km parcourus par les français (soit 5% des déplacements totaux) reportés de la voiture vers les mobilités douces et collectives

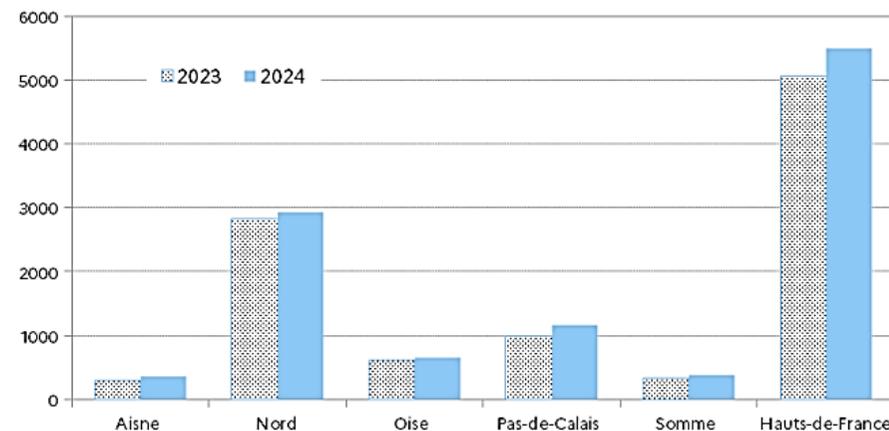
- À 75% porté par les transports en commun, soit une hausse du trafic de 2,2% par an (entre 2019 et 2030)
- A 25% porté par le développement du vélo, soit un trafic x4 par rapport à 2019.

Parts modales des déplacements domicile-travail (en %)



Source : recensements de la population 2009, 2014 et 2020

Voies cyclables aménagées (en Km)



Source : Base Nationale des Aménagements Cyclables

Levier 6 : efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés

Définition : Le levier porte sur :

- Le choix de véhicules sobres et légers
- Une incorporation plus élevée de biocarburants
- Une amélioration de la motorisation
- Le retrofit

Enjeu :

- Un véhicule tout terrain (SUV) neuf consomme environ plus de 40% au kilomètre qu'une berline légère du fait de son poids essentiellement
- L'augmentation de la part d'incorporation de biocarburants¹ dans les carburants d'origine fossile (diesel, essence...) –ex. le taux d'incorporation dans l'essence est de jusqu'à 5% pour le sans-plomb 95 ou 98 (SP95-E5 ou SP98-E5), 10% pour le sans plomb SP95-E10 et entre 65 et 85% pour le E85.

Constat national :

- La part des ventes de véhicules tout terrain augmente (40% ventes en 2020) alors que celle des berlines diminue (50%)
- L'efficacité des véhicules neufs stagne
 - La masse moyenne stagne depuis 2010, à un niveau 20% supérieur à 1995
 - L'efficacité énergétique (L/100km) des véhicules thermiques stagne depuis 2020
- La part de biocarburant incorporée dans les carburants fossiles est de 7,3% en 2019

Cible 2030 nationale :

- Un gain de **-7% au L/100km** sur l'ensemble du parc thermique permis par un renouvellement des véhicules les plus consommateurs, par des véhicules neufs, les plus sobres possibles
- Taux d'incorporation du biocarburant : **12%**

Rappel du cadre d'action

Un nouveau cadre partenarial donné par la loi d'orientation des mobilités (LOM)

La LOM demande de coordonner les différents acteurs pour faciliter essentiellement les pratiques intermodales et les déplacements des personnes vulnérables.

Les modalités correspondantes sont à arrêter dans :

- Des contrats opérationnels de mobilité (COM)
- Des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)

Ces plans et contrats sont à élaborer à l'échelle de chacun des 10 bassins de mobilité.

Le conseil régional pilote l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS) en Hauts-de-France.

Le contrat opérationnel de mobilité (COM)

Les sujets traités relèvent du transport de droit commun et de l'intermodalité

- Conclut à l'échelle de chaque bassin de mobilité
- Pilotage conseil régional avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Hauts-de-France Mobilités (HDFM), les Départements et les gestionnaires de gares de voyageurs et de pôles d'échanges multimodaux
- Partenaires associés : les AOM potentielles (PETR, PNR, Syndicat Mixte de SCoT...), les services de l'Etat et les EPCI non AOM, les Agences d'Urbanisme...
- Durée fixée à 5 ans (2024-2029) en Hauts-de-France.



Le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS)

- Sujets traités relèvent de l'accompagnement des personnes fragiles dans leurs mobilités du quotidien
- Conclu à l'échelle de chaque bassin de mobilité
- Co-pilotage conseil régional -Départements avec les AOM et HDFM. En Hauts-de-France, l'Etat s'adjoit à ce co-pilotage.
- Partenaires associés : les organismes publics et privés qui accompagnent les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- Durée fixée à 5 ans (2024-2029) en Hauts-de-France.

Démarche pionnière en France : seule région où le travail a commencé

Les PAMS font l'objet d'un travail avec une AMO (Auxilia) cofinancée.

Bassins de mobilité :

-  Aire urbaine centrale
-  Arrageois
-  Est de l'Oise
-  Grand Amiénois - Grand Roye
-  Hainaut - Cambrésis - Thiérache
-  Littoral Nord
-  Littoral Sud
-  Ouest de l'Oise
-  St-Quentinois
-  Sud de l'Aisne

Enjeux communs aux contrats opérationnels de mobilité (COM) et des plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS) en Hauts-de-France - Enseignements de la COP en Somme – Conseil régional

ENJEU 1 - La valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information

Identifier les compétences des acteurs de la mobilité

- Elaborer une cartographie des acteurs de la mobilité
- Mutualiser l'information sur toutes les aides et services disponibles
- Mettre en place un "Club de la mobilité solidaire" pour assurer le suivi du PAMS
- Former des agents dans les mairies sur les services de mobilités existants
- Améliorer la connaissance de l'offre de transport
- Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires
- Améliorer la diffusion de l'information sur les services de mobilité
- Développer une cartographie dynamique des services de transports existants
- Développer un site Internet recensant l'ensemble de l'offre de services
- Accompagner les habitants dans leur mobilité
- Elaborer des documents de communications accessibles et adaptés aux différents publics
- Intégrer une sensibilisation à la mobilité dès l'école primaire
- Mettre en place une agence mobile pour faire connaître les services de mobilité
- S'appuyer sur les maisons France Services et les Mairies pour accompagner les habitants dans leur mobilité
- Créer des postes de conseillers mobilités dans les structures du territoire



ENJEU 2 - Une coordination optimale des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin

Faciliter l'intermodalité pour les usagers

- Améliorer les "jonctions" entre modes de transport, et plus particulièrement avec les modes doux



- Favoriser les échanges d'expériences et de bonnes pratiques entre les EPCI
- Développer des titres de transport intermodaux
- Améliorer les correspondances train et car
- Expérimenter la location de vélo en libre-service (VLS) aux abords des gares
- Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin
- Favoriser la création et le développement de plateformes de mobilité solidaire ouvertes à tous les publics
- Coordonner les structures proposant des services de mobilité solidaire
- Développer des services de réparation solidaire sur le bassin
- Développer des services de location solidaire sur le bassin
- Optimiser la gestion des situations dégradées
- Mettre en place un process pour diffuser l'information sur les perturbations programmées
- Améliorer la communication entre les opérateurs de transport et les AOM
- Améliorer l'information en gare

ENJEU 3 -De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics

Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics

- Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI
- Poursuivre et renforcer l'installation de borne IRVE en zones peu denses
- Développer des services pour les personnes en situation de handicap dans les différentes AOM du bassin
- Définir les PEM à développer et renforcer les services dans les PEM
- Développer le prêt de vélos solidaires (via les Maisons France Services)
- Renforcer les relations entre les trois pôles du bassin de mobilité
- Viser à l'interopérabilité des billettiques existantes ou à venir
- Etudier la possibilité de titre combiné AOM régionale et AOM locale
- Développer le partage et le retour d'expérience entre les 3 pôles, via des journées mobilités à l'échelle du bassin
- Expérimenter des lignes de cars express, notamment Château-Thierry -Soissons



Développer des alternatives à l'autosolisme pour accéder aux principaux pôles du bassin

- Evaluer la faisabilité de réseaux d'autopartage en zone peu dense
- Développer le covoiturage en créant une plateforme de covoiturage mutualisée
- Développer les aires de covoiturage
- Développer des lignes de covoiturage dynamiques sur le bassin de mobilité
- Favoriser la pratique des modes doux et actifs pour une mobilité plus durable
- Réaliser des PdMS pour définir une stratégie de développement des modes doux et actifs
- Faciliter la pratique du vélo pour le « dernier kilomètre » et les déplacements du quotidien
- Définir un plan de circulation à l'échelle du bassin pour identifier les routes à adapter à l'usage du vélo
- Développer des services de location et de réparation de vélos
- Développer le stationnement des vélos dans les entreprises, dans les PEM et aires de mobilités rurales



ENJEU 4 –Des spécificités territoriales à prendre en compte

Renforcer la coordination interrégionale et les services entre les AOM des 3 Régions concernées

- Mettre en place une gouvernance interrégionale sur les lignes ferroviaires concernées
- Travailler à l'interopérabilité des titres de transport entre les 3 Régions
- Coordonner et proposer les tarifs les plus avantageux entre les 3 Régions
- Coordonner la mise en œuvre des PAMS avec ceux des Régions Ile-de-France et Grand-Est
- Mise en place d'une ligne "banlieue de Reims" avec plus de cadencement
- Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées
- Développer les permanences des Maisons France Services (QPV, Mairies en zones rurales).
- Développer des services pour "aller vers" l'habitant (démobilité) via des "services trucks"
- Adapter les modes de réservation aux seniors
- Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi
- Inclure la mobilité dans le parcours des demandeurs d'emploi le plus tôt possible
- Se coordonner et renforcer les actions sur les jeunes (NEETS notamment) pour l'accès à l'emploi



- S'assurer de la cohérence entre les offres de formation et les offres de transport
- Recenser les besoins des entreprises mal desservies par les transports en commun
- Mettre en œuvre des dispositifs complémentaires à ceux existants à la mobilité pour les apprentis



Proposition de typologies de projets pour agir

**Levier n°1: véhicules électriques, Levier n°2: Bus et cars décarbonés, Levier n°3: Réduction du besoin de déplacements
Levier n°4: Covoiturage, Levier n°5 : Report modal, Levier n°6: Efficacité et carburant décarbonés**

Inciter / sensibiliser aux bonnes pratiques

Cette famille de projets regroupe des initiatives de **sensibilisation des usagers de véhicules individuels** aux bonnes pratiques, visant la décarbonation des déplacements personnels.

KEOLIS Défi « sans ma voiture » : inciter des usagers volontaires à s'engager pour abandonner leur véhicule en échange d'un kit mobilité leur permettant d'essayer gratuitement différents modes de déplacement

ALLIANCE HAUTS-DE-FRANCE Challenge régional de la mobilité à destination des employeurs de la région

Favoriser l'achat de véhicules à assistance électrique pour les entreprises

Mettre en place un réseau express vélo vers les principaux centres d'activités, notamment les gares

Favoriser les pratiques de déplacement actives

Cette famille de projets regroupe des initiatives **déplacement doux et actifs** (vélo, marche qui visent la **promotion des modes de**).

Réseau points nœuds dans la Somme : création de réseaux d'itinéraires cyclables en zone rurale pour les déplacements du quotidien et le cyclotourisme

Piétonisation estivale 2023 du Pont Saint-Pierre à Toulouse (artère forte de la commune), ayant permis d'adoucir les nuisances et les risques lors de déplacements urbains (occurrences positives avec l'utilisation des VéloToulouse - vélos en libre-service). Reconnu pour l'été 2024

Aménagement d'un itinéraire cyclable sur 6 km afin de relier l'Ouest de Bapaume à la gare d'Achiet-le-Grand (aménagement sécurisé, via la départementale n°7 et l'ancienne voie ferrée). A destination des salariés, des touristes, des scolaires, et des habitants du territoire

Financements en Belgique pour des vélos électriques par les entreprises (70%).

Développer les services de déplacement partagés

Cette famille de projets regroupe des initiatives qui développent les **pratiques de déplacement en véhicule motorisé** à l'usage.

Transport à la demande mutualisé entre 9 EPCI de la Région via Hauts-de-France Mobilités
KAROS Création d'un service de covoiturage à l'échelle d'une collectivité

Animation covoiturage P+R : Le principe est d'informer les clients des parkings relais des dispositifs de covoiturage, lever les freins, et mettre en relation avec les usagers qui covoiturent déjà

Création de haltes de covoiturage : aires de covoiturage dans les villages au plus près des réalités d'utilisation

Structurer les plans de déplacement

Cette famille de projets regroupe des initiatives de **construction de plans de déplacements** dans les institutions publiques relevant des collectivités.

Accompagnement de plus de 150 collèges dans le Nord Pas-de-Calais à la réalisation de leurs plans de déplacement établissements scolaires et organisation d'un challenge de la mobilité des collégiens

Déployer des schémas directeurs d'implantation des bornes de recharges électriques (facteur de succès de la transition vers les véhicules à assistance électrique - idem GNV bus et véhicules marchandises)

Veiller à ce que les SDC et les PDM soient de véritables outils de planification.

Valoriser l'intermodalité en déployant des réseaux express vélo entre les gares (+9/10 habitants des Hauts-de-France habitent à moins de 10 km d'une gare).

Proposition de typologies de projets pour agir

Levier n°1: véhicules électriques, Levier n°2: Bus et cars décarbonés, Levier n°3: Réduction du besoin de déplacements, Levier n°4: Covoiturage, Levier n°5 : Report modal, Levier n°6: Efficacité et carburant décarbonés

Les outils de pilotage et d'évaluation

Cette famille de projets regroupe des sujets liés aux **outils et pratiques de pilotage** des initiatives dans les territoires.

Optimiser les indicateurs de suivi et d'évaluation

Mettre en place des instances de suivi et de contrôle de la part des partenaires financiers des PDM et SDC (dont la Région, la Préfecture, le Département, etc.)

Associer les associations d'usagers au suivi et à l'évaluation

Mettre en place un observatoire de veille sur les types d'aménagements cyclables, les coûts, les aides, avec des comparatives de réalisations entre collectivités, etc.

Associer systématiquement les instances intervenant sur la voirie aux projets d'aménagements cyclables, dès le lancement des projets

Mettre en place des dispositifs de mutualisation de personnels entre collectivités

Formation

Cette famille de projets regroupe des sujets liés à la **formation des acteurs**.

Mettre en place des **programmes de formations spécifiques des personnels** intervenant sur la voirie aux aménagements cyclables

Former les élus et techniciens aux bénéfices écologiques et économiques des revêtements enrobés.

Former les élus et techniciens aux démarches de la co-construction

Sensibiliser et accompagner les élus et techniciens dans la sollicitation d'aides et de partenaires et à la recherche de subventions, notamment européennes



Création d'un **parcours d'apprentissage vélo**

[PDES collèges] Mener des **actions de sensibilisation et d'animation** autour des mobilités douces

[PDES collèges] Travailler avec le **personnel et les équipes de direction des établissements** et les encourager à prendre part aux challenges et aux formations proposées

Mettre en place une **campagne de sensibilisation** sur les retombées bénéfiques pour les habitants et les communes des aménagements cyclables (cadre de vie, santé, climat, budget à long terme, etc.)

Accompagnement des projets

Les dispositifs du conseil régional pour contribuer aux mobilités durables

Le Plan Vélo 2024-2028 régional

Le Plan Vélo régional, voté le 5 octobre 2023, s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Les enjeux sont nombreux et se déclinent en termes de réduction de la pollution atmosphérique – notamment les particules fines – et sonores, de baisse des émissions de CO₂, de fluidification du trafic urbain, d'amélioration de l'état de santé des pratiquants, de développement d'activités non-délocalisables bénéficiant directement aux territoires, dont les plus ruraux.

<https://www.hautsdefrance.fr/adoption-du-plan-velo-2024-2028-un-plan-ambitieux/>

Ce plan comprend notamment en son sein le schéma régional des véloroutes <https://cartes.hautsdefrance.fr/?q=system/files/SIL-NK%20-%20Projet%20SR3V%20HdF%20Propositions%20reseau%20routier%20principal%20-%20181219.pdf>

La démarche Rev3

La mobilité durable incite à remplacer ou à limiter l'usage des énergies fossiles et donc tout particulièrement à développer l'électromobilité. À ce titre, une attention particulière est portée sur les enjeux majeurs de la **production, du réemploi et de recyclage des batteries et des autres composants** (pièces détachées véhicules, retro fit...) ainsi que sur la

production et la mise à disposition de bornes électriques. D'autres énergies alternatives aux énergies fossiles peuvent également être mises en œuvre (**GNV, bioéthanol et hydrogène en voie de développement**). Dans un monde toujours plus mobile, ces évolutions s'accompagnent d'une **transformation de l'usage des mobilités**, à la fois pour le transport de marchandises et de personnes, vers des **modes interconnectés et multimodaux**. Il s'agit d'augmenter les volumes des modes les plus durables tout en répondant aux demandes économiques. Des innovations de service permettent de combiner information en temps réel, billettique intégrée et articulation des différents modes dont les modes actifs (marche, vélo et autres moyens de déplacement tels que trottinettes, etc.) et partagés (covoiturage et autopartage).

La Région Hauts-de-France s'est résolument engagée en faveur du report modal (de la voiture particulière vers le transport collectif) par la mobilisation de ressources très significatives. Ainsi, près d'un milliard d'euros par an sont consacrés au fonctionnement du système régional de transports, par train et par autocar.

Ce sont plus de 400 000 usagers qui bénéficient quotidiennement des transports régionaux pour se rendre sur leur lieu de travail, de formation ou encore pour profiter de leurs loisirs.

La stratégie de renforcement de l'utilisation des carburants alternatifs aux énergies fossiles est également pleinement intégrée dans la politique régionale des transports.

Le SRDEII

Dans le cadre du SRDEII une feuille de route « Ambition Transports et mobilités durables » a été structurée qui regroupe 6 partenaires: ARIA, AIF, i-trans, Transalley, Euralogistic, Altytud.

Par exemple, le plan vélo régional voté en octobre 2023 comprend 9 orientations dont « Le vélo créateur de richesses : la filière vélo et l'entrepreneuriat à vélo ». Les retombées économiques et la création d'emploi que génère le vélo incitent à l'émergence d'une telle filière en Hauts-de-France (construction, location, réparation, innovation) : deux actions sont inscrites dans cet objectif : les Rencontres Régionales du Vélo de juin 2023 qui ont permis de mettre en lumière la filière vélo à travers différents acteurs emblématiques de la Région (Décathlon, Fifteen...) et le CEREMA (mandaté par l'ADEME), avec une étude pour initier la structuration de cette filière régionale.

Les dispositifs régionaux à l'œuvre pour contribuer à la décarbonation des transports de voyageurs

FRATRI pour les carburants alternatifs

Disposant d'un réseau ferroviaire électrifié sur une grande majorité de son territoire, la Région a investi massivement dans un matériel roulant électrique de qualité. Par ailleurs, elle participe à une expérimentation sur le train à batterie, aux côtés de quatre autres Régions. Prometteuse, cette technologie permettrait de diminuer l'usage du carburant diesel sur les zones non électrifiées. Les développements sont en cours et les résultats sont prévus dans les prochaines années.

La politique des transports scolaires et interurbains contribue également à cet objectif, la Région fixant dans les contrats publics avec les transporteurs des taux d'usage des carburants alternatifs dans la consommation totale. Ces taux sont spécifiques car les territoires disposent progressivement des ressources rendant possible l'alimentation des flottes des transporteurs. À chaque renouvellement de contrat, les objectifs sont revus, toujours plus ambitieux, aux fins de renforcer ce qui est déjà une pratique vertueuse – l'usage du transport collectif – en un pari gagnant pour toute la collectivité et l'écosystème des transports.

Politique d'Aides aux Communes et aux Territoires (ACTes) - fonds d'appui aux projets locaux des communes rurales des Hauts-de-France (FAPL) – DATL :

Soutien aux projets de mobilité décarbonée favorisant notamment les pratiques de mobilité « active ».

Zoom sur l'électromobilité

A la faveur de l'accueil des gigafactories sur notre territoire régional et des 17 000 emplois directs, indirects et induits à pourvoir, la Région, Enedis et la CCI Hauts-de-France, ont décidé de lancer un Collectif Régional des acteurs de l'ElectroMobilité : le COREM.

Il doit permettre de mettre en réseau les compétences, les besoins des entreprises (au-delà des gigafactories), les territoires, le monde de la recherche et de faire émerger les projets, de chercher des financements et de structurer les filières autour d'une vision partagée. Ce collectif compte une centaine de membres des milieux de l'entreprise, des

territoires et du monde de la recherche – innovation – formation, pour combiner ces différents sujets de manière cohérente.

Le collectif s'est doté d'une charte, d'un logo, d'un site web et parraine l'ensemble des évènements électromobilité de la région.

5 groupes de travail sont réunis :

Observatoire de l'électromobilité ;

- Suivi des schémas directeurs installation de recharge aux véhicules électriques (IRVE) ;
- Innovation et technologie ;
- Emploi, formation et compétences ;
- Usine à projets.

Quelques concrétisations :

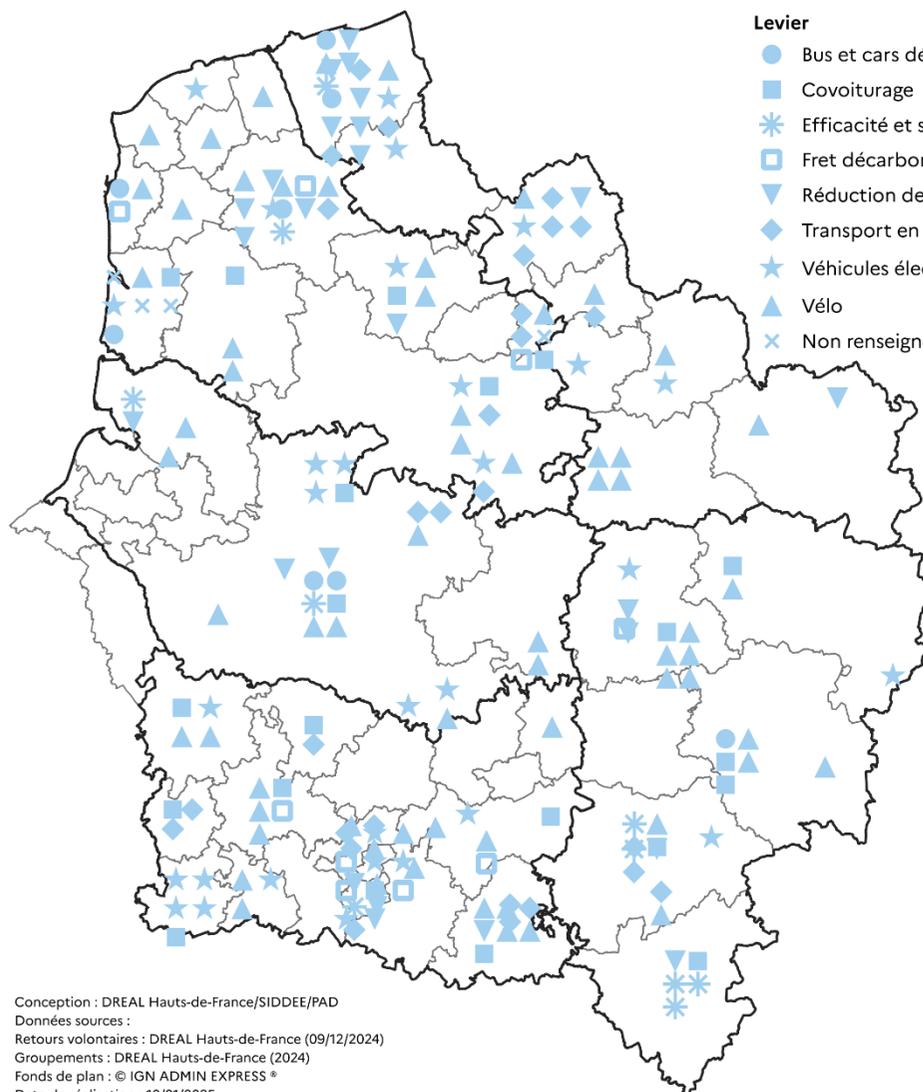
Financement du CRITT M2A pour passer du contrôle des moteurs diesel au contrôle des batteries produites par les gigafactories, financement

du CREPIM pour tester la résistance des batteries au feu, lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt pour financer, via le Fonds de Transition Juste, des projets sur les nouveaux matériaux des batteries et le recyclage des batteries.

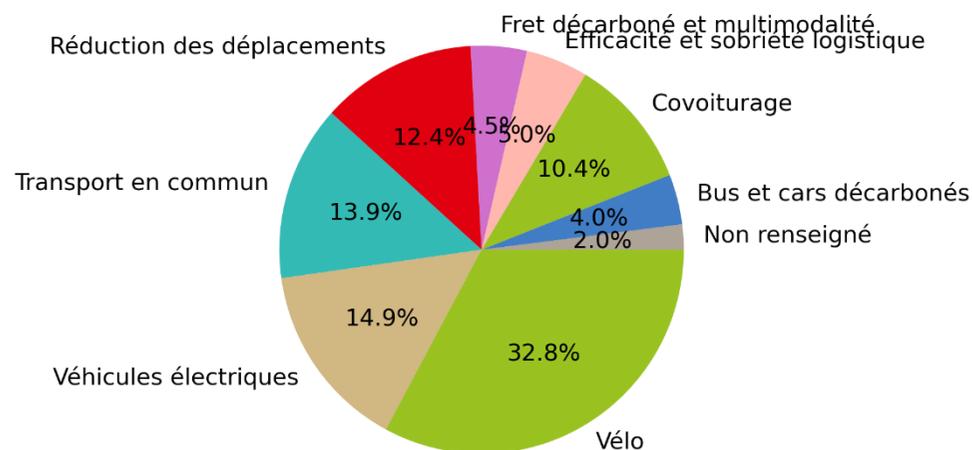
Sur la recharge et le réseau pass pass électrique pour les 70 000 véhicules électriques et 45 000 hybrides rechargeables, particuliers et sociétés

- Une centrale d'achat pilotée par la Région qui rassemble 28 adhérents, intercommunalités et communes ;
- Deux marchés de supervision et installation / maintenance renouvelés début 2024 ;
- Données statistiques 2023 : plus de 500 bornes accessibles au public, 180 000 sessions de charge, plus de 30 000 abonnés dont 6 000 actifs

Vivier de projets COP



- Levier**
- Bus et cars décarbonés
 - Covoiturage
 - * Efficacité et sobriété logistique
 - ◻ Fret décarboné et multimodalité
 - ▼ Réduction des déplacements
 - ◆ Transport en commun
 - ★ Véhicules électriques
 - ▲ Vélo
 - × Non renseigné



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources :
Retours volontaires : DREAL Hauts-de-France (09/12/2024)
Groupements : DREAL Hauts-de-France (2024)
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®
Date de réalisation : 10/01/2025
Réf. : 24-178-L

Projets déplacés avec la fonction "Déplacement de points" de QGIS afin d'afficher les points superposés.

Pour aller plus loin, éléments versés au débat

Contribution du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) : Préconisations de la commission transports

« Avis sur le protocole d'accord pour l'avenant d'intégration du volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan État – Région en Hauts-de-France », 2023

• Une place insuffisante réservée au transfert modal

Ce protocole porte deux priorités : «la modernisation et la régénération du réseau ferroviaire ainsi que la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain de l'étoile ferroviaire lilloise, au bénéfice des transports du quotidien ».

En principe, la régénération et surtout la modernisation du réseau ferré servent directement l'ambition d'un report modal de la route vers le fer afin de répondre effectivement aux enjeux de la mutation environnementale. [...]

Le CESER constate un effet retard dont l'effort de « rattrapage » reste insuffisant.

Il observe l'engagement financier consacré à la régénération des lignes ferroviaires exposées à une fermeture, ainsi qu'à la mise en accessibilité des gares prioritaires des schémas directeurs d'accessibilité, en référence au programmes national et régional.

• Les vélo routes : des moyens jugés insuffisants

Même si le montant contractualisé par l'État et la Région pour le développement des itinéraires Vélo structurants SR3V (20M€) est doublé par rapport au précédent CPER (augmentation significative de la part de l'État et extension à l'ensemble de la région), le CESER juge les moyens dédiés insuffisants pour conduire une vraie politique vélo régionale. Il observe qu'aucun tableau financier ne précise les opérations « visant à finaliser le maillage du réseau cyclable structurant régional ».

« La mobilité en Hauts-de-France. Voir loin, agir maintenant », 2021

- Concevoir une mobilité pour tous dans un objectif de justice sociale
 - Améliorer l'offre de mise en relation entre offre et demande de covoiturage.
 - **Favoriser des mobilités vertueuses dans le cadre de l'aménagement durable de la région**
 - Développer la démobilité avec la création de tiers-lieux dans les territoires ruraux.
 - Augmenter l'usage des transports collectifs
 - Améliorer l'offre de service TER, industrialiser la production des trains et mettre en œuvre un cadencement complet sans creux de desserte en journée et prolongé plus tard dans la soirée et en organisant de meilleures correspondances,
 - Renforcer la complémentarité train-vélo,
 - Synchroniser l'ensemble des modes de transport en un point donné par des pôles d'échanges multimodaux y compris dans les petites gares rurales,
 - Développer des combinaisons trains-cars.
- **Augmenter la pratique du vélo utilitaire dans le cadre de l'action coordonnée et simultanée des différentes autorités publiques en offrant des circulations cyclables sûres qui couvrent l'ensemble du territoire régional**
- Créer un réseau cyclable entre les différentes communes du territoire pour réaliser une part modale plus importante pour le vélo,
 - Organiser un service régional de location de vélo en gare pour favoriser l'intermodalité train + vélo.

« Avis sur le Schéma régional des véloroutes et voies vertes », 2020

• Concernant la qualité des infrastructures

Le CESER souligne l'importance de la qualité des infrastructures nécessaires au développement des Véloroutes et Voies Vertes (VVV). Le succès des VVV repose impérativement sur la réalisation d'aménagements spécifiques présentant une qualité homogène sur l'ensemble de la région. Le CESER appelle le Conseil régional à conditionner le cofinancement des VVV à des réalisations de qualité et à l'établissement d'une charte garantissant la pérennité de la VVV.

• Concernant la connexion aux réseaux de transport.

Pour favoriser une pratique quotidienne, la Région pourra s'appuyer sur l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité et, en cohérence avec la politique régionale des transports, agir sur la mise en connexion des différents modes de transports.

- Les réseaux express vélo : A l'approche des centres urbains, le SR3V devrait permettre d'accueillir des réseaux express vélo pour permettre la desserte des gares.
- Le développement des zones de stationnement sécurisées en gares ferroviaires et routières.

CONTRIBUTIONS DU GROUPE DE TRAVAIL « RURALITE »

« Comment dynamiser les territoires ruraux en Hauts-de-France pour en faire des lieux plus attractifs », novembre 2020

• Engager une réflexion préalable sur la mobilité avant toute implantation d'un service aux publics

- Mener cette réflexion à l'échelle du territoire en associant toutes les communes ainsi que les usagers
- Tenir compte, lors du choix du lieu d'implantation d'un service aux publics, de son accessibilité en transport en commun ou par des moyens alternatifs
- Assurer une concertation avec les territoires voisins afin d'assurer un bon maillage
- Construire les solutions en matière de mobilité avec les entreprises locales, publiques et privées
- Les capacités d'emport de vélos dans les trains et les bus.
- Le développement de services de locations de vélos.
- L'organisation de zones de stationnement sécurisées dans les entreprises et commerces.
- La valorisation de l'utilisation du déplacement vélo au sein d'un même voyage en développant la communication et l'information de l'utilisateur et plus généralement du public.
- La possibilité d'intégrer le coût de l'utilisation du vélo loué dans le coût du ticket TER.

Un rôle d'animation, de coordination et de cofinancement pour le Conseil régional.

Le CESER souligne le rôle essentiel de la Région qui constitue un pivot dans le déploiement du SR3V. La Région doit animer le réseau des partenaires (EPCI et Départements principalement), coordonner et soutenir financièrement les projets de VVV, et également en réaliser la promotion.

Le CESER préconise d'appuyer et renforcer le développement du volet tourisme durable des VVV et de s'engager dans une communication forte autour de ces itinéraires (comme par exemple, la Loire à vélo).

Le budget consacré aux Véloroutes et Voies Vertes.

Le CESER s'interroge sur l'insuffisance des moyens financiers consacrés à cette politique pour l'ensemble des Hauts-de-France.

« Les Hauts-de-France à l'horizon 2040 : vers une région qui rayonne en Europe sur les plans économique, social et environnemental », 2020

- Développer de nouvelles stratégies énergétiques locales, comme les énergies renouvelables électriques ou biogaz,
- Développer de nouveaux modes performants de stockage d'énergie, utilisant des ressources disponibles localement, comme la pile sodium et l'hydrogène,
- Développer une filière industrielle sur les motorisations adaptées à ces nouvelles énergies,
- Installer un réseau de recharge des véhicules adapté aux nouvelles sources énergétiques,
- Construire une mobilité des marchandises durable et compétitive, en accompagnant l'opportunité du canal Seine-Nord Europe par des investissements priorisant le fluvial et le ferroviaire,
- Mettre en place un véritable « système vélo » régional.

Contribution d'ECOV, entreprise à impact de l'économie sociale et solidaire

Résumé exécutif

La décarbonation des transports de personnes en région Hauts-de-France est confrontée à **l'impact très conséquent des trajets longs du quotidien**, réalisés par les habitants des territoires situés à l'extérieur des zones d'attraction des principales villes de la région.

Les émissions particulièrement élevées de ces déplacements sont liées - d'après l'INSEE - à un **manque d'offre alternative à la voiture individuelle**. En plus de freiner la transition du secteur, cette situation d'assignation au volant est en partie responsable d'une précarité énergétique consternante dans la région, qui touche notamment les ménages les plus précaires.

Face à ce constat, cette note propose 4 orientations qui sont complémentaires pour la COP régionale :

1) Insister sur la nécessité d'un choc d'offre de qualité - condition sine qua non pour réduire la dépendance à la voiture individuelle au-delà des centres villes.

Comme affirmé par l'Insee pour la région et en cohérence avec les résultats des sondages à l'échelle nationale, si les gens sont dépendant de leur voiture individuelle, ce n'est pas par choix, mais parce qu'il n'existe aucun autre mode qui puisse garantir une qualité de service suffisante (fréquence, fiabilité et rapidité).

2) Déployer des lignes de covoiturage pour augmenter structurellement le taux d'occupation. Pour générer du report modal vers le covoiturage, les mêmes critères de qualité s'appliquent. Aujourd'hui, si le taux d'occupation des véhicules est aussi faible c'est parce que les automobilistes n'ont aucun intérêt à covoiturer plutôt que d'utiliser leur voiture individuelle.

1) + 2) Impulser le déploiement d'un réseau de transport express. Pour mailler finement le territoire de modes de transports compétitifs à la voiture individuelle (fréquents, fiables et rapides), il faut adapter la taille du mode au volume de flux de passagers :

- Pour transporter 300 personnes toutes les 10 minutes, une ligne de RER Métropolitain est adaptée.

- Pour transporter 30 personnes toutes les 10 minutes, une ligne de car express est adaptée.

- Pour transporter 3 personnes toutes les 10 minutes, une voiture qui circule sur une ligne de covoiturage est adaptée.

Et pour les déplacements courts, les modes actifs sont à privilégier.

En Hauts-de-France, nous estimons qu'un tel réseau multimodal pourrait **permettre à 5 750 000 personnes d'avoir accès à un transport express à moins de dix minutes de leur domicile pour les trajets longs du quotidien, soit 96% de la population de la Région.**

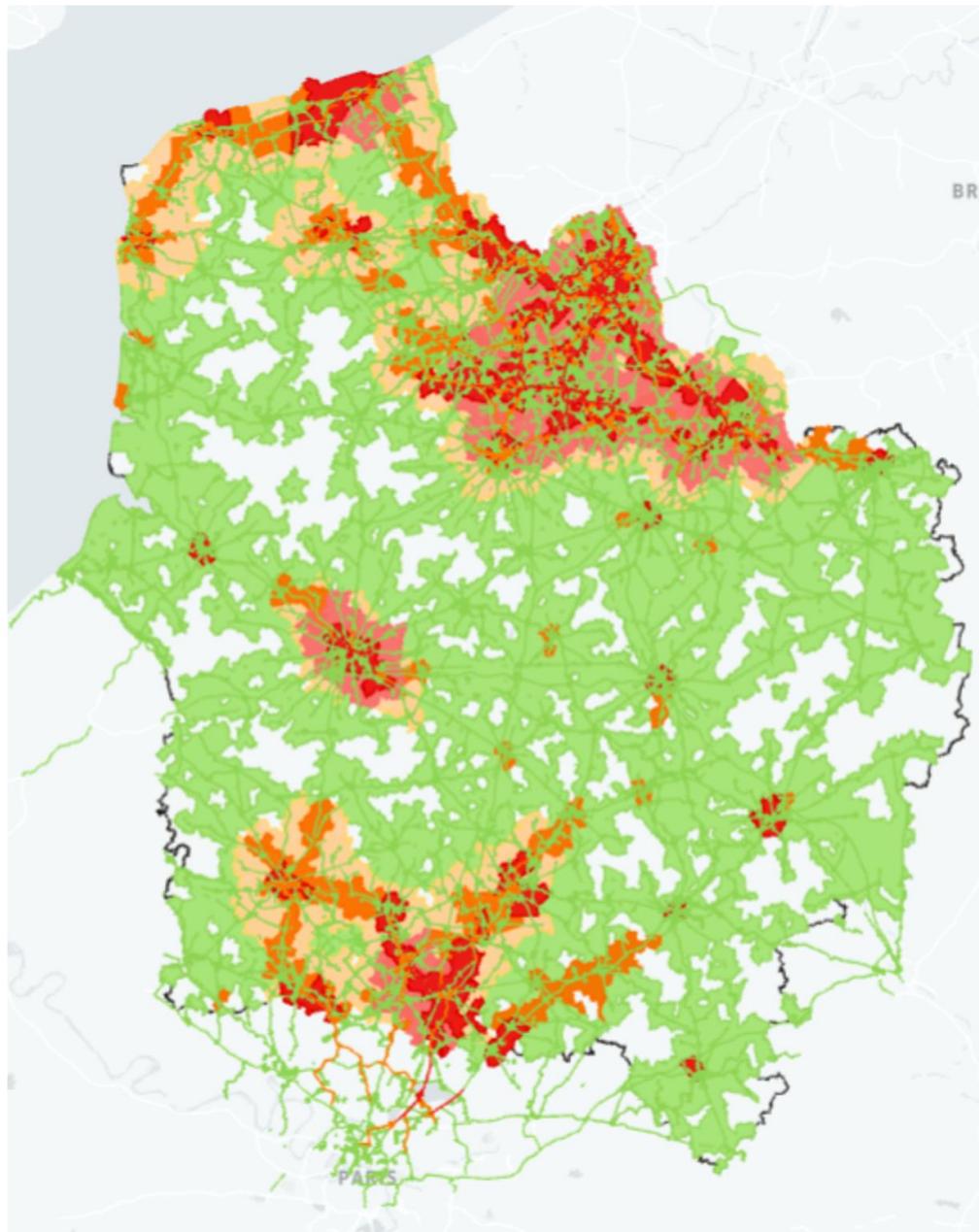
De même, grâce à un tel réseau, 73% des communes des Hauts-de-France disposeraient d'une ligne d'un des modes express¹.

1) + 2) Penser la transition vers l'électrique en lien avec l'augmentation du taux d'occupation.

Le déploiement de lignes de covoiturage dans le cadre d'un réseau de transport express pour tous vient soutenir **la transition juste vers le véhicule électrique et la nécessaire réduction de la taille du parc automobile prévue par le SGPE.**

Il est possible de structurer une offre de qualité, hors zones denses. Il s'agit désormais d'un choix.

Communes qui disposent d'une ligne de RER Métropolitain (en rouge), d'une ligne de car express (en orange) et d'une ligne de covoiturage express (en vert)
Communes situées à moins de 5km d'une ligne de RER (rose) et situées à moins de 5km d'une ligne de car express (jaune).



Contribution de Kéolis, opérateur de transport

Le report modal : quelles actions?

Quelles actions pour poursuivre les efforts en matière de report modal?

ACTIONS PROPOSEES

- Poursuivre les attributions d'aides à l'investissement dans des véhicules propres, les aménagements de voirie, le vélo pour accompagner les collectivités dans leur transition
- Valoriser et reconnaître les initiatives visant à influencer sur les comportements et à inciter au report modal

RÔLE DES OPERATEURS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Profiter de la notoriété des transports en commun pour impulser les changements de comportement petit à petit en faisant la promotion des modes actifs et partagés

Le rétrofit électrique

Une décarbonation des transports publics à moindre coût et dans un délai raisonnable

UN CONSTAT

- Une offre très limitée en autocar neuf électrique
- Des constructeurs majoritairement situés hors UE
- Des incitations publiques très modiques pour accompagner le rétrofit

RÔLE DES AUTORITES ORGANISATRICES

- Inclure dans les cahiers des charges la possibilité du rétrofit (cf Occitanie, Aquitaine et Val de Loire)
- Prévoir une valorisation différenciante dans la notation
- Augmenter l'âge maxi des véhicules à 20 ans
- Accepter d'avenanter les marchés publics actuels

RÔLE DES OPERATEURS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Proposer des solutions industrielles fiables
- Trouver des partenaires sur les territoires
- Cibler des lignes/lots pertinents sur les marchés actuels en particulier scolaires

Associations AU5V - FUB le vélo au quotidien – Collectif pour les mobilités active de l'Aire cantilienne

Le levier le plus important pour réussir le report modal : un réseau cyclable sécurisé continu et cohérent.

Tant que les citoyen·nes ne peuvent pas se déplacer à vélo au quotidien de manière sécurisée et directe d'un point à l'autre, il ne faut pas s'attendre à ce qu'ils adoptent le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

Les pratiques des déplacements changent seulement après que les infrastructures cyclables ont été créées.

Pour augmenter de manière significative les déplacements actifs, il faut les rendre plus attractifs que les déplacements motorisés, notamment en valorisant l'intermodalité et en déployant des réseaux express vélo entre les gares. (Plus de neuf sur dix habitants des Hauts-de-France habitent à moins de 10 km d'une gare)

La sécurité des cyclistes et piéton·nes est une condition sine qua non pour augmenter les modes actifs.

Objectifs nationaux et régionaux 2030 : 12% des déplacements quotidiens à vélo.

[Nos routes départementales, sont-elles prêtes à accueillir autant de cyclistes ?](#)

Au rythme actuel, les engagements pris en matière des mobilités ne pourront pas être tenus d'ici 2030

Cette carte montrée lors du webinaire du 16 mai a été commentée ainsi : "Les voies cyclables se déploient".

De fait, les aménagements cyclables en Hauts-de-France, ne sont ni continus, ni cohérents et répartis d'une manière très inégale sur le territoire. Avec beaucoup de déserts en matière de cyclabilité.

Le plan vélo des Hauts-de-France a privilégié les connexions aux véloroutes existantes sans tenir compte des territoires non desservis par les véloroutes. Un certain nombre de schémas directeurs cyclables a été élaboré par diverses collectivités sans tout de fois se donner les moyens de pouvoir les réaliser. Pour exemple, la communauté de communes de l'Aire cantilienne : 30 linéaires devaient être mis en oeuvre d'ici

2032, mais d'ici 2026, seulement 4 linéaires ont été programmés, sans visibilité sur la réalisation des 26 linéaires restants.

Beaucoup d'habitant·es ne peuvent pas rejoindre ni à pied, ni à vélo, de manière sécurisée, les communes voisines

Par exemple, entre Pontarmé et La Chapelle-en-Serval, il n'y a qu'une seule liaison, la D1017. Bien qu'à seulement 3 km, il n'existe aucun aménagement marchable ou cyclable qui permettrait de s'y rendre à pied ou à vélo.

Les freins et les leviers d'action pour réussir un réseau cyclable continu et cohérent d'ici 2030

Pourquoi les schéma directeurs cyclables tardent à se réaliser ? Comment y remédier ?

Freins	Remèdes
Freins à la réalisation des SDC et PDM	
Aucun planning pluriannuel des travaux est élaboré. Les comités de pilotage et de suivis ne sont pas mis en place ou ne siègent pas régulièrement. Les étapes d'évaluations intermédiaires ne sont pas assez nombreuses ou ne sont pas mises en oeuvre. Les indicateurs d'évaluation ne sont pas pertinents.	Mise en place d'instances de suivi et de contrôle de la part des partenaires financiers des PDM et SDC (dont la Région, la Préfecture, le Département, etc.) Veiller à ce que les SDC et les PDM soient de véritables outils de planification. Optimiser les indicateurs de suivi et d'évaluation. Associer les associations d'utilisateur-es au suivi et à l'évaluation.
Beaucoup de collectivités manquent de ressources humaines pour coordonner et organiser les mobilités actives du territoire.	Veiller à ce que les moyens humains soient à la hauteur des objectifs. Mettre en place des dispositifs de mutualisation entre collectivités
Les autorités compétentes pour organiser les mobilités ne travaillent pas main dans la main avec les instances qui interviennent sur la voirie. Les personnels intervenant sur la voirie sont insuffisamment formé-es sur les aménagements cyclables et marchables et ne réalisent pas les travaux dans le respect des recommandations du Cerema.	Associer systématiquement les instances intervenant sur la voirie aux projets d'aménagements cyclables, dès le lancement des projets. Mettre en place des programmes de formations spécifiques aux aménagements cyclables.
Certain-es élu-es adoptent sans conviction, un peu contraint-es par les mesures nationales, les SDC et les PDM, et ne s'engagent pas vraiment pour leur réalisation.	Mise en place d'une campagne de sensibilisation sur les retombées bénéfiques pour les habitant-es et les communes des aménagements cyclables (cadre de vie, santé, climat, budget à long terme, etc.) Communiquer sur les bonnes pratiques et les projets réussis et inspirants des collectivités.
Contraint-es par le manque de ressources financières, beaucoup d'élu-es disent avoir d'autres priorités que les aménagements cyclables.	Sensibiliser et accompagner les élu-es et technicien·nes dans la sollicitation d'aides et de partenaires. Mettre en place un observatoire de veille sur les types d'aménagements cyclables, les coûts, les aides, avec des comparatives de réalisations entre collectivités, etc. Former les technicien·ne-s à la recherche de subventions, notamment européennes. Créer et diffuser une veille régionale sur les appels à projets destinés à financer les aménagements en faveur des mobilités actives, sur les communautés qui ont réussi à obtenir des financements et qui ont réussi leurs aménagements.

<p>Par un manque d'une culture de la co-construction et de la coopération, certaines collectivités n'associent pas, peu ou trop tard, les usager-es à la définition des priorités et le suivi des projets.</p>	<p>Former les élu-es et technicien·nes aux démarches de la coconstruction. Rendre obligatoire l'accès au public des documents du SDC et au PDM (comme pour le PCAET). Informers les citoyen·nes régulièrement sur les engagements pris, l'avancement des travaux, les résultats des contrôles intermédiaires, etc. Veiller à ce que les associations d'usager-es sont associé-es de manière pertinente aux projets. Exemple d'une démarche de coconstruction de l'ACSO : la cartoparty</p>
<p>Certaines connexions cyclables interterritoriales ou intercommunales, bien que prévues par le PDM et/ou le SDC, n'avancent pas, parce que les EPCI n'envisagent pas de collaborer. Certaines connexions cyclables intercommunales se trouvent majoritairement sur le territoire d'une commune qui ne voit pas un intérêt à aménager la connexion. Exemple : Pontarmé et Thiers-sur-Thève</p>	<p>Mettre en place une instance de coordination au niveau régional, qui initie, accompagne et facilite les connexions cyclables inter-territoriales et inter-communales. Créer un fonds permettant de combler les intérêts divergents des communes voisines.</p>
<p>Certain-es élu-es freinent la réalisation d'aménagements cyclables non à cause des coûts de réalisation, mais à cause des coûts de l'entretien</p>	<p>?</p>
<p>Freins au changement des comportements</p>	
<p>Le manque de sécurité, de confort et d'attractivité des déplacements à vélo freine considérablement les motivations des citoyen·nes à se rendre au travail, à l'école et aux autres centres d'activités à vélo.</p>	<p>Mettre en place un réseau express vélo vers les principaux centres d'activités, notamment les gares. Un réseau express vélo (REV) est avant tout un réseau continu d'infrastructures cyclables permettant des trajets à vélo, sans coupures et sans détours. Les « lignes » d'un réseau express vélo relient les points principaux d'un territoire, en offrant sécurité et confort aux cyclistes, quelles que soient leurs pratiques. Il dessert en combinaison avec le réseau cyclable secondaire des lieux d'intérêt du quotidien. Il se pense en convergence avec l'enjeu de la sécurité des itinéraires et des traversées pour les piéton·nes et les personnes à mobilité réduite. Voir l'exemple inspirant du Réseau Express Vélo départemental d'Ille-et-Vilaine.</p>
<p>Les chemins agricoles, ne sont que rarement intégrés dans les SDC, bien qu'ils pourraient constituer des alternatives sécurisées aux déplacements à vélos.</p>	<p>Mettre en place un programme de valorisation des chemins agricoles pour les déplacements à vélo.</p>

<p>Beaucoup de communes n'entretiennent pas les chemins communaux dans les champs. Ces voies se trouvent donc fortement dégradées par les engins agricoles et les intempéries et deviennent impraticables en VTC. Un argument souvent avancé contre l'entretien ou la réfection des chemins agricoles et la perte du "charme campagnard".</p>	<p>Accompagner les communes pour entretenir les chemins communaux dans les champs</p>
<p>Les chemins forestiers pourraient être des alternatives sécurisées pour les déplacements à vélo. Contribuant à la réduction des déplacements motorisés, ces aménagements cyclables bénéficieront également à protéger les forêts qui souffrent du changement climatique. Or ces aménagements ne sont rarement envisagés dans les SDC, pour des raisons écologiques (artificialisation des sols), de sécurité (manque d'éclairage), difficulté de cohabitation avec les cavalier-es, etc.</p>	<p>S'inspirer des exemples d'aménagements dans les forêts d'autres pays (Allemagne, Scandinavie, etc.) Former les élu-es et technicien-nes aux bénéfices écologiques et économiques des revêtements enrobés.</p>
<p>Trop peu d'écolier-es se déplacent en autonomie et à vélo. Si les établissements scolaires ne disposent pas de personnels compétents, ils ne mettent pas en place des plans de mobilité scolaires (PDES), malgré une sollicitation par les communes.</p>	<p>Créer un partenariat avec le programme Génération vélo de la Fub qui a pour objectif de contribuer à former toute une génération d'enfants à la pratique du vélo comme mode de déplacement avant leur entrée au collège.</p>
<p>Trop peu d'entreprise s'intéressent à la réalisation d'un plan de mobilité employeur. Les collectivités, même motivées pour accompagner les employeurs, n'ont que peu de moyens pour entrer en relation avec les entreprises et encore moins pour s'assurer que l'employeur réalise son plan employeur de manière pertinente et dans les règles de l'art.</p>	<p>Créer un partenariat avec le programme Objectif Employeur Pro-Vélo de la Fub.</p>
<p>Depuis plusieurs années, la livraison de colis est en forte croissance. Dans la grande majorité celles-ci, sur les derniers kilomètres, sont réalisées en véhicule thermique. La livraison en modes actifs, c'est-à-dire, à vélo, vélo cargo, vélo à assistance électrique, ou à pied, n'est aujourd'hui pas suffisamment compétitive face aux modes thermiques par manque de volume de colis confiés.</p>	<p>Créer un partenariat avec le programme ColisActiv' de la Fub qui vise à réduire durablement le coût de la livraison active de colis (vélo et marche) afin de la rendre compétitive face aux modes thermiques pour les transporteurs et chargeurs.</p>




PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
*Liberté
Égalité*

FRANCE
NATION
VERTE >