

COP Hauts-de-France

De quoi nous aimerions débattre



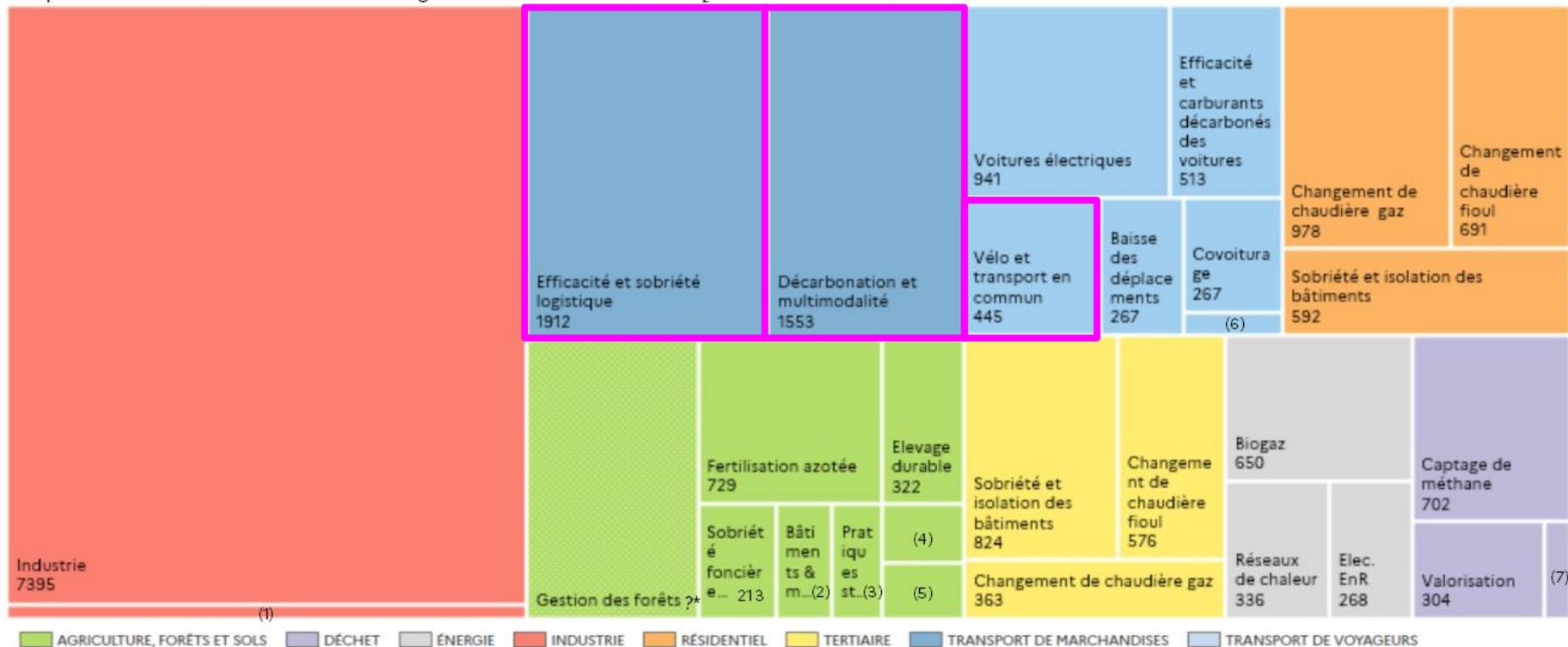
Collectif pour
les mobilités actives de
l'Aire cantilienne

Contexte

Etat actuel des débats de la COP
Hauts-de-France

Panorama des leviers de décarbonation en Hauts-de-France

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO₂e économisés entre 2019 et 2030



(1) Produits bois : 174 ktCO₂e. (2) Bâti ments & machines : 151 ktCO₂e. (3) Pratiques stockantes : 134 ktCO₂e. (4) Gestion des haies : 113 ktCO₂e. (5) Gestion des prairies : 108 ktCO₂e.

(6) Bus et cars décarbonés : 53 ktCO₂e. (7) Prévention des déchets : 60 ktCO₂e.

* Objectif non régionalisé en absence de données comparables sur l'état des forêts

Objectif de la COP Hauts-de-France

Aligner les efforts de transition réalisés au niveau local, régional et national.
Se donner un cadre commun de pilotage.

Méthode de la COP Hauts-de-France

Les principes clés de la démarche COP Hauts-de-France



Mettre les collectivités et EPCI au centre du dispositif, dans la perspective des exercices de contractualisation à venir. Fonder le premier diagnostic sur leurs retours.



S'appuyer sur les **dynamiques de projet existantes**, d'ores et déjà en place, de manière à valoriser et amplifier les efforts déjà déployés et garantir la cohérence et la lisibilité de l'ensemble de l'action.



Partager la démarche avec les instances de gouvernance thématiques en place :

- Comité régional de la biodiversité
- Comité de bassin Artois Picardie
- Comité de bassin Seine Normandie (à venir)
- Comité régional de l'habitat et de l'hébergement
- Comité régional de l'énergie
- Commission régionale de l'économie agricole et du monde rural (COREAMR)
- Comité régional bois et forêts (à venir)



La dynamique à l'œuvre vise à structurer un plan **d'actions concrètes**, opérationnelles, articulées avec les dynamiques existantes et les démarches en cours.

Informier et associer les acteurs socio-économiques du territoire : il s'agira dans un second temps d'élargir le tour de table.

Cette dynamique générale est itérative : la liste d'actions concrètes sera revue tous les ans.

1er étape

Travailler les **thématiques identifiées comme prioritaires pour les territoires** pour permettre l'émergence des projets.



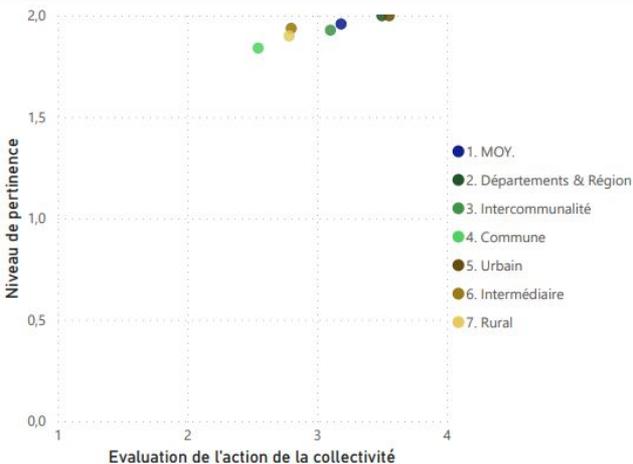
Les communes et les intercommunalités, premier moteur de la COP.

Les communes et EPCI ont répondu à un questionnaire du secrétaire général à la planification écologique

Les actions déclarées en cours ou déjà réalisées par les collectivités

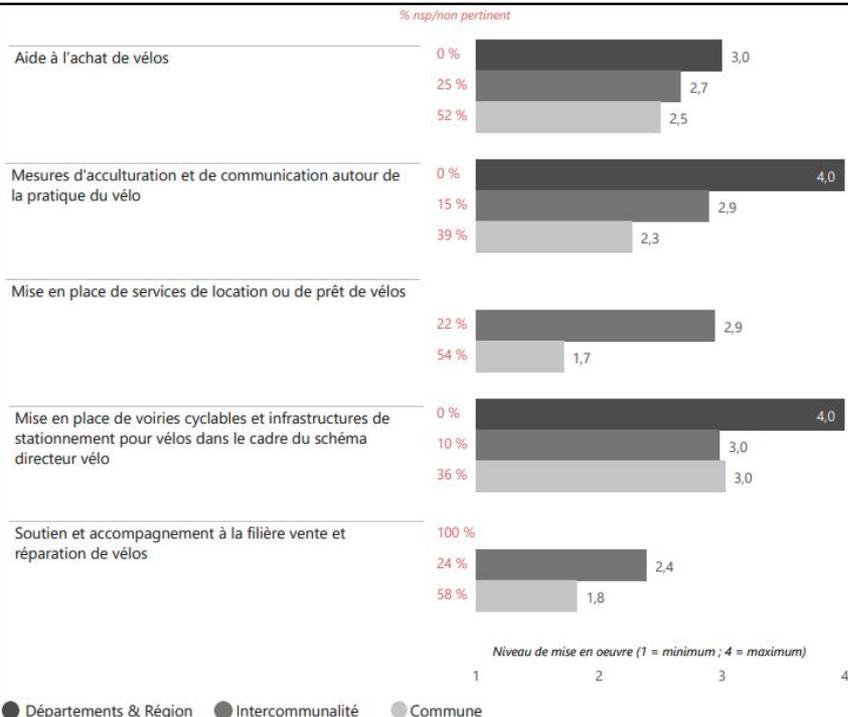
Vélo

Réponses au diagnostic



Catégorie	Evaluation de l'action de la collectivité	Niveau de pertinence
1. MOY.	3,2	2,0
2. Départements & Région	3,5	2,0
3. Intercommunalité	3,1	1,9
4. Commune	2,5	1,8
5. Urbain	3,6	2,0
6. Intermédiaire	2,8	1,9
7. Rural	2,8	1,9

Synthèse des actions déjà / en cours de mise en œuvre (hors famille "Autre")



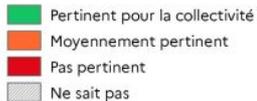
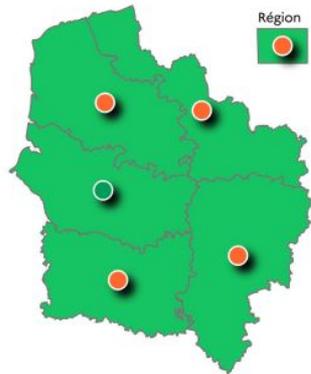
Exemple de lectures des réponses :

- La Région et les départements déclarent que le niveau de mise en œuvre des schémas directeurs vélo est à son maximum (4 sur 4)
- Les EPCI et les communes estiment leur niveau de mise en œuvre à 3 sur 4.

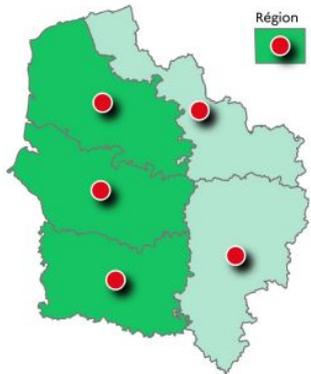
La vision des collectivités sur les actions en faveur du vélo

Transport de voyageurs : Vélo

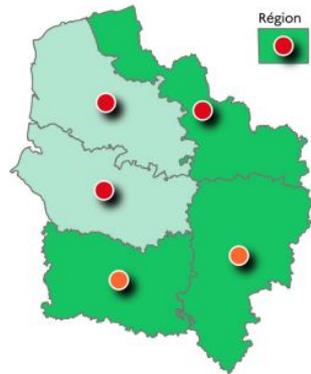
Pertinence du levier pour la collectivité



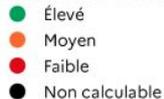
L'action de la collectivité contribue-t-elle à la hauteur des enjeux ?



L'action de l'ensemble des parties prenantes est-elle à la hauteur des enjeux ?



Niveau de consensus



- La Région et les 5 départements considèrent les actions en faveur du vélo comme pertinent, mais avec un faible niveau de consensus.
- La Région et 3 départements sur 5 considèrent que leurs actions contribuent plutôt à la hauteur des enjeux, mais avec un faible consensus.

Top 10 des actions, des EPCI les plus mises en œuvre

TOP 10 des actions des EPCI les plus mises en œuvre

n°	Présentation de l'action	Thématique de l'action
1	Amélioration de la collecte et du tri : tri à la source et collecte sélective, distribution de composteurs et lombricomposteurs, adaptation des centres de tri	Déchets
2	Mesures de communication et de sensibilisation à la réduction des déchets (lutte contre les imprimés publicitaires, le gaspillage alimentaire...)	Déchets
3	Mesures de sobriété dans le parc de bâtiments publics (température de chauffage, etc.)	Bâtiments (résidentiel)
4	Mesures de communication et sensibilisation aux dispositifs d'aide et aux enjeux de la rénovation	Bâtiments (tertiaire)
5	Structuration de la communication, de l'accompagnement et du conseil à la rénovation, notamment via l'ouverture d'un espace France Renov	Bâtiments (tertiaire)
6	Actions d'efficacité énergétique et de sobriété pour l'éclairage public	Énergie
7	Mise en place d'opérations d'aménagement en recyclage urbain: recyclage des friches, requalification des quartiers dégradés, revitalisation des petites et moyennes centralités...	Sobriété foncière
8	Electrification des flottes détenues par la collectivité	Transport
9	Régulation des constructions de surfaces bâties via les PLH / PLU: optimisation de l'usage du foncier, promotion de la densité, limitation de la construction de nouveaux bâtiments, incitations à la réhabilitation / reconversion, promotion d'habitats collectifs...	Sobriété foncière
10	Introduction des enjeux de la Trame Verte et Bleue dans les documents d'urbanismes ScoT, PLU, PLUI	Espaces naturels

Les transports représentent la plus grosse part des émissions de GES après l'industrie et seulement 1 action se trouve dans le top 10

2e étape

Cibler quelques thématiques à creuser : capitaliser sur les démarches réussies, identifier les freins à lever, les verrous à faire sauter.



Préparer les débats territoriaux par des GT thématiques.

Les webinaire du 16 mai et 26 mai ont pour objectif de préparer les sujets des débats à venir.

Concernant la thématique “Mieux se déplacer”, le secrétaire général à la planification écologique a retenu 4 leviers

Groupe thématique	Leviers du SGPE concernés
GT5 : Mieux se déplacer	Efficacité et sobriété logistique
	Véhicules électriques (y compris efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés)
	Bus et cars décarbonés
	Report modal

Remarques :

- Le premier levier sur la sobriété logistique ne comporte pour l’instant pas de volet “vélo” (velotaffeurs, dernier kilomètre, etc.) : 1912 ktCO₂ de gaz à effets de serre (GES) à économiser d’ici 2030
- Le report modal comporte un volet transport en commun (75%) et vélo (25%) : 445 ktCO₂ de GES à économiser d’ici 2030 dont 111 grâce au vélo
- Les bus et cars décarbonés sont nommé comme 3e levier, avant le report modal, bien qu’ils ne devraient pouvoir économiser que la moitié des GES, 53 ktCO₂.

Notre vision

**Comment réduire efficacement les GES
grâce aux actions en faveur du vélo**

Le levier le plus important pour réussir le report modal :

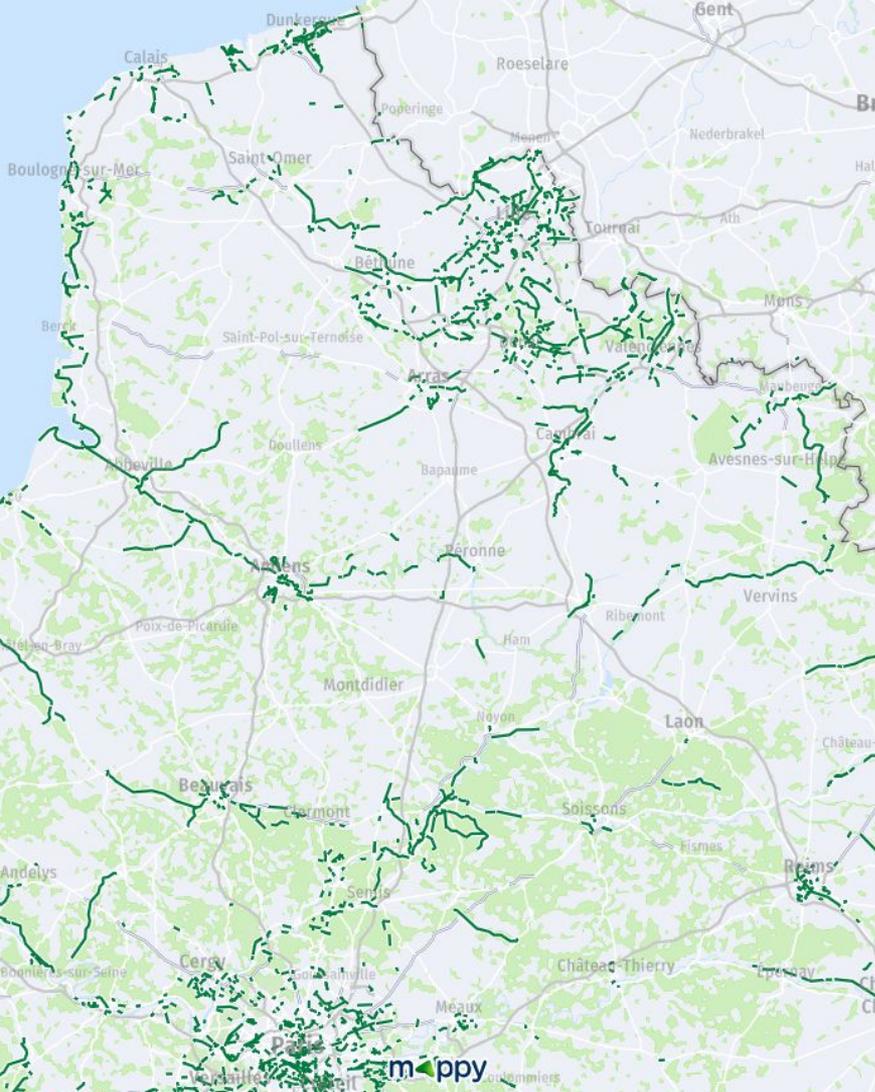
un réseau cyclable sécurisé continu et cohérent

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.



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

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 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 œuvre.

Les indicateurs d'évaluation ne sont pas pertinents.

Proposition de remède :

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'usager-es au suivi et à l'évaluation.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

Beaucoup de collectivités manquent de ressources humaines pour coordonner et organiser les mobilités actives du territoire.

Proposition de remède :

Veiller à ce que les moyens humains soient à la hauteur des objectifs.

Mettre en place des dispositifs de mutualisation entre collectivités.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

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.

Proposition de remède :

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.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

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.

Proposition de remède :

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.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

Contraint-es par le manque de ressources financières, beaucoup d'él-u-es disent avoir d'autres priorités que les aménagements cyclables.

Proposition de remède :

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.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

Par un manque d'une culture de la coconstruction 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.

Proposition de remède :

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](#)

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

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

Proposition de remède :

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.

Freins à la réalisation des SDC et PDM :

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.

Proposition de remède :

?

Freins au changement des comportements :

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.

Proposition de remède :

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](#).

Freins au changement des comportements :

Les chemins agricoles, ne sont que rarement intégrés dans les SDC, bien qu'ils pourraient constituer des alternatives sécurisées aux déplacements à vélos.

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".

Proposition de remède :

Mettre en place un programme de valorisation des chemins agricoles pour les déplacements à vélo.

Accompagner les communes pour entretenir les chemins communaux dans les champs.

Freins au changement des comportements :

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.

Proposition de remède :

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.

Freins au changement des comportements :

Trop peu d'écopier-es se déplacent en autonomie et à vélo.

Si les établissements scolaires ne disposent pas de personnels compétents, il ne mettent pas en place des plans de mobilité scolaires (PDES), malgré une sollicitation par les communes.

Proposition de remède :

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.

Freins au changement des comportements :

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.

Proposition de remède :

Créer un partenariat avec le programme [Objectif Employeur Pro-Vélo](#) de la Fub.

Freins au changement des comportements :

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.

Proposition de remède :

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.

Merci

Contact :

Thierry Roch, président AU5V, contact@au5v.fr

Angelika Oleksiak, administratrice AU5V, angelika@interlinka.com