Région
Hauts-de-France

PLAN VÉLO

2024 - 2028

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
9510354
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 09/10/2023
Retour Préfecture : 09/10/2023















rev3 TRANSFORMONS LES HAUTS-DE-FRANCE

Retrouvons-nous sur :

transports.hautsdefrance.fr

Annexe à la délibération 2023.00059















SOMMAIRE

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Sommaire

Préambule 8

Orientation n°1 : Développer les infrastructures cyclables 15

1. Un Schéma Régional des Véloroutes (SRV) évolutif 17

A. Un réseau de véloroutes structurant 17

B. L'état d'avancement du Schéma régional des Véloroutes Hauts-de-France (SRV) 19

2. Le financement des infrastructures cyclables 20

A. La politique régionale de financement du Schéma régional des Véloroutes (SRV) mise à jour 21

B. Mobiliser le fonds européen FEDER en milieu urbain (INSEE) 23

C. La politique de financement de l'Etat : le Fonds mobilités actives (FMA) 24

3. L'Etat et la Région mettent en place un cadre favorable à l'aménagement d'infrastructures cyclables durables 25

A. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) renforce les obligations des gestionnaires de réseaux 25

B. Le SRADDET Hauts-de-France incite à prendre en compte les impératifs environnementaux dans les projets d'infrastructures cyclables 26

Orientation n°2 – Le vélo, maillon de la chaîne des déplacements 28

1. La Région, chef de file de la mobilité 30

A. Des contrats opérationnels de mobilité (COM) pour organiser les politiques de transport sur les territoires 30

B. La promotion du vélo auprès des publics vulnérables par les Plans d'Actions Mobilité Solidaires (PAMS) 34

2. L'emport de vélos dans les trains et dans les cars régionaux 35

A. L'emport de vélos dans les trains régionaux 35

B. L'emport de vélos dans les cars régionaux 36

3. Faciliter l'intermodalité vélo – train dans les gares 36

A. L'intégration du vélo dans les projets de pôles d'échange multimodaux 37

B. Assurer un nombre suffisant de stationnements vélo en gare 38

C. Une offre de location de vélos en gare 40

Orientation n°3 : Bâtir un partenariat avec les associations 42

1. Au niveau national 44

A. Vélo & Territoires 44

B. Le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM) 44

2. Au niveau local 45

A. Les associations d'usagers du vélo : le collectif Vel' Hauts-de-France 45

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

B. Hauts-de-France Mobilités s'appuie sur l'ADAV pour développer l'usage du vélo.....49
Orientation n°4 : Développer l'écomobilité scolaire 50
1. S'appuyer sur le CREM pour développer la pratique du vélo chez les lycéens 53
A. Les actions du CREM.....53
B. Le Challenge de l'écomobilité scolaire 53
C. Etendre aux lycées l'action d'animation des Plans de déplacement établissement scolaire (PDES) menée par le CREM.....54
2. Réaliser les aménagements cyclables dans les lycées.....55
3. Le dispositif Génération+ rev3 pour des projets de mobilité durable dans les lycées.....55
4. Les étudiants à vélo.....56
Orientation n°5 - Le vélo, créateur de richesses : le vélotourisme.....57
1. Positionner les Hauts-de-France comme une destination vélotouristique.....59
A. Un réseau régional de véloroutes à s'approprier.....59
B. Répondre aux attentes des touristes à vélo sur notre territoire 61
C. Mailler le réseau régional de véloroutes en relais vélos 61
D. Développer conjointement tourisme fluvial et cyclable.....64
E. Connecter les grands sites touristiques du territoire au réseau régional de véloroutes 65
2. La mise en tourisme des itinéraires 65
A. Un mode de gouvernance pour les véloroutes : les comités d'itinéraire.....65
B. La Région signe des contrats de Destination Touristique.....66
C. Développer le nombre de labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire 66
D. Le Plan Destination France.....69
Orientation n°6 – Le vélo créateur de richesses : la filière vélo et l'entrepreneuriat à vélo 70
1. Vers la constitution d'une filière économique du vélo en Hauts-de-France 72
2. Former des professionnels du vélo 75
3. Le vélo comme outil de travail.....76
Orientation n°7 : Coopérer sur le vélo et dépasser les frontières.....78
1. La stratégie européenne du vélo 80
2. Inscrire le réseau cyclable régional dans les réseaux français et européens 80
3. La Région Hauts-de-France s'ouvre sur la Mer du Nord 82
4. Prolonger la coopération franco-germano-polonaise sur le vélo 83
Orientation n°8 – La Région monte sur son vélo.....85
1. La mise en place du « forfait mobilités durables » (FMD).....87
2. L'augmentation de l'offre de stationnement et la mise en place de flottes de vélos.....88
3. Vers une labellisation Employeur Pro-Vélo 88

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°9 : Soutenir et diffuser la culture vélo, et le sport santé 90
1. Favoriser la pratique sportive du vélo amateur et professionnel.....92
A. Les instances nationales du vélo 92
B. Les manifestations sportives.....93
C. Les équipements sportifs.....95
D. Faire rayonner la région comme un territoire de cyclisme de haut niveau.....95
2. Le vélo pour améliorer la santé en Hauts-de-France 95
Les Principes.....99
Liste des documents 106

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Préambule

Préambule

Depuis 2016 la Région s'emploie à bâtir une politique vélo. La constitution d'un Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) à l'échelle de la Région Hauts-de-France en 2020 a permis d'afficher des objectifs de créations d'itinéraires cyclables européens, nationaux et régionaux. Il a été partagé entre tous les acteurs institutionnels du vélo et les usagers de ces véloroutes. Il répond aux critères de maillage du territoire, de liaison des pôles du SRADDET, de connexion des gares et pôles d'échange, de juxtaposition au réseau fluvial, de connexion des sites touristiques, établissements scolaires, et pôles d'emplois. L'intégration du SR3V, désormais nommé Schéma Régional des Véloroutes (SRV), dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) a permis qu'il soit pris en compte par toutes les collectivités des Hauts-de-France. La Région se positionne comme l'échelle garante de la bonne réalisation de ce SRV, et de la coordination des acteurs impliqués, à travers sa délibération de janvier 2020.

Aujourd'hui il apparait nécessaire de poursuivre la dynamique autour du vélo dans un contexte environnemental qui renforce l'importance de développer les mobilités actives, décarbonées, et de courte distance. Tant au niveau national (Plan Vélo national en 2018, et Plan Vélo et marche 2023-2027), qu'à l'échelle européenne (2024 « Année européenne du déplacement à vélo ») la dynamique est engagée.

C'est pourquoi la Région Hauts-de-France souhaite apporter sa contribution en proposant un Plan Vélo régional pour poursuivre ses efforts pour développer l'usage du vélo, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Les enjeux sont nombreux autour de la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, des émissions carbone et des particules fines, de la fluidification du trafic urbain, de l'amélioration de l'état de santé des pratiquants, du développement d'activités non-délocalisables qui bénéficient directement aux territoires dont les plus ruraux…

Le Plan Vélo a pour objectif de clarifier le rôle des différents acteurs, notamment celui de la Région, dans la construction d'une région cyclable.

Le Plan Vélo s'appuie sur l'ensemble des compétences régionales, et permettra de faire du vélo un outil important en matière d'attractivité du territoire, de création d'emplois, de qualité de vie ; il fera des Hauts-de-France une « Destination Vélo ».

***

Le Plan Vélo s'articule en 9 orientations :

- Développer les infrastructures cyclables

En charge de l'élaboration et de la coordination du SRV, la Région, en lien avec les Départements notamment, cofinance les véloroutes en priorité en milieu rural, tandis que le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), dont la Région est autorité de gestion, sera mobilisé sur les projets cyclables en zone urbaine.

- Le vélo, maillon de la chaîne de déplacements

La Région, en tant que chef de file de la mobilité et Autorité Organisatrice des Transports Régionaux souhaite encourager la mobilité cyclable dans les territoires dans une logique intermodale en lien notamment avec ses compétences : gares, TER, et tous les services qui y sont liés (emport de vélos,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

stationnements cyclables…). La Région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales, et ainsi de s'assurer de la bonne prise en compte du vélo dans les stratégies des territoires, à travers les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) et les Plans d'Actions communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS). La sensibilisation et l'accompagnement de différents publics (lycéens, retraités, publics dits « vulnérables » - demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minimas sociaux) à la mobilité active est nécessaire pour leur permettre d'étendre leur autonomie notamment.

- Bâtir un partenariat avec les associations

La Région renforce son partenariat avec les associations d'usagers, en les conviant aux différentes instances de gouvernance locales et en les associant à l'élaboration du SRV. La Région a rejoint le réseau national Vélo & Territoires pour s'engager aux côtés des autres collectivités en faveur de la promotion du vélo comme mode de transport alternatif.

- Développer l'écomobilité scolaire

La Région finance, avec les partenaires, des actions de sensibilisation aux mobilités durables destinées aux publics lycéens (dispositif Génération + Rev3, challenge de l'écomobilité scolaire) et soutient également le Centre ressource en écomobilité (CREM) qui intègre l'écomobilité dans les politiques des collectivités du territoire régional par le biais notamment des Plan de Déplacement des Etablissements Scolaires (PDES). Les problématiques d'accès sécurisé aux lycées à vélo et de stationnements cyclables sont également abordées au sein de ce volet.

- Le vélo créateur de richesses : le vélotourisme

Avec trois itinéraires européens traversant le territoire (Euro Velo 3, 4 et 5), la Région Hauts-de-France a des atouts conséquents pour attirer les touristes étrangers, notamment les voisins belges, néerlandais ou allemands en lien avec le réseau fluvial conséquent de la région. Mais l'ensemble des itinéraires cyclables régionaux doivent aussi bénéficier aux habitants des Hauts-de-France, afin que ceux-ci se les approprient pour leurs loisirs sportifs et de proximité. La Région poursuit sa stratégie de mise en tourisme des itinéraires à fort potentiel grâce à la nouvelle génération de Contrats de destination touristique et aux financements des comités d'itinéraire des EuroVelo 4 et EuroVelo 5. Au sein du réseau de partenaires de Hauts-de-France Tourisme une large réflexion sera lancée afin de définir une stratégie marketing et des outils pour développer le vélotourisme sur le territoire.

- Le vélo créateur de richesse : la filière vélo et l'entrepreneuriat à vélo

L'exécutif régional s'est fixé comme l'un des objectifs du mandat la création d'emplois en répondant aux défis des transitions énergétiques, économiques et sociétales. De ce point de vue, le vélo, dans toute sa chaine de valeur (fabrication, entretien, vente ou location) et son utilisation par des professionnels (entrepreneuriat à vélo et cyclologistique) ouvre des perspectives de développement de nouvelles activités décarbonées. Ainsi au niveau national la croissance de la vente de cycles a généré +25% de chiffre d'affaires supplémentaire en 2020, boostée par les différentes aides nationales et locales à l'acquisition et la réparation, tandis que la filière vélo pourrait compter 100 000 emplois supplémentaires dans trente ans. La Région pourra étudier la création, l'installation et le développement d'entreprises positionnées sur la thématique vélo sur le territoire régional et participera à l'émergence d'une filière vélo en Région Hauts-de-France (construction, location, réparation, innovation) en lien avec différents partenaires dont Transalley et l'ADEME.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

- Coopérer sur le vélo et dépasser les frontières

La Région accorde une attention toute particulière aux projets de connexion du réseau cyclable régional avec ceux des pays transfrontaliers, en tant que gestionnaire des fonds européen INTERREG (certains projets émargeant sur la thématique cyclable). Le partenariat avec la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et la Silésie sur le projet de véloroute du Patrimoine industriel, et avec les pays européens concernés pour l'EuroVelo 12 – véloroute de la Baltique – ouvrent de nouvelles perspectives touristiques.

- La Région monte sur son vélo

La Région met en place pour ses agents le forfait mobilités durables (FMD), qui donne une impulsion déterminante à la pratique des modes décarbonés pour se rendre au travail et favorise l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels via une politique de stationnement des cycles adéquate et la possibilité d'utiliser un vélo dans le cadre professionnel.

- Soutenir et diffuser la culture vélo, et le sport-santé

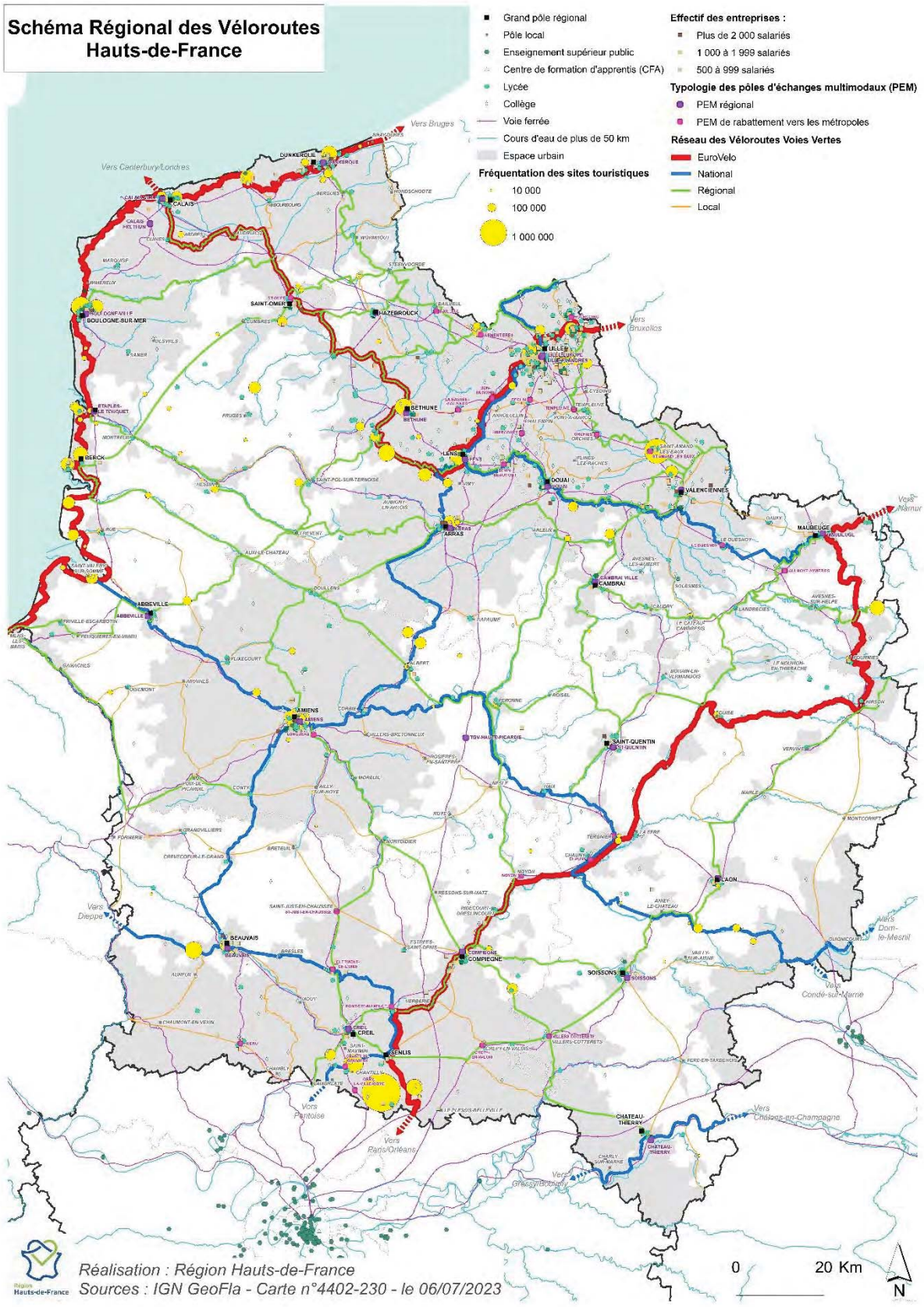
Les Hauts-de-France sont une terre de culture du cyclisme. La Région soutient notamment le « Paris-Roubaix » avec ses pavés mondialement connus, les « 4 jours de Dunkerque » et d'autres grandes manifestations sportives. Elle soutient aussi le Comité Hauts-de-France cyclisme, les sportifs de haut niveau, les pôles espoir et clubs de haut niveau, les équipements structurants, .. Elle subventionne des structures de prévention, pour lutter contre la sédentarité dans une région très fortement concernée par les maladies cardio-vasculaires, le diabète, et le surpoids. Ces actions sont autant de leviers pour promouvoir le sport santé à travers le vélo.

***

Ce Plan Vélo présente l'ambition de la Région pour développer le vélo, mais il ne prétend pas à l'exhaustivité. A l'image de la prise de compétence de la Région sur la mobilité régionale, une première étape de diagnostic et de partage de données sera nécessaire. Des dispositifs de soutien sont déjà en place, il s'agira de déployer l'action régionale dans une logique de complémentarité des politiques publiques, avec des actions de court terme et d'autres qui se dérouleront sur un temps plus long.

Il sera réalisé un bilan annuel de ce Plan vélo, qui sera présenté aux partenaires lors des Rencontres Régionales du Vélo. Le Plan Vélo est prévu sur une durée de 5 ans de 2024 à 2028.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°1 : carte du SRV au 01/07/23

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°1 :

Développer les infrastructures cyclables

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°1 : Développer les infrastructures cyclables

Pour développer l'utilisation du vélo, il est nécessaire de réaliser des aménagements de qualité, connectés les uns aux autres : pour ce faire, le Schéma Régional des Véloroutes est une proposition concertée de planification de ces aménagements. Pour le mettre en œuvre, de nombreux financements (européens, nationaux, régionaux et départementaux) sont mobilisables. Tous incitent à la réalisation d'infrastructures respectant les recommandations nationales.

1. Un Schéma Régional des Véloroutes (SRV) évolutif

Le Code de la voirie routière détermine les véloroutes comme « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes à moyenne et longue distance » qui « empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu ».

A. Un réseau de véloroutes structurant

Adopté en séance plénière du 30 janvier 2020, le SR3V des Hauts-de-France est la déclinaison régionale du schéma national des véloroutes (SNV), constitué des EuroVelo et des véloroutes nationales. Le SNV, défini à l'article 60 de la LOM, est arrêté par le Ministre chargé des transports et mis à jour tous les 10 ans. Ce schéma « définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. »

Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) Hauts-de-France devient Schéma Régional des Véloroutes (SRV) Hauts-de-France dans une perspective de cohérence avec le Schéma National des Véloroutes.

Le SRV permet de définir des véloroutes d'intérêt régional et d'intérêt local.

PRINCIPE N°1

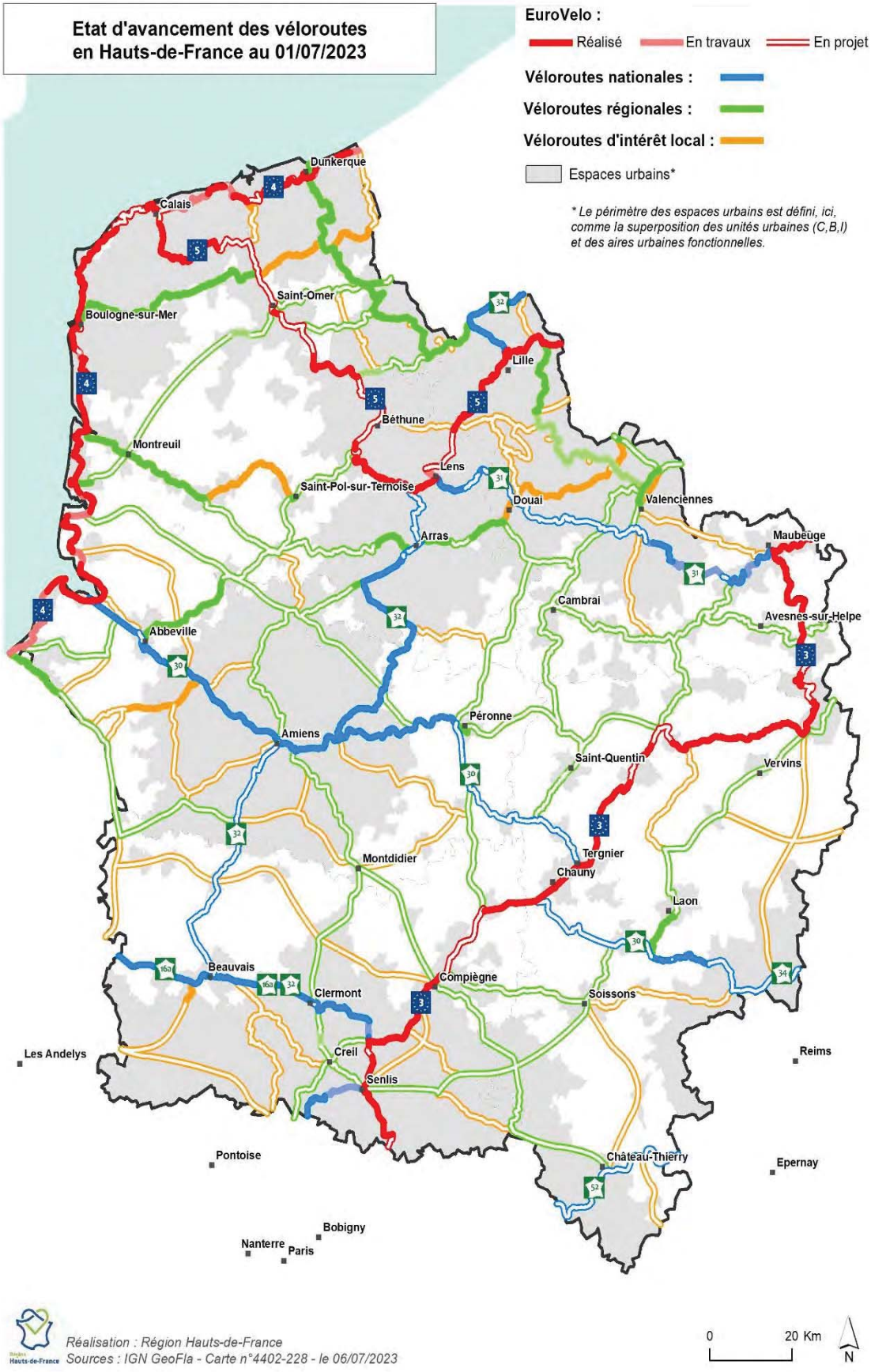
Le SRV étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCOT, PLUi, PLU…).

Le SRV est élaboré en concertation avec les Départements et les associations d'usagers du vélo. Il se compose d'une part de tracés arrêtés, correspondant à des axes aménagés ou en cours d'aménagement, et d'autre part de tracés d'intention, qui figurent la volonté de la Région de voir un axe être aménagé conformément à ses priorités :

- connexion des pôles du SRADDET,
- maillage du territoire sans impasse,
- juxtaposition aux réseaux fluvial et ferroviaire,
- connexion des gares, lycées, grands sites touristiques et pôles d'emplois du territoire régional.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°2 : carte de l'état d'avancement du SRV au 01/07/23

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

PRINCIPE N°2

Si de nouvelles véloroutes émergent et répondent aux priorités de la Région, elles pourront, en concertation avec les Départements et associations d'usagers, être intégrées au SRV.

PRINCIPE N°3

Pour chaque tronçon nouvellement ouvert, le schéma sera mis à jour, et disponible sur la plateforme régionale Géo2France. La Région Hauts-de-France pilotera un groupe technique permettant à terme la réalisation d'une cartographie des aménagements et services cyclables du territoire régional, en open data, sur cette plateforme.

Cette cartographie permettra également de mettre en relief les points durs et franchissements à résorber sur les itinéraires cyclables des Hauts-de-France.

B. L'état d'avancement du Schéma régional des véloroutes Hauts-de-France (SRV)

A l'été 2023, le SRV comporte plus de 4 300 km de réseau.

Les grands itinéraires sont réalisés de manière prioritaire car ce sont des portes d'entrée du territoire des Hauts-de-France, et qu'ils traversent les zones les plus densément peuplées de la région : métropole lilloise, bassin minier, littoral, vallée de l'Oise. Ainsi, depuis l'adoption du SRV en 2020, plus de 100 km d'EuroVelo supplémentaires sont accessibles, et plus de 60 km sont en travaux.

Typologie	EuroVelo	National	Régional	Local	Total général
Ouvert	498	360	331	150	1 339
Projet	194	333	1 345	1075	2 947
Travaux en cours	62	38	65	0	165
Total général	**754**	**731**	**1 741**	**1 225**	**4 451**
Part « Ouvert »	*66%*	*49,3%*	*19%*	*12,3%*	*30,1%*

Document n°3 : état d'avancement du SRV Hauts-de-France au 01/06/23 (en km)

Il est nécessaire de préciser que, compte tenu du choix fait par la Région d'actualiser annuellement son SRV, il paraît peu pertinent de prendre le pourcentage de réalisation global comme un indicateur pertinent de suivi, celui-ci pouvant baisser mécaniquement avec l'ajout de nouveaux axes par exemple. Ainsi, 300 km d'axes nouveaux à aménager ont été ajoutés en 2020.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

En 2023, il est proposé d'apporter plusieurs changements au SRV, en accord avec les Départements, à savoir :

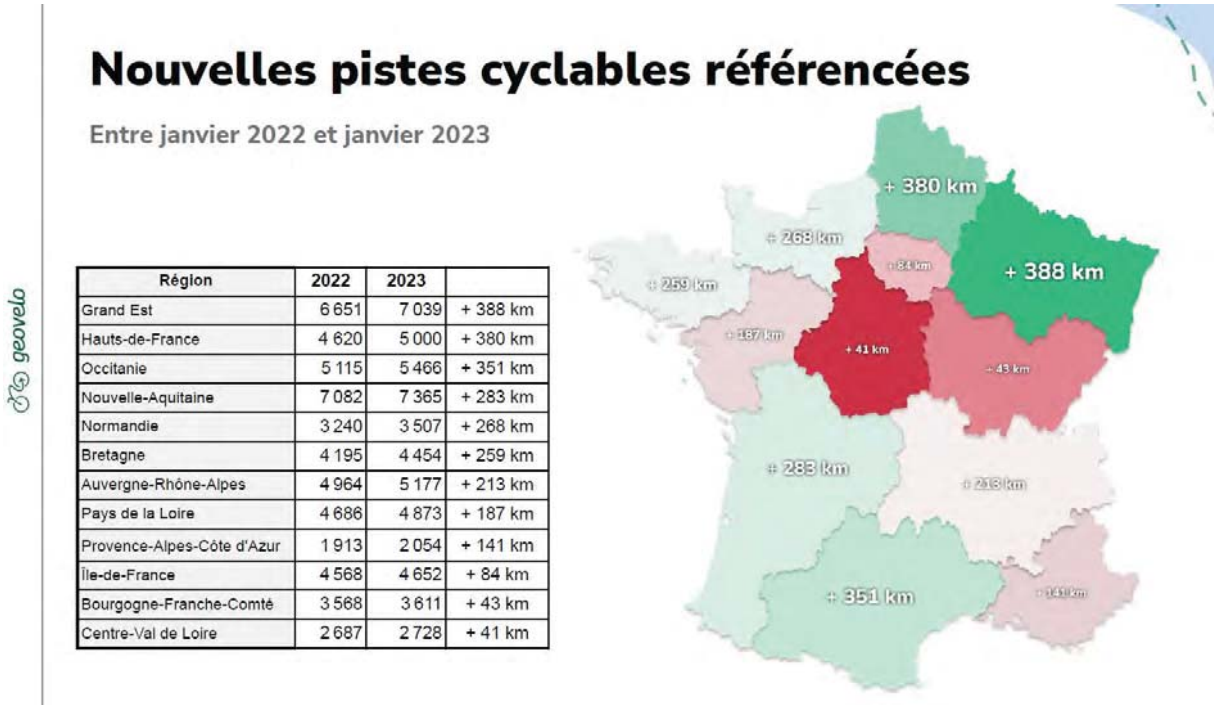
- La partie depuis Boulogne-sur-Mer jusque l'EuroVelo 5 de la véloroute Boulogne-sur-Mer – Saint-Omer – Hazebrouck – Armentières passe d'un intérêt local à un intérêt régional ;
- Le canal de Condé-Pommeroeul, support de la véloroute du Patrimoine Industriel, passe d'un intérêt local à un axe d'intérêt régional ;
- Le tracé de la V32 entre Arras et Lens a été amendé à la demande du Département du Pas-de-Calais, compte tenu d'études plus fines menées sur le territoire ;
- Un nouvel d'axe d'intérêt local dessert Neuilly-en-Thelle depuis Hermes, et vers Beaumont-sur-Oise ;
- La « Transvallée » entre Compiègne et Crépy-en-Valois (vallée de l'Automne) apparaît en intérêt local ;
- Le schéma départemental des véloroutes de la Somme est intégré.

PRINCIPE N°4

Un bilan de l'état d'avancement du SRV sera réalisé annuellement et présenté lors des Rencontres régionales du vélo.

2. Le financement des infrastructures cyclables

Les Départements, syndicats mixtes, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et communes sont les maîtres d'ouvrage du SRV. L'Europe, l'Etat et la Région se coordonnent pour financer la réalisation de ce réseau. En 2022, les maîtres d'ouvrage régionaux ont réalisé un important effort pour développer le linéaire de nouvelles pistes cyclables.



Région	2022	2023	
Grand Est	6 651	7 039	+ 388 km
Hauts-de-France	4 620	5 000	+ 380 km
Occitanie	5 115	5 466	+ 351 km
Nouvelle-Aquitaine	7 082	7 365	+ 283 km
Normandie	3 240	3 507	+ 268 km
Bretagne	4 195	4 454	+ 259 km
Auvergne-Rhône-Alpes	4 964	5 177	+ 213 km
Pays de la Loire	4 686	4 873	+ 187 km
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 913	2 054	+ 141 km
Île-de-France	4 568	4 652	+ 84 km
Bourgogne-Franche-Comté	3 568	3 611	+ 43 km
Centre-Val de Loire	2 687	2 728	+ 41 km

Document n°4 : nouvelles pistes cyclables référencées entre 2022 et 2023 par Région (rapport Geovelo 2023)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

La loi d'orientation des mobilités place la Région en chef de file de la mobilité (voir fiche n°2). Son rôle de coordination des actions entre les différents gestionnaires de réseau est renforcé.

A. La politique régionale de financement du Schéma régional des véloroutes (SRV) mise à jour

Depuis 2016, la Région a investi 12,8 M€, pour un coût total des projets de plus de 46 M€. Ces aménagements représentent un linéaire de plus de 450 km.

Le financement des infrastructures cyclables intervient sur la base d'un Appel à Projets Mobilité et Territoires, dont le règlement est défini par délibération régionale du 12 octobre 2023. Il sera lancé au 1er janvier 2024.

Via ce dispositif, toute participation de la Région repose sur une assiette éligible de 170 000 € par kilomètre (hors ouvrage d'art justifiant au cas par cas d'un coût d'opération plus élevé). Sur cette base, 50% du montant total hors taxe des EuroVelo sont financés, 40% des véloroutes nationales et 30% du réseau d'intérêt régional, prioritairement dans les zones non urbaines (les zones urbaines correspondent aux zones fonctionnelles urbaines (FUA) ou aux unités urbaines (UU), au sens de l'INSEE).

PRINCIPE N°5

La Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires.

La Région souhaite également que les réalisations qu'elle cofinance soient exemplaires d'un point de vue environnemental. Lorsque le projet de véloroute aura une composante environnementale forte, la participation régionale pourra être basée sur un coût total maximum au kilomètre de 200 000 € (soit une subvention de 100 000 € maximum par km), toujours dans le respect de la participation minimale du maître d'ouvrage au financement de l'opération. Les véloroutes et voies vertes (VVV) doivent permettre d'assurer des continuités écologiques dans une logique de trame verte et bleue avec des aménagements paysagers contribuant à la préservation et à la reconquête de la biodiversité (tels que des haies d'essences locales, des ensemencements adaptés, la création de mares, des plantations en essences locales de délaissés…) ou des aménagements environnementaux favorables à une gestion raisonnée de l'eau (noues…).

PRINCIPE N°6

La Région incitera à prendre en compte les impératifs environnementaux dans les projets cyclables qu'elle financera.

Afin de développer l'usage quotidien du vélo, il est nécessaire de permettre de réaliser **«** le dernier kilomètre » en modes doux. C'est la raison pour laquelle les connexions (en site propre) vers les gares et pôles d'échange, les principaux sites touristiques (patrimoniaux ou naturels, accueillant plus de 10 000 personnes par an), vers les lycées et centres de formation des apprentis ou vers les principaux employeurs (plus de 500 salariés) doivent être recherchées, et sont également cofinançables par la Région.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

En particulier, la Région se réserve la possibilité de conditionner son aide financière à la réalisation de ces connexions, l'accès au réseau ferroviaire étant considéré comme un élément prioritaire du réseau des véloroutes des Hauts-de-France.

Toutes ces connexions doivent être en site propre et respecter les mêmes impératifs que le réseau structurant.

Le taux d'intervention régional est le même que celui de l'axe auquel elle se rattache. Ce projet de linéaire du « dernier kilomètre » doit s'appuyer sur une section réalisée du réseau cyclable de la région Hauts-de-France, ou être inclus dans le projet de réalisation de la section auquel il se rattache.

La création d'un maillage vélo n'est possible qu'en assurant la continuité et l'homogénéité du réseau de façon collective, en suivant des impératifs de sécurité, de confort, de signalisation et de bonne intégration environnementale en gardant à l'esprit qu'il doit pouvoir être accessible à tous, notamment un public familial.

En ce qui concerne le SRV, la Région souhaitant qu'il soit le support du développement d'autres mobilités actives, les aménagements en site propre (pistes cyclables et voies vertes) sont à privilégier.

PRINCIPE N°7

La Région veillera au respect des principes de sécurité, de confort, de signalisation et de bonne intégration environnementale des projets cyclables du SRV.

Afin d'aboutir à ces objectifs, la Région Hauts-de-France souhaite que les recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) soient respectées lors de l'aménagement des axes inscrits au SRV. Celles-ci sont compilées dans le cahier « Rendre sa voirie cyclable – Les clés de la réussite ».

Le revêtement devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et devra être utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ; le stabilisé est le moins cher en investissement initial mais si on prend en compte l'entretien, l'enrobé est le plus économique. La Région n'acceptera donc pas les sections en sable stabilisé sur les sections du SRV, sauf en cas de contraintes réglementaires, édictées par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ou par l'Architecte des Bâtiments de France. Dans le cas où le maitre d'ouvrage fait ce choix, la section ne sera pas considérée comme achevée au sens du SRV et ne bénéficiera pas de crédits régionaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

		Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumineux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végéta (ex Végécol)
	Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 8 cm (+ 5 cm GNT 0-35)
	Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30
Coût global annuel moyen k€/km/an	Investissement	4,9	3,5	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	**3,4**	6,9	6,0

Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources : CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011

Document n°5 : comparaison de la durabilité des différents types de revêtement

B. Mobiliser le fonds européen FEDER en milieu urbain (INSEE)

La Région est autorité de gestion des fonds FEDER. Depuis 2016, 10 M€ de fonds européens FEDER ont été alloués aux maîtres d'ouvrage pour le financement des infrastructures cyclables.

Le FEDER permet de financer la création d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs, la résorption de points durs cyclables et piétons (aménagements permettant de lever une discontinuité en vue de créer un itinéraire raccourci et continu à destination des modes actifs), ainsi que les espaces de stationnement pour les vélos.

Action ciblée du Programme Opérationnel FEDER 2021-2027 :

Objectif stratégique 2 du Programme régional FEDER - FSE+ - FTJ 2021-2027 Hauts-de-France : « Une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie à zéro émission nette de carbone par la promotion d'une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l'économie circulaire, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d'une mobilité urbaine durable.»

Priorité 6 : « Améliorer l'usage des transports, voyageurs et marchandises, dans une stratégie d'intermodalité, d'efficacité énergétique et de résilience face aux facteurs climatiques »

Objectif spécifique 2.8 : « Favoriser une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de carbone »

Action 1 : « Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens ».

Les projets d'aménagements cyclables et piétons et les projets de résorption de point durs cyclables et piétons doivent à la fois :

- Assurer la lisibilité, la linéarité, la continuité et la sécurité de l'itinéraire ;
- Favoriser la desserte de pôles générateurs de flux ;

- Le cas échéant, favoriser l'intermodalité avec les autres modes, en particulier les transports en commun ;
- Être en site propre, autrement dit être physiquement séparés de la circulation automobile (piste cyclable séparée de la chaussée, voie rurale réservée sauf riverains et engins autorisés, couloir bus, voie verte, chemin de halage). Une tolérance peut être accordée aux itinéraires comprenant des tronçons ne pouvant pas être réalisés en site propre, après analyse des contraintes techniques inhérentes à la particularité de l'opération.

Dans le cadre des projets de résorptions de points durs cyclables et piétons, sont éligibles les dépenses relatives à l'aménagement d'itinéraires raccourcis, continus et confortables adaptés à l'usage des modes actifs. Sont concernés en particulier les investissements de type linéaire, ouvrages d'art, passerelles, rampes d'accès, aménagements de type carrefours, permettant la suppression d'une coupure urbaine faisant obstacle à la continuité de l'itinéraire.

Dans le cadre des projets de création d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs, ceux-ci doivent être inscrits au Schéma Régional des Véloroutes (SRV) ou permettre la connexion de celui-ci aux principaux pôles générateurs (antennes vers les gares et haltes, les principaux sites touristiques patrimoniaux ou naturels accueillant plus de 10 000 personnes par an, les lycées et les centres de formation des apprentis, ou les zones d'emploi de plus de 500 salariés).

Spécifiquement, l'action de l'Europe se focalise sur les aménagements majoritairement en site propre dans les zones urbaines, afin de contribuer à une réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) : une étude de gain en GES doit être produite. Par ailleurs, deux subventions européennes ne peuvent accompagner un projet sur la même temporalité.

Aussi, le seuil minimal des dépenses éligibles prévisionnelles est fixé à 200 000 € HT pour les créations d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs et la résorption de points durs cyclables et piétons. Il est fixé à 50 000 € HT pour les espaces de stationnement pour les vélos.

PRINCIPE N°8

La Région mobilisera le FEDER en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine, et accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.

C. La politique de financement de l'Etat : le Fonds mobilités actives (FMA)

Le FMA a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables sécurisés au sein des collectivités. Il fait l'objet d'un appel à projets chaque année.

Les cinq premiers appels à projets lancés entre 2019 et 2022 ont sélectionné 63 projets lauréats pour un total de 21,8 M€ de subventions. Ces maîtres d'ouvrage ont ainsi pu bénéficier d'un soutien à la réalisation de projets de pérennisation des pistes cyclables de transition, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires.

Tous les territoires de France métropolitaine et d'outre-mer sont concernés. Qu'ils soient situés en milieu urbain dense ou bien en zone rurale, les projets lauréats contribuent à faciliter les déplacements à vélo pour les trajets du quotidien.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Afin de poursuivre cette dynamique, la Première ministre a annoncé le 20 septembre 2022 le lancement d'un nouveau Plan vélo et mobilités actives. À cette occasion, le Fonds mobilités actives a été renouvelé pour l'année 2023.

3. L'Etat et la Région mettent en place un cadre favorable à l'aménagement d'infrastructures cyclables durables

A. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) renforce les obligations des gestionnaires de réseaux

Les chemins de halage permettent un accès sécurisé au cœur des villes. L'article 50 de la LOM précise qu'il entre désormais dans le cadre des missions de Voies Navigables de France (VNF) de permettre d'ouvrir, « sauf impossibilité technique avérée, les chemins de halage aux cyclistes en passant des conventions avec les personnes publiques concernées ».

L'article 62 de la LOM rend obligatoire l'aménagement d'itinéraires cyclables lors des réalisations ou rénovations des voies urbaines : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation (…). » Hors agglomération et hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie, en concertation avec l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) compétente, doit évaluer « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière ». En cas de besoin avéré, et sauf impossibilité technique ou financière, cet aménagement devient obligatoire. « Le besoin est réputé avéré » pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans des plans de mobilité, le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et le schéma national des véloroutes. En complément, l'article 63 précise la nécessaire préservation des continuités cyclables lors de la construction d'infrastructures nouvelles, sous les mêmes conditions de « besoin avéré et de faisabilité technique et financière ». La Région pourra identifier des véloroutes dont la continuité n'est pas assurée. Pour résorber ces coupures, la Région se rapprochera des collectivités concernées.

PRINCIPE N°9

A travers son rôle de financeur des grands projets d'infrastructures fluviales, routières et cyclables, la Région veillera au respect des principes édictés par la LOM, et appuiera toute demande des maîtres d'ouvrage auprès des gestionnaires de réseau que sont SNCF Réseau et Voies Navigables de France.

Pour sa part, la Région travaille à réaliser le transfert de la ligne capillaire régionale de Berry-au-Bac à Guignicourt à la Communauté de communes de la Champagne Picarde (CCCP). La ligne, propriété de la Région depuis 2017, a fermé en 2019 faute de trafics. La CCCP a pour projet de réaliser un tronçon de la véloroute 34 dite « du canal des Ardennes au canal latéral à l'Aisne ».

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

B. Le SRADDET Hauts-de-France incite à prendre en compte les impératifs environnementaux dans les projets d'infrastructures cyclables

L'annexe 4 du SRADDET Hauts-de-France (PRI-PRIT) indique que « Dans la pratique, les transports doivent (…) réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes. »

La problématique de gestion des eaux pluviales s'impose à toute création ou rénovation de voirie. La mise en place d'une voirie, notamment s'il s'agit d'une nouvelle voirie en milieu rural, induit une imperméabilisation du sol qui contrevient aux principes d'une gestion durable de l'eau (notamment infiltration des pluies dans les nappes souterraines). Dans le contexte de la notion de zéro artificialisation des sols issu de la loi Climat et résilience (2021), il convient de bien tenir compte de l'impact de la création ou de la rénovation de pistes cyclables, a fortiori si les pistes sont créées sur des espaces précédemment perméables (espace naturel ou agricole). En effet, l'objectif des politiques cyclables étant de créer des infrastructures les plus roulantes possibles, les revêtements employés sont fréquemment des enrobés, qui ont l'inconvénient d'être imperméables sous leur forme classique.

Toutefois, il faut préciser que le rejet en eaux pluviales d'une piste cyclable est bien moindre que celui d'une chaussée automobile ou pour transports en commun, et qu'en matière de gestion des écoulements, le revêtement en stabilisé participe presque autant à l'imperméabilisation des sols qu'une couche d'enrobé.[1]

Le Gouvernement français a d'ailleurs retiré les pistes cyclables de moins de 5 mètres de large du champ d'application du Zéro artificialisation nette (ZAN).

Dès lors, il s'agit de profiter des opérations en milieu urbain où l'intérêt est de désartificialiser un espace trop imperméable.

Il existe également aujourd'hui des possibilités techniques pour gérer les eaux pluviales par infiltration à la parcelle, afin qu'elles rejoignent le sol participant ainsi du cycle complet de l'eau :

- Utilisation de revêtements poreux (enrobés et béton poreux) ;
- Création de noues (fossés peu profonds et végétalisés) ou tranchées drainantes adjacentes aux infrastructures.

La règle générale 5 du SRADDET Hauts-de-France demande aux collectivités d'assurer la perméabilité écologique [au regard des déplacements vitaux de la faune] des infrastructures de transport.

La création ou la réhabilitation de pistes cyclables inclut également les bas-côtés et donne souvent lieu à des plantations, afin de fournir de l'ombrage, une protection contre le vent et in fine un cadre environnemental qualitatif pour les usagers.

Ces nouvelles plantations participent alors :

- À la création d'un milieu naturel linéaire boisé avec effet lisière, d'autant plus si la plantation en question est une haie bocagère de haut jet avec ses strates arbustive et arborée (les haies taillées basses ont beaucoup moins d'intérêt en matière de biodiversité), dans une zone pauvre en matière de biodiversité (openfields) ;

[1] Les impacts environnementaux des aménagements cyclables, BL évolution, juin 2021, https://bl-evolution.com/Docs/2021-06-Etude_Impact-environnementaux-amenagements-cyclables_BLevolution.pdf

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

- Au rétablissement d'un corridor écologique, maillon entre deux zones riches en biodiversité : forêt ou bois, système bocager avec prairies… à noter que ce corridor peut être composé d'une haie mais peut également être constitué d'espèces de fleurs et d'herbacées caractéristiques des espèces accompagnatrices des cultures (messicoles).

Par ailleurs, l'aménagement de pistes cyclables le long des infrastructures routières existantes peut permettre de constituer de nouveaux corridors écologiques pour les espèces, ou a minima de créer un milieu naturel (attention cependant à ne pas créer d'attractivité écologique qui serait fatale aux animaux qui franchiraient les chaussées).

L'éclairage des pistes cyclables nécessite aussi une réflexion car il peut perturber le fonctionnement des écosystèmes.

En résumé, pour les projets inscrits au Schéma Régional des Véloroutes (SRV) :

- **En milieu rural, candidater à l'Appel à Projets Mobilité et Territoires de la Région,**
- **En milieu urbain, solliciter une subvention FEDER.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°2 :

Le vélo, maillon de la chaîne des déplacements

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°2 – Le vélo, maillon de la chaîne des déplacements

1. La Région, chef de file de la mobilité

Avec la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) vont jouer un rôle de plus en plus central dans le déploiement de politiques cyclables, puisqu'elles ont désormais toutes la capacité d'organiser à la fois des réseaux de transport, mais également de mettre en place d'autres services de mobilités – dont certains favorisant les mobilités actives. Elles doivent également s'assurer de la bonne interface entre ces différents services (intermodalité).

En tant qu'AOM, la Région a vu son champ d'intervention élargi (art. L1231-3 du code des transports) depuis décembre 2019. Elle peut, en plus des trains, des cars et du transport à la demande (TAD) d'intérêt régional, déployer des services de mobilité partagée ou de mobilité active, ou concourir à leur développement.

La Région Hauts-de-France est devenue chef de file de la mobilité, elle est ainsi chargée d'organiser les modalités de l'action commune des AOM locales. Le développement d'une politique cyclable implique des actions de coordination, d'aménagement et de communication dont la Région devra assurer la cohérence.

En moyenne, à l'échelle de la région Hauts-de-France, le vélo est le mode de transport principal pour 2 % des déplacements domicile-travail. Il varie de 1,1% pour le département de l'Oise à 2,7% pour le département de Nord (INSEE 2019, Vélo et Territoires). Le vélo a ainsi une marge de progression importante et doit devenir un mode de transport à part entière, seul ou combiné aux transports en commun pour des trajets plus longs, dans un contexte de réduction des émissions de CO2 et de renchérissement des coûts des énergies. Le Plan vélo régional s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements à 12% en 2030.

A. Des contrats opérationnels de mobilité (COM) pour organiser les politiques de transport sur les territoires

Dans le cadre de la loi LOM, et afin d'organiser les modalités de l'action commune des AOM locales, la Région doit élaborer des contrats opérationnels de mobilité (COM) à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023



Document n°6 : carte des bassins de mobilité

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Le COM a pour but de rendre pleinement opérationnelle l'action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité par les AOM.

Le COM est ainsi l'occasion d'identifier les aménagements ou services prioritaires pour faciliter les pratiques quotidiennes du vélo et pour faciliter l'accès aux réseaux de transport structurants.

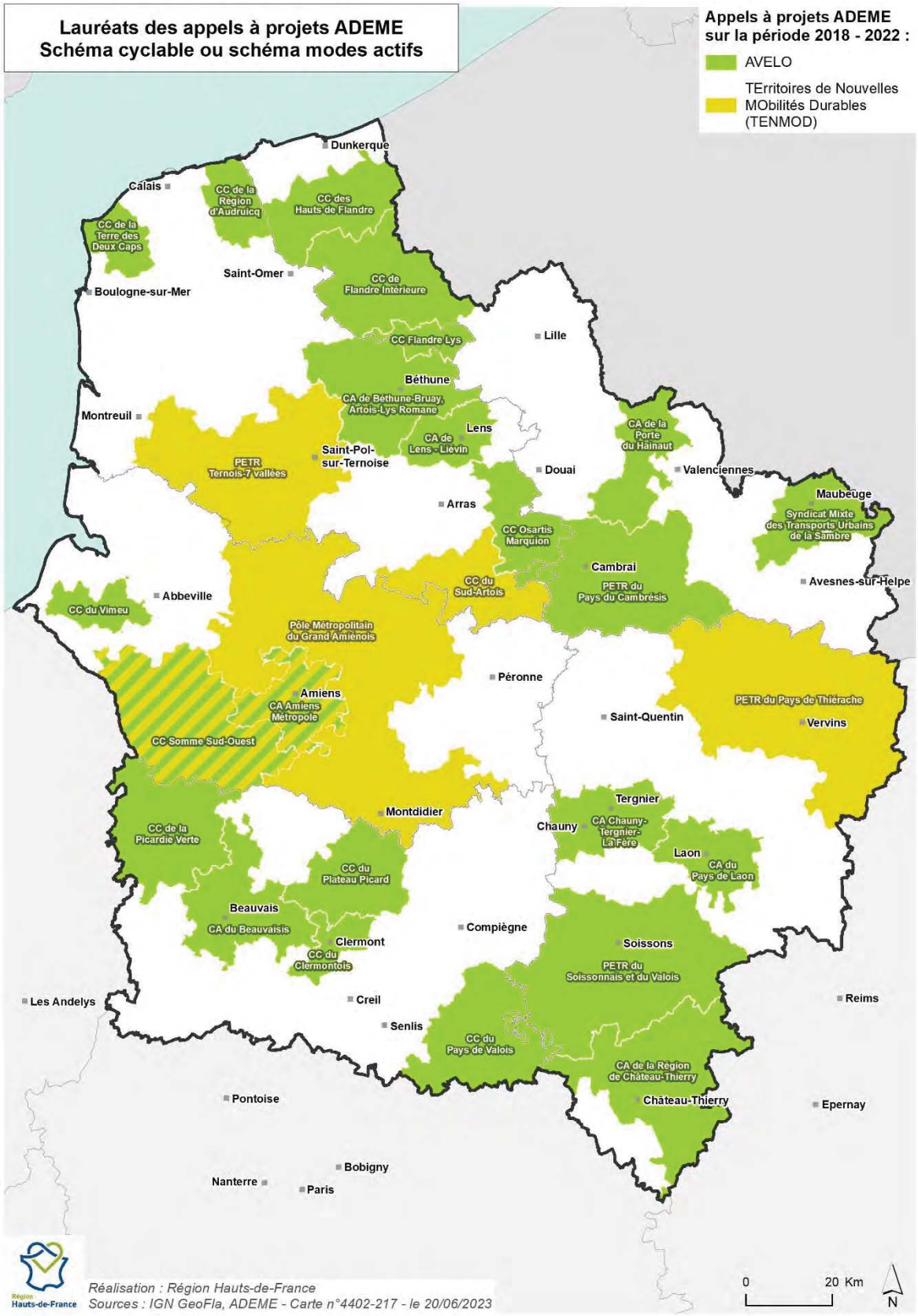
PRINCIPE N°10

La Région Hauts-de-France a recruté 5 chargés de mission mobilité et territoires qui pourront s'assurer, à l'échelle des bassins de mobilité, de la cohérence des actions de politique cyclable engagées dans les différentes instances de concertation dans le cadre de l'élaboration des COM.

Aujourd'hui, le développement des modes actifs, notamment le vélo, n'est plus considéré comme réservé aux grandes villes. Leur marge de développement est importante dans tous les types de territoire, d'autant plus lorsque le niveau de pratiques des modes actifs est initialement très faible. La preuve de ce nouvel intérêt réside dans la réalisation de schémas directeurs cyclables ou modes actifs par la majorité des AOM de la région.

Le schéma directeur cyclable ou des modes actifs est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable (et piétonne dans le cadre des modes actifs) et de programmer les investissements dans un plan opérationnel et pluriannuel.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°7 : carte des schémas cyclables ou schémas modes actifs (ADEME)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Les schémas cyclables et des modes actifs étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) permettra de vérifier que les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, a minima à l'échelle des bassins de mobilité, notamment lorsque des pôles générateurs de déplacement existent sur un territoire et drainent de nombreuses personnes de l'extérieur (gares, établissements scolaires, zones d'activités…), et de s'assurer de la cohérence entre les différents niveaux de schémas (intercommunaux, départementaux, régional).

Portés par l'ADEME, les programmes AVELO 2, et précédemment AVELO 1, s'inscrivent dans la mobilisation nationale pour développer l'usage du vélo. Ces appels à projets reconduits depuis 2019 permettent de financer la politique cyclable locale (aménagements, stratégie, animation…). En Hauts-de-France AVELO 1 a représenté un investissement de 1,5 M€, et AVELO 2 4,0 M€.

L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) TEN MOD, porté par France Mobilités, en est en 2023 à sa sixième édition : il vise à encourager de nouvelles solutions de mobilité quotidienne dans des territoires peu denses, en soutenant financièrement l'ingénierie nécessaire à leur développement. Il permet de soutenir le déploiement d'une mobilité durable et solidaire, sur des projets de mutualisation, expérimentations de solutions, services de mobilité… En Hauts-de-France le montant investit dans ce dispositif est d'environ 1,0 M€.

B. La promotion du vélo auprès des publics vulnérables par les Plans d'Actions Mobilité Solidaires (PAMS)

Initiés par la LOM, les Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) constituent de véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire, copilotées avec les Départements à l'échelle de chacun des 10 bassins de mobilité que compte la région.

Ils sont établis pour 5 ans (2024-2029) et répondront à 5 enjeux pré identifiés :

- Comprendre les besoins des publics vulnérables dans le bassin,
- Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles,
- Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires,
- Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement (ex. : plateformes de mobilité),
- Traiter certaines problématiques plus territoriales en lien avec des grands projets (Canal Seine-Nord, PACTE Sambre Avesnois Thiérache, Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier, Cité Internationale de la Langue Française…).

Dans le cadre de la démarche des PAMS, la conciliation des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité solidaire fait émerger la notion de droit à la mobilité soutenable. Le recours aux modes actifs, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité ou le développement d'aides au remplacement de véhicules, a des répercussions pour les acteurs de la mobilité solidaire.

PRINCIPE N°11

A travers les PAMS, la Région soutiendra la mobilité des plus vulnérables, notamment au sein de plateformes de mobilité, par des dispositifs d'accompagnement à l'usage du vélo (formation remise en selle, ateliers d'autoréparation, location sociale de vélos…) et le déploiement de vélos à assistance électrique en libre-service en milieu rural par exemple.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Le travail de diagnostic engagé pour les PAMS a d'ores et déjà permis d'initier un premier recensement de l'offre en mobilité solidaire. A destination principalement des publics « vulnérables », et notamment des demandeurs d'emploi et des bénéficiaires de minima sociaux, une cinquantaine de structures identifiées proposent en Hauts-de-France la location de véhicule, notamment le vélo (classique ou électrique). La Région a ainsi soutenu en 2022 14 structures dont 6 proposent différents services de mobilité liés au vélo : mises à disposition, ateliers réparation, remise en selle, formation, vélo école solidaire et inclusive…

2. L'emport de vélos dans les trains et dans les cars régionaux

A. L'emport de vélos dans les trains régionaux

Aujourd'hui l'emport du vélo dans les TER Hauts-de-France est gratuit et s'effectue sans réservation. Ce n'est pas partout le cas ailleurs en France et chez nos voisins européens (Belgique, Allemagne...)

PRINCIPE N°12

A travers son Plan vélo, la Région Hauts-de-France affirme que l'emport de vélos dans les TER restera gratuit et sans réservation préalable.

Toutefois, pour un usage au quotidien, en horaire de pointe et sur des lignes fréquentées, il est souhaitable que le cycliste puisse trouver une place sécurisée pour stationner son vélo dans sa gare de départ, puis trouver un vélo (personnel, de location, en libre-service) dans sa gare d'arrivée pour rejoindre sa destination.

En ce qui concerne le nombre de places consacrées au vélo dans le train, le décret 2021-41 établit le ratio places assises/places vélo dans le train, venant préciser l'article 54 de la LOM comme suit : le nombre minimal d'emplacements vélos exigé est fixé pour chaque train à un nombre correspondant à 2 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord, si le service est d'intérêt régional. Ce nombre minimum, arrondi à l'unité entière la plus proche, ne peut être inférieur à quatre et n'est pas supérieur à huit.

La Région consacre actuellement 2,2 % du nombre total de places assises dans ses trains à des emplacements vélos. Ce chiffre est variable d'une ligne à l'autre. Il évoluera favorablement suite aux commandes nouvelles de matériel et rénovations à mi-vie en cours.

PRINCIPE N°13

La Région respectera le décret LOM en termes de nombre d'emplacements vélo dans ses TER.

La SNCF, retenue pour l'exploitation des lignes de l'étoile d'Amiens, proposera lors de la saison estivale et sur les gares d'Amiens, d'Abbeville (Vallée Idéale), de Beauvais et du Tréport, un service de vélo embarqué, avec réservation, mais gratuit. L'embarquement et le débarquement, seront réalisés par du personnel SNCF.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

B. L'emport de vélos dans les cars régionaux

La LOM fixe également des objectifs en matière de nombre de places pour les vélos dans les cars : à compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains ou de choix de dérogation par les Régions, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

Deux expérimentations ont été mises en œuvre dans la région Hauts-de-France :

- Régie régionale des Transports de l'Aisne (RTA) : 17 cars ont été équipés sur 3 lignes dans l'Aisne. L'opération a bénéficié à quelques clients réguliers, mais il s'avère nécessaire de faire une étude afin de déterminer le besoin réel sur l'ensemble des lignes.

- Keolis dans l'Oise : test effectué sur la ligne 14 (Orry – Chantilly) avec 2 emplacements par véhicule. Au-delà de la satisfaction pour les usagers, il reste à résoudre des questions techniques notamment pour atteindre les 5 places réglementaires et l'accès sécurisé à l'arrière du car.

Pour les services de transport scolaire, le système d'emport de vélo n'est pas adapté au regard de l'usage strictement scolaire (nombre limité d'équipements disponibles, sécurisation des amarrages,…).

Toutefois, dans la continuité des expérimentations citées plus haut, la Région s'engage à étudier la possibilité de déployer l'emport de 5 vélos non démontés en testant le dispositif sur des lignes à vocation touristique. Le retour d'expérience permettra de consolider les modalités de réservation, techniques et juridiques de mise en œuvre (responsabilité réciproque usagers / conducteurs) liées à l'emport des vélos avant de diffuser plus largement ce type de service. Il s'agira de déployer ce service en lien avec les expérimentations régionales et nationales, et en s'assurant de la cohérence technique de la solution envisagée, en termes de sécurité, d'adaptabilité et de lisibilité.

PRINCIPE N°14

La Région s'engage à étudier la possibilité d'embarquer 5 vélos non démontés, en évaluant dans un premier temps l'usage pour des cars neufs sur des lignes à vocation touristique.

Enfin il s'agira également d'étudier, en lien avec les communes, la pertinence d'installer des stationnements cyclables à proximité des points d'arrêts routiers.

3. Faciliter l'intermodalité vélo – train dans les gares

La pratique du vélo au quotidien implique de faciliter l'intermodalité. La Région Hauts-de-France promeut le non emport du vélo dans le train aux heures de pointe pour ne pas créer d'encombrement voire d'impossibilité à monter dans le train. Ainsi, un soin particulier doit être apporté au traitement intermodal des pôles ferroviaires et routiers.

Il apparaît que le profil peu émetteur en gaz à effet de serre (GES) du train est mis à mal par les fortes émissions des véhicules utilisés pour rejoindre une gare. On estime en effet que la moitié des usagers se rendent à la gare en voiture et que près d'1/3 des émissions GES du bilan carbone du TER Hauts-de-France est dû aux trajets en amont et en aval des gares. Le fait d'inciter à l'usage d'un mode doux, en

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

particulier le vélo pour les usagers éloignés d'une gare jusqu'à 10 km, permettrait ainsi de décarboner encore plus le transport en commun. D'autre part, le stationnement de voitures nécessite un foncier important, difficile à aménager dans certaines gares.

Divers aménagements cyclables peuvent favoriser le développement de la pratique cyclable : grands itinéraires, pistes cyclables, mise à disposition de vélos, stationnements sécurisés...

A. L'intégration du vélo dans les projets de pôles d'échange multimodaux

En tant que chef de file en matière d'organisation de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports, la Région doit favoriser l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ce sont des points névralgiques de l'intermodalité, d'échanges sociaux et économiques, et souvent des portes d'entrée sur un territoire.

Sur ces opérations d'aménagement, la maîtrise d'ouvrage relève essentiellement des communes, des intercommunalités ou dans certains cas, des syndicats mixtes de transports.

La Région peut y tenir un rôle d'accompagnateur financier et technique, et ainsi favoriser dans les situations où c'est adapté, la pratique du vélo comme mode de transport à part entière.

Les préconisations régionales sont les suivantes :

- Mettre en place une solution de stationnement vélo sécurisé et libre, visible, couvert, éclairé et au plus près des accès (pince-roue à proscrire) ;
- Concernant les abris vélos fermés, prévoir une structure transparente pour une raison de visibilité et de sécurité avec un accès via la carte Pass Pass ;
- En cas de déploiement de stationnements vélos fermés, ils doivent être accompagnés de stationnements en accès libre ;
- Prévoir un dimensionnement sur une vision prospective ;
- Mener une réflexion sur le stationnement des vélos cargo ;
- Envisager des services dédiés aux vélos (station de gonflage, prise de recharge pour vélos à assistance électrique, atelier réparation, casiers…).

En ce qui concerne plus particulièrement les cheminements vélos, il est nécessaire :

- D'assurer un accès aux équipements en gare et une fluidité de circulation au droit des accès ;
- De connecter le PEM au réseau cyclable existant afin d'éviter les ruptures de parcours ;
- De prévoir des goulottes sous tout ouvrage avec des marches, si la largeur le permet au centre de l'escalier, ou en léger décalage de la main courante.

Depuis de nombreuses années, la Région Hauts-de-France mène un travail pour rendre les gares toujours plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ces réalisations permettent également une meilleure accessibilité aux usagers ayant recourt au vélo.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Par ailleurs, afin de développer l'usage quotidien du vélo, il est nécessaire de permettre de réaliser « le dernier kilomètre » vers la gare en modes doux. C'est la raison pour laquelle les connexions (en site propre) vers les gares et pôles d'échange doivent être recherchées, et sont cofinançables par la Région (voir orientation n°1).

PRINCIPE N°15

La Région pilotera une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares au réseau régional des véloroutes puis financera ce dernier kilomètre cyclable vers les gares.

B. Assurer un nombre suffisant de stationnements vélo en gare

L'article 53 de la LOM de décembre 2019 fixe au 1er janvier 2024 l'obligation d'équiper les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échange multimodaux (PEM) en stationnements sécurisés pour les vélos. Le décret, publié au Journal officiel du 10 juin 2021 liste les 1 133 gares concernées par cette obligation, dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an. Il donne le nombre minimal de places de stationnement que chacune de ces gares devra proposer. Il précise également qu'un équipement de stationnement vélos sera considéré comme sécurisé à condition de :

- Comporter des dispositifs fixes permettant de stabiliser et de fixer chaque vélo par le cadre et au moins une roue.
- Bénéficier soit d'une surveillance par une personne présente sur les lieux avec une vue directe sur les équipements, soit une vidéo-surveillance, soit un système de fermeture sécurisé.
- Être situé dans un lieu couvert et éclairé.

Le décret stipule également que les stationnements sécurisés doivent être implantés à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment de la gare ou aux quais, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

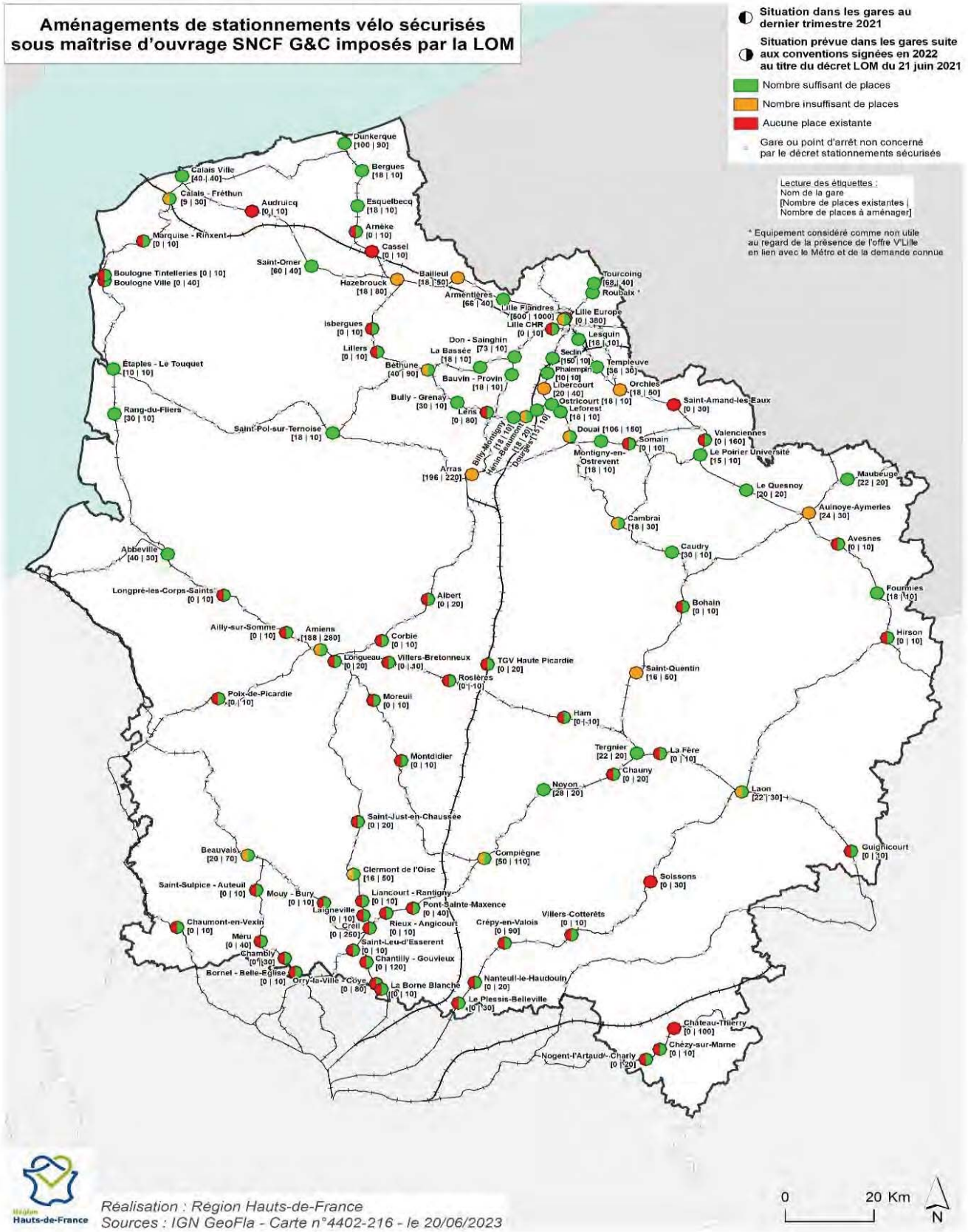
Dans les Hauts-de-France, ce sont 106 gares qui sont recensées dans le décret sachant que 25 d'entre elles sont déjà équipées. Les AOM peuvent cependant aller au-delà de l'obligation réglementaire en investissant un nombre de places supérieurs à celles imposées par la LOM, en dehors du périmètre de la gare ou sur un nombre supplémentaire de stationnements.

PRINCIPE N°16

La Région mettra en œuvre le décret LOM en matière de stationnements sécurisés au droit des gares.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°8 : carte des stationnements vélo sécurisés dans les gares

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Sur les gares moins fréquentées et non concernées par la loi, « aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés », précise le ministère de la Transition écologique.

Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate de la gare contribuera à soulager la contrainte du transport de vélos dans les rames voyageurs. Le stationnement vélo sécurisé permettrait également d'engendrer une augmentation du trafic TER, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

L'Etat propose de couvrir 80% de la dépense plafonnée à 1 800 €, dans le cadre de la mise en application du décret n°2021-741 du 8 juin 2021 sur le déploiement de stationnements vélo sécurisés en gare.

PRINCIPE N°17

La Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements pour satisfaire aux objectifs de la LOM en matière de stationnements cyclables dans les gares, au-delà de l'aide de l'Etat, et soutenir des projets plus coûteux, qui proposeraient des services vélos complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par l'obligation légale.

La SNCF, qui a été retenue pour l'exploitation des lignes de l'étoile d'Amiens, mettra en place des services vélo en gare sur ce secteur à partir de la fin 2023 avec pour ambition de proposer 1 000 places de stationnement pour les vélos sur 24 points d'arrêt, avec une gestion de la relation client commune à tout le parc du périmètre concernant les droits d'accès sécurisés.

C. Une offre de location de vélos en gare

Pour que l'intermodalité vélo/train puisse être optimale, en évitant d'embarquer le vélo dans le train, l'usager qui aurait laissé son vélo personnel à sa gare de départ, doit pouvoir trouver un vélo à sa gare d'arrivée, notamment si les transports en commun ne desservent pas ou mal sa destination. Ainsi, il apparaît nécessaire que les AOM – notamment celles disposant d'une ou plusieurs gares dites « de destination » - mettent en place la location de vélos aux abords de la gare ou du PEM.

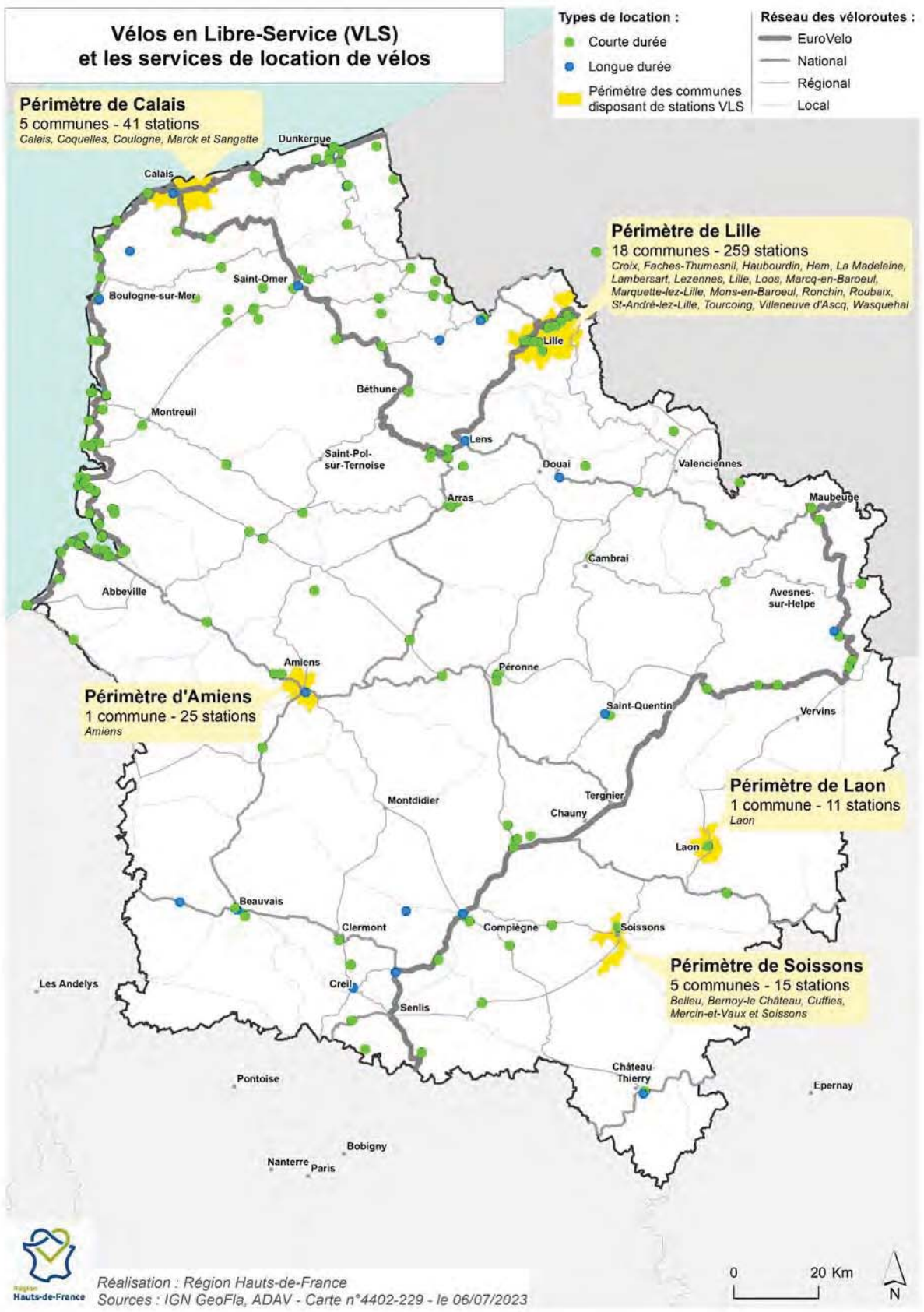
Plusieurs collectivités mettent d'ores-et-déjà des vélos en libre-service à disposition de manière volontariste (2 500 € en moyenne par vélo et par an). Certaines villes proposent également un service de location de longue durée, ou à la journée.

Le positionnement de ces services vélos pourra être réfléchi à l'échelle des bassins de mobilité, dans la rédaction et l'animation des contrats opérationnels de mobilité, et plans d'actions pour la mobilité solidaire.

PRINCIPE N°18

La Région lancera une expérimentation de vélo libre-service à l'échelle d'un territoire ou d'une ligne de train.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°9 : carte des Vélos en Libre-Service (VLS) et des services de location de vélos

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°3 :
Bâtir un partenariat avec les associations

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°3 : Bâtir un partenariat avec les associations

Les associations du vélo sont nombreuses en France et en région Hauts-de-France. Leur rôle est fondamental pour développer l'usage du vélo dans tous les territoires.

L'enjeu est donc de repositionner la Région Hauts-de-France dans le réseau national et local du monde associatif en faveur du vélo.

1. Au niveau national

Les associations nationales (Vélo & Territoires, Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables) permettent de plaider la cause des mobilités actives dans toutes les instances nationales, mais également européennes, car elles sont reconnues au-delà de nos frontières.

A. Vélo & Territoires (V&T)

Créé en 1999 par et pour les territoires, Vélo & Territoires est une association organisée en réseau de plus de 200 adhérents, essentiellement des collectivités, mobilisés dans une dynamique collégiale pour promouvoir la pratique du vélo comme moyen de transport et pour la mise en place d'infrastructures adaptées sur l'ensemble du territoire.

Vélo & Territoires propose une structure de référence auprès des collectivités pour le développement du vélo. Elle s'adapte aux attentes et aux spécificités de chaque niveau de collectivités.

Acteur reconnu sur les plans national et européen, c'est une structure force de propositions qui incarne la parole et les attentes des collectivités dans le débat public, au service de l'intérêt général. Elle apporte un éclairage argumenté pour mesurer la progression des politiques cyclables.

PRINCIPE N°19

La Région Hauts-de-France a récemment rejoint le réseau national Vélo & Territoires pour renforcer son engagement en faveur de la promotion du vélo comme mode de transport alternatif.

Cette adhésion permet de bénéficier de l'expertise et de l'expérience des autres membres du réseau et de collaborer avec des acteurs locaux, nationaux et régionaux pour développer des politiques publiques et des infrastructures adaptées au développement du vélo, ainsi que pour partager des connaissances et des bonnes pratiques dans ce domaine.

B. Le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM)

Créé en 1989, le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) est une association qui promeut et encourage la pratique du vélo et de la marche dans les villes et les territoires en France. Le club travaille avec les collectivités locales, les associations et les entreprises pour développer des

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

infrastructures et des politiques qui encouragent l'utilisation du vélo et de la marche comme modes de transport quotidien, sans les opposer, en complémentarité avec les transports en commun.

Le Club fédère aujourd'hui 240 collectivités adhérentes représentant plus de 2000 territoires (villes, départements, régions, syndicats mixtes, autorités organisatrices de la mobilité). Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club se positionne comme un observateur privilégié des politiques vélo et des mobilités actives sur tous les territoires, quelques soient leurs échelles, afin d'être le relais de leurs attentes et de mieux partager leurs expériences et leurs bonnes pratiques.

En porte-parole des collectivités territoriales, le Club est associé aux grands programmes nationaux concernant le vélo (Plan national pour le vélo, soutien des mobilités actives dans le cadre du Plan de relance, suivi des aménagements cyclables de transition...). Le CVTCM préside le comité de pilotage de l'opération Mai à Vélo dont le but est d'encourager l'usage du vélo par tous.

2. Au niveau local

La région Hauts-de-France est un territoire particulièrement dense en matière d'associations vélo. Ces associations œuvrent pour la promotion de l'usage du vélo comme mode de transport écologique et sain, mais aussi pour la mise en place d'infrastructures adaptées qui facilitent l'utilisation du vélo en ville et à la campagne.

A. Les associations d'usagers du vélo : le collectif Vel' Hauts-de-France

Le collectif Vel' Hauts-de-France regroupe les associations d'usagers du vélo de la région Hauts-de-France et représente plus de 3 500 adhérents. Il est composé de :

- L'association Droit Au Vélo (ADAV) :
  L'ADAV, créée au début des années 1980, s'est donnée pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés, d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons et de les représenter dans la région Hauts-de-France. Elle mène avec ses adhérents des actions de sensibilisation et d'information et propose des solutions d'aménagement de la voirie. L'ADAV est reconnu comme force de proposition en matière de déplacement à vélo et à pied par de nombreuses collectivités territoriales et organismes publics des Hauts-de-France, avec qui elle a conventionné. Droit au vélo, dont le siège est à Lille, dispose d'antennes à Arras, Bailleul/Hazebrouck, Béthune-Bruay, Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Fourmies/Maubeuge, Lens, Saint-Omer et Valenciennes.
  Depuis 2012, Droit au vélo anime le Centre ressource régional en écomobilité (CREM, voir orientation n°4) en partenariat avec En Savoir Plus, association basée à Amiens.

- L'association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise (AU5V) :
  Créée en 2004, l'AU5V a pour objet de promouvoir la pratique du vélo « utilitaire » et « loisirs », les projets de création de voies vertes et de véloroutes, et la création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux, principalement dans la région et les communes du sud de l'Oise et de ses environs.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

En tant que Délégation Régionale de l'AF3V depuis 2005, elle assure la coordination entre les différentes délégations départementales de l'AF3V des 3 départements picards. L'AU5V, dont le siège est à Senlis, dispose d'antennes locales à Chantilly, Pont-Sainte-Maxence, Compiègne, Clermont, Lamorlaye, Senlis et dans la Communauté d'Agglomération Creilloise. Dans ses différentes antennes locales, l'AU5V réalise de nombreuses actions de sensibilisation à l'écomobilité notamment auprès des enfants. Elle participe à de nombreuses commissions locales ou départementales.

- L'Association des Usagers des Transports Aisne Nord Oise Somme (AUTAN) :
  Elle a pour but premier de fédérer et défendre les usagers des transports, notamment dans l'Aisne. Elle porte collectivement leurs revendications auprès des décideurs dans le domaine des transports, individuels et collectifs : entreprises publiques et privées, instances administratives, etc. Elle recueille et diffuse les informations relatives aux transports sur ce territoire, favorise la concertation pour trouver des solutions aux problèmes rencontrés, et peut également mobiliser les usagers sur des actions ponctuelles ou régulières.

- L'Association des Usagers des Voies Vertes de l'Aisne (AUVVA 02) :
  L'association l'AUVVA a pour but de regrouper les pratiquants du vélo et autres circulations douces (marche à pied, rollers, fauteuil roulant, etc) de l'Aisne et de ses environs, de promouvoir la pratique du vélo « utilitaire » et « loisirs », les projets de création de véloroutes et de voies vertes accessibles à tous, la création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux, sur le territoire et les communes de l'Aisne.

- BeauVélo :
  Après le succès rencontré avec le service Vélyce – mise à disposition de vélos pour les lycéens de Beauvais – dès les premiers mois de mise en route en 2009, BeauVélo s'est lancée dans différents projets de mise à disposition de vélos, de vente de vélos d'occasion, touchant ainsi de nouveaux publics. Un atelier de réparation a vu le jour et des animations envers de jeunes publics visant à promouvoir l'usage du vélo sont régulièrement mis en place.

- Droit d'Vélo :
  L'association "Droit d'Vélo" a pour but de défendre les droits et la sécurité des cyclistes et des deux roues du Douaisis et de sensibiliser les administrations et autres organismes publics ou privés concernées aux droits et devoirs des deux roues. L'association possède un atelier à la Maison du Vélo et de la Mobilité de Douai (en face de la gare). Une vélo-école a également été créée au sein de l'association pour apprendre à rouler ou se remettre en selle, notamment pour des personnes vulnérables.

- Opale Vélo Services :
  Opale Vélo Services est une association créée en 2005, située à Calais, et qui rayonne sur toute la côte d'Opale et l'arrière-pays. Elle a pour but de développer l'usage de la bicyclette sous toutes ses formes. Trois services sont proposés : la location, la réparation et la vente de vélos de réemploi. Ces services permettent la réinsertion de personnes éloignées de l'emploi.

- Partageons la Rue :
  Créée en 2016 à Calais, suite à la naissance spontanée d'un collectif se réunissant dans l'espace public pour discuter de l'organisation des déplacements dans la ville, PLRC est une association qui a vocation à promouvoir les modes de déplacement non motorisés (vélo, marche à pied,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

TC...), à l'échelle du Calaisis. L'association défend les droits des usagers, anime des ateliers participatifs urbanisme-déplacements, conseille les collectivités (place du vélo, des piétons).

- Vellovaque :
  L'association, créée en 1999 et membre de la Fub, poursuit un triple objectif : défendre le développement de la pratique du vélo sous toutes ses formes, notamment pour les déplacements quotidiens de proximité (école, courses, travail ...) sur Beauvais et le Grand Beauvaisis, regrouper les personnes et associations œuvrant à une alternative au "tout voiture" et au partage de la rue, et défendre les intérêts des cyclistes.

- Véloxygène :
  L'association a pour objet, sur le territoire d'Amiens-Métropole et du Pays du Grand Amiénois de promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de déplacement et de favoriser l'intermodalité, de développer ou d'appuyer toute action de nature à en améliorer l'utilisation. Ses actions la positionnent à la fois en interlocuteur des pouvoirs publics locaux (interpellation des élus et services, expertise sur les aménagements, observatoire de la cyclabilité...) et des usagers cyclistes d'aujourd'hui et de demain (organisation de balades, d'évènements de promotion du vélo...).

PRINCIPE N°20

La Région s'appuiera sur ce réseau d'acteurs pour intégrer les préoccupations des cyclistes dans ses politiques, et relayera leurs actions dans sa communication sur le vélo. La Région mettra en place des échanges réguliers avec les associations d'usagers du vélo, travaillera sur leurs propositions et les associera à la mise en œuvre du Plan vélo.

A titre d'exemple, la Région Hauts-de-France avait repris en grande partie les propositions du collectif Vél'Hauts-de-France pour élaborer le Schéma Régional des Véloroutes.

Un conventionnement renouvelé avec les associations d'usagers de la région - rassemblées dans le collectif Vél'Hauts-de-France – permettrait de se fixer des objectifs à atteindre sur l'ensemble du territoire régional : contribution à une cartographie ouverte des aménagements cyclables, sensibilisation dans les lycées… A minima, des actions ciblées pourraient être élaborées pour mettre en œuvre des actions du plan vélo régional.

PRINCIPE N°21

La Région veut également s'assurer de la présence des associations d'usagers du vélo dans les lieux de concertation. Ainsi, elle s'est engagée à en faire un partenaire associé du Comité régional des partenaires – instance régionale issue de la LOM, et de les convier lors des comités de bassin, instances locales des bassins de mobilité, qui auront en charge la rédaction des COM et des PAMS (voir orientation n°2).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°10 : carte des associations du collectif Vel'Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

B. Hauts-de-France Mobilités s'appuie sur l'ADAV pour développer l'usage du vélo

Depuis 2018, à l'initiative de la Région Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités (HDFM) regroupe les autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle de la région.

La carte Pass Pass a été mise en place, cette billettique commune interopérable s'accompagne d'une centrale d'information voyageurs multimodale qui rend accessible à chacun toute l'offre de mobilité de la région Hauts-de-France.

Dans ce cadre, HDFM a créé un partenariat avec l'Association Droit Au Vélo (ADAV), afin que celle-ci soit l'unique agrégateur de référence de données vélo dans le référentiel Pass Pass, et accompagne la structure afin d'harmoniser l'accès aux garages à vélo sécurisés autour des transports en commun. Plus largement, l'ADAV mène un travail de sensibilisation et d'acculturation des partenaires d'HDFM à la cyclabilité en général.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Orientation n°4 :
Développer l'écomobilité scolaire

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°4 : Développer l'écomobilité scolaire

La Région a en charge et est propriétaire des lycées, des établissements d'éducation spéciale (établissement régional d'enseignement adapté (EREA), des établissements régionaux du 1er degré (ERPD) et des lycées professionnels maritimes régionaux.

À ce titre elle en assure la construction, la reconstruction, l'extension, les grosses réparations, l'équipement et le fonctionnement. Elle assume également l'ensemble des obligations revenant au propriétaire des locaux, possède tous pouvoirs de gestion et assure le renouvellement des biens mobiliers.
La Région peut organiser dans les lycées, avec l'accord des conseils et autorités responsables de leur fonctionnement, des activités éducatives, sportives et culturelles complémentaires.
L'enjeu est d'y développer l'usage du vélo chez les lycéens.

Parallèlement la Région poursuit son implication sur le développement de l'apprentissage. Elle intervient, par une action volontariste, directement auprès des apprentis à travers des aides financières et des services d'accompagnement et d'appui au parcours d'apprentissage. Elle soutient les CFA, par le biais de fonds dédiés, pour les accompagner dans leur projet de fonctionnement (actions éducatives et de sécurisation de parcours) ou d'investissement (construction, rénovation, équipement) pour permettre de disposer d'un appareil de formation de qualité et équilibré sur le territoire. La mobilité des apprentis reste un sujet crucial qui conditionne le démarrage et la réussite d'un parcours en alternance qui nécessite des déplacements entre trois lieux de vie : le CFA, l'employeur et le domicile.

Pour ces publics, se déplacer à vélo répond à des enjeux d'autonomie et d'indépendance, pour plus de liberté et de confiance en soi, et permettra également demain un plus grand choix d'orientation et un accès facilité à l'emploi pour ces adultes en construction, plus particulièrement pour les filles – en effet, la pratique du vélo est aujourd'hui extrêmement genrée[2] parmi les adolescents, une situation imputable aux représentations qu'ont les adolescentes du vélo (pour les sportifs, incompatibles avec certains choix vestimentaires…). Le vélo est une alternative à l'acquisition d'une voiture, il facilite la mobilité des apprenants et répond à la nécessité de déplacement vers les établissements de formation et lieux d'alternance ou de stage. Il permet, en plus, de lutter contre la sédentarité, et d'être acteur de la transition écologique.

Pour les 50 à 70% d'élèves résidant à une distance de leur établissement compatible avec des déplacements à vélo, la mobilité cyclable se heurte à plusieurs freins majeurs :

- L'insuffisante desserte des établissements en infrastructures cyclables sécurisées, frein indépassable pour de nombreux jeunes et leurs familles ;
- Le manque de services vélo (stationnement, atelier de réparation…) aux abords des établissements, en quantité et en qualité. La majorité de ceux qui sont pourvus en stationnement utilisent des râteliers (ou pince-roues) insuffisants pour sécuriser correctement les vélos, et de plus, la capacité de stationnement est réduite ;

[2] L'analyse des pratiques urbaines du vélo montre par ailleurs une sous-représentation des femmes, qui constituent 35 % des utilisateurs du vélo en France. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » cabinets Inddigo et Vertigo Lab

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

- Le manque d'outils et de supports à destination des élèves, des apprentis et équipes pédagogiques pour transmettre les bons messages, les bonnes pratiques et toutes les règles de sécurité inhérentes
- La nécessité de disposer d'un vélo en bon état par élève.

L'enjeu sera donc collectivement de lever ces freins afin d'augmenter la part modale du vélo chez les lycéens et apprentis, et plus largement chez l'ensemble des scolaires.

Afin de développer la culture du vélo dans les lycées et les CFA volontaires, à la suite du programme national « Savoir rouler à vélo » (avant l'entrée au collège) ou de l'intervention des Départements sur les collèges, une double réflexion sur les infrastructures et les animations doit être menée.

1. S'appuyer sur le CREM pour développer la pratique du vélo chez les lycéens et les apprentis

PRINCIPE N°22 :

La Région soutient le Centre ressource en écomobilité (CREM), co-animé par les associations Droit au vélo (ADAV) et En Savoir Plus, avec le soutien de l'ADEME, qui intègre l'écomobilité dans les politiques des collectivités du territoire régional.

Depuis 2012, il accompagne les collectivités, associations, établissements scolaires, collectifs citoyens, porteurs de projets et entreprises qui souhaitent intégrer l'écomobilité dans leurs politiques sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.

A. Les actions du CREM

Elles prennent plusieurs formes, à savoir :

- La valorisation des bonnes pratiques en participant à des groupes de travail et évènements publics, et en mettant en relation les différents acteurs,
- La veille sur les initiatives pour l'écomobilité dans la Région et au-delà,
- La co-organisation et co-animation de rencontres locales dédiées à la mobilité en partenariat avec des partenaires tels que le Cerema, Déclic mobilités, Hauts-de-France Mobilités, Rue de l'Avenir… en vue de partager un diagnostic, une connaissance des leviers possibles et créer une dynamique locale,
- L'aide à la définition d'objectifs et plans d'actions (plans piétons et vélos, covoiturage, …),
- L'organisation de formations thématiques sur les territoires (ex : mettre en place des cycles d'apprentissage du vélo et de la mobilité en milieu scolaire),
- Des conseils et accompagnement à la mise en place de plans de mobilité scolaire,
- L'accompagnement des collectivités lauréates du programme AVELO.

B. Le Challenge de l'écomobilité scolaire

Les objectifs du Challenge de l'écomobilité scolaire :

- Faire tester au moins une fois dans l'année un mode alternatif pour les enfants dépendants de l'automobile,
- Rendre divertissant le changement des habitudes de déplacement grâce à l'esprit de compétition, et la possibilité d'obtenir des récompenses,

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

- Communiquer auprès des enfants/parents/personnel sur les solutions possibles pour les trajets domicile-école et collège,
- Evaluer les pratiques des personnes sur le trajet domicile-collège et les effets du plan de déplacement établissement scolaire (PDES) (voir ci-dessous),
- Conforter les résultats de l'enquête du PDES avec les résultats du Challenge

La 6ème édition du Challenge de l'écomobilité scolaire a eu lieu en octobre 2023.

PRINCIPE N°23

La Région soutient annuellement le Challenge de l'écomobilité scolaire. Cet événement, organisé par le CREM, est ouvert à l'ensemble des écoles maternelles et élémentaires et aux collèges de la région. L'objectif est de le développer également sur les lycées, et étudier la possibilité de le développer pour les CFA.

C. Etendre aux lycées et aux CFA volontaires l'action d'animation des Plans de déplacement établissement scolaire (PDES) menée par le CREM

En mars 2014, un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été adopté au niveau des départements du Nord et du Pas-de-Calais afin de réduire les émissions atmosphériques et ainsi contribuer à la restauration de la qualité de l'air. Celui-ci comprend de nombreuses mesures dont celle rendant obligatoire la mise en œuvre de Plans de Déplacements d'Établissement Scolaire pour les collèges et les lycées de plus de 250 personnes.
Le Plan de Déplacement établissement scolaire (PDES) est un document stratégique qui propose un certain nombre de mesures visant à développer des solutions favorisant des pratiques de déplacement plus sobres en énergie, moins polluantes, plus sûres, alternatives aux modes de déplacement motorisés individuels.
Un PDES se compose d'une partie diagnostic de mobilité basé sur les habitudes de déplacements des élèves et l'accessibilité des abords de l'établissement et d'un plan d'actions pour diminuer le trafic automobile quotidien de transit et encourager une mobilité douce.
Afin de répondre à l'obligation du PPA interdépartemental de 2014, le CREM a sensibilisé et formé des référents sur le terrain à la méthodologie PDES dans les collèges du Département du Nord et du Pas-de-Calais et a accompagné 300 collèges dans le développement de leurs PDES.

PRINCIPE N°24

La Région s'appuiera sur le CREM pour accompagner les lycées par le biais des PDES dans le développement de projets autour du vélo notamment : bonnes pratiques, évènements, apprentissage du vélo, identification des points-durs cyclables autour des lycées en collaboration avec les lycéens et personnels du lycée, lien avec les éco-délégués.. Les modalités de déploiement de ce dispositif envers les CFA seront également à étudier.

Le CREM propose une méthodologie pour développer ces PDES, avec un séminaire par bassin d'éducation, plusieurs formations et un suivi personnalisé. Néanmoins cette démarche ne peut aboutir qu'avec l'implication du lycée, et des différents partenaires sur place que sont les élus, les parents d'élèves, les élèves et, le personnel du lycée, mais également l'ADEME, la DREAL et les Rectorats de Lille et Amiens, la Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRAAF) … Par ailleurs cette démarche implique également les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et les intercommunalités. Le lien sera également à établir avec les COM (Contrats Opérationnels de Mobilité) sur le territoire (voir orientation n°2).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

2. Réaliser les aménagements cyclables dans les lycées

La Région a la charge de 272 établissements public local d'enseignement.

Face à l'augmentation des demandes d'abri-vélos de la part des établissements, la création d'équipements labellisés par la Région Hauts de France renforcera son implication dans le développement de la mobilité douce en développant une offre "packagée" qui pourrait être proposée aux lycées dans des conditions qui restent à définir.

Cette offre d'abris à vélo "packagée" proposera des abris à vélo fermés et sécurisés, un design unique, et des services dans le respect de la dynamique REV3.

PRINCIPE N°25

La Région assure l'aménagement de stationnements vélo sécurisés à chaque construction ou rénovation de lycées ou de CFA volontaires. Dans un premier temps, un état des lieux de la disponibilité de stationnements cyclables sécurisés dans les lycées et CFA sera réalisé pour identifier les manques et y remédier. Le développement de ces aménagements pourra se faire via une offre « packagée » qui permettra d'assurer une offre de service de qualité et équivalente à l'échelle des Hauts-de-France.

Le dispositif du « dernier kilomètre », voté dans le cadre de la politique régionale de financement des infrastructures cyclables, a pour objectif de relier le réseau régional de véloroutes aux grands pôles de mobilité du territoire.

PRINCIPE N°26

La Région pilotera une étude sur la connexion cyclable des lycées au réseau régional des véloroutes, puis financera ce « dernier kilomètre » cyclable vers les lycées.

3. Le dispositif Génération+ rev3 pour des projets de mobilité durable dans les lycées

Le dispositif Génération+ rev3 s'inscrit dans le projet régional Génération+ à destination des lycées, qui marque l'engagement de la Région à soutenir et accompagner la prise de conscience par les lycéens des enjeux de développement durable, à la fois locaux et planétaires, auxquels rev3 cherche à répondre. Il s'agit en conséquence d'encourager les changements de représentations et de comportement des lycéens, et de leur permettre de traduire la dynamique régionale rev3 dans leur quotidien par le biais de projets concrets dont ils sont pleinement acteurs. Ces projets peuvent concerner notamment la mobilité durable, par exemple autour du vélo.
Il s'agit pour la Région de soutenir des projets qui s'inscrivent dans une approche systémique mettant en lumière l'imbrication des problématiques. Ainsi, un projet autour de la mobilité durable pourra utilement traiter à la fois de motorisation (énergie), d'écoconception (matière) et de pratiques (covoiturage, auto-partage…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

PRINCIPE N°27

La Région mobilisera le dispositif Génération + Rev3 pour développer avec les lycéens et les apprentis des projets autour de la mobilité durable.

4. Les étudiants à vélo

Pour accompagner la transition écologique et énergétique, il est nécessaire d'adapter l'offre de transport en commun et développer les mobilités douces. Ce sont des préoccupations qui concernent également les étudiants.

Le vélo est un mode de transport faiblement utilisé par les étudiants alors qu'il offre des atouts indéniables en termes de souplesse d'usage (horaire-stationnement) et représente un faible cout d'acquisition et d'utilisation.

Plusieurs pistes d'actions pourraient être développées afin de faire évoluer les pratiques et augmenter la part modale de déplacement des étudiants à vélo :

- Développer les possibilités de stationnement vélo dans les établissements d'enseignement supérieur

- Proposer des dispositifs de location longue durée et développer des services sur les lieux de vie étudiante (ateliers de réparation, douches …)

- Renforcer la maitrise de l'usage du vélo (apprentissage, code de la route, sécurité)

- Sensibiliser et encourager le public étudiant à recourir au vélo par des moyens de communication adaptés.

La Région étudie les possibilités de soutien aux établissements d'enseignement supérieur, via notamment le prochain Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) - structuration et développement de l'enseignement supérieur - avec un axe spécifique « étudiants à vélo ».

PRINCIPE N°28

La Région mobilisera son Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « structuration et développement de l'enseignement supérieur » avec un axe spécifique « étudiants à vélo » afin développer la part modale de déplacement à vélo chez les étudiants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°5 :

Le vélo, créateur de richesses : le vélotourisme

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°5 - Le vélo, créateur de richesses : le vélotourisme

1. Positionner les Hauts-de-France comme une destination vélotouristique

Les territoires des Hauts-de-France, traversés par d'importantes vallées et riches de paysages et patrimoines diversifiés, présentent d'indéniables atouts pour la pratique de l'itinérance sous toutes ses formes, à vélo notamment.

La Région des Hauts-de-France souhaite dynamiser son offre touristique pour permettre aux acteurs régionaux de disposer des moyens de réponse aux enjeux d'un secteur où la concurrence se renforce et où les évolutions d'ordre structurel et les mutations s'accélèrent.

Le vélotourisme se positionne comme l'un des secteurs les plus dynamiques dans l'industrie touristique. Il génère ainsi, sur La Loire à vélo, 30 200 euros de retombées économiques par an et par kilomètre d'itinéraire cyclable - soit 80 euros par jour dépensés par touriste à vélo.

L'objectif est de faire des véloroutes l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France, notamment pour les territoires ruraux, et générer un impact économique.

Depuis l'adoption en 2020 du Schéma Régional des Véloroutes (SRV), la Région a consacré avec ses partenaires d'importants moyens pour la création d'un réseau cohérent et connecté, de voies de circulation sécurisées pour la pratique du vélo. Le déploiement du réseau arrive à maturité et permet d'envisager la structuration d'une activité touristique et de loisirs durable le long de ces voies vertes européennes et nationales.

A. Un réseau régional de véloroutes à s'approprier

La Région Hauts-de-France dispose déjà d'un certain nombre d'itinéraires reconnus et valorisés : la Vélomaritime/EuroVelo 4, la Scandibérique/EuroVelo 3, la véloroute de la Somme, la Lys, l'Avenue Verte London-Paris, … Mais cet effort de mise en valeur touristique et d'appropriation par les habitants est à poursuivre et amplifier. Dans le Schéma Régional des Véloroutes (SRV), une trentaine d'itinéraires – EuroVelo, véloroutes nationales et régionales – sont identifiés.

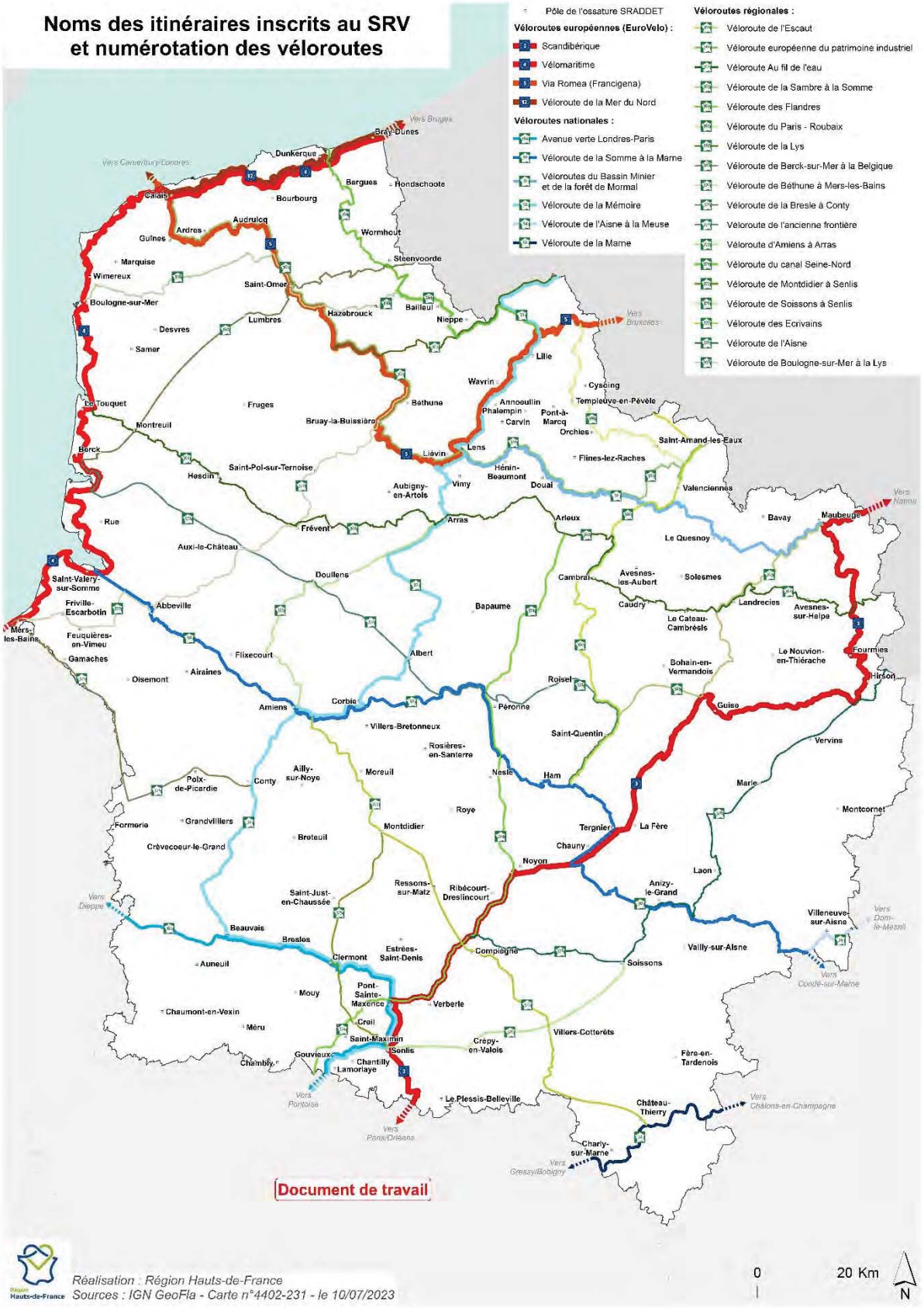
Afin de permettre une communication impactante sur le réseau régional de véloroutes, et afin que les résidents du territoire se l'approprie, une nouvelle numérotation et une dénomination claire de chaque véloroute doit être proposée.

PRINCIPE N°29

La Région mettra en place des ateliers avec les maîtres d'ouvrage et les partenaires touristiques pour définir une numérotation et une dénomination claire et partagée des itinéraires cyclables régionaux.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°11 : carte de propositions de noms et de numéros des itinéraires inscrits au SR3V

B. Répondre aux attentes des touristes à vélo de notre territoire

Le développement de produits touristiques liés à l'itinérance douce est un facteur d'attractivité indéniable pour les destinations touristiques.

Le portail https://www.tourisme-en-hautsdefrance.com/ promeut les territoires et les expériences à vivre dans les Hauts-de-France. Hauts-de-France Tourisme a comme objectif de développer notamment les marchés belge, néerlandais et allemand à travers des salons et des relations de presse à destination des professionnels. Des sites spécifiques dans la langue concernée ont été créés. Il sera également possible, en lien cette fois avec la plateforme « Esprit Hauts-de-France » qui propose 200 offres « expérience client » en Région liées à des hébergements, de promouvoir des séjours « zéro carbone » basés sur le vélo. Cette plateforme permet également de valoriser les hébergeurs qui mettent à disposition des vélos pour leur clientèle.

Il s'agira également de mener une réflexion avec Hauts-de-France Tourisme pour outiller et alimenter les partenaires du tourisme avec des éléments sur le vélo, notamment en terme de cartographie ou d'études sur les besoins de la clientèle.

Faire des Véloroutes et Voies Vertes (VVV) l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France apparaît alors l'un des enjeux déterminants des démarches marketing des partenaires du tourisme, des offices du tourisme, de la Région Hauts-de-France et des Agences Départementales du Tourisme.

PRINCIPE N°30

Hauts-de-France Tourisme s'engage à mieux connaître les attentes de la clientèle cyclotouriste en lien avec les territoires des Hauts-de-France engagés sur cette offre, à contribuer à rendre visible l'offre d'itinérance structurée en termes d'infrastructures et de services adaptés, auprès des cibles de clientèles prioritaires du tourisme des Hauts-de-France, y compris les habitants, en coordination et en support des initiatives développées par les territoires.

C. Mailler le réseau régional de véloroutes en relais vélos

La mise en tourisme du réseau régional de véloroutes suppose que des lieux soient créés et valorisés le long des itinéraires, pour l'accueil, le confort et l'information des cyclistes. Répartis harmonieusement sur l'ensemble du réseau, ces « relais-vélos » offrent des services spécifiques aux usagers du vélo, pouvant comprendre un parc de stationnement ainsi que des moyens de réparation, de location, de gardiennage. Ils peuvent être positionnés de manière privilégiée à l'intersection des véloroutes, à proximité des gares ferroviaires, des ports de plaisance, à l'entrée d'agglomérations, …

Le cahier des charges du Schéma national des véloroutes et voies vertes (2001) précise qu'en fonction des opportunités, ces relais vélos pourront être proposés, en ville ou à la campagne, à partir du patrimoine existant, dans une approche globale et cohérente des tracés et des services à rendre aux utilisateurs. Les relais principaux seront implantés environ tous les 20 à 30 km, en fonction de l'intérêt touristique du parcours, de sa spécificité et du nombre de boucles proposées autour de l'itinéraire central. Ils devront être conçus pour accueillir les personnes désirant faire une longue pause, se restaurer, et devront proposer de l'information et de l'animation, et éventuellement des services locaux : office de tourisme, documentation... Les lieux d'hébergement seront proches de l'itinéraire.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Les relais secondaires seront implantés tous les 8 à 10 km environ. Leur vocation principale est le repos et l'information. Enfin, de simples haltes de repos permettront à chacun de faire une courte pause sans gêner les déplacements des autres usagers.

PRINCIPE N°31

Un maillage de relais-vélos sera élaboré avec l'ensemble des partenaires et territoires traversés, et permettra d'améliorer l'expérience des cyclistes, qu'ils soient touristes de passage ou habitants.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°12 : carte des hypothèses de localisation des relais-vélos

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Au cœur du Parc Naturel Régional de l'Avesnois, le relais éco-vélo de Ferrière-la-Grande est situé dans l'ancienne gare de la commune.
Il regroupe un relais vélo principal sur l'EuroVélo n°3 (la Scandibérique), à l'entrée de la voie verte de l'Avesnois, et une base VTT labellisée par la Fédération Française de Cyclotourisme (F.F.C.T).
Il est possible d'y trouver toutes les commodités suivantes : un bike-park, un hébergement labellisé Gîtes de France, qualification « Forme, Nature et Bien être », une cuisine équipée accessible aux personnes à mobilité réduite, 16 lits dont une chambre handicapée (une chambre de 3 lits, 3 chambres de 4 lits et la chambre PMR), une station de lavage et un atelier de réparation (un accompagnement pour les petites réparations est possible).

D. Développer conjointement tourisme fluvial et cyclable

Le réseau régional des véloroutes s'appuie fortement sur le réseau fluvial dense de la région. Les liens à développer entre le cyclable et le fluvial, à travers le tourisme « fluvestre », sont nombreux. D'ores-et-déjà des haltes fluviales existent, labellisées « Accueil vélo » (port de plaisance Flandre/Lys à Haverskerque, port de Wambrechies,…).

A terme, la Région affirme sa volonté de travailler à une stratégie de développement du fluvestre sur le territoire, en partenariat avec le gestionnaire de réseau VNF en ciblant des enjeux tels que l'aménagement des chemins de halage, la mise en tourisme du patrimoine fluvial (parc de maisons éclusières,…), la mutualisation des lieux de recharge électrique vélos/bateaux, etc.

Les Maisons éclusières de l'Aisne : projet porté par Aisne Tourisme.
L'Aisne dispose du deuxième réseau navigable de France, après le Nord. Ce réseau est constitué de 315 km de voies navigables, mais l'offre trop limitée en matière d'équipements et d'activités liés au tourisme fluvestre en limite le développement. Par ailleurs, VNF est en charge de la cession de 85

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

maisons éclusières sur le département de l'Aisne. Sur le modèle des maisons éclusières du canal de Bourgogne, dont la valorisation a conféré une véritable identité au canal et attiré de nombreux touristes, les maisons éclusières axonaises pourraient être transformées en lieux d'hébergement, de restauration, d'activités, de commerce de produits locaux ou d'orientation des touristes. L'Agence Aisne Tourisme a d'ores et déjà réalisé des études de cadrage pour déterminer un programme de réaffectation touristique des maisons éclusières en partenariat avec VNF. Les études ont été réalisées entre 2020 et 2023 sur les territoires de la Thiérache, du Pays Chaunois et du Saint Quentinois (potentiel d'environ 45 maisons). Ces études comportent un diagnostic, un benchmark et des orientations précises et détaillées sur chacune des maisons sélectionnées et sur le fonctionnement global de l'opération.

E. Connecter les grands sites touristiques du territoire au réseau régional de véloroutes

Le réseau régional de véloroutes passe à proximité de nombreux sites touristiques de la région mais ceux-ci n'y sont pas forcément reliés et il manque parfois seulement quelques kilomètres pour en assurer la connexion cyclable ; de même ils ne disposent pas de stationnements vélo sécurisés.

PRINCIPE N°32

La Région pilotera une étude sur la connexion cyclable des grands sites touristiques au réseau régional des véloroutes, puis financera ce « dernier kilomètre » cyclable vers les grands sites touristiques.

2. La mise en tourisme des itinéraires

A. Un mode de gouvernance pour les véloroutes : les comités d'itinéraire

Le comité d'itinéraire est un mode de gouvernance qui implique tous les partenaires autour d'une véloroute, et permet de traiter des thématiques telles que l'infrastructure pour s'assurer de la continuité de l'itinéraire, la promotion pour faire de l'itinéraire une destination du tourisme à vélo, les services, l'intermodalité, la signalétique…

PRINCIPE N°33

La Région finance et participe activement aux comités d'itinéraire des EuroVelo 3 et EuroVelo 4.

Aujourd'hui, deux comités d'itinéraire concernent et sont financés par la Région Hauts-de-France :

- l'EuroVelo 3 (EV3), dénommée « Scandibérique » en France, et « véloroute des Pèlerins » à l'échelle européenne, longue de 5 122 km, relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. Elle traverse les Hauts de France sur 270 km. Le comité d'itinéraire est piloté par le Comité Régional du Tourisme Paris Ile de France ;
- l'EuroVelo 4 (EV4), dénommée « Vélomaritime » en France, et « véloroute de l'Europe Centrale » à l'échelle européenne, longue de 4 000 km, relie Roscoff en France à Kiev en Ukraine. L'EV4 en Hauts-de-France est considérée comme achevée, même si certains tronçons pourraient être améliorés ; les EuroVelo 4 et 12 dite « véloroute de la Mer du Nord » pourront se superposer en France entre la

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

frontière belge (Bray-Dunes) et Calais. L'EV4 traverse les Hauts de France sur 259 km (dont 71 km en commun avec l'EuroVelo 12). Le comité d'itinéraire est piloté par Calvados Attractivité.

Plusieurs autres itinéraires dans les Hauts-de-France pourraient être travaillés au sein d'un comité d'itinéraires, parmi lesquelles :

- l'EuroVelo 5 (EV5), dite « Via Romea Francigena », longue de 3 900 km, qui relie Londres en Angleterre à Brindisi en Italie. Elle traverse les Hauts de France sur 221 km ;
- la Véloroute du Canal Seine Nord Europe ;
- la Véloroute nationale 52 qui longe la Marne dans le sud de l'Aisne et passe par Château-Thierry ; elle traverse les Hauts-de-France sur 48 km ;
- l'Avenue Verte London-Paris ;
- la Véloroute du Patrimoine industriel (voir orientation n°7).

B. La Région signe des contrats de Destination Touristique

La Région Hauts-de-France a signé avec les territoires 18 contrats de Rayonnement Touristique pour la période 2018-2023. Ils ont eu pour objectif de développer des stratégies touristiques propres à chaque territoire et de financer des actions en lien avec cette stratégie, dont certaines qui concernent le vélotourisme, tels que des études (développement de l'offre cyclotouristique, création d'un événementiel en lien avec le vélo), et la mise en place de services (locations de vélo, hébergements insolites).

La deuxième génération des contrats de rayonnement touristique est en cours d'élaboration. Ces nouveaux « contrats de Destination Touristique » ont pour ambition de faire émerger des destinations touristiques aptes à capter et fidéliser les clientèles. Les contrats seront centrés sur les attentes de la clientèle (habitants et visiteurs), la transformation de l'offre du territoire, la révélation des marqueurs et la mise en marché de la destination.

Le positionnement choisi par les territoires devra être crédible, différenciant et attractif. Il devra être en connexion avec les projets régionaux, et donc avec le vélotourisme dans le cas de territoires traversés par des itinéraires à fort potentiel touristique.

PRINCIPE N°34

La Région fera du développement du vélotourisme une des priorités dans sa prochaine génération de Contrats de destination touristique, notamment pour les territoires à fort potentiel.

C. Développer le nombre de labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire

La Région Hauts-de-France étant garante de la bonne réalisation du schéma régional des Véloroutes, elle est l'interlocuteur privilégié et identifié pour le déploiement de la marque « Accueil Vélo », et du référentiel vélo associé, mis en place par l'association France Vélo Tourisme.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

L'association France Vélo Tourisme assure la promotion et la diffusion de la marque « Accueil Vélo » auprès du grand public à l'échelle nationale ; elle gère par ailleurs l'attribution de la marque « Accueil Vélo » à des établissements partenaires évalués sur la base de référentiels, par l'intermédiaire d'organismes pilotes et d'organismes évaluateurs.

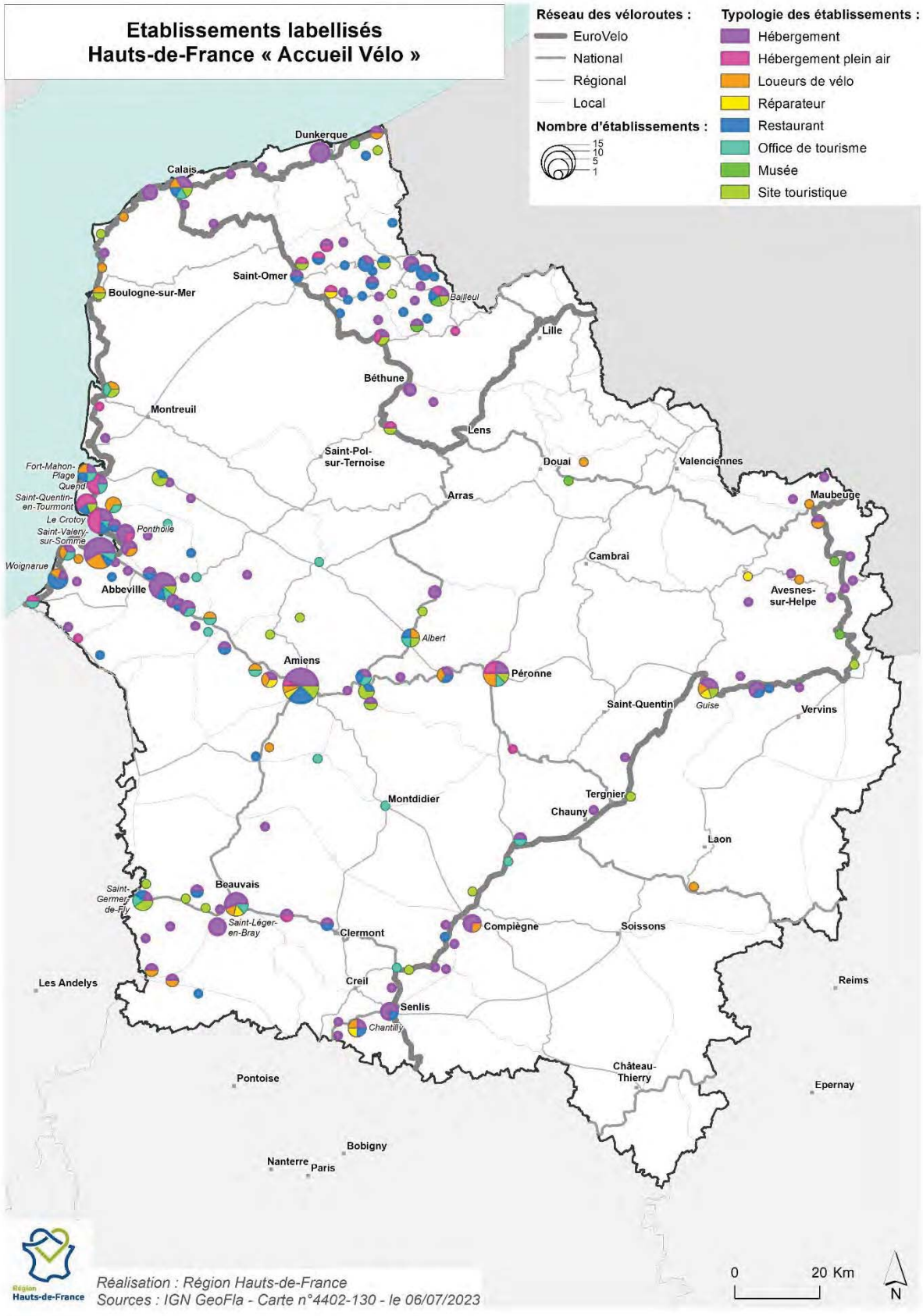
En qualité d'animateur territorial la Région peut recevoir l'autorisation de concéder à des « référents qualité » l'utilisation de la marque « Accueil Vélo », ce qui a été fait pour l'Agence de Développement et de Réservation Touristique (ADRT) du Pas-de-Calais en 2021 à qui a été concédée l'utilisation de la marque « Accueil Vélo ».

L'objectif est donc de développer le label « Accueil Vélo » pour les produits ou services sur ces itinéraires, ce qui permet de créer une offre homogène et identifiable de services adaptés aux touristes à vélo. Cette transformation de l'offre ou création de nouvelles offres peut se réaliser dans le cadre des Contrats de Destination Touristique.

339 labellisés « Accueil vélo » sont comptabilisés dans les Hauts-de-France, dont 173 hébergeurs toutes catégories, et 55 restaurateurs (cf carte ci-après).

PRINCIPE N°35
La Région incitera au développement de la labellisation Accueil vélo pour les établissements, services, et produits le long des itinéraires cyclables.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°13 : carte des établissements labellisés « Accueil Vélo »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

D. Le Plan Destination France

Destination France vise à conforter la France dans sa place de première destination touristique mondiale d'ici 2030 et de faire du tourisme français un secteur porteur d'excellence, de croissance et d'emploi, fondé sur un modèle plus qualitatif, durable et résilient.

Dans le cadre de Destination France, l'Etat a confié à l'ADEME la mise en œuvre de plusieurs actions dont le programme « développer le vélotourisme » qui, doté d'un budget global de 6 millions d'euros, vise à accroître l'attractivité touristique des territoires engagés. Les actions menées devront contribuer à améliorer la pratique du vélotourisme pour l'usager, notamment en déployant des véloroutes et des services dédiés : aire de service, marque Accueil Vélo, réalisation d'études menées par les comités d'itinéraires. La Région mobilisera tous ses partenaires afin de déployer ces appels à projet.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°6 :

Le vélo créateur de richesses : la filière vélo et l'entrepreneuriat à vélo

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°6 – Le vélo créateur de richesses : la filière vélo et l'entrepreneuriat à vélo

Le vélo est désormais le moyen de transport le plus vendu en France (2,7 millions en 2021 contre 1,8 million de trottinettes électriques, suivi des voitures neuves). Un vélo acheté sur quatre l'est par un « vélotaffeur », et un vélo sur trois est électrique. La croissance de la vente de cycle a généré 25% de chiffre d'affaires supplémentaire en 2020, soit 3,4 milliards d'euros en plus.

En 2021, 800 000 vélos ont été produits en France (660 000 en 2020), ce qui reste inférieure au niveau du début des années 2000. Dans une période de réindustrialisation, les vélos de moyen ou haut de gamme représentent de réelles opportunités de développement pour les industriels français. L'industrie du cycle made in France a déjà multiplié son chiffre d'affaires par 1,5 entre 2019 et 2021. Le rapport du député Guillaume Gouffier-Cha pointe que le vélo pourrait générer la création de 47 500 emplois directs en France en 2050 (contre 4 000 en 2021).

Selon une étude Indigo/Vertigo Lab, 1 million investi dans la production dans le vélo engendre 9, 5 emplois directs et 10 emplois indirects et induits, emplois locaux.

Il y a donc un enjeu à soutenir la structuration d'une véritable filière économique du vélo.

1. Vers la constitution d'une filière économique du vélo en Hauts-de-France

La filière vélo est intégrée au Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) 2022/2028 en tant que filière stratégique des Hauts-de-France.

L'objectif est d'organiser la filière vélo avec la construction d'un cluster regroupant les acteurs locaux, et sur le plan industriel, de créer des outils et des dispositifs de regroupements intra-filières grâce à la création de coopératives, de groupements de commandes ou de groupements d'entreprises pour massifier la production de certains composants ou répondre à des appels d'offres.

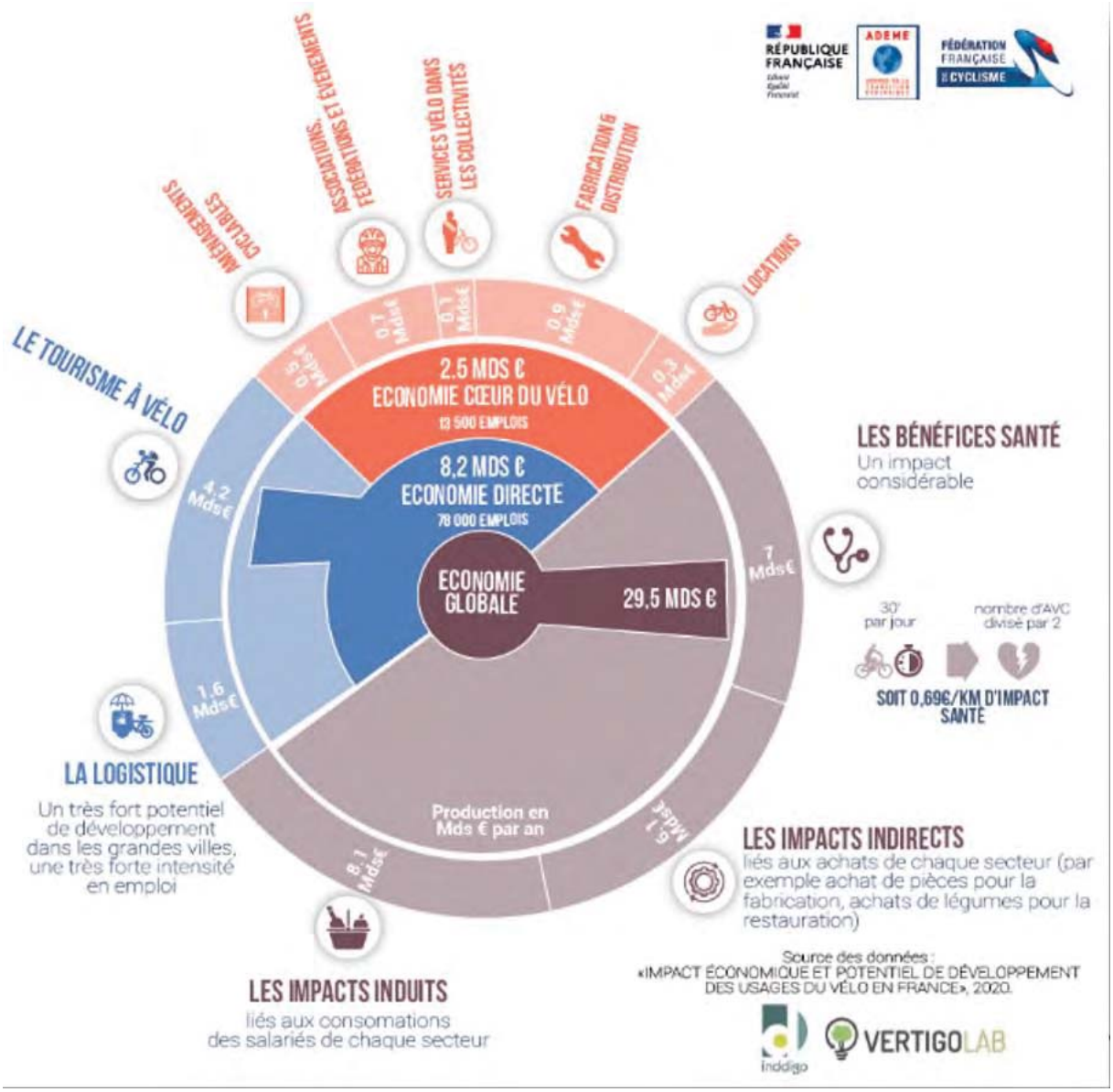
Par ailleurs, au regard des enjeux de développement de l'économie circulaire, et d'approvisionnement en matières premières et en pièces détachées, la filière industrielle du vélo doit se développer en prenant en compte les enjeux de réparabilité et de réutilisation des pièces et des matériaux.

Il s'agira de développer ou valoriser un incubateur dédié aux innovations des technologies du vélo et tourné sur la recherche des futures ruptures technologiques pour maîtriser les nouvelles technologies du vélo. Le vélo, de plus en plus électrifié et connecté, est une technologie qui évolue en permanence. L'industrie du vélo doit avoir la maîtrise de ces nouvelles technologies et travailler, en partenariat avec d'autres filières (automobile, aéronautique, numérique, énergies renouvelables) à la création et au développement des technologies du vélo de demain. Par ailleurs, les équipementiers des filières automobiles et aéronautiques auraient tout à gagner à diversifier leur économie en produisant des pièces à destination de l'industrie du cycle.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Le schéma ci-dessous montre que si l'on additionne les impacts économiques directs, indirects et induits par l'économie globale du vélo, celle-ci représente 29,5 milliards d'euros de retombées économiques par an.



Document n°14 : schéma présentant l'impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 (par Indigo/Vertigo Lab/ADEME/FFC)

Il apparaît aujourd'hui que la structuration d'une filière vélo en Hauts-de-France n'est pas amorcée, bien qu'un « bouillonnement » d'initiatives et de création d'activités innovantes soit à l'œuvre, à l'image de ce qu'il se passe sur le technopôle Transalley à Valenciennes. Transalley est un technopôle à ambition internationale qui réunit entreprises, laboratoires de recherche et établissements de formation pour développer les mobilités innovantes et durables et l'industrie du futur. Installé sur un site de 34 hectares connecté à l'Université Polytechnique Hauts-de-France, il réunit les acteurs des filières mobilités/transports et assure des missions d'animation de filière et d'accompagnement des entreprises (incubation et innovation).

Annexe à la délibération 2023.00059

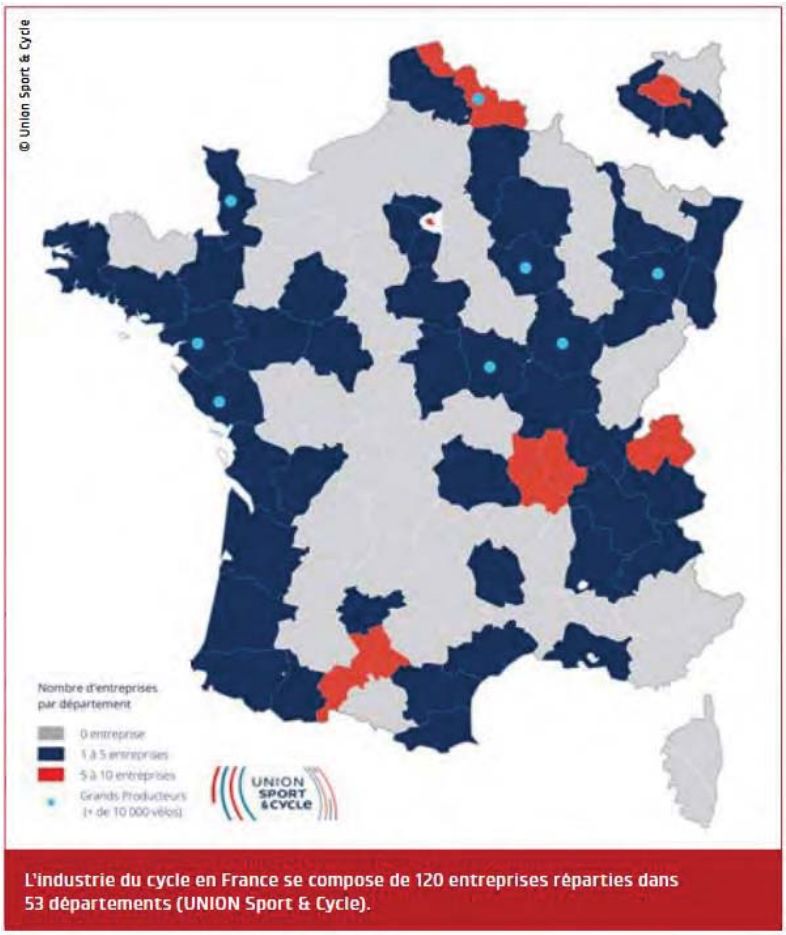
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

Actuellement, Transalley soutient 6 projets en matière de vélo, avec une volonté extrêmement forte d'industrialisation locale. Ces projets concernent des vélos à assistance électrique, des vélos cargo, des vélos pliants et des vélos haut de gamme en titane.

Par ailleurs, le pôle de compétitivité i-Trans, installé sur le technopôle, compétent sur les transports, la mobilité et la logistique a initié en 2022 un club d'intérêt sur les mobilités individuelles, légères et durables. La Région veut participer à l'émergence d'une filière vélo en Région Hauts-de-France (construction, location, réparation, innovation) en lien avec différents partenaires dont Transalley.

PRINCIPE N°36

La Région participera à l'émergence d'une filière vélo en Région Hauts-de-France (construction, location, réparation, innovation) en lien avec différents partenaires dont Transalley.



Document n°15 : carte de l'industrie du cycle en France en 2021 (Union Sport et Cycle)

Des vélos made in Hauts-de-France

Origine Cycle, implantée à Somain près de Douai depuis sa création en 2012 déménage en 2023 à Rouviginies près de Valenciennes pour tripler sa surface, avec l'aide de la Région Hauts-de-France. L'effectif de 41 personnes actuellement passera à 200 d'ici 2026. Origine Cycle propose, via son site internet, de configurer son propre vélo pour qu'il soit adapté à sa morphologie. La conception, la

fabrication et la distribution sont les trois piliers de cette entreprise. Elle est à la fois bureau d'études, fabricant – l'assemblage et la peinture des cadres sont réalisés dans les locaux – et distributeur.

Fifteen a créé dans les Hauts-de-France, à Auxi-le-Château, sa première ligne d'assemblage française de vélos électriques connectés, en partenariat avec F2J Industry (actionnaire majoritaire d'Aglaform, équipementier automobile). Cette ligne d'assemblage pourra produire jusqu'à 45 000 vélos par an, et générer 50 emplois en participant à la relocalisation de la filière industrielle du vélo. Fifteen a mis en place ses vélos en libre-service dans 33 villes en France. En 2022, 165 millions de kilomètres ont été parcourus par 1,3 million d'usagers, en France, en Europe mais aussi au Canada, et au Pérou.

PRINCIPE N°37

La Région favorise la création, l'installation et le développement d'entreprises positionnées sur la thématique vélo sur le territoire régional.

L'une des préconisations du rapport du député Gouffier-Cha est de structurer, en complément d'une filière nationale, des filières vélo régionales.

PRINCIPE N°38

L'ADEME mandate le CEREMA pour la réalisation d'une étude afin d'initier la structuration de cette filière régionale, en y associant la Région Hauts-de-France aux côtés d'autres acteurs.

Cette étude, démarrée en 2023 permettra d'identifier les acteurs de l'écosystème vélo en Hauts-de-France, sur tous les aspects (production de vélos, de pièces ou d'accessoires, ateliers de réparation ou boutiques de ventes, développement de services, acteurs de la cyclologistique, développement du vélo tourisme..), de définir les spécificités de la filière vélo en Hauts-de-France.

2. Former des professionnels du vélo

Lorsque l'on évoque la hausse de la pratique du cycle cela induit également une hausse des activités de services qui y sont associés. Selon certaines estimations, plus de 100 000 emplois pourraient être créés en France d'ici à 2050. Ce chiffre souligne l'enjeu économique que représente le développement du vélo qui ne se limite pas à la seule filière industrielle. L'écosystème du vélo comprend les secteurs des services, de la réparation et de la maintenance, de la cyclologistique et du vélo tourisme.

Le recensement des formations dispensées dans les Hauts-de-France concernant tous les aspects de l'écosystème vélo sera l'occasion de déterminer les manques. L'objectif est à terme d'adapter les compétences en région aux besoins des entreprises, et de permettre aux actifs de trouver un emploi qualifié, par le biais d'une formation collective ajustée. Ce recensement pourra se faire avec les partenaires privilégiés que sont le Rectorat, Pôle Emploi, les OPCO (opérateurs de compétences), les branches professionnelles concernées, en mobilisant au sein de la Région la Direction de la Formation Professionnelle, la Direction de l'Emploi, la Mission Proch'Orientation et la Direction de l'Apprentissage et de l'Alternance.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

PRINCIPE N°39
La Région travaillera sur la question des formations en lien avec les métiers du cycle, en débutant par la réalisation d'un état des lieux.

L'Institut National du Cycle et du Motocycle (INCM)

Installé depuis 2010 au Bourget, l'INCM est spécialisé et dédié exclusivement aux métiers de la Moto et du Vélo, au côté de la Branche des Services de l'automobile et de la Mobilité (ANFA). Le marché du vélo et son usage étant en croissance depuis une dizaine d'années, l'INCM a donc étoffé son portefeuille et multiplié par dix le nombre de formés. La certification du Mécanicien Cycles a évolué vers un titre à finalité professionnelle favorisant l'embauche d'alternants par les employeurs du secteur. De nouveaux acteurs, aux côtés de structures plus traditionnelles comme les vélocistes (spécialiste de la vente et de la réparation des cycles), sont apparus au sein de la Branche des Services de l'Automobile et de la Mobilité, à savoir les loueurs de flottes de vélos (Smovengo, Fluow, …) ainsi que des « mainteneurs » apportant appui à la gestion de ces flottes (Vélogik, Mobiservices, …). La signature d'un Engagement Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC) porté par l'OPCO Mobilités, la Branche (ANFA), et MOBILIANS Filière 2 roues permettra de manière prospective de déployer des actions en structurant la filière Vélo. Dans le prolongement de cette stratégie, l'INCM souhaite également s'implanter dans les Hauts-de-France.

3. Le vélo comme outil de travail

Avec la mise en place des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) qui concernera six agglomérations dans les Hauts-de-France à l'horizon 2025 (Lille, Béthune, Dunkerque, Amiens, Douai-Lens et Valenciennes), la logistique urbaine va connaître de profondes mutations. Partout en France, il se développe actuellement des initiatives pour le transport de marchandises à vélo, aussi appelé la cyclogistique. Il apparaît que 25% des gaz à effet de serre émis lors d'une livraison le sont lors du « dernier kilomètre », qui constitue 20% du trafic routier et occupe 30% de la voirie (source : Urby). La cyclologistique représente dès lors des avantages dont le modèle économique a démontré sa performance. Le vélo a un rôle fondamental à jouer pour desservir les centres urbains denses et difficilement circulables, depuis de futurs centres de distribution urbaine notamment.
« La cyclo logistique et la cyclo mobilité des professionnels sont des leviers importants, en particulier dans les zones à faibles émissions (ZFE), pour tenir les objectifs de réduction des émissions de GES. 37% des trajets motorisés en ville (livraison et autres professionnels) sont réalisables à vélo selon une étude européenne. »[3]

Initiée à Nantes dès 2012, et récemment implantée dans les Hauts-de-France, l'association d'envergure nationale Les Boites à Vélos regroupe les professionnels travaillant à vélo. Son antenne régionale se situe à Lille, mais d'autres sont en projet dans un futur proche, à Dunkerque et Amiens. Les objectifs des Boîtes à Vélo sont de mener des actions de communication auprès des acteurs publics et privés en faveur de l'entrepreneuriat à vélo et du développement du vélo comme moyen de

[3] Rapport sur la filière économique du vélo, Guillaume Gouffier-Cha, janvier 2022

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

transport des biens et des personnes, et d'apporter des services à leurs adhérents professionnels à vélo.

L'entrepreneuriat à vélo peut concerner une diversité de métiers :

- les services (vente, réparation, éducation, santé, service à la personne…) ;
- la culture (spectacles, tourisme, bibliothèque, vidéo, radio…) ;
- la restauration et alimentation ;
- l'artisanat et l'artisanat d'art (métiers d'art, menuiserie, peinture, électricité, plomberie, jardinage…) ;
- la filière vélo utilitaire (fabrication de solutions utilitaires sur mesure – vélos, remorques, sacoches et accessoires…) ;
- la logistique (livraison, déménagement).

PRINCIPE N°40
La Région promouvra la cyclologistique en région, et s'appuiera sur l'association Les Boites à Vélo pour développer l'entrepreneuriat à vélo.

Cette association, dont l'objet fait se rejoindre les priorités régionales de création et de développement de l'emploi sur le territoire dans le cadre de la Troisième Révolution Industrielle (TRI), peut devenir l'un des outils de la construction d'une économie décarbonée, avec le vélo comme moyen de transport.

Les 4èmes Rencontres Régionales du vélo : le premier coup de pédale de la filière vélo Hauts-de-France

Les Rencontres Régionales du Vélo ont été, depuis 2019, l'occasion d'échanger avec les partenaires institutionnels, associatifs, locaux au sujet de la stratégie vélo de la Région – notamment le Schéma régional des Véloroutes (SRV) – mais aussi sur la politique vélotourisme en 2022.
En 2023, pour les 4ème Rencontres Régionales du Vélo, l'objectif a été de présenter la filière économique du vélo (industrie, innovation, métiers) en lien avec son inscription dans le Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) en tant qu'une des filières stratégiques des Hauts-de-France. Le technopôle TRANSALLEY, qui concentre tous les acteurs de la mobilité durable à côté de Valenciennes, a accueilli ces rencontres à l'Institut des Mobilités et des Transports Durables (IMTD). Les différentes interventions ont permis de donner à voir l'écosystème régional de la filière vélo. L'ADEME a présenté à cette occasion les premiers éléments de l'étude de structuration de cette filière sur le territoire des Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°7 :

Coopérer sur le vélo et dépasser les frontières

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°7 : Coopérer sur le vélo et dépasser les frontières

1. La stratégie européenne du vélo

Le 16 février 2023, le Parlement européen a adopté une résolution visant à doter l'Europe d'une stratégie européenne vélo, y compris dans sa version électrique, en considérant les nombreux avantages de ce mode de transport, pour les déplacements de courte distance en particulier : réduction de la pollution sonore et atmosphérique, des émissions carbone et des particules fines notamment, fluidification du trafic urbain, amélioration de l'état de santé des pratiquants… « Relativement abordable, à la portée de la plupart des citoyens » et générant déjà un million d'emplois, le vélo favorise aussi une économie durable, notent les députés.

Dans le cadre des processus de planification urbaine, les députés encouragent par exemple les États et les collectivités à prévoir plus d'autoroutes cyclables reliant les banlieues et les centres-villes. Ce type de piste pourrait même enrichir le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), parallèlement aux voies ferrées et aux voies navigables intérieures.

Enfin la résolution demande que la Commission européenne déclare l'année 2024 « Année européenne du déplacement à vélo ».

PRINCIPE N°41

La Région Hauts-de-France soutient la proposition de faire de l'année 2024 « l'Année Européenne du Vélo ».

2. Inscrire le réseau cyclable régional dans les réseaux français et européens

Les itinéraires cyclables inscrits au SRV ne doivent pas s'arrêter à la frontière régionale, il y a donc un enjeu à assurer les points de connexion avec les différentes régions voisines – Normandie, Ile-de-France, Grand-Est – avec la Belgique (Wallonie et Flandre) et l'Angleterre. La Région accordera donc une attention particulière aux projets permettant d'assurer une parfaite continuité entre les réseaux cyclables.

PRINCIPE N°42

La Région Hauts-de-France accordera une attention toute particulière aux projets de connexion du réseau cyclable régional avec ceux de ses voisins.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Les comités d'itinéraire sont les lieux d'échange privilégiés entre partenaires pour s'assurer des bonnes connexions des réseaux cyclables entre eux, y compris sur la promotion d'une identité commune. Les programmes européens comme Interreg peuvent participer aux projets visant la cohérence des itinéraires cyclables.



Document n°16 : carte des itinéraires cyclables en France, France Vélo Tourisme

Les enjeux sur le programme Interreg France-Wallonie-Flandres sont particulièrement forts, de par son enveloppe budgétaire en hausse exponentielle (il figure parmi les programmes de coopération territoriale les mieux dotés financièrement) et de par la zone géographique concernée : l'ensemble de la Région Hauts-de-France, les Départements des Ardennes et de la Marne, la Wallonie avec les provinces de Hainaut, de Namur et de Luxembourg et, en Flandre, les provinces de Flandre Occidentale et de Flandre Orientale.

Au titre de son rôle d'Autorité nationale, la Région Hauts-de-France est en charge d'assurer la coordination des intérêts français et donc la consolidation des avis d'instruction des projets pour ce qui concerne le versant français. La programmation 2021-2027 du programme France-Wallonie-

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

Flandre été lancée fin 2022. Deux objectifs stratégiques – une Europe plus connectée par l'amélioration de la mobilité et de la connectivité régionale aux technologies de l'information et de la communication (TIC), et une Europe sociale et plus inclusive mettant en œuvre le socle européen des droits sociaux – vont pouvoir concerner des projets transfrontaliers en lien avec le vélo.

Deux objectifs spécifiques peuvent concerner le vélo :

- Objectif spécifique 3.2 : mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face au changement climatique aux niveau national, régional et local, notamment en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière
- Objectif spécifique 4.6 : renforcer le rôle de la culture et du tourisme durable dans le développement économique, l'inclusion sociale et l'innovation sociale

PRINCIPE N°43

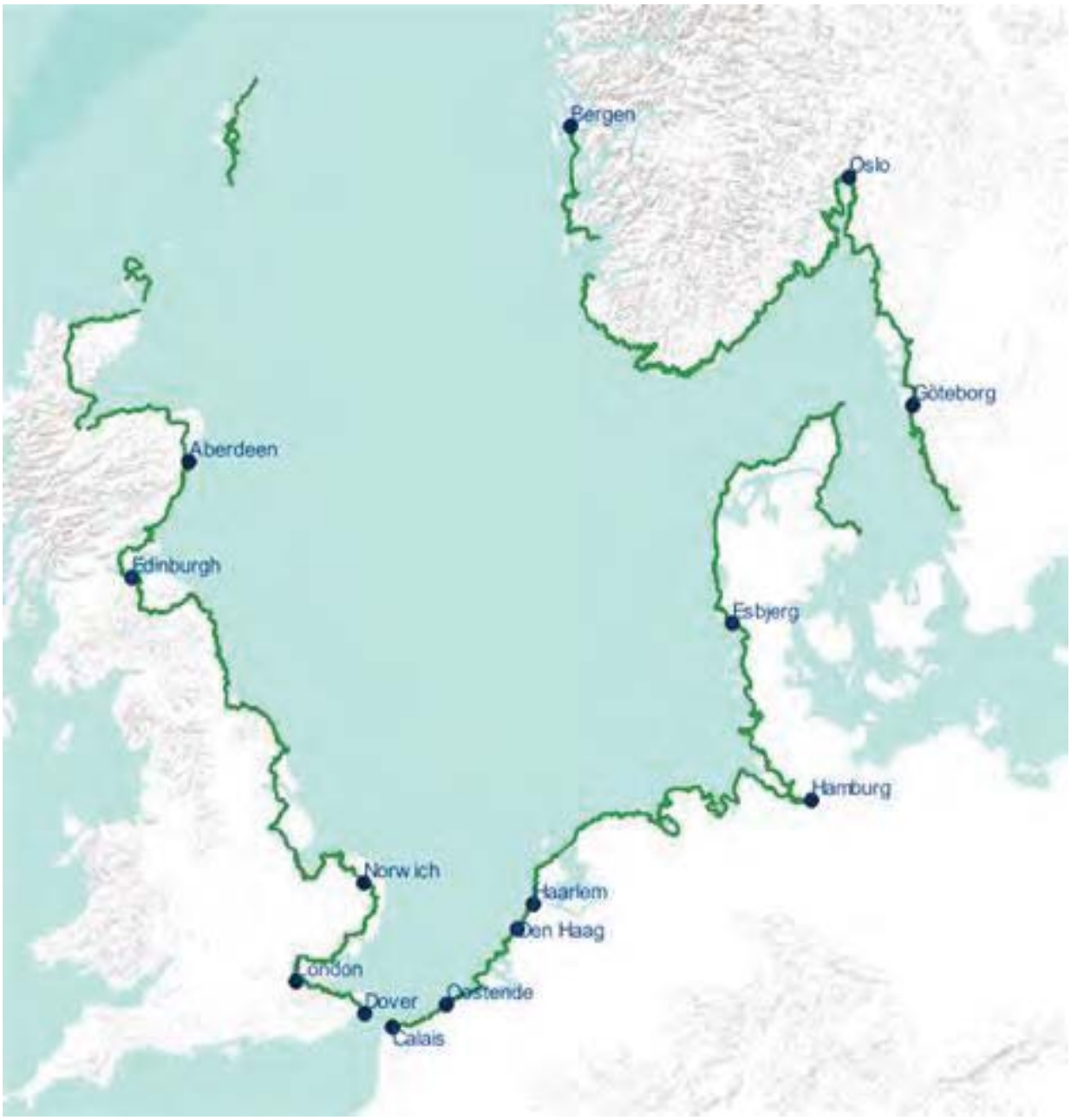
La Région Hauts-de-France, en tant qu'autorité gestionnaire du fonds européen INTERREG, suivra les projets qui émargeront entre autres sur la thématique cyclable, en s'assurant de la cohérence de ces projets avec les stratégies territoriales, régionales et nationales.

3. La Région Hauts-de-France s'ouvre sur la Mer du Nord

Une « nouvelle EuroVelo » se prolonge désormais en Hauts-de-France : l'EuroVelo 12, dite de la Mer du Nord (7 050 km à travers la Scandinavie, l'Allemagne, le Benelux, la France et le Royaume-Uni). Elle se superpose à la Vélomaritime sur 70 km de Bray-Dunes à Calais. Il est donc nécessaire d'assurer la double signalisation de ce tronçon (EV4 et EV12). L'opportunité de créer un comité d'itinéraire sur cette EuroVelo sera examinée.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



Document n°17 : carte EuroVelo Belgium, Pro Velo Association

PRINCIPE N°44

L'EuroVelo 12, véloroute de la Mer du Nord, en Hauts-de-France ouvre de nouvelles perspectives touristiques en Région.

4. Prolonger la coopération franco-germano-polonaise sur le vélo

La Région Hauts-de-France, la Rhénanie-Nord Westphalie et la Silésie mènent ensemble, depuis 2001, une coopération trilatérale communément appelée Triangle de Weimar. Les trois régions industrielles travaillent ensemble sur les transitions, un point important de la coopération. Cette coopération

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

s'articule autour de quatre actions menées conjointement et organisées et accueillies à tour de rôle par chacune des régions : le Sommet des jeunes, le projet culturel Kulturatrium, un échange d'experts thématiques, ainsi qu'une coopération universitaire.

Dans le cadre de l'échange d'experts, une délégation régionale a été accueillie en Allemagne en 2018, puis en Pologne en 2019, avec comme thématique la planification et la construction d'infrastructures cyclables sur la base du patrimoine industriel de ces régions. En plus de conférences consacrées aux plans de développement de réseaux de pistes cyclables dans le contexte régional et européen, cet échange a donné lieux à des visites d'infrastructures cyclables et des échanges techniques entre experts du vélo et du tourisme des différentes régions.

Le dernier séminaire d'échanges avec la Pologne et l'Allemagne, initialement prévu en 2020, pourrait être reprogrammé en imaginant des visites et un hébergement en région Hauts-de-France, associant les Départements du Nord, du Pas-de-Calais et la Mission Bassin Minier. Cet évènement pourrait être l'occasion de réaliser un bilan des échanges, en poursuivant les réflexions autour de la conception d'une « Véloroute du patrimoine industriel » en Europe, avec comme objectif de tracer puis réaliser l'itinéraire possiblement dans le cadre d'un programme Interreg.

PRINCIPE N°45

La Région Hauts-de-France souhaite poursuivre son partenariat vélo avec la Rhénanie-Westphalie et la Silésie, et faire émerger le projet de véloroute du Patrimoine industriel aux côtés de tous les partenaires intéressés.



Document n°18 : carte de l'étude conceptuelle « EuroVelo la culture industrielle » par RegionalVerband Ruhr

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°8 :

La Région monte sur son vélo

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°8 – La Région monte sur son vélo

La Région Hauts-de-France compte environ 8 000 agents, dont la majorité travaille dans les lycées, tandis qu'un quart d'entre eux a pour résidence administrative les sièges de Lille et d'Amiens, ou travaillent sur les ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer, ainsi que dans les antennes de proximité.

Dans le cadre du Plan de mobilité employeur (PDME), la Région a pour objectif d'accompagner ses agents vers la mobilité douce dans leurs trajets quotidiens ou professionnels, tout en veillant à la qualité de vie au travail. Les avantages sont nombreux : une meilleure santé, une réduction de l'empreinte carbone et des dépenses quotidiennes liées aux déplacements… La Région souhaite impulser un changement de comportement de son personnel vers la mobilité à vélo.

1. La mise en place du « forfait mobilités durables » (FMD)

Le « forfait mobilités durables » a pour objectif d'encourager les travailleurs à recourir davantage aux modes de transport durables que sont le vélo, la trottinette, le covoiturage et l'autopartage (véhicules à faibles émissions) pour la réalisation des trajets domicile-travail.

Le décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020 a permis l'application de ce dispositif aux agents territoriaux, qu'ils soient fonctionnaires stagiaires, fonctionnaires titulaires ou contractuels de droit public. Conformément à l'article L3261-1 du code du travail, il est également applicable aux agents de droit privé (apprentis) des collectivités territoriales et des établissements publics relevant de la fonction publique territoriale, dans les conditions définies par le décret n°2020-1547.

Jusqu'ici, seule la participation de l'employeur à hauteur de 75 % du prix d'un abonnement aux transports en commun ou à un service public de location de vélos permettait d'inciter à l'utilisation d'alternatives à la voiture individuelle. Dorénavant, le versement du FMD peut être cumulé avec le versement mensuel de remboursement des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos. L'exonération résultant de ces deux prises en charge ne peut excéder 800 € par an.

En pratique, le FMD consiste à soutenir l'effort réalisé par un agent au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail en valorisant financièrement le nombre de jours concernés par les déplacements en mobilité douce :

- avec son propre vélo, y compris à assistance électrique, ou avec un engin personnel de déplacement motorisé non-thermique
- en tant que conducteur ou passager en covoiturage
- en tant qu'utilisateur d'un service d'autopartage avec des véhicules à faibles émissions

Le montant du FMD, de 300 € maximum par an, se calcule selon une base forfaitaire correspondant à des paliers de nombres de jours d'utilisation du véhicule.

Au cours d'une même année, l'agent peut cumulativement utiliser l'un de ces modes de transports pour atteindre le nombre minimal de jours d'utilisation ouvrant droit au versement du forfait.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

PRINCIPE N°45

La Région met en place le forfait mobilités durables (FMD) au sein de l'administration à compter du 01/07/23.

2. L'augmentation de l'offre de stationnement et la mise en place de flottes de vélos

Afin de favoriser l'usage du vélo auprès de ses agents, la Région :

- Augmente et améliore le stationnement sur ses différents sites : sur le stationnement des vélos, un recensement de l'ensemble des parkings à vélos est en cours, ainsi qu'une réflexion globale pour en optimiser le nombre et les emplacements. A ce titre, un parking à vélo a déjà été installé en 2022 au siège de Lille à côté du parking visiteur, sécurisé par un code, dans lequel peuvent stationner une dizaine de vélos. En complément, des prises électriques dans le parking à vélo sur Lille seront installées afin que les agents puissent recharger leur batterie.
- Met à disposition de ses agents une flotte de vélos (26 vélos à assistance électrique et 10 vélos mécanique), tant pour les déplacements professionnels que pour faire des essais de trajets domicile – travail (mise à disposition à la semaine sous forme de « prêt découverte » gratuit).

PRINCIPE N°46

La Région augmente et améliore les stationnements sur ses différents sites, et met à disposition de ses agents une flotte de vélos.

3. Vers une labellisation Employeur Pro-Vélo

Les actions mises en place par la Région contribueront à l'obtention du label Employeur Pro-Vélo, qui vise à inciter ses salariés, fournisseurs et administrés à utiliser le vélo dans leurs trajets-domicile travail et professionnels.

Pour atteindre cet objectif, la Région poursuit son investissement autour de 5 champs d'actions :

- pilotage et stratégie (nomination d'une personne référente, développement d'une stratégie mobilité vélo…) ;
- communication et motivation (à destination du personnel) ;
- services vélo (aménagement des locaux vélo…) ;
- sécurité (formation à la conduite sécurisée…) ;
- équipement (renforcement et amélioration des stationnements).

La Région communique auprès de ses agents

Durant la Semaine de la Mobilité en septembre, des animations sont assurées sur Lille et Amiens en partenariat avec la Métropole Européenne de Lille et Amiens Métropole : gravage et réparations de vélos, essai de vélos (électriques, cargos), dont des vélos « alternatifs » (Grand Bi, tandem dos à dos,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

vélos smoothie…), atelier circuit découverte à vélo, animations autour de l'équipement du vélo et du cycliste, stand d'info Illévia et Amétis sur les dispositifs proposés : forfait, location de vélo…

Des challenges sont proposés aux agents : participation au challenge de la CCI où la Région s'est inscrite en tant que collectivité territoriale, et où les agents peuvent également s'inscrire à titre personnel ; challenges internes au sein de la Région, avec des lots à gagner (VAE, vélo mécanique, trottinette, équipements …). D'autres animations pourront être proposées comme par exemple l'organisation de sorties vélo avec reconnaissance des infrastructures cyclables, par exemple lors de la Semaine de la qualité de vie au travail.

Les actions engagées ont pour but :

- de répondre à tous les besoins des cyclistes de la Région (s'informer pour savoir bien rouler à vélo, stationner, se changer, réparer son vélo…) ;
- de valoriser sa pratique en particulier vis-à-vis des non cyclistes (Soutien à l'effort avec le Forfait Mobilité Durable) ;
- d'inciter au changement de comportement (animations, séances d'essai de vélo et d'équipement…).

PRINCIPE N°47

La Région souhaite aller vers la labellisation employeur Pro Vélo, en déployant des actions d'animation, de communication, de formation…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Orientation n°9 :

Soutenir et diffuser la culture vélo, et le sport santé

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Orientation n°9 : Soutenir et diffuser la culture vélo, et le sport santé

La situation sanitaire en région Hauts-de-France est préoccupante, compte tenu des mauvais indicateurs médicaux et des facteurs de risque supérieurs à la moyenne nationale. A cela s'ajoute une pratique sportive insuffisante et une sédentarité accrue par la crise sanitaire, notamment chez les jeunes.

Prévention des pathologies chroniques, augmentation de l'espérance de vie, retardement des processus délétères liés au vieillissement, préservation de l'autonomie, amélioration de la santé mentale… les bienfaits de l'activité physique et sportive pour la santé sont nombreux, si bien que la Haute Autorité de Santé (HAS) reconnaît l'activité physique et sportive comme une thérapie non médicamenteuse.

La pratique sportive du vélo peut être une réponse à cette situation, et permet également de défendre des valeurs éducatives (autonomie, responsabilité, assiduité, persévérance, tolérance, respect de l'autre et solidarité dans l'effort), et environnementales.

Pour toutes ces raisons, la Région Hauts-de-France a fait le choix d'une politique volontariste, ambitieuse et concertée en faveur du développement et du rayonnement de la pratique sportive et donc du cyclisme.

Le territoire des Hauts-de-France est très impacté par la dimension culturelle de la pratique, due en partie aux courses mythiques (Paris Roubaix, 4 Jours de Dunkerque…), à la proximité de la Belgique, à l'histoire ouvrière de la région.

1. Favoriser la pratique sportive du vélo amateur et professionnel

A. Les instances nationales du vélo

En France, le cyclisme est organisé autour de 2 fédérations :

- La Fédération Française de Cyclisme (FFC), qui représente près de 110 000 licenciés en 2022, dont 10% de femmes, a pour objet de développer et d'organiser sur tout le territoire français, par délégation du Ministère de la Santé et des Sports, le sport cycliste sous toutes ses formes et de défendre les intérêts des coureurs cyclistes. La Fédération Française de Cyclisme est le 1er opérateur du Savoir Rouler à vélo (SRAV) qui fait bénéficier les enfants des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.
- La Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), qui représente 125 500 licenciés, a pour objectif de développer le tourisme à vélo en France et la pratique du vélo en tant que sport pour tous.

Au sein des Hauts-de-France 14 clubs sont labéllisés Ecoles Françaises de Cyclisme.

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 - Envoi Préfecture le 09/10/2023 - Retour Préfecture le 09/10/2023

PRINCIPE N°49

La Région Hauts-de-France soutient le Comité Hauts-de-France cyclisme (CHDFC) pour l'établissement d'un plan de performance fédéral et l'accompagnement des écoles de cyclisme et des clubs.

B. Les manifestations sportives

La Région soutient l'organisation de manifestations sportives de niveau national ou international, contribuant au rayonnement de la région et des territoires. Les deux grandes courses cyclistes que sont le Paris Roubaix et les 4 jours de Dunkerque font l'objet d'un soutien particulier, tout comme le Tour de France qui passe régulièrement dans les Hauts-de-France (2018, 2019, 2022). En 2022, 19 manifestations (course sur route, VTT sable et terrain, BMX, piste…) inscrites au calendrier européen de l'UCI (Union cycliste internationale) et de la Fédération Française de Cyclisme, ont été soutenues.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023



PRINCIPE N°50

La Région soutient la culture vélo, les grands événements cyclistes populaires que sont le Paris-Roubaix, les 4 Jours de Dunkerque et le Tour de France et les autres manifestations sportives qui rayonnent sur les territoires.

C. Les équipements sportifs

La région possède de nombreux équipements en matière de cyclisme : 22 pistes de BMX Race homologuées, 1 vélodrome couvert, 1 anneau cycliste, 4 vélodromes extérieurs, 5 sites VTT homologués.
Par ailleurs, la Région Hauts-de-France (propriétaire des installations) soutient le fonctionnement du vélodrome couvert régional à Roubaix, et la restauration des secteurs pavés du Paris-Roubaix avec le concours du lycée horticole de Raismes.

D. Faire rayonner la région comme un territoire de cyclisme de haut niveau

Pilotés par les comités régionaux, les Pôles Espoirs, pôles de formation en lien avec le plan de performance fédéral, visent la formation des jeunes cyclistes qui souhaitent accéder à une carrière de haut niveau. La Région Hauts-de-France soutient le Pôle BMX Compiègne Clairoix et le Pôle de Roubaix, pistes et routes.
En 2022, 24 structures de professionnels (Division 1 et 2) ont été soutenues, principalement des équipes sénior homme ou femme (mixte pour VTT). Le club phare est le Vélo-club de Roubaix Lille Métropole.
La Région Hauts-de-France soutient les sportifs en pôle hors Région : 3 sportifs sont inscrits à l'Institut National du Sport, de l'Expertise et de la Performance (INSEP) Paris, tout en étant toujours licenciés en région. De même, la Région soutient les sportifs listés par le Ministère des Sports (élite, sénior et relève pour le parasport), ils composent la Team Hauts-de-France dont certains deviennent nos Ambassadeurs.
Quelques sportifs accompagnés par ce dispositif : Fiona Dutriaux, Arnaud Demare, Florian Sénéchal…

PRINCIPE N°51

La Région est aux côtés des Pôles Espoirs, clubs, et cyclistes professionnels qui portent la culture vélo de la région Hauts-de-France

2. Le vélo pour améliorer la santé en Hauts-de-France et participer à une réduction des GES source de pollution néfaste pour la santé

Avec plus de 6 millions d'habitants, la situation sanitaire de la Région Hauts-de-France se distingue singulièrement des autres régions françaises. Si l'état de santé de sa population tend généralement à s'améliorer, l'écart par rapport aux autres régions de l'hexagone reste important, en sachant que certains territoires infra régionaux présentent une situation particulièrement préoccupante (Bassin minier, territoire de la Sambre-Avesnois Thiérache…).

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail estime que 95 % de la population française adulte est exposée à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique ou un temps trop long passé assis. Les femmes sont plus exposées : 70 % d'entre elles sont en deçà de tous les niveaux d'activité identifiés pour être en bonne santé, contre 42 % des hommes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

L'étude estime aussi que les 27 % d'adultes les moins actifs ont un risque de mortalité, toutes causes confondues accru de 40 % par rapport au reste de la population. Désormais 54% des hommes et 44% des femmes de 18 à 74 ans sont « en situation de surpoids ou obèses ».

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), la sédentarité serait responsable d'un décès sur dix. Une activité physique d'intensité modérée, pratiquée au moins trois heures par semaine, réduit le risque de mortalité cardiovasculaire d'environ 30 % et favorise le bien-être mental. Or, près de 40 % de la population a une activité physique insuffisante, et 42 % des Français déclarent moins de 10 mn d'activité physique par semaine. Les adolescents en France font moins de sport que dans d'autres pays européens et anglo-saxons.
Concernant le diabète, un décès sur six survient avant 65 ans. En Hauts-de-France, le surplus de mortalité prématurée avec le niveau national est davantage marqué à tous les âges (+73 % chez les femmes et +57 % chez les hommes).

Concernant le surpoids, selon le recueil du Baromètre santé nutrition mené en 2008, plus d'un homme sur deux des Hauts-de-France est en surpoids (écart de 5,5 points avec la France hexagonale), et plus de deux femmes domiciliées dans la région sur cinq (écart de 10 points avec la France hexagonale).

Les maladies cardio-vasculaires sont la première cause de mortalité chez les femmes et les plus de 65 ans en Hauts-de-France. Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont les territoires les plus touchés. Ils concentrent une surmortalité cardiovasculaire précoce pour les moins de 65 ans supérieure de 44 % par rapport à la moyenne nationale. La surmortalité est supérieure à 20 % pour les autres départements de la région. Le manque d'activité physique et l'alimentation déséquilibrée sont les deux facteurs de risques principaux des maladies cardio-vasculaires, avec le tabac, l'hypertension artérielle, le stress et la consommation excessive d'alcool.

Une activité physique régulière permet de diminuer de 20 à 30 % les risques de développer une maladie chronique et favorise le bien-être mental. Réintroduire l'activité physique dans le quotidien des habitants des Hauts-de-France permet de participer à garantir leur capital santé.
En outre, favoriser les déplacements (piéton, vélo) en alternative aux véhicules moteurs permet de préserver l'environnement et garantir un minimum d'activité physique au quotidien

PRINCIPE N°52

La Région Hauts-de-France se mobilise pour la prévention des maladies cardio-vasculaires en finançant des programmes d'action dont la promotion de l'activité physique régulière.

Un appel à projets « prévention des maladies cardiovasculaires » a été mis en place par la Direction de la Santé afin de lutter contre ces maladies.
Cet appel à projets a permis de financer plusieurs programmes d'actions de structure permettant d'amener le public ciblé, notamment éloigné de l'accès à la prévention et aux soins, dans un parcours de santé, par des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement à l'activité physique régulière et adaptée aux publics ciblés. Dans le cadre de cet appel à projets, parmi d'autres acteurs, l'UFOLEP a été retenue. L'UFOLEP (Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique) est la 1ère fédération sportive multisports affinitaire de France. Elle a une vision du sport à dimension sociale pour répondre aux enjeux actuels tels que le sport-santé, le sport-handicap, et le sport-durable. Elle développe notamment un programme sport santé, et considère l'activité physique et sportive comme outil de prévention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs, la Fédération Française de Cardiologie développe un programme d'actions visant à lutter contre la sédentarité et favoriser l'adoption de bonnes habitudes d'hygiène de vie, avec le développement et l'accroissement des Parcours du Cœur, et à combattre les maladies cardio-vasculaires chez les femmes, avec le Bus du Cœur, notamment par une action de dépistage et de communication pour les remettre dans un parcours de soins cardio-gynécologique.

Cette démarche permet ainsi d'accompagner et d'orienter vers des parcours de santé, reposant sur des thérapies non médicamenteuses et d'Activités Physiques Adaptées (APA) : conseil, orientation, accompagnement, évaluation, autonomisation, responsabilisation.

La réflexion menée autour du parcours sportif tout au long de la vie amène à identifier les motivations et les freins à la pratique, afin de faciliter la pratique sportive de tous, de la maternelle à l'université, des jeunes parents, au travail et sur le temps libre, des personnes en situation de handicap, des personnes âgées... et d'envisager des solutions pour lutter contre les décrochages de la pratique sportive des jeunes, constatés notamment à l'adolescence ou à l'entrée à l'université, en particulier chez les femmes.

En vulgarisant la pratique de l'activité physique pour les déplacements du quotidien grâce au vélo, la Région Hauts-de-France favorise la réduction des GES en proposant une alternative à l'utilisation des véhicules motorisés polluants. Une qualité de l'air améliorée, pour une prévention des cancers et des maladies pulmonaires.

Le développement des mobilités favorables à la santé constitue l'un des axes stratégiques du Plan Régional Santé Environnement 4 (PRSE 4), dans lequel, il est prévu d'encourager le recours aux solutions alternatives à la voiture (sensibilisation et information auprès des collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement) et de sensibiliser la population sur les bienfaits de la mobilité douce sur la santé notamment à travers l'objectif stratégique « Développer des mobilités favorables à la santé et à l'environnement ». Cet objectif vise à maximiser l'impact favorable des mobilités actives sur la santé mentale et le bien-être en général des personnes qui en pratiquent régulièrement, via notamment une réduction des symptômes physiques associés au stress et à l'anxiété. Il permet de lutter contre la sédentarité. Il a également un impact sur la qualité de l'air et le bruit

Aussi, dans le cadre de sa politique santé, la Région Hauts-de-France se mobilise sur les enjeux liés à la santé-environnement et notamment sur la question de la qualité de l'air. Ainsi, dans le cadre de la Convention Pluriannuelle d'Objectifs (CPO) 2022 – 2024, l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA) à travers l'action « agir pour l'air » a pour objectif d'accompagner les collectivités locales, afin de favoriser les pratiques visant à réduire l'exposition de la population aux polluants de l'air. En effet, l'implication des collectivités dans des actions favorables à la qualité de l'air et la santé, notamment concernant la mobilité et l'aménagement de pistes cyclables, tout comme la sensibilisation et la valorisation de ces actions apparait primordiale pour pouvoir agir efficacement contre la pollution atmosphérique.

PRINCIPE N°53

La Région Hauts-de-France s'engage à travers son Plan Régional Santé Environnement 4 (PRSE 4) à accompagner les collectivités à encourager le recours aux solutions alternatives à la voiture et de sensibiliser la population sur les bienfaits de la mobilité douce sur la santé afin de prévenir les cancers et maladies pulmonaires, et d'impacter favorablement la santé mentale et le bien-être des personnes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023















Les principes

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Les Principes

1. Le SRV étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCOT, PLUi, PLU…).

2. Si de nouvelles véloroutes émergent et répondent aux priorités de la Région, elles pourront, en concertation avec les Départements et associations d'usagers, être intégrées au SRV.

3. Pour chaque tronçon nouvellement ouvert, le schéma sera mis à jour, et disponible sur la plateforme régionale Géo2France. La Région Hauts-de-France pilotera un groupe technique permettant à terme la réalisation d'une cartographie des aménagements et services cyclables du territoire régional, en open data, sur cette plateforme.

4. Un bilan de l'état d'avancement du SRV sera réalisé annuellement et présenté lors des Rencontres régionales du vélo.

5. La Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires.

6. La Région incitera à prendre en compte les impératifs environnementaux dans les projets cyclables qu'elle financera.

7. La Région veillera au respect des principes de sécurité, de confort, de signalisation et de bonne intégration environnementale des projets cyclables du SRV.

8. La Région mobilisera le FEDER en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine, et accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.

9. A travers son rôle de financeur des grands projets d'infrastructures fluviales, routières et cyclables, la Région veillera au respect des principes édictés par la LOM, et appuiera toute demande des maîtres d'ouvrage auprès des gestionnaires de réseau que sont SNCF Réseau et Voies Navigables de France.

10. La Région Hauts-de-France a recruté 5 chargés de mission mobilité et territoires qui pourront s'assurer, à l'échelle des bassins de mobilité, de la cohérence des actions de politique cyclable engagées dans les différentes instances de concertation dans le cadre de l'élaboration des COM.

11. A travers les PAMS, la Région soutiendra la mobilité des plus vulnérables, notamment au sein de plateformes de mobilité, par des dispositifs d'accompagnement à l'usage du vélo (formation remise en selle, ateliers d'autoréparation, location sociale de vélos…) et le déploiement de vélos à assistance électrique en libre-service en milieu rural par exemple.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

12. A travers son Plan vélo, la Région Hauts-de-France affirme que l'emport de vélos dans les TER restera gratuit et sans réservation préalable.

    Toutefois, pour un usage au quotidien, en horaire de pointe et sur des lignes fréquentées, il est souhaitable que le cycliste puisse trouver une place sécurisée pour stationner son vélo dans sa gare de départ, puis trouver un vélo (personnel, de location, en libre-service) dans sa gare d'arrivée pour rejoindre sa destination.

13. La Région respectera le décret LOM en termes de nombre d'emplacements vélo dans ses TER.

14. La Région s'engage à étudier la possibilité d'embarquer 5 vélos non démontés, en évaluant dans un premier temps l'usage pour des cars neufs sur des lignes à vocation touristique.

15. La Région pilotera une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares au réseau régional des véloroutes puis financera ce dernier kilomètre cyclable vers les gares.

16. La Région mettra en œuvre le décret LOM en matière de stationnements sécurisés au droit des gares.

17. La Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements pour satisfaire aux objectifs de la LOM en matière de stationnements cyclables dans les gares, au-delà de l'aide de l'Etat, et soutenir des projets plus coûteux, qui proposeraient des services vélos complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par l'obligation légale.

18. La Région lancera une expérimentation de vélo libre-service à l'échelle d'un territoire ou d'une ligne de train.

19. La Région Hauts-de-France a récemment rejoint le réseau national Vélo & Territoires pour renforcer son engagement en faveur de la promotion du vélo comme mode de transport alternatif.

20. La Région s'appuiera sur ce réseau d'acteurs pour intégrer les préoccupations des cyclistes dans ses politiques, et relayer leurs actions dans sa communication sur le vélo. La Région mettra en place des échanges réguliers avec les associations d'usagers du vélo, travaillera sur leurs propositions et à les associer à la mise en œuvre du Plan vélo.

21. La Région veut également s'assurer de la présence des associations d'usagers du vélo dans les lieux de concertation. Ainsi, elle s'est engagée à en faire un partenaire associé du Comité régional des partenaires – instance régionale issue de la LOM, et de les convier lors des comités de bassin, instances locales des bassins de mobilité, qui auront en charge la rédaction des COM et des PAMS (voir orientation n°2).

22. La Région soutient le Centre ressource en écomobilité (CREM), co-animé par les associations Droit au vélo (ADAV) et En Savoir Plus, avec le soutien de l'ADEME, qui intègre l'écomobilité dans les politiques des collectivités du territoire régional.

23. La Région soutient annuellement le Challenge de l'écomobilité scolaire. Cet événement, organisé par le CREM, est ouvert à l'ensemble des écoles maternelles et élémentaires et aux collèges de la région. L'objectif est de le développer également sur les lycées de la région et étudier la possibilité de le développer pour les CFA.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

24. La Région s'appuiera sur le CREM pour accompagner les lycées des Hauts-de-France par le biais des PDES dans le développement de projets autour du vélo notamment : bonnes pratiques, évènements, apprentissage du vélo, identification des points-durs cyclables autour des lycées en collaboration avec les lycéens et personnels du lycée… Les modalités de déploiement de ce dispositif envers les CFA seront également à étudier.

25. La Région assure l'aménagement de stationnements vélo sécurisés à chaque construction ou rénovation de lycées ou de CFA volontaires. Dans un premier temps, un état des lieux de la disponibilité de stationnements cyclables sécurisés dans les lycées et CFA sera réalisé pour identifier les manques et y remédier. Le développement de ces aménagements pourra se faire via une offre « packagée » qui permettra d'assurer une offre de service de qualité et équivalente à l'échelle des Hauts-de-France.

26. La Région pilotera une étude sur la connexion cyclable des lycées au réseau régional des véloroutes, puis financera ce « dernier kilomètre » cyclable vers les lycées.

27. La Région mobilisera le dispositif Génération + Rev3 pour développer avec les lycéens des projets autour de la mobilité durable.

28. La Région mobilisera son Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « structuration et développement de l'enseignement supérieur » avec un axe spécifique « étudiants à vélo » afin développer la part modale de déplacement à vélo chez les étudiants.

29. La Région mettra en place des ateliers avec les maîtres d'ouvrage et les partenaires touristiques pour définir une numérotation et une dénomination claire et partagée des itinéraires cyclables régionaux.

30. Hauts-de-France Tourisme s'engage à mieux connaître les attentes de la clientèle cyclotouriste en lien avec les territoires des Hauts-de-France engagés sur cette offre, à contribuer à rendre visible l'offre d'itinérance structurée en termes d'infrastructures et de services adaptés, auprès des cibles de clientèles prioritaires du tourisme des Hauts-de-France, y compris les habitants, en coordination et en support des initiatives développées par les territoires.

31. Un maillage de relais-vélos sera élaboré avec l'ensemble des partenaires et territoires traversés, et permettra d'améliorer l'expérience des cyclistes, qu'ils soient touristes de passage ou habitants.

32. La Région pilotera une étude sur la connexion cyclable des grands sites touristiques au réseau régional des véloroutes, puis à financer ce « dernier kilomètre » cyclable vers les grands sites touristiques.

33. La Région finance et participe activement aux comités d'itinéraire des EuroVelo 3 et EuroVelo 4.

34. La Région fera du développement du vélotourisme une des priorités dans sa prochaine génération de Contrats de destination touristique, notamment pour les territoires à fort potentiel.

35. La Région incitera au développement de la labellisation Accueil vélo pour les établissements, services, et produits le long des itinéraires cyclables.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

36. La Région participera à l'émergence d'une filière vélo en Région Hauts-de-France (construction, location, réparation, innovation) en lien avec différents partenaires dont Transalley.

37. La Région favorise la création, l'installation et le développement d'entreprises positionnées sur la thématique vélo sur le territoire régional.

38. L'ADEME mandate le CEREMA pour la réalisation d'une étude afin d'initier la structuration de cette filière régionale, en y associant la Région Hauts-de-France aux côtés d'autres acteurs.

39. La Région travaillera sur la question des formations en lien avec les métiers du cycle, en débutant par la réalisation d'un état des lieux.

40. La Région promouvra la cyclologistique en région, et s'appuiera sur l'association Les Boites à Vélo pour développer l'entrepreneuriat à vélo.

41. La Région Hauts-de-France soutient la proposition de faire de l'année 2024 « l'Année Européenne du Vélo ».

42. La Région Hauts-de-France accordera une attention toute particulière aux projets de connexion du réseau cyclable régional avec ceux de ses voisins.

43. La Région Hauts-de-France, en tant qu'autorité gestionnaire du fonds européen INTERREG, suivra les projets qui émargeront entre autres sur la thématique cyclable, en s'assurant de la cohérence de ces projets avec les stratégies territoriales, régionales et nationales.

44. L'EuroVelo 12, véloroute de la Mer du Nord, en Hauts-de-France ouvre de nouvelles perspectives touristiques en Région.

45. La Région Hauts-de-France souhaite poursuivre son partenariat vélo avec la Rhénanie-Westphalie et la Silésie, et faire émerger le projet de véloroute du Patrimoine industriel aux côtés de tous les partenaires intéressés.

46. La Région met en place le forfait mobilités durables (FMD) au sein de l'administration à compter du 01/07/23.

47. La Région augmente et améliore les stationnements sur ses différents sites, et met à disposition de ses agents une flotte de vélos.

48. La Région souhaite aller vers la labellisation employeur Pro Vélo, en déployant des actions d'animation, de communication, de formation…

49. La Région Hauts-de-France soutient le Comité Hauts-de-France cyclisme (CHDFC) pour l'établissement d'un plan de performance fédéral et l'accompagnement des écoles de cyclisme et des clubs.

50. La Région soutient la culture vélo, les grands événements cyclistes populaires que sont le Paris-Roubaix, les 4 Jours de Dunkerque et le Tour de France et les autres manifestations sportives qui rayonnent sur les territoires.

51. La Région est aux côtés des Pôles Espoirs, clubs, et cyclistes professionnels qui portent la culture vélo de la région Hauts-de-France.

52. La Région Hauts-de-France se mobilise sur la prévention des maladies cardio-vasculaires en finançant des programmes d'action dont la promotion de l'activité physique régulière.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

53. La Région Hauts-de-France s'engage à travers son Plan Régional Santé Environnement 4 (PRSE 4) à accompagner les collectivités à encourager le recours aux solutions alternatives à la voiture et de sensibiliser la population sur les bienfaits de la mobilité douce sur la santé afin de prévenir les cancers et maladies pulmonaires, et d'impacter favorablement la santé mentale et le bien-être des personnes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023










Liste des documents

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Liste des documents

- Document n°1 : carte du SRV au 01/07/23..... Page 14
- Document n°2 : carte de l'état d'avancement du SRV au 01/07/23 ..... Page 18
- Document n°3 : état d'avancement du SRV Hauts-de-France au 01/06/23 (en km)..... Page 19
- Document n°4 : nouvelles pistes cyclables référencées entre 2022 et 2023 par Région (rapport Geovelo 2023) – ..... Page 20
- Document n°5 : comparaison de la durabilité des différents types de revêtement ..... Page 23
- Document n°6 : carte des bassins de mobilité ..... Page 31
- Document n°7 : carte des schémas cyclables ou schémas modes actifs (ADEME)- ..... Page 33
- Document n°8 : carte des stationnements vélo sécurisés dans les gares ..... Page 39
- Document n°9 : carte des Vélos en Libre-Service (VLS) et des services de location de vélos Page 41
- Document n°10 : carte des associations du collectif Vel'Hauts-de-France ..... Page 48
- Document n°11 : carte de propositions de noms et de numéros des itinéraires inscrits au SR3V ..... Page 60
- Document n°12 : carte des hypothèses de localisation des relais-vélos ..... Page 63
- Document n°13 : carte des établissements labellisés « Accueil Vélo » ..... Page 68
- Document n°14 : schéma présentant l'impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 (par Indigo/Vertigo Lab/ADEME/FFC) ..... Page 73
- Document n°15 : carte de l'industrie du cycle en France en 2021 (Union Sport et Cycle) . Page 74
- Document n°16 : carte des itinéraires cyclables en France, France Vélo Tourisme ..... Page 81
- Document n°17 : carte EuroVelo Belgium, Pro Velo Association ..... Page 83
- Document n°18 : carte de l'étude conceptuelle « EuroVelo la culture industrielle » par RegionalVerband Ruhr ..... Page 84

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023

Retrouvons-nous sur

transports.hautsdefrance.fr

rev3 TRANSFORMONS LES HAUTS-DE-FRANCE

Région Hauts-de-France

Région Hauts-de-France

151, avenue du Président Hoover - 59555 LILLE CEDEX

Accès métro : Lille Grand Palais - Tél +33 (0)3 74 27 00 00 - Fax +33 (0)3 74 27 00 05

© Illustrations première de couverture et pages intérieures : de gauche à droite - de haut en bas
Photo 1 (grande photo) : Michael LACHANT / Région Hauts-de-France - Photo 2 : Xavier RENOUX / Région Hauts-de-France - Photo 3 : François LO PRESTI / Région Hauts-de-France -
Photo 4 : Michaël LACHANT / Région Hauts-de-France - Photo 5 : Dominique BOKALO / Région Hauts-de-France - Photo 6 : Jean-Luc CORNU / Région Hauts-de-France - Photo 7 : Michael LACHANT / Région Hauts-de-France

Annexe à la délibération 2023.00059

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 9510354 *- Envoi Préfecture le* 09/10/2023 *- Retour Préfecture le* 09/10/2023