

La lettre de l'ORT - n°60

### Sommaire

Le vélo est un mode de transport pertinent pour les trajets de courte et moyenne distances, entre 1 et 10 km.

du vélo dans les Hauts-de-France

Dans les Hauts-de-France, 640 400 actifs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail, représentant 31 % des trajets domicile-travail. Et près d'un quart d'entre eux s'y rendent en marche, vélo ou trottinette\*.

L'objectif de l'État exprimé dans le plan vélo de 2018, repris dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 est de tripler la part du vélo pour les déplacements du quotidien, de 3 % à 9 % d'ici à 2024. Cette lettre de l'ORT passe en revue les différents dispositifs et outils réglementaires qui peuvent être mobilisés pour développer une politique globale de développement d'un système vélo performant.

Le vélo est un investissement public qui présente un rapport coût/avantage positif. Pour atteindre 9 % de part modale vélo en 2024, l'Ademe recommande aux collectivités d'investir un budget minimal de 30 euros par an et par habitant.\*\*

Le déploiement du système vélo s'articule autour de quatre volets : la planification, l'aménagement d'intrastructures sécurisée, la communication et le développement de services de mobilité adaptés aux territoires.

La planification pour impulser le développement du vélo comme mode de transport du quotidien

> Aménager pour créer les conditions favorables à la pratique quotidienne des modes actifs

Communiquer pour promouvoir les mobilités actives

Le rôle de l'AOM et autres pouvoirs publics pour influencer la pratique du vélo

<sup>\*</sup>Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSRM.

<sup>\*\* «</sup> Développer le système vélo dans les territoires» publié en 2021

### 1. La planification pour impulser le développement du vélo comme mode de transport du quotidien

L'Ademe définit la planification urbaine comme étant un levier majeur pour rationaliser les déplacements en faveur d'une mobilité moins énergivore et moins émettrice de gaz à effet de serre. Il est donc primordial d'intégrer les modes actifs, notamment le vélo, en amont de la réflexion sur le système de déplacements¹. C'est le principe du schéma directeur vélo/modes actifs.

Le schéma directeur vélo permet donc de définir une stratégie de développement de l'usage de ce mode de transport afin notamment de réduire le recours à la voiture individuelle. Pour cela il vise à garantir la sécurité des cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun et le covoiturage. Il est pertinent d'élaborer un tel document pour les EPCI et les communes et départements possédant la compétence voirie.

Pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de plus de 100 000 habitants, la loi d'orientation des mobilités impose l'établissement d'un plan de mobilité (PDM) en remplacement du plan de déplacement urbain, qui doit contenir un volet mobilité active consacré au vélo. Pour les AOM n'étant pas soumises à l'établissement d'un PDM, elles ont la possibilité de rédiger un plan de mobilité simplifié (PDMS), facultatif.

La création d'un schéma directeur vélo / modes actifs se fait en 3 phases :

- Une première d'analyse pour identifier l'existant (les cyclistes et leurs pratiques, connaître les aménagements cyclables et piétons du territoire) et la potentielle demande (identifier les pôles d'intérêt à desservir, recenser les points durs et réaliser des enquêtes);
- L'élaboration du schéma directeur en créant un maillage du réseau cyclable et piéton, en identifiant les stationnements à favoriser, en intégrant la politique vélo en termes de déplacement, d'urbanisme et de logistique et en listant et hiérarchisant les actions à mener (aménagements à réaliser, plan de communication, les services à développer, définir le potentiel logistique);
- La dernière de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation sur 5 à 10 ans. L'évaluation pourra porter sur les indicateurs tels que la fréquentation², le coût, l'accidentologie ou le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées. Des indicateurs qualitatifs comme le confort et le sentiment de sécurité des usagers peut aussi être pris en compte.

#### Un schéma des véloroutes national

La France s'est dotée d'un schéma national des véloroutes en 1998 régulièrement actualisé. La dernière version validée en avril 2020 compte 58 itinéraires pour un linéaire total de 25 587km dont 18 848km ont été réalisés selon l'association Vélo & Territoires. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau de grands itinéraires cyclables nationaux est rendu continu. Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent le prendre en compte lors de leurs travaux.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> L'Ademe a publié un guide d'aide à la réflexion stratégique pour développer le système vélo dans les territoires : «Développer la culture vélo dans les territoires» - La librairie Ademe

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> La fréquentation peut être visualisée sur la plateforme nationale des fréquentations

https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/

### Un schéma des véloroutes et voies vertes régional

En Hauts-de-France, 1 450 kilomètres de véloroutes étaient recensés au 31 janvier 2020. Entre 2017 et 2019, la Région a contribué à hauteur de 7,5 millions d'euros pour en aménager 350 kilomètres. Pour les années à venir, la Région Hauts-de-France prévoit de doubler la taille de ce réseau de véloroutes et le porter ainsi à 3 000 km avec la création de 17 nouveaux grands axes. Les véloroutes ont principalement pour but de favoriser le tourisme et les retombées économiques associées, mais elles peuvent aussi servir de support à un usage du quotidien. Les itinéraires stratégiques sont explicités au sein du schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V) pour la région Hauts-de-France.



## 2. Aménager pour créer les conditions favorables à la pratique quotidienne des modes actifs

Bien que le vélo soit un mode de déplacement vertueux, son utilisation reste encore peu développée. Une des principales causes à cela est le manque de sécurité des cyclistes sur la chaussée. Pour résoudre cela, la planification de la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé est primordial, ainsi que la mise en place d'aménagements structurants et efficaces. Ces aménagements couplés à la dynamique de modération générale des vitesses est nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes en les séparant du reste du trafic routier et inciter à avoir recours à ce mode de transports.

Afin d'aider les projets d'aménagements cyclables à se concrétiser, de nombreux appels à projets sont financés par différents organismes, principalement l'État et l'Union Européenne. Citons notamment :

• Le Fonds Mobilités Actives (FMA) avec un montant total de 350 millions d'euros répartis sur 7 ans afin de financer des axes cyclables structurants. En région Hauts-de-France, cet appel à projets a récompensé 13 lauréats en 2019 et 25 lauréats en 2020 (deux appels à projets ont été effectués en 2020 avec 9 lauréats pour le premier et 16 pour le second). Les 38 lauréats ont recueilli au total 12 millions d'euros de subvention dont le détail est présenté dans le tableau ci-contre:

02	Conseil départemental de l'Aisne	1 projet	306 000 €
	Conseil départemental du Nord		
59	Communauté d'agglomération Maubeuge - Val de Sambre		4 104 038 €
	Communauté d'agglomération du Douaisis	18 projets 6 porteurs	
	Communauté d'agglomération Flandres Lys	o porteors	
	Métropole européenne de Lille		
60	Ville de Douai		
	Communauté de communes Aire Cantilienne		
	Communauté de communes de la Plaine d'Estrées	3 projets 3 porteurs	650 154 €
62	Communauté de communes du Clermontois		
	Communauté d'agglomération de Lens Liévin		
	Communauté d'agglomération de Deux Baies du Montreuillois		3 309 923 €
	Communauté d'agglomération du Boulonnais	5 projets 5 porteurs	
	Communauté de communes Pays de Lumbres		
	Ville de Calais		
80	Amiens Métropole		3 705 770 €
	Conseil départemental de la Somme	11 projets 3 porteurs	
	Ville de Glisy		
Total région		18 porteurs de projets en tout	12 075 885 €

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Le CEREMA a publié en mai 2021 un guide pour la qualité de la voirie cyclable disponible ici : https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du

Le document a été décliné en faisant le focus sur les différentes régions, celui pour les Hauts-de-France est disponible à ce lien https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4747-developper-le-systeme-velo-en-region-hauts-de-france-9791029718120.html?search\_query=lettre+ademe+recherche&results=3821

- La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) avec une enveloppe de 570 millions d'euros au niveau national. Cet appel à projet géré par les préfectures ne concerne pas uniquement le vélo.
- Le programme AVELO financé par les certificats d'économie d'énergie (CEE) est un programme porté par l'Ademe et dont l'objectif est d'aider les territoires peu et moyennement denses dans leur définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables. En 2019, cet appel à projet a récompensé 16 territoires en 2019 puis 20 territoires en 2021 en région Hauts-de-France.
- Le programme CEE ALVEOLE vise à créer 30 000 emplacements vélos en France et d'accompagner 18 000 personnes à l'éco-mobilité depuis le 31 décembre 2021.
- Le fonds européen de développement Régional (FEDER) permet de financer des infrastructures telles que des véloroutes, le traitement des points durs et les itinéraires dits raccourcis.
- L'initiative REACT-EU suite à la crise sanitaire liée à la covid-19 qui n'est pas uniquement centrée sur le développement du vélo.
- Le plan France Relance dont une partie à hauteur de 150 millions d'euros est allouée aux aménagements cyclables et aux places de stationnement sécurisées en gare.

### Nombre de kilomètres de voies vélo aménagées et sécurisées en région Hauts-de-France

Concrètement en région Hauts-de-France, le nombre de kilomètres de voies vélo aménagées et sécurisées du 1er septembre 2019 au 1er mars 2021 recensé par Geovelo a évolué de la façon suivante :

Département	Km de voies estimés (2019)	Km de voies estimés (2021)	Évolution estimée (absolue et pourcentage)
02	247	308	61 (+24,7 %)
59	1931	2159	228 (+11,8 %)
60	632	692	60 (+9,5 %)
62	771	911	140 (+18,2 %)
80	330	412	82 (+24,8 %)
Hauts-de-France	3911	4482	571 (+14,6 %)

Ces aménagements peuvent par ailleurs être réalisés par toute collectivité le souhaitant et possédant la compétence voirie. En effet bien que la mise en place d'un service de mobilité doit impérativement être réalisée par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), les aménagements cyclables sont du ressort des collectivités possédant la compétence voirie.

Le besoin de faire réaliser des aménagements de haute qualité est primordial lorsqu'ils concernent le vélo. En effet, des aménagements de faible qualité constituent un mauvais investissement public car ils seront très certainement sous-utilisés. Le sentiment de sécurité est primordial pour les usagers de ce mode de transport. C'est pour cela que les articles 61 et 62 de la LOM obligent lors de réalisations ou réaménagements de voiries en milieu urbain de mettre en place des aménagements cyclables et d'en évaluer le besoin hors agglomération. Ce travail se fait en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité compétente. Ces obligations sont également inscrites aux articles L 228-2, L 228-3 et L 228-3-1 du Code de l'environnement.

#### Coûts pour les aménagements cyclables

L'Ademe dans son cahier « Développer le système vélo dans les territoires »<sup>1</sup> de 2021 présente les coûts suivants pour les aménagements cyclables :

- Chaussée centrale à voie banalisée (marquage + panneau): 12€ / mètre linéaire Marquage de bande cyclable : 160 €/mètre linéaire
- Piste cyclable : entre 150 et 400 €/mètre linéaire (NB : le coût varie selon le niveau de reprise de la voirie, l'ajout de signalétique, la présence d'ouvrages d'art)
- Voie verte: entre 300 et 740 €/mètre linéaire (NB: le coût comprend les études préparatoires. Il varie selon le revêtement, l'acquisition de terrains, les choix d'aménagement paysager, la présence d'ouvrage d'art)
- · Stationnement, coût d'investissement par emplacement vélo :
  - Arceau : entre 60 et 150 € Abri vélo couvert mais ouvert : 820 €
  - Consigne collective avec accès sécurisé : entre 1 750 et 2 000 €
  - Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 €

### 3. Communiquer pour promouvoir les mobilités actives

Afin d'atteindre les objectifs de part modale du vélo dans les déplacements du quotidien, il reste également important d'inciter les particuliers à se doter d'un vélo et de l'utiliser.

Les programmes « Génération Vélo » de 21 millions d'euros et « Savoir Rouler À Vélo (SRAV) » ont pour but de former les jeunes de 6 à 11 ans, avant l'entrée au collège pour notamment les inciter à s'y rendre en vélo.

Les challenges de la mobilité mettent en compétition plusieurs établissements pour qu'ils effectuent le maximum de trajets domiciletravail de façon alternative à l'autosolisme. Le vélo n'est donc pas le seul mode préconisé pour ces challenges où l'on retrouve également le covoiturage et les différents types de transports en commun.

D'autres évènements tel que « mai à vélo » (https://www.maiavelo.fr/) ayant vu le jour en mai 2020 proposent, entre autres, des challenges à l'échelle régionale chaque année afin de faire adopter le vélo.

Les établissements peuvent également inciter financièrement leurs employés à l'usage du vélo dans leurs déplacements domicile-travail en instaurant le forfait mobilité durable (FMD) créé par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Ce forfait mobilité durable permet de rembourser partiellement ou intégralement les frais de déplacements engendrés par les trajets domicile-travail effectués par des moyens de transport dits écologiques, c'est-à-dire le vélo, le covoiturage, les transports en commun et même l'autopartage de véhicule à faible émission.

### Ordres de grandeurs financiers de quelques actions de communication autour du vélo :

Dans son cahier pour développer le système vélo, l'Ademe rappelle que changer les habitudes de mobilité est un processus compliqué qui nécessite de surmonter des freins ou barrières psychologiques et de bousculer les préjugés.

Pour cela la simple information ne suffit pas, il faut rendre le mode attractif et séduisant tout en identifiant les enjeux propres au territoire. La communication doit également s'étaler dans le temps en planifiant une série d'actions et de communications.

Elle donne également des ordres de grandeurs financiers de quelques actions de communication :

- Conception d'une carte des aménagements cyclables existants : entre 6 000€ et 13 000€
- Conception d'une vidéo de promotion : 5 000€
- Kits cyclistes : de 10€ à 50€ selon l'équipement (antivol, kits rustine, gilet réfléchissant etc.)

### Illustration d'une communication pour promouvoir les mobilités actives en région Hauts-de-France

La Communauté de communes du Pays de Mormal, lauréate de l'édition 2020 de l'appel à manifestation d'intérêt «Territoires de nouvelles mobilités durables» (TENMOD) s'est lancée dans une opération visant à sécuriser les déplacements domicile-études à vélo des collégiens. Elle a ainsi travaillé dans un premier temps sur le collège Montaigne de Poix-du-Nord dont dépendent huit de ses communes. La Communauté de communes a pour cela renseigné une carte collaborative indiquant les différentes voies cyclables en les classant par niveau d'accessibilité, de très cyclables, conseillées à praticables et dangereuses pour identifier les trajets sécurisés ainsi que les points durs. Elle a également effectué en parallèle un accompagnement des jeunes dans leur remise en selle en aidant à l'entretien des vélos ou en aidant à l'achat du véhicule ou des équipements.

Enfin des volontaires en service civique et des bénévoles accompagnent les collégiens pour effectuer des trajets groupés, assurant d'autant plus la sécurité du trajet. Plus d'information sur https://www.francemobilites.fr/projets/lescollegiens-mormal-velo

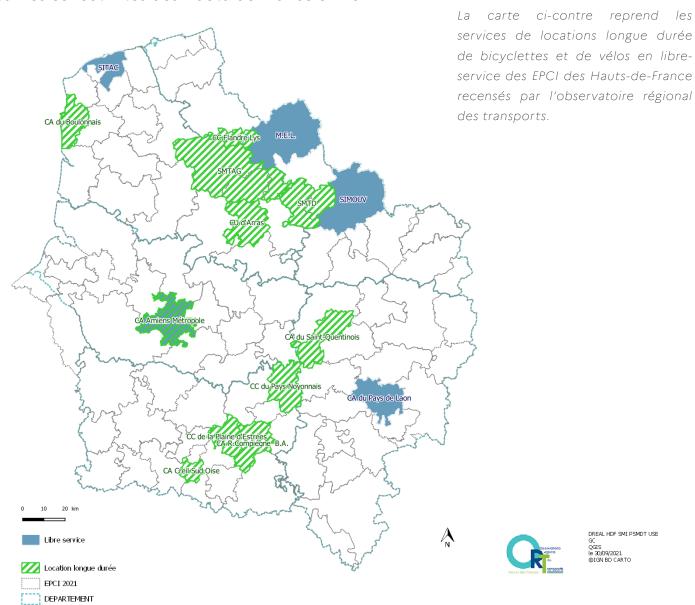


## 4. Le rôle de l'AOM et autres pouvoirs publics pour influencer la pratique du vélo

Les services de mobilité participent également à promouvoir le vélo sur le territoire mais demandent un travail de dimensionnement de l'offre pour qu'elle soit adaptée aux besoins des habitants. Par exemple la location moyenne ou longue

durée est plus adaptée aux territoires à faible densité urbaine que les vélos en libre-service. L'offre peut aussi être adaptée au public cible ainsi qu'à la fonction recherchée comme le tourisme ou le déplacement domicile-travail<sup>5</sup>.

### Services de mobilité autour du vélo mis en place par les collectivités des Hauts-de-France en 2021



<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Une étude de l'Ademe détaille les caractéristiques techniques, financières et de gouvernance des différents services vélos : Diagnostic d'évaluation des services vélos - La librairie Ademe

En parallèle des locations, l'État et les collectivités peuvent par ailleurs subventionner l'acquisition d'une bicyclette, notamment les vélos électriques.

La loi d'orientation des mobilités contient une série d'articles afin d'inciter les Français à utiliser le vélo comme véhicule du quotidien.

Nous pouvons ainsi citer l'article R. 313-32-1 du code de la route obligeant les véhicules autorisés en charge à plus de 3,5t de signaliser leurs angles morts par une vignette.

Une mesure apportée par la loi dans les articles R. 1271-2 et 1271-3 du code des transports oblige les vendeurs de bicyclettes neuves à assurer le marquage pour lutter contre le vol à compter du 1er janvier 2021 et à partir du 1er juillet 2021 pour les bicyclettes d'occasion.

Deux autres mesures obligent les autocars interurbains neufs ainsi que les trains neufs dont l'avis de marché a été publié depuis le 15 mars 2021 à permettre l'emport des vélos à leur bord. Pour les cars, le texte est entré en vigueur au 1er juillet 2021 et oblige l'emport de 5 vélos a minima. Pour les trains l'obligation est de huit emplacements vélos si le service est d'intérêt national ou un nombre correspondant à 2 % du nombre total de places assises fixes si le service est d'intérêt régional.

Une autre mesure importante de la loi en faveur de l'essor du vélo concerne la création de stationnements vélo sécurisés dans certaines gares afin d'y favoriser l'intermodalité. Cette mesure définie par le décret n°2021-741 du 8 juin 2021 prévoit des obligations pour 106 gares en région Hauts-de-France (dont 25 gares les respectent déjà) et la création de 3096 places de stationnement sécurisé.

# Coûts suivant concernant la location longue durée de vélo :

Dans son cahier sur le développement du système vélo, l'Ademe donne les indices de coûts suivant concernant la location longue durée de vélo :

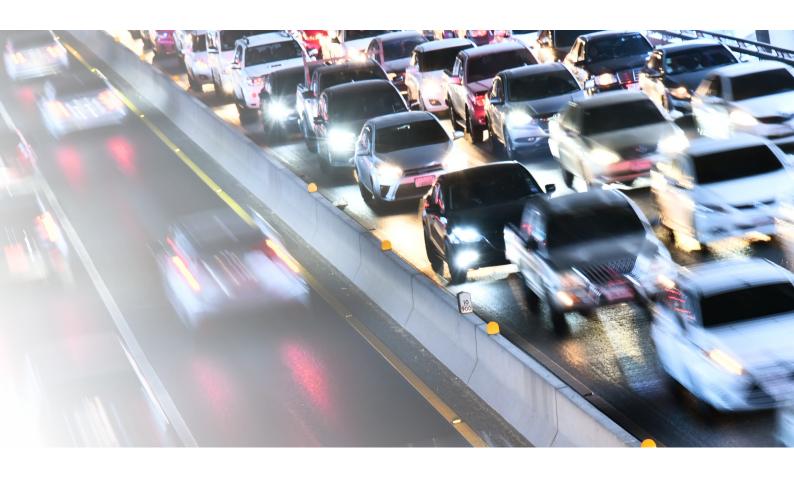
- de 200 à 300€/vélo/an pour les vélos classiques
- de l'ordre de 800€/vélo/an pour les vélos à assistance électrique



#### Stationnement sécurisé des vélos en gare Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021

3096 places de stationnement vélo sécurisé restant à aménager à proximité de 106 gares en région Hauts-de-France







En 2017 en région Hauts-de-France, 640 400 actifs résident à moins de 5km de leur lieu de travail soit en moyenne 2,7 points de moins qu'en France métropolitaine (hors région île de France). Comme ailleurs, deux tiers des courts trajets domicile-travail s'effectuent en voiture. L'utilisation des transports en commun y est légèrement moins fréquente qu'en France métropolitaine (hors région île de France) (8,1 % contre 9,2%).

En revanche, 23 % des actifs de la région choisissent un des transports doux que sont la marche, le vélo ou la trottinette soit une proportion légèrement supérieure à celle de France métropolitaine (hors région île de France) (22%). Le vélo est donc un mode de transport qui peut avoir toute sa pertinence pour peu que l'aménagement de l'espace public lui soit favorable.

Ces modes de transport, dits doux sont plus fréquents dans les grandes aires urbaines. Ainsi dans l'aire de Lille où résident près d'1,5 million d'habitants, le vélo es utilisé par 6,4 % des actifs contre 4,6 % en région Hauts-de-France.

En 2019, le secteur des transports était le premier émetteur de gaz à effet de serre d'après les chiffres du Ministère de la Transition Écologique. Il était responsable pour 31 % des émissions atmosphériques nationales parmi lesquels 51 % des rejets de  $CO_2$  proviennent du recours à l'autosolisme.

Il existe donc une marge de progrès considérable afin de revoir nos habitudes de déplacements pour notamment atteindre les objectifs nationaux et internationaux visant à ne pas dépasser les +1,5°C de réchauffement de l'atmosphère par rapport à l'ère préindustrielle.

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités sont accessibles dans les fiches descriptives disponibles sur le site de France Mobilité

> Observatoire Régional des Transports

56 rue Jules Barni 80 000 Amiens cedex1 Tél. 03 22 82 92 07 Fax. 03 20 82 25 90

La lettre de l'ORT N°60

septembre 2022

Directeur de publication : Laurent TAPADINHAS

Directeur Régional de l'environnement,

de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France

Rédaction : DREAL Hauts-de-France/SMI

Conception graphique : DREAL Hauts-de-France - Mission Communication

Crédits photos : Adobestock : couverture : PPstock

P6 : Pixel-Shot P10 : monticelllo

ISBN: 1299-9733

imprimé par Reprocolor Amiens



www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr























