

Aïmanati HARTHANE

Lauryn LEGRAS

Kathel RAMOND

Master 2 Développement Économique, Institutions, Entreprises et Territoires (DEIET), Université de Lille

La mobilité active dans le Bassin Minier des Hauts de France : enjeux, diagnostic et préconisations

Dans quelle mesure une intervention complémentaire, à l'échelle du Bassin Minier, serait pertinente pour accélérer l'évolution des pratiques ?

Juin 2025



Sommaire

1. Introduction.....	6
1.1. Contexte de la demande.....	6
1.2. Commanditaires du rapport.....	6
1.3. Méthodologie.....	7
1.4. Mobilités actives : définition.....	9
2. Approche contextuelle des différentes échelles géographiques.....	10
2.1. Contexte et moyens nationaux.....	10
2.1.1. Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) : tournant majeur pour les politiques de mobilités.....	10
2.1.2. Relai de l’Etat sur le territoire : la DREAL.....	14
2.1.3. Partenaires d’ingénierie et de conseils pour les EPCI : le Cerema et l’ADEME... 16	
2.1.4. Nouvelle perspective : le Service Express Régional Métropolitain (SERM).....	20
2.2. Approche régionale.....	22
2.2.1. Autorité organisatrice de la mobilité à grande échelle : la Région Hauts de France.....	22
2.2.2. Approche par les entreprises : la CCI Hauts de France.....	24
2.2.3. Mission Bassin Minier : ingénierie et conseils sur le territoire.....	26
2.2.4. Rôle clé des associations : Association Droit au vélo et Mob'In.....	28
2.3. Approches départementales.....	31
2.3.1. Département du Nord.....	31
2.3.2. Département du Pas de Calais.....	34
3. Les mobilités actives dans le Bassin Minier : états des lieux des EPCI et de leurs AOM 37	
3.1. Artois Mobilités.....	38
3.1.1. Communauté d’agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane (CABBALR).....	47
3.1.2. Communauté d’agglomération d’Hénin Carvin (CAHC).....	53
3.1.3. Communauté d’agglomération de Lens Liévin (CALL).....	58
3.2. SIMOUV.....	64
3.2.1. Communauté d’agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH).....	68
3.2.2. Communauté d’agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM).....	73
3.3. Syndicat mixte de transports du Douaisis (SMTD).....	81
3.3.1. Douaisis Agglo.....	89
3.3.2. Cœur d’Ostrevent Agglo.....	95
3.4. Communauté de communes d’Osartis-Marquion (CCOM).....	101
4. Conclusion et approches globales.....	107
4.1. Synthèse des mobilités actives dans le territoire : complémentarités et différences..	107
4.2. Analyse Forces Faiblesses Opportunités Menaces.....	108

4.3. Préconisations.....	110
Annexes.....	114
Annexe 1 : Grille d'entretien.....	114
Annexe 2 : Carte des bassins de mobilités en Hauts de France.....	116
Annexe 3 : Carte du réseau point-nœuds du bassin minier.....	117
Annexe 4 : Synthèse des aménagements cyclables sur le territoire du bassin minier.....	118
Annexe 5 : Cartographies interactives.....	119

7

Glossaire

Sigle	Signification
ADAV	Association droit au vélo
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AM	Artois Mobilités
AOMR	Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
AULA	Agence d'Urbanisme de l'Artois
AVS	Abris vélos sécurisés
C2E	Certificat économie d'énergie
CABBALR	Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane
CAHC	Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin
CAPH	Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
CAVM	Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCOM	Communauté de Communes d'Osartis Marquion
COM	Contrat opérationnel de mobilité
CPER	Contrat Plan Etat-Région
CREM	Centre de Ressources en EcoMobilité
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGITM	Direction Générale des Infrastructures de Transport et de Mobilité
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunal
ERBM	Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier
FMA	Fonds de Mobilité Active
IF2RT	Institut Fédératif de Recherche pour le Renouveau du Bassin Minier
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996)
LOM	Loi d'Orientations des Mobilités
PAMS	Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire
PDM	Plan de mobilité
PDU	Plan de Déplacement Urbain
SDC	Schéma Directeur Cyclable
SERM	Service Express Régional Métropolitain

SGAR	Secrétariat Général aux Affaires Régionales
SMTD	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
VAE	Vélo à assistance électrique

1. Introduction

Pour introduire cette enquête, il conviendra dans un premier temps d'exposer le contexte de la commande, avant de présenter dans un second temps, la méthodologie utilisée pour sa réalisation.

1.1. Contexte de la demande

L'objectif général du projet est de dresser l'état des lieux des politiques menées en termes de mobilités actives sur le Bassin Minier des Hauts de France. Sur le territoire, celles-ci s'inscrivent en effet dans un contexte de déplacements quotidiens marqués par des trajets pendulaires avec les métropoles de Lille et d'Arras, tandis que les trajets intra-Bassin Minier sont fortement dépendants de la voiture individuelle. Culturellement, le territoire du bassin minier s'est construit dans une forme de résistance à un pouvoir extérieur - les compagnies minières autrefois et l'Etat aujourd'hui. Malgré le respect et l'application de ces normes, elles sont perçues comme des contraintes sans jamais être réellement acceptées par les habitants du territoire.

Notre étude porte sur l'ensemble des acteurs institutionnels de la mobilité sur le territoire du Bassin Minier. Ce dernier s'étend de Béthune à Valenciennes, regroupant 2 départements, 8 intercommunalités, 250 communes et 1,2 millions d'habitants.

Cette étude présentera le contexte des mobilités actives à différentes échelles géographiques : nationale, régionale, départementales. Puis, elle détaillera l'état de ces mobilités pour chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) du territoire et celui des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui les composent. Enfin, une synthèse des résultats sera présentée, accompagnée de préconisations pour le développement des mobilités actives dans le Bassin Minier.

Le projet s'inscrit également dans le cadre d'un travail universitaire. Il fera ainsi l'objet d'une restitution dans le cadre de la validation de notre Master (Master DEIET, Université de Lille).

1.2. Commanditaires du rapport

Cette étude a été commandée et suivie par deux structures : l'Institut Fédératif de Recherche pour le Renouveau des Territoires (IF2RT) et la direction de projet en charge de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM), au sein du Secrétariat Général aux Affaires Régionales (SGAR) des Hauts de France.

Créé en 2021, l'IF2RT est né d'une sollicitation du préfet de Région et de la Rectrice. Dans le cadre de l'ERBM, ceux-ci ont fait appel à 4 Universités des Hauts de France (l'Université de Lille, l'Université d'Artois, l'Université Polytechnique des Hauts de France et l'Université Gustave Eiffel) dans l'objectif de favoriser les collaborations entre le monde de la recherche académique et les divers acteurs du développement social, économique et environnemental du Bassin Minier. L'initiative est également soutenue par le CNRS, le Rectorat des Hauts de France et le ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

Le programme ERBM, signé en 2017, est prévu pour durer jusqu'en 2027. Il implique l'Etat, la Région des Hauts de France, les 2 départements (Nord et Pas de Calais) et 8 EPCI. Projet de grande envergure, il vise à changer l'image stéréotypée du Bassin Minier et améliorer les conditions de vie des habitants. Afin d'atteindre cet objectif, 16 axes prioritaires ont été déterminés. Pour changer le quotidien des habitants, l'ERBM recouvre notamment un grand programme de rénovation des cités minières, mais aussi différents sujets liés à l'énergie et à la décarbonation. Il s'agit à la fois de se pencher sur les logements et les industries, mais aussi les déplacements. En effet, l'ERBM ne peut pas s'intéresser aux questions du quotidien sans étudier la question des mobilités. Celles-ci regroupent à la fois les enjeux de décarbonation mais aussi ceux de la fluidification des déplacements pour les habitants ou encore ceux du développement touristique pour l'accentuation de l'attractivité du territoire.

1.3. Méthodologie

Notre étude repose principalement sur les entretiens que nous avons menés avec les différents acteurs de la mobilité sur le territoire du Bassin Minier. Nous avons ainsi réalisé un total de 25 entretiens semi-directifs. Cela a pu être réalisé car tous les acteurs que nous avons sollicités ont répondu favorablement à nos demandes d'entretiens. Ces entretiens ont chacun duré entre 30 minutes et 1 heure 35, pour un total de 22h30. Ces entretiens ont été entièrement retranscrits avant d'être analysés et intégrés à ce rapport. Nous avons, à l'aide de la grille d'entretien présentée en Annexe 1, interrogé nos interlocuteurs sur leur territoire, les dispositifs en faveur des mobilités actives déjà mis en place ou ceux en projet, les acteurs avec lesquels ils travaillent ainsi que les difficultés auxquelles ils peuvent être confrontés. Les interlocuteurs avec lesquels nous avons pu échanger sont regroupés dans le tableau suivant :

Tableau : Ensemble des entretiens réalisés

Organisme	Interlocuteur	Date	Modalité	Durée
DREAL	Maxime JOUSSERAND, chargé de mission mobilité durable	30/10/2024 27/11/2024	Visioconférences	1h08 36min
ADAV	Michel ANCEAU, directeur de l'association	25/11/2024	Présentiel, sur le campus	40min
CAPH	Quentin SEMAIL, chef de projet mobilité durable	26/11/2024	Présentiel, sur le campus	54min
Mission Bassin Minier	Cyrille DAILLIET, chargé de mission développement du tourisme et des loisirs de pleine nature	26/11/2024	Présentiel, au siège de la Mission	1h32
Cerema	Bertrand DEBOUDT, chef de projet modes actifs	28/11/2024	Présentiel, au siège du Cerema	1h08
Région Hauts de France	Nicolas KOBYLINSKI, chargé de mission mobilités	28/11/2024	Visioconférence	58min
Université de Lille	Frédéric HERAN, professeur émérite	02/12/2024	Visioconférence	46min
Artois Mobilités	Nicolas VERHILLE, chargé de mission modes actifs Quentin DENOYELLE, responsable du pôle Transports et mobilités	02/12/2024	Visioconférence	1h05
Mob'In Solutions	Xavier CZAJA, délégué régional Hauts de France	05/12/2024	Visioconférence	1h23
Ademe	Marion RIEDEL, référente mobilité et qualité de l'air	09/12/2024	Visioconférence	50min
SIMOUV	Pauline CASSETTE, responsable des transports et déplacements	09/12/2024	Visioconférence	42min
SMTD	Matthieu CARPENTIER, responsable du pôle Mobilité Quentin FREYSSAC, chef de projet mobilité durable	10/12/2024	Visioconférence	51min
Société du Grand Paris	Lola HAILLOT, cheffe de projet relations territoriales	10/12/2024	Visioconférence	40min
CAVM	Marc DEZETTER, chef de projet mobilité	10/12/2024	Présentiel, au siège de la CAVM	1h14
Département du Pas de Calais	Aline DESBONNETS, cheffe de bureau des politiques de mobilité Damien ENDERLIN, chargé de développement territorial sur l'Artois	11/12/2024	Visioconférence	48min
CCI Hauts de France	Thibaut DEBRUYNE, chef de projet mobilité et logistique urbaine	11/12/2024	Présentiel, au siège de la CCI	39min
CCOM	Stéphane COMBLE, directeur des services techniques, du développement économique et de l'aménagement du territoire	11/12/2024	Visioconférence	29min
Douaisis Agglo	Stéphanie SHELTON, chargée de mission mobilités douces	12/12/2024	Présentiel, au siège de la Douaisis Agglo	59min
CABBALR	Diarietou BA, chargée de mission mobilité	12/12/2024	Visioconférence	39min
Département du Nord	Adrien BRULEZ, responsable du service Politique cyclable	12/12/2024	Présentiel, au siège du département	1h12
CAHC	Hélène QUESTE, directrice de l'aménagement, de l'habitat, des mobilités et des coopérations	13/12/2024	Visioconférence	30min
Cœur d'Ostrevent Agglo	Olivier CARDOT, responsable du pôle Environnement et cadre de vie	16/12/2024	Visioconférence	49min
SGAR - ERBM	Mélanie DELOTS, directrice de projet pour le renouveau du Bassin Minier Clément LAIGNEZ, assistant de projet pour le renouveau du Bassin minier	19/12/2024	Visioconférence	1h10
CALL	Stéphane BELEMBERT, directeur général des services techniques Carine JOLY, directrice aménagement, grands projets et maîtrise d'ouvrage	14/01/2025	Présentiel, au siège de la CALL	48min

Source : construit par les auteures

1.4. Mobilités actives : définition

Dans le présent rapport, les mobilités actives sont entendues au sens du Chapitre I du Code des transports, c'est-à-dire comme "l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée". Il s'agit généralement de la marche à pied, du vélo ou encore du vélo à assistance électrique (VAE).

2. Approche contextuelle des différentes échelles géographiques

Cette section dresse le portrait des acteurs de la mobilité, allant de l'échelle nationale à départementale. Dans le cadre de l'enquête, certains d'entre eux ont été rencontrés : la DREAL, le Cerema, l'ADEME, la SGP, la Région Hauts de France, la CCI, la Mission Bassin Minier, l'ADAV et Mob'In. Ces échanges ont permis d'enrichir les informations issues de la documentation des organismes.

2.1. Contexte et moyens nationaux

2.1.1. Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : tournant majeur pour les politiques de mobilités¹

Le cadre législatif autour de la mobilité n'a cessé d'évoluer depuis 1982, année de promulgation de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Jusqu'à l'arrivée de la LOM en 2019, il n'y a eu aucune loi portant spécifiquement sur l'organisation des mobilités. Pourtant la législation a beaucoup changé, les problématiques de mobilités étant abordées dans de nombreuses lois relatives aux enjeux environnementaux. Parmi celles-ci :

- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996, qui a fait naître et rendus obligatoires les Plans de déplacement urbains (PDU)²
- La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) de 2000, qui a notamment renforcé la cohésion territoriale
- La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, qui a créé les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

La LOM vient alors placer un cadre juridique clair sur les orientations à prendre concernant les mobilités. Elle s'articule pour cela autour de cinq chantiers :

¹ Les sources ayant permis la rédaction de cette partie proviennent essentiellement de France Mobilités et du ministère de la Transition Écologique, cf. Bibliographie

² La LAURE a également posé les fondements des politiques en faveur du vélo et des modes actifs de manière générale, notamment grâce à son article le plus connu, codifié dans le Code de l'environnement au travers de l'article L-22_-2. Celui-ci rend obligatoire la réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes, dès 1996

- L'apport de solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires. L'objectif est de supprimer les zones blanches de mobilité³.
- L'accélération de la croissance des nouvelles solutions de mobilité. Il s'agit d'utiliser les nouveaux moyens de déplacement et l'intermodalité pour répondre à chaque besoin de mobilité.
- La transition écologique des mobilités. Cela devrait arriver par le développement de modes de déplacement moins polluants.
- L'investissement au service des transports du quotidien. La priorité serait donnée à certains modes de déplacement via des financements, notamment les modes actifs pour les déplacements du quotidien.
- L'assurance du bon fonctionnement des transports.

Comment a-t-elle structuré la gouvernance et la coopération autour de la mobilité ?

Les articles 8 et 13 de la LOM permettent de repenser l'organisation des compétences et le périmètre d'actions des AOM. Rappelons que les AOM représentent les acteurs publics compétents pour l'organisation des services de mobilités sur leur territoire. Par cela, elles exercent donc un rôle d'animateur local.

La LOM a permis de modifier et de préciser qui peut être AOM ou non, et cela a également pu être complété par la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale. Ainsi, l'un des bouleversements apportés par la LOM est le fait que les communes ne peuvent plus être AOM comme c'était le cas auparavant. La compétence revient maintenant au niveau intercommunal, c'est-à-dire aux EPCI ou Syndicat Mixte, ou à la Région le cas échéant. En effet, tous les territoires n'ont pas choisi de prendre la compétence mobilité, la Région devient alors AOM par substitution sur ces territoires. Cette situation ne concerne pas le Bassin Minier, intégralement couvert par des AOM.

Un autre grand changement apporté par la loi concerne la répartition des compétences de mobilité. Les AOM sont en charge à la fois de l'organisation des services publics de transport et de l'organisation des services publics de mobilité. Les compétences sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

³ Une zone blanche de mobilités désigne un territoire sur lequel il n'y a pas d'autorité organisatrice de la mobilité

Tableau : Les six domaines de compétences de l’AOM

Organisation des services publics de transports	Organisation des services publics de mobilité
<ul style="list-style-type: none"> - Services réguliers - Services à la demande - Services de transport scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Services de mobilité active - Services de mobilité partagée - Services de mobilité solidaire

Source : construit par les auteures à partir de France mobilités (2022), Les nouvelles compétences de l’AOM

Si la LOM a rendu la compétence de mobilité non sécable, elle s’exerce “à la carte”. Cela signifie que les compétences ne sont pas séparables, elles ne peuvent pas être transmises seulement en partie, mais elles sont également optionnelles, l’AOM n’est pas obligée de se saisir de toutes.

Pour les services d’intérêts régionaux, la Région prend la compétence d’Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR). Les services d’intérêt régionaux regroupent notamment les services réguliers de transport, dont ferroviaires, les services de transport scolaire, les services de mobilités actives, de mobilités solidaires, etc. Elle tient également un rôle de chef de file en matière de mobilité et d’intermodalité. Elle est ainsi chargée d’organiser :

- 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 covoiturage/mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aire
- 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 transports ou de services de mobilité par les AOM.

Enfin, comme il a déjà été évoqué, la Région peut aussi prendre la casquette d’AOM locale par substitution lorsqu’un territoire choisit de ne pas se saisir de la compétence mobilité.

Également, pour faciliter la coopération entre les AOM, l’article 15 présente la création de bassins de mobilités. Ces bassins de mobilités représentent l’échelle territoriale

sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Ils sont déterminés grâce à une concertation avec la Région et ses partenaires, et validés par l'Assemblée Régionale. A noter qu'un EPCI peut faire partie de plusieurs bassins de mobilité, bien que cela complique la lecture de la gouvernance. L'élaboration d'un contrat opérationnel de mobilité (COM) et d'un plan d'action commun pour la mobilité solidaire (PAMS) permet de décliner les objectifs des bassins de mobilité de manière opérationnelle.

Pour le COM, les signataires obligatoires de ce contrat, définis par la loi, sont les AOM, les Syndicats Mixtes SRU s'il y en a sur le territoire, le ou les département-s et les gestionnaires de gares et pôles multimodaux. Le COM vise en effet à coordonner les acteurs et leur permettre de créer des actions communes, notamment sur les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, les pôles multimodaux et la gestion des zones blanches où la situation des mobilités est dégradée. Pour cela, le contrat traite par exemple du recensement et de la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ou encore de l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les AOM. A préciser que ce COM représente un contrat pluriannuel dont la durée est déterminée avec la Région et ses partenaires, avec une évaluation à mi-parcours, et un compte rendu annuel entre les partenaires.

Concertant le PAMS, celui-ci doit être réalisé à l'échelle de chacun des bassins de mobilités. En Région Hauts-de-France, cette démarche est co pilotée par la Région, les Départements et l'Etat, via son commissariat régional à la lutte contre la pauvreté. Son objectif principal vise à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Bien évidemment les mobilités actives sont un levier des PAMS.

Le Bassin minier fait partie du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. Les travaux concernant le COM et le PAMS de ce territoire sont déjà bien avancés, puisque le diagnostic commun aux deux démarches ainsi que l'identification des enjeux ont été finalisés à la fin de l'année 2024. D'ici la fin de l'année 2025, les COM et PAMS de l'Aire Urbaine Centrale seront finalisés, avec des actions qui se mettront rapidement en place.

Comment prend-elle en compte les mobilités actives ?

Pour la première fois, une définition de ce que sont les mobilités actives est inscrite dans le code des transports. La LOM les définit alors ainsi : « les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ».

La LOM devait permettre d'inscrire juridiquement les dispositions du plan "Vélo et marche" de 2018. Parmi les mesures concernées, on peut noter :

- La lutte contre le vol, notamment avec une obligation d'immatriculation pour les vélos vendus neufs et d'occasion à compter de 2021
- Le stationnement sécurisé des vélos en gare, obligation depuis le 1er janvier 2024⁴
- L'emport de vélo non démontés dans les trains et cars, pour encourager la pratique du vélo
- La suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons
- L'équipement des bâtiments en stationnements vélos
- L'éducation à la pratique du vélo dans l'espace public à l'école primaire
- L'élaboration d'un schéma national des véloroutes et voies vertes pour une durée de 10 ans par le ministère des Transports
- La précision de dispositifs datant de la LAURE quant aux obligations d'itinéraires cyclables lors des rénovations urbaines pour les gestionnaires de voiries⁵

Il peut également être noté qu'à travers son programme d'investissement, la loi prévoyait 350 millions d'euros pour soutenir les modes actifs.

Depuis, un nouveau plan vélo et marche a été enclenché pour la période 2023-2027, pour lequel l'Etat investit 2 milliards d'euros. Il se divise en trois axes majeurs : former au vélo dès le plus jeune âge, faire des mobilités actives une alternative aux autres transports, et développer une filière économique et industrielle du vélo.

2.1.2. Relai de l'Etat sur le territoire : la DREAL

La DREAL est un acteur important pour les mobilités actives puisqu'elle représente l'Etat sur les sujets environnementaux à l'échelle des régions. Son rôle est notamment de financer des projets d'aménagements cyclables et de promouvoir le plan vélo et marche. La DREAL pilote ainsi les deux outils financiers du fonds mobilité active (FMA) : un appel à projet et un appel à territoire cyclable. De plus, depuis 2025, elle pilote la mesure aménagements cyclables du fonds vert. Elle accompagne également les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) et les collectivités dans la mise en œuvre du plan vélo et marche (animation, promotion de la politique, diffusion de la connaissance...).

⁴ Un décret publié le 8 juin 2021 fixe et identifie les aménagements en matière de stationnement vélos à réaliser sur les gares identifiées : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634>

⁵ En effet, la LOM a réaffirmé l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie. En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle. Via l'article L-228-3, la LOM traite la partie hors agglomération : le gestionnaire de la voirie est tenu d'évaluer le besoin de réalisation de l'aménagement ainsi que sa faisabilité technique et financière, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité. Cette évaluation doit être rendue publique.

La DREAL a piloté le FMA entre 2019 et 2024, décliné à travers l'appel à projet, annuel, et l'appel à territoire cyclable, pluriannuel. Si l'appel à projet relève d'un financement annuel voté "*projet par projet*" (Maxime Jousserand, référent projets multimodaux et voyageurs), l'appel à territoire cyclable prévoit un financement pluriannuel sur 5 ans pour "*la réalisation d'un schéma directeur cyclable*". Initialement, 1,5 milliards d'euros étaient prévus pour le financement du FMA, parmi les 2 milliards d'euros dont était doté le Plan vélo et marche de l'Etat. Ce plan, porté au niveau national par la Mission vélo et marche du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, existait initialement pour la période 2019-2023 et a été renouvelé pour la période 2023-2027. Au regard du contexte budgétaire, la pérennité du FMA est pourtant remise en question. Il existe tout de même un autre fonds, le Contrat de Plan Etat-Région (CPER), qui finance des véloroutes. A noter cependant que le CPER prévoit "*10 000 000 d'euros sur 5 ans [...], alors que le FMA, c'est environ 10 000 000 d'euros par an*".⁶

La DREAL joue également le rôle d'interlocuteur sur le territoire pour la mise en place du Plan. Celui-ci s'appuie sur trois axes. Le premier axe concerne les enjeux de transition écologique et de baisse des émissions de gaz à effets de serre. En effet, aujourd'hui, la mobilité est le premier secteur émetteur, représentant "*30% des émissions de gaz à effet de serre*" (M. Jousserand). 15% sont produits par l'utilisation de la voiture individuelle. Parmi ces utilisateurs, "*il y en a 50% qui font moins de 5 km.*". Le deuxième axe concerne l'aménagement et l'urbanisme, autour des concepts de ville apaisée et ville agréable. Enfin, le troisième axe est celui de la santé.

Un des autres principaux objectifs de la politique cyclable réside dans le fait de favoriser l'intermodalité pour les usagers.

"L'objectif c'est de développer des bouquets de services dans des gares qui deviendraient des nœuds et qui seraient reliées notamment à un réseau de transport collectif urbain, qui permettraient de développer le rabattement vers leur lieu de domicile." (M. Jousserand)

Il s'agit de développer un système de mobilité à même de conduire les usagers jusque chez eux. Cet objectif rejoint celui du Service Express Régional Métropolitain (SERM) (cf. 2.1.4. Nouvelle perspective régionale : le Service Express Régional Métropolitain).

Si, via l'appel à projet, la DREAL finance des projets bien identifiés⁷, ceux-ci s'inscrivent en grande majorité dans des schémas directeurs cyclables réalisés par les AOM. En effet, la politique vélo se structure localement via ces schémas, et la part d'investissement des collectivités pour le développement des mobilités douces augmente nettement (pour les

⁶ Depuis la réalisation de l'entretien, si l'appel à projet n°7 du fonds mobilité active a été finalement supprimé au regard du contexte budgétaire, le gouvernement a décidé de budgétiser 50 000 000 € pour une nouvelle mesure dite « Aménagements cyclables » dans le cadre du fonds vert 2025.

⁷ 50% des projets en milieu rural, 15% des projets en milieu urbain

aménagements cyclables, le stationnement vélo, ou encore les services de mobilité). Le plan vélo et marche avait pour but, après la pandémie de 2019-2020, d'initier cette tendance et de la pérenniser dans le temps. Parmi les investissements des collectivités, la plupart voit augmenter la part des aménagements sécurisés vélos, dont principalement des AVS.

2.1.3. Partenaires d'ingénierie et de conseils pour les EPCI : le Cerema et l'ADEME

Le Cerema

Le Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, est un établissement public agissant comme expert et conseiller auprès des établissements publics notamment, pour un grand nombre de sujets en lien avec la transition écologique. Il accompagne ainsi l'Etat et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Le développement de la mobilité à vélo en France doit être soutenu et encouragé par la mise en place d'un « système vélo » performant. Le schéma directeur des aménagements cyclables et sa traduction concrète par des aménagements sont une composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Mais cela doit être complété par trois autres volets : une communication pour promouvoir les modes actifs, le développement d'équipements et de services pour les accompagner, l'évaluation pour adapter les actions. Ainsi, pour le développement des modes actifs, notamment le vélo, le Cerema recommande en premier lieu de *“toujours commencer par la planification, c'est-à-dire de mettre en place un schéma directeur cyclable, donc de planifier les réseaux cyclables”* (Bertrand Deboudt, chef de projet modes actifs).

Un plan de déplacement d'entreprise a également été initié par le Cerema Hauts de France, construit *“avec des actions de communication, des actions de sensibilisation”* (B. Deboudt). Cette sensibilisation s'effectue dès le plus jeune âge. En effet, il est organisé dans la Région Hauts de France, via le Crem, un challenge de l'éco-mobilité scolaire, à l'école maternelle, primaire, au collège et au lycée. La cible est encore plus large dans le cadre de cette action puisque *“Ça permet de sensibiliser dès le plus jeune âge les enfants à un autre mode de déplacement et par les enfants, ça permet de sensibiliser les parents aussi”*.

Le Cerema est en appui des politiques publiques et diffuse de la connaissance, réalise des études, des formations, des évaluations, etc. Il publie des guides à destination des aménageurs des territoires. Les plus récents relatifs aux déplacements à vélo sont le guide "Rendre sa voirie cyclable" en 2021 et un guide sur le schéma directeur des aménagements cyclables en 2023. Ces guides regroupent ainsi de nombreuses recommandations pour

l'aménagement. Plus généralement, les recommandations du Cerema permettent de guider les collectivités sur différents sujets :

- Les recommandations techniques (largeurs des aménagements, choix des aménagements cyclables...)
- La mise en place d'une politique cyclable, via une formation Politique cyclable planifier et concevoir des aménagements)
- Les questions relatives aux services vélos (location, stationnement...)
- La communication pour sensibiliser le public au vélo (mise en avant des bienfaits pour la santé, pour l'environnement, mode de déplacement efficace, économique, faire connaître les possibilités d'intermodalité, récréation d'un lien social, sécurisation des espaces...)
- La réalisation de SDC pour les collectivités (conseillé pour démarrer sa politique cyclable).

Au niveau du Bassin Minier, le Cerema a par exemple participé au tracé de l'EuroVéloroute 5 avec la CALL, la Région, le Département du Pas de Calais, la Ville de Liévin et la Mission Bassin Minier. Le Cerema peut ainsi émettre un avis en termes de recommandations techniques :

“Ça peut aussi bien aller de l'aménagement, au revêtement... Par où passe le tracé, quels dispositifs mettre en place aux extrémités ? Comment gérer les infrastructures ?” (B. Deboudt)

Le Cerema travaille également de concert avec la Région, les Départements ou encore la Mission Bassin Minier et l'ADAV sur la partie communication auprès des usagers. L'accompagnement réalisé par l'ADEME sur ces thématiques peut parfois s'approcher des missions réalisées par le Cerema, par exemple avec le déploiement de vélo-écoles.

La multiplication des acteurs, des compétences, des gestionnaires de voiries peut être un frein, mais la mise en place d'un schéma directeur des aménagements cyclables permet entre autres choses d'impliquer l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire d'étude et d'optimiser la gouvernance du projet : gestionnaires des réseaux de voirie, maîtres d'ouvrages, autorités organisatrices de la mobilité, associations d'usagers, exploitants de services de transports publics, riverains des voies, habitants. Chacun de ces acteurs pourra utilement intégrer l'un ou l'autre de ces comités. Ce schéma directeur est aussi un outil pour prévoir une programmation financière des aménagements cyclables. Il est également important que le scénario retenu détaille la répartition des engagements financiers de chaque partenaire, en précisant les sources de financement externes possibles.

L'Ademe

L'ADEME est l'Agence de la transition écologique. Il s'agit d'une agence nationale, dont les directions régionales déploient les politiques sur les territoires. Sur les sujets de mobilité active, il s'agit notamment de déployer les appels à projet formulés à l'échelle de la France.

Le principal appel à projet actuellement pour le développement du vélo est AVELO. Celui-ci :

“permet aux collectivités d'avoir un accompagnement financier sur des études sur tout ce qui va être expérimentation de services vélo et infrastructures légères type arceaux vélo, de l'animation, de la communication et même des postes de chargés de mission vélo” (Marion Riedel, référente mobilité et qualité de l'air à l'ADEME Hauts de France)

En effet, AVELO permet aux collectivités d'être financées pendant 3 ans, et se décline en 4 axes. Le premier est à destination des collectivités n'ayant pas encore réalisé leur schéma directeur cyclable, et vise à mener l'étude préalable à la construction de ce schéma. Les autres axes s'adressent aux collectivités possédant déjà un SDC. Le deuxième axe finance des études liées aux expérimentations de services vélo, *“donc des arceaux vélos, de la location longue durée, des boîtiers qui viennent électrifier les vélos, des applications aussi d'incitation, l'éco mobilité...”* (M. Riedel). Le troisième axe s'articule autour de la communication et de l'animation. Enfin, le dernier axe finance un poste de chargé de mission vélo pendant 3 ans, *“donc là très concrètement, ça permet d'avoir une action massive sur le vélo pendant 3 ans dans la collectivité”*. L'appel à projet demande un minimum de dépenses de 20 000€, *“donc ça demande quand même un investissement au départ, mais ce n'est pas non plus insurmontable, surtout qu'on a une aide à 50%”*.

Cet appel à projet regroupe un grand nombre des collectivités de la Région, en effet *“on a 63% des habitants des Hauts de France qui habitent dans une collectivité qui est lauréate d'AVELO”*. Sur le Bassin Minier plus spécifiquement, tous les EPCI en sont lauréats, à l'exception de la Cœur d'Ostrevent Agglo. Pourtant, il ne vise qu'à financer le vélo du quotidien *“donc le vélo-taf ou le vélo-étude ou le vélo pour aller faire ses achats, mais ça ne vise pas le vélotourisme”* (M. Riedel). Pour le vélotourisme, l'ADEME propose un autre appel à projet, qui s'appelle *“Développer le vélotourisme”*.

Un autre objectif de l'ADEME est de développer les véhicules intermédiaires, c'est-à-dire *“des véhicules à mi-chemin entre le vélo et la voiture : velocargo, voiturette sans permis, etc.”* (M. Riedel). Il s'agit en effet d'une voie possible pour développer l'écomobilité sur les territoires où le passage à la mobilité active est plus difficile :

“L'idée, c'est d'avoir une mobilité qui puisse répondre aux besoins du quotidien et donc de ne pas avoir une voiture de 2 tonnes pour faire 5 km en milieu rural”

“Et autre que le vélo, parce que sur des territoires ruraux, on se rend bien compte que faire 20km pour aller au travail, c'est une pratique courante, et que le vélo ne répond pas nécessairement à ces problématiques-là” (M. Riedel)

Pour accompagner les solutions alternatives à l'auto solisme, telles que les véhicules intermédiaires ou les mobilités actives, l'ADEME souhaite aussi promouvoir l'intermodalité en accompagnant le développement des services autour des gares :

“Ce qui est important, c'est de sécuriser les itinéraires des centres villes vers les gares, parce qu'on va favoriser l'intermodalité. C'est adopter des mesures qui favorisent le vélo sans que ce soit forcément des pistes cyclables, mais par exemple à travers l'apaisement des villes et des centres bourgs. Passer la ville à 30 km/h, ça n'a pas toujours un impact positif sur la qualité de l'air, mais par contre ça a un impact très positif sur la sécurisation, et donc la pratique de la marche, du vélo, de la trottinette aussi” (M. Riedel)

L'ADEME travaille également avec de nombreux partenaires. Par exemple avec le Cerema, où elle se penche sur la structuration d'une filière économique du vélo à l'échelle des Hauts de France :

“En Région Hauts de France, on a de nombreux acteurs du vélo, donc quelques gros acteurs, on a Décathlon, on a Origine par exemple. Comment on met tout le monde autour de la table pour discuter ensemble et voir quelles sont les pistes de travail commun ? Il y a évidemment des enjeux économiques puisque derrière il est question de créations d'emplois, de relocalisation potentiellement, c'est peut être demain faire un vélo made in Hauts de France” (M. Riedel)

Enfin, avec les associations, l'ADEME démultiplie ses actions de sensibilisation, notamment auprès des publics scolaires. Le CREM par exemple touche “40 000 élèves par an sur des plans de déplacement d'établissements scolaires”.

2.1.4. Nouvelle perspective : le Service Express Régional Métropolitain (SERM)

Dans la continuité d'une volonté de développer les transports en commun pour les mobilités du quotidien, et donc l'intermodalité dans les territoires, des projets d'envergure sont en cours dans différents bassins de mobilité métropolitains : les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Ces projets sont définis par la loi du 27 décembre 2023, relative aux SERM. Le projet du SERM Hauts de France a par exemple pour objectif de multiplier par deux le report modal vers le train.

Le SERM Hauts de France se caractérise par son histoire. Dès le début des années 2000, la Métropole de Lille se dote d'un schéma des mobilités, montrant sa volonté de renforcer les liaisons, notamment avec le bassin minier. En 2015, la Région - Nord Pas de Calais à l'époque - développe un projet de "Réseau express Grand Lille", qui fait l'objet d'un débat public. La création d'un nouveau barreau ferroviaire reliant Lille au bassin minier constitue l'une des composantes principales de ce projet. Celui-ci évolue lors de la création de la région Hauts de France, mais reste dans une dynamique essentiellement ferroviaire. Pourtant, *"depuis la loi d'orientation sur les mobilités jusqu'à la loi sur les SERM, le projet se développe en parallèle des évolutions nationales pour intégrer l'intermodalité et la multimodalité"*. La composante ferroviaire reste tout de même très importante dans les projets de SERM, comme l'indique la loi de 2023 relative aux SERM : « En dehors de la région d'Ile-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire ». Cette composante ferroviaire s'accompagne de grands enjeux financiers :

"On est quand même sur un SERM qui nécessite un investissement fort puisqu'il nécessite la création d'une voie nouvelle entre Lille et Hénin Beaumont, ainsi que la création de deux gares, une gare centrale à Lille entre Lille Flandres et Lille Europe et une gare à l'aéroport de Lille Lesquin" (L. Haillot)

La Société du Grand Paris (SGP) joue un rôle de coordinateur et d'ensemblier des premières études menées auprès des financeurs pour accompagner les territoires dans l'élaboration de ces projets :

"Il y a une vingtaine de SERM qui existent à l'échelle de la France métropolitaine, 24 d'entre eux ont été labellisés en juillet dernier. La SGP intervient sur 14 d'entre eux, dont le SERM Hauts de France" (Lola Haillot, cheffe de projet relations territoriales).

Aux côtés de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions, la Société des grands projets peut être sollicitée par les collectivités à l’origine du projet SERM. Cette intervention est ainsi une suggestion stratégique. Elle résulte de l’expérience acquise par la SGP à travers la conception et la mise en œuvre du Grand Paris Express, qui ne se concentre pas uniquement sur le métro, mais englobe aussi l’intermodalité, l’accessibilité, le développement et l’aménagement urbain des quartiers de gare. La SGP a pour mission d’intégrer cette perspective globale des mobilités dans l’élaboration des SERM. De plus, elle est missionnée sur trois aspects, inhérents au démarrage de tout grand projet d’aménagement du territoire :

“Développer un modèle de gouvernance, imaginer quelle serait la gouvernance du SERM Hauts de France, proposer un plan de financement en accord et en parallèle des échanges sur le financement des SERM à l’échelle nationale, et mener un dialogue territorial” (L. Haillot)

La partie dialogue territorial s’est avérée réussie sur le territoire des Hauts de France⁸. En effet, *“on voit que les acteurs se mobilisent, soutiennent le projet et appellent à son développement”*. Dans le contexte actuel, les phases de préfiguration des SERM font l’objet de conventions de financement classiques. Le modèle des phases ultérieures d’études et d’investissement n’est pas encore défini. La conférence sur le financement mobilité, dont des SERM, organisée par le ministère des transports se tiendra avant l’été 2025. Une des pistes pour résoudre cet enjeu serait notamment de s’inspirer du modèle de financement utilisé à la réalisation du Grand Paris Express. Enfin, pour la gouvernance, l’idée est de s’inspirer du *“modèle de gouvernance, d’un grand projet sur le territoire, celle du canal Seine Nord Europe”*. Ainsi, *“l’enjeu est d’associer tout le monde et de savoir juridiquement composer avec toutes les formes de maîtrise d’ouvrage, les formes juridiques des maîtres d’ouvrage”*, en prenant en compte les questions liées au financement.

Coordonnée par la SGP, et en partenariat avec la SNCF réseau et la SNCF Gares & Connexions, une phase de consolidation du projet a eu lieu en 2024, *“financée pour un an par la Région des Hauts de France, la Métropole Européenne de Lille et l’État. Donc 50% État, 37,5% région et 12,5% Métropole Européenne de Lille pour le bloc local”*.

Au-delà de la résolution des problèmes de transport, le SERM s’inscrit également dans une logique d’aménagement durable du territoire :

“Il s’inscrit dans la logique de doubler le report modal sur le train, comme l’a objectivé la loi d’orientation sur les mobilités. Il s’inscrit aussi dans la stratégie nationale bas carbone, dont le but est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun” (L. Haillot)

⁸ La synthèse de la phase de participation du public (automne 2024) est disponible ici : <https://serm-Hauts-de-France.eu/comprendre-projet/mediatheque-du-projet>

Le SERM Hauts de France, grâce au développement des mobilités, est une opportunité de transformer les quartiers situés à proximité des gares afin de créer de nouvelles centralités. En parallèle, il s'agit aussi de *“développer au maximum toutes les alternatives à la voiture pour se rendre et venir de la gare”*, notamment le vélo et la marche à pied. Cela s'accompagne également du développement des quartiers de gare, c'est-à-dire *“dans un rayon de 800 mètres autour des gares et haltes du territoire”*.

Finalement, le SERM a pour objectif d'offrir une alternative à la voiture individuelle sur les trajets de moyenne et longue distance qui ne peuvent pas être réalisés à vélo. Cette alternative veut mailler entièrement le territoire, *“pas seulement d'une dépendance vis-à-vis de la capitale régionale”*, et être fiable pour les usagers. Ainsi :

“C'est aussi l'extension de l'amplitude horaire, donc de faire en sorte que les derniers trains ne soient pas à 20h30, mais soient plutôt à 23h pour permettre aux gens d'avoir des loisirs, d'avoir aussi une alternative à la voiture dans le cadre de déplacements liés aux loisirs. Le soir mais aussi le week-end”
(L. Haillet)

2.2. Approche régionale

2.2.1. Autorité organisatrice de la mobilité à grande échelle : la Région Hauts de France

“Sur le bassin minier, ça a commencé relativement tôt” (Nicolas Kobylinski, chargé de mission mobilité à la région Hauts de France)

En tant qu'AOM régionale, la Région Hauts de France dispose de son propre plan vélo qui s'articule autour de 9 axes d'orientations, dont un volet infrastructures. Au sein de la thématique infrastructure, on peut identifier 4 strates : européenne, nationale, régionale et locale. Nicolas Kobylinski explique que *“le plan vélo a été fait pour se mettre en conformité avec la loi d'orientation des mobilités.”*. En effet, depuis la LOM, *“la Région est chef de file, elle doit piloter la mise en œuvre du schéma national des véloroutes”*. Trois EuroVéloroutes sont aménagées dans la région Hauts de France : *“la 3, la 4 et la 5”*. Pour les véloroutes régionales :

“On a un itinéraire au fil de l'eau qui passe notamment au sud de Douai, la véloroute du Paris-Roubaix. Il y en a une qui va vers le

bassin minier, aussi belge, parce qu'il y a un projet de connecter les deux bassins miniers."

Les véloroutes locales sont, quant à elles, celles de la Scarpe et *"de Valenciennes qui va vers Bruges"*

La part de financement provenant de la région varie de la façon suivante : *"la Région intervient toujours sur les axes, donc européens on peut y aller à 50%, les nationaux c'est 40%, les régionaux 30%."*

D'après les critères de l'Insee, le bassin minier est une zone urbaine, ce qui impacte les fonds pouvant être mobilisés pour financer les projets d'infrastructures. En effet, les zones urbaines sont *"éligibles au Fonds européen"*. Les fonds régionaux et européen sont complémentaires. Dans un souci de cohésion territoriale, Nicolas Kobylinski explique que l'objectif de la Région est *"d'aller dans les zones blanches. Pour dire que l'ensemble du territoire puisse bénéficier d'aides."* et *"lorsque le FEDER y va, la région n'y va pas, c'est un peu le principe."*

"L'Europe va donc sur la création d'itinéraires structurants en site propre, réservés aux modes actifs, les réseaux points noeuds, notamment toutes les passerelles qui ont été financées, les ponts, et cetera" (N. Kobylinski)

En plus du plan vélo régional, la région a établi un document d'orientation des mobilités (DOMO), il ne traite pas uniquement du *"schéma régional. Mais ils peuvent aussi aller sur d'autres projets, des discontinuités cyclables. Des projets d'aménagement cyclables en site propre."* Ce document a pour finalité *"d'accompagner les changements de comportement et accroître des bonnes alternatives à la voiture individuelle"*. Dans ce cadre, une enveloppe de 20 millions d'euros est fixée, les collectivités peuvent solliciter cette enveloppe sous condition que leur *"opération fasse au minimum 200 000 € hors taxes"*. De plus *"un autofinancement de 30%"* leur est demandé. Selon la taille des collectivités, le montant de l'autofinancement peut être un frein pour les collectivités.

Par ailleurs, pour Nicolas Kobylinski, la suspension du plan vélo national *"pose quelques questions pour les maîtres d'ouvrages, pour les projets à venir, notamment sur les financements"*.

Pour évaluer la pratique du vélo dans la région, une enquête ménages et déplacements est réalisée tous les 10 ans ainsi *"qu'une étude de fréquentation, donc aussi bien quantitative que qualitative."*

La Région est amenée à travailler avec une pluralité d'acteurs sur le territoire. Nicolas Kobylinski explique que la Mission bassin minier joue un rôle prépondérant dans la coopération et la coordination inter EPCI du bassin minier : *"l'avantage c'est qu'ils ont une vision quand même sur chaque EPCI, des différents projets"*. De plus, la région Hauts de France est chargée de l'animation des bassins de mobilités. Ainsi 10 bassins de mobilités ont

été définis, et au sein de ces bassins, les EPCI sont amenés à travailler ensemble sur des problématiques spécifiques liées aux déplacements des habitants, sachant que le bassin minier se situe dans la zone urbaine centrale. Enfin, la région s'appuie également sur les associations d'usagers du vélo qui ont l'avantage de disposer d'un ancrage territorial et d'une légitimité forte. Parmi ces associations, l'ADAV est citée :

“L'avantage c'est qu'ils ont été créés il y a plus de 40 ans. Donc ils ont quand même une ingénierie, qui est reconnue. Ils ont également le CREM, le Centre de Ressources en EcoMMobilité, co-animé par les associations Droit Au Vélo et En Savoir Plus afin d'accompagner les collectivités, associations, établissements scolaires, collectifs citoyens, porteurs de projets et entreprises qui souhaitent intégrer de l'écomobilité dans leurs actions, leurs stratégies et/ou leurs politiques sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.” (N. Kobylinski)

En raison de leur proximité avec les usagers et leur expertise, ces associations peuvent être consultées par les maîtres d'ouvrages lors de la réalisation des aménagements : *“c'est toujours important de les associer parce que ça permet justement d'éviter des écueils en termes d'aménagement”*.

Le manque de coopération entre les EPCI sur certains axes impacte la qualité des infrastructures cyclables. D'une part, la multiplicité des acteurs, qui n'accordent pas la même importance au vélo, et donne lieu à des *“différences de traitement”* selon les tracés, *“on a des itinéraires qui sont inscrits et qui sont de qualité très très différente selon les endroits”*.

D'autre part, les politiques d'aménagement cyclables des EPCI cherchent avant tout à *“desservir leur pôle, leur centre bourg ou la ville centre avec les principaux pôles de son territoire”*. Le rôle de la région est de veiller à ce que les EPCI *“connectent les grands centres bourgs entre eux”*. Il est parfois difficile de faire ces liaisons pour les EPCI, car *“ils voient moins d'intérêt”* directs pour leur territoire. La qualité variable des itinéraires impacte directement la fréquentation et l'utilisation du vélo, pour les usagers dont la préoccupation principale reste la sécurité. Ainsi, le renforcement de la coopération inter EPCI peut être un levier *“pour se mettre d'accord, pour prioriser les aménagements, notamment les véloroutes régionales pour qu'on ait quelque chose de de qualitatif sur l'ensemble du territoire.”*

2.2.2. Approche par les entreprises : la CCI Hauts de France

Selon l'Enquête mobilité des personnes en 2019, les personnes en emploi en France métropolitaine effectuent 7,3 trajets en moyenne par semaine vers ou depuis leur lieu de travail habituel. Il existe différents financements possibles pour les entreprises qui souhaitent sensibiliser leurs employés à d'autres formes de mobilités.

On retrouve par exemple le forfait mobilité durable, inscrit dans la loi d'orientation des mobilités de 2019. Il s'agit pour l'employeur de prendre en charge, de manière facultative, les frais de déplacement domicile-travail pour les salariés effectuant ce trajet en mobilité douce ou « alternative ». Cela entraîne alors une défiscalisation pour l'entreprise, amenée par le changement de pratiques des employés. Ce forfait peut notamment être mobilisé dans le cadre de plans de mobilité employeurs. Du côté des salariés, *“cela permet de donner une prime, de façon directe ou indirecte, au collaborateur qui utilise des modes alternatifs à la voiture”* (Thibaut Debruyne, chef de projet mobilité et logistique urbaine à la CCI Grand Lille). Les plans de mobilités employeurs, quant à eux, sont obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site dans une agglomération de plus de 100 000 habitants. Ils répondent à un objectif précis :

“Une analyse, une compréhension très fine des déplacements des collaborateurs. En fonction de ça, l'entreprise met en place des solutions : accompagnement financier, mises à disposition de véhicules alternatifs, mise en place de vélos à assistance électrique, etc.” (T. Debruyne).

Ces plans visent aussi à déterminer le financement d'expertise et d'accompagnement, afin de comprendre les enjeux d'accessibilité et de déplacement propres à chaque entreprise.

La CCI Grand Lille anime différents dispositifs à destination des entreprises pour développer les alternatives de mobilités pour leurs salariés. L'une des actions principales sur les questions de mobilités actives des entreprises est l'animation du challenge mobilité à l'échelle des Hauts de France. Celui-ci connaît *“une progression d'année en année du nombre d'établissements”*, représentant ainsi *“un bon indicateur pour dire que ça intéresse de plus en plus d'entreprises”* (T. Debruyne), même pour les territoires ruraux. L'objectif de ce challenge est de *“se concentrer sur la mobilité domicile-travail des salariés”* en découvrant d'autres façons de se déplacer, mais aussi de mettre à jour le plan de mobilité employeur pour les entreprises concernées. Sur l'ensemble de la région, le challenge a concerné en 2024 plus de 200 entreprises, représentant plus de 150 000 salariés. Le challenge est porté conjointement par la CCI, le réseau Alliance et d'autres partenaires institutionnels.

Une ambition supplémentaire de ce challenge est la création d'un réseau d'ambassadeurs. En 2024, 36 ambassadeurs sont comptés, dont un grand nombre d'EPCI parmi lesquels des intercommunalités du bassin minier comme Douaisis Agglo. Pour ces ambassadeurs, l'objectif est de participer au challenge en tant qu'établissement, tout en relayant l'événement auprès des entreprises de leur territoire pour les inciter à y participer aussi.

La CCI Grand Lille anime également des fresques de la mobilité au sein des entreprises. Thibaut Debruyne les décrit comme

“des ateliers de 2-3 heures où l’on revient sur ce que sont les enjeux de mobilité, quelles sont les logiques qui existent pour pouvoir changer de pratique individuellement et aussi réfléchir à des changements de pratiques collectifs, à l’échelle de l’entreprise”

Finalement, la CCI peut surtout apporter de l’accompagnement aux entreprises, du management de la mobilité. En effet, sur la question des infrastructures, *“beaucoup de choses ne relèvent pas de la responsabilité de l’employeur mais du réseau de transport”* (T. Debruyne). D’autant plus que sur le bassin minier, les alternatives à la voiture sont moins présentes que sur la métropole lilloise.

2.2.3. Mission Bassin Minier : ingénierie et conseils sur le territoire

L’association Mission bassin minier est l’un des principaux partenaires des acteurs de la mobilité sur le territoire. Du fait de ses compétences d’ingénierie et d’aménagement du territoire, elle accompagne les collectivités dans la mise en place des aménagements cyclables notamment pour les véloroutes et le développement du réseau point-nœud à l’échelle régionale. La Mission Bassin Minier joue le rôle de coordinateur et d’accompagnateur à l’échelle du territoire : *“On veille surtout à la bonne articulation des projets”* (Cyrille Dailliet, chargé de mission développement du tourisme et des loisirs de pleine nature).

Les politiques liées aux mobilités actives nécessitent la coordination de tous les acteurs du territoire. En effet, l’éclatement des compétences peut accentuer les ruptures territoriales :

“J’ai essayé de faire comprendre qu’il fallait qu’on travaille ensemble parce que chacun travaille à son échelle et dans son coin. J’ai fait le constat que l’on multipliait parfois des opérations alors que c’était une évidence de travailler ensemble”.

“Et ça fait quand même maintenant quelques années qu’on arrive à mettre tout le monde autour de la table, mais chacun a un petit champ d’action spécifique et au final qu’un « petit bout du truc » : la voirie, le tourisme, la signalétique, la trame verte, la mobilité, le sport, et cetera.” (C. Dailliet)

Dès le début des années 2000 lors de la réalisation du premier schéma trame verte et bleue, la requalification des anciens cavaliers miniers et des chemins de halage s’est présentée comme une opportunité pour mettre en place un réseau accessible aux modes doux (marche, vélo, équestre) pour les habitants du territoire, tout en utilisant le foncier disponible. Cyrille Dailliet explique que si cela peut sembler évident dans les années 2020 :

“Le concept de trame verte et bleue, c’était tout récent, on a réalisé le premier schéma à l’échelle de l’ancienne région Nord-Pas-de-Calais. Et on y

avait intégré effectivement cette dimension loisir et modes actifs, qui était vraiment assez précurseur à l'époque"

Ce schéma avait pour vision le maillage de l'ensemble du territoire : *“des centres-villes, des communes, mais en même temps toutes ces poches de nature et de loisirs”* (C. Dailliet). Dans un premier temps, ces travaux misaient sur *“la découverte du territoire et la reconversion du foncier au service du renouveau du bassin minier”*. Toutefois jusqu'en 2012, le sujet des mobilités actives ne faisait pas l'œuvre de réelles actions :

“À l'époque, en 2012, on parlait très peu de mobilité à vélo, et le tourisme c'était encore un gros mot. Donc ce n'était pas une priorité chez nous, il n'y avait que 4 véloroutes inscrites dans le schéma régional et qui traversaient le bassin minier. Avec l'arrivée du Louvre Lens et l'inscription au Patrimoine mondial, une vraie stratégie touristique s'est mise en place et maintenant il y en a 11” (C. Dailliet)

Actuellement, la Mission bassin minier travaille sur plusieurs projets en lien avec les mobilités actives :

- Le réseau points-nœud : *“ Nous avons accompagné le Département du Nord pour pouvoir lancer prochainement le jalonnement du RPN bassin minier sur sa partie. Et on espère pouvoir travailler avec le Département du Pas de Calais sur le reste du territoire”* (C. Dailliet). En effet, il s'agit d'une étude sous maîtrise d'ouvrage du Département du Nord à laquelle la Mission Bassin Minier participe
- Les sentiers de Grande Randonnées de Pays (GRP) : *“On lance le projet de création du GR 412, l'idée c'est de connecter tous les terrils sur le parcours et de monter sur les terrils”* ; des antennes relient les grands pôles gares et centres villes à proximité de ce GR
- La Chaîne des Parcs : *“L'idée c'était de ré identifier les grands lieux, grands parcs, les pôles de natures, les grands équipements et les relier par des voies douces et paysagères”*
- Les Plaines et Vallées du Bassin Minier, ce projet à les mêmes objectifs que la Chaîne des Parcs, mais sur le versant Nord, et est porté par le Département du Nord : *“On aurait aimé pouvoir appeler cette dynamique également Chaîne des Parcs mais la « marque » était verrouillée côté Pas de Calais. C'est dommage car cette « fracture départementale » fragilise encore l'unité territoriale du Bassin Minier et la perception de ce grand ensemble”*

Les principales difficultés auxquelles peut être confronté la Mission Bassin Minier portent sur les moyens financiers et humains, le manque de coordination entre les AOM, voire entre les EPCI, et la répartition des compétences.

“Sur la question de la maîtrise d’ouvrage des infrastructures cyclables, on a l’impression parfois que les EPCI et les AOM se renvoient la balle sans prise de décision finale”

“Au sujet de l’entretien des infras, pour les routes, on ne se pose pas trop de question, mais dès que c’est pour le vélo, là aussi tout le monde se dit « Ouais, mais ce n’est pas à nous de le faire, on n’est pas gestionnaire de cette voie ou piste ou ce n’est pas nous qui l’avons aménagé. Chacun se renvoie la balle pour ne pas faire l’entretien” (C. Dailliet)

Pour mettre en place ces projets, les maîtres d’ouvrage peuvent solliciter les fonds européens notamment pour les vélos routes voies vertes. Les fonds nationaux portés par l’ADEME peuvent quant à eux financer des travaux, de l’étude, ou des moyens humains. Enfin, la Région est un acteur intervenant dans le financement des projets liés aux mobilités actives. Toutefois, la mobilisation de ces fonds nécessite *“du temps, des moyens humains compétents”*. Ainsi les collectivités disposants de plus de moyens peuvent être avantagées par rapport aux petites agglomérations :

“Les collectivités qui sont plus outillées sur les services financiers savent vraiment aller chercher tout ce qu’il faut aller chercher. Certains moins outillés ou pour de petits projets vont rarement chercher les financements parce que derrière, le financement c’est aussi des démarches administratives, des dossiers européens et c’est du temps a passé.” (C. Dailliet)

2.2.4. Rôle clé des associations : Association Droit au vélo et Mob'In

L’association droit au vélo

L’un des principaux partenaires pour l’ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire est l’Association Droit Au Vélo (ADAV). L’ADAV est une association d’usagers, historiquement active sur la région Nord-Pas-de-Calais. Elle s’étend maintenant à l’ensemble des Hauts de France dans le cadre de l’animation de son centre ressource régional en écomobilité (le Crem). Elle sensibilise ponctuellement les usagers lors de diverses actions de promotion et de sensibilisation (stands, opérations éclairages, balades, challenges, remises en selle, vélo-école auprès des scolaires...) et agit surtout auprès des collectivités pour promouvoir les modes actifs et les alternatives à l’utilisation de la voiture individuelle. L’ADAV joue un rôle de concertation, elle apporte son expertise d’usage sur ce qui peut satisfaire au mieux les cyclistes, donne son avis sur les aménagements et les politiques cyclables. A ce titre elle a noué au fil des années des conventions de partenariats avec les principales collectivités du Nord et du Pas de Calais. Sur le territoire du bassin minier elle accompagne par exemple la

CABBALR, Valenciennes Métropole, Douaisis aggro, la CAPH, la CALL, mais aussi les villes de Lens, Valenciennes et Anzin qui s'appuient sur son expertise pour l'élaboration et le suivi de leur politique cyclable et dans la co-construction de schémas cyclables. Ce sont en effet généralement les acteurs publics qui s'adressent à l'ADAV et non l'inverse, dans une démarche volontaire.

Pour Michel Anceau, directeur de l'association, le plus gros frein à la réalisation de politiques cyclables sur le territoire du Bassin Minier relève des enjeux de gouvernance. L'éclatement de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage tend à flouter les responsabilités de chacun sur la mise en place de ces politiques :

“Le souci du territoire, c'est pour nous un problème de gouvernance du fait de l'éclatement de la maîtrise d'ouvrage. Et puis du coup, c'est un peu le ping pong entre les divers acteurs qui se renvoient la balle” (M. Anceau).

L'AOM possède la compétence d'élaboration du schéma cyclable, cyclable et sur le bassin minier il s'agit des syndicats de transports qui ne possèdent pas la compétence voirie. Celle-ci incombe aux intercommunalités ou aux communes auxquelles il faut ajouter le département. Les intercommunalités ont les moyens et certaines compétences voiries et les communes ont également la compétence voirie mais pas de moyens. Comme chaque strate doit décliner le schéma à son échelle, il est difficile de se coordonner. De plus, parfois, même lorsque les collectivités ont les financements nécessaires, elles ne possèdent pas l'ingénierie pour opérationnaliser le projet. À cela s'ajoute le Département qui possède lui aussi des compétences liées à la voirie. Cette répartition des compétences pose d'autant plus problème que, pour l'ADAV, il ne faut pas raisonner seulement à l'échelle d'une ville puisque les déplacements se font souvent entre communes et non à l'intérieur d'une seule.

L'absence de choix politique fort constitue pour Michel Anceau le deuxième frein important. Les élus ont en effet encore du mal à contraindre la voiture, alors qu'il s'agit d'une condition *sine qua non* au développement des autres modes de déplacement. Cela passe notamment par une meilleure accessibilité aux gares pour permettre l'intermodalité. Cet aspect est accentué par le fait d'une réglementation parfois jugée inadaptée au territoire. Si la loi impose des aménagements lors de création ou de rénovation des voiries, les préconisations du Cerema, en termes de dimensionnement, n'apparaissent pas forcément adaptées, selon Michel Anceau, les élus ne réfléchissant pas assez à des solutions alternatives. Pourtant, il serait, pour lui, contreproductif de faire de mauvais aménagements plutôt que de ne pas en faire du tout :

“La loi dit qu'il faut faire un aménagement, mais elle ne dit pas qu'il faut bien le faire...il peut être tellement mal fait que c'est parfois pire d'avoir un aménagement que de ne pas en avoir” (M. Anceau).

Également, pour favoriser l'utilisation du vélo, une culture du vélo est à construire pour les usagers, pour qui la voiture est encore synonyme de richesse, les mobilités actives étant généralement plutôt utilisées par les classes supérieures ou les étudiants. En termes

d'initiatives, on identifie notamment les ateliers d'aides à la réparation que l'on retrouve à Béthune, à Valenciennes ou encore à Douai.

Cependant, les tensions liées aux questions cyclables ne sont pour lui pas dues au vélo, mais plutôt aux tensions inhérentes liées au fonctionnement des collectivités et au découpage historique et politique spécifique au territoire du Bassin Minier. Si on arrive à régler le problème de gouvernance, un schéma cyclable cohérent pourrait plus facilement se déployer à l'échelle du territoire.

L'association Mob'In

Mob'In Hauts de France fait partie du réseau Mob'In qui possède 12 antennes régionales sur l'ensemble du territoire national. L'antenne fut créée en 2021, Mob'In ayant comme volonté de développer les actions en région via le financement de postes de chargés de missions. Son rôle est d'accompagner les autres structures à porter des projets, créer des liens sur le territoire, organiser des projets, et d'essayer de les faire travailler avec les différents acteurs. Xavier Czaja (délégué régional pour Mob'In Hauts de France) indique que *“le Département du Pas-de-Calais est un gros financeur sur la partie mobilité”*.

Mob'In est spécialisé sur la mobilité inclusive et solidaire durable, notamment dans le cadre des pôles territoriaux de coopération économique. Ainsi Mob'In a accompagné l'association PHARE dans le cadre de SOLIMOB pour répondre à l'appel à manifestation d'intérêt - projet qui vise à développer la mobilité durable et inclusive sur le territoire du Hainaut-Cambrésis.

Les compétences de l'association ont également été sollicitées pour *“une étude d'ingénierie sur la mise en place d'accompagnement à la mobilité, tel que les plateformes mobilités”*. Ces plateformes de mobilités permettent aux personnes en situation de précarité :

“D'être accompagnées dans leur recherche d'emploi, leurs difficultés en termes de mobilité. Ça peut être soit du passage de permis, se déplacer ou par exemple rechercher un véhicule, ou trouver des financements.”

Pour Xavier Czaja le *“Département du Pas de Calais est le plus en avance au niveau régional”* pour ce qui est des mobilités inclusives. Selon lui, cela est dû au *“lien social qui est encore très fort”*. Par ailleurs, l'association peut être amenée à réaliser des formations via le réseau national à destination aussi bien des professionnels que des conseillers en mobilités inclusive, des adhérents Mob'In ou à des personnes extérieures : *“On l'a organisée dans les locaux du département du Pas-de-Calais. Et ces formations s'adressent à tous les adhérents Mob'In, voire les extérieurs.”*

Pour Xavier Czaja, les ambitions de la LOM pouvaient être une plus-value, cependant *“elle engendre aussi des limites territoriales et des limites en termes d'action en découpant davantage le secteur”*. Il est important de noter que la région des Hauts de France est celle qui regroupe le plus d'AOM sur le territoire national. Parmi les autres freins que peuvent rencontrer les territoires, *“si un territoire a pris la compétence mobilité, mais qu'il existe déjà un syndicat mixte, la collectivité ne pourra pas nouer une action bien précise avec un autre*

territoire”. Toutefois, cela n’est pas le cas avec le bassin minier des Hauts de France qui est constitué de grosses intercommunalités.

À cela peut s’ajouter la multiplicité des acteurs de la mobilité, pouvant accroître la compétition entre structures dans un contexte où les sources de financement peuvent venir à manquer.

“Il y a beaucoup d'acteurs, des acteurs qui travaillent essentiellement sur leur territoire, et qui ont peur que d'autres acteurs viennent sur leurs territoires pour des questions de financement.”

De plus, si l’on prend l’exemple d’un service de location de VAE, cela nécessite en plus de l’investissement financier initial, un besoin en personnel pour réaliser l’entretien et la gestion. La question des financements se pose aussi pour les usagers : *“Est-ce que les usagers sont en mesure aujourd’hui d’acheter des vélos électriques ?”*.

Enfin, les mobilités doivent faire l’objet d’une *“politique publique structurante”*. En l’absence d’une politique structurante, la stabilité des projets peut être précaire :

“Il suffit d'un changement de gouvernance dans l'équipe principale pour que le projet saute du jour au lendemain. En quelques mois le projet peut sauter. Il suffit d'un changement politique...”

2.3. Approches départementales

2.3.1. Département du Nord

C’est en 2018 que le schéma cyclable du Département du Nord a été initié, pourtant, celui-ci n’a pas pu totalement aboutir. C’est également en 2018 qu’a eu lieu la première délibération-cadre, montrant une *“vraie volonté de mettre en avant le vélo”* (Adrien Brulez, responsable du service politique cyclable). L’idée était alors de mettre en place un schéma cyclable qui hiérarchiserait le réseau, en statuant les financements qui l’accompagneraient. Sur ces financements, Adrien Brulez explique :

“À l'époque, on était sur 1,5 million, 500 000 euros pour la voirie pour faire des pistes et bandes cyclables, 500 000 pour les espaces naturels pour faire plutôt des voies vertes, donc éloignées des chaussées routières, 500 000 pour du subventionnement à des projets qui seront faits par des entités plus petites au sein de nos territoires”

Ce SDC est actualisé tous les deux ans. En 2022, le département a créé un service politique cyclable pour centraliser les actions liées aux enjeux de mobilité active. *“On est aujourd'hui une équipe de neuf personnes et on s'occupe de missions variées”*, mais principalement de la mise en œuvre du SDC.

Ce document est donc *“le schéma d'intention pour essayer de définir là où on souhaite prioriser les investissements”* (A. Brulez). Il se découpe en deux niveaux. Le premier est celui d'un réseau structurant, auparavant appelé réseau traversant, qui a *“plutôt une vocation cyclo touristique, longue distance, passer dans des coins sympas, quitte à faire des détours”*. Ce réseau *“s'appuyait énormément sur les grandes véloroutes”*, qu'elles soient européennes, nationales, régionales ou départementales. Le deuxième est celui du maillage territorial, visant plutôt *“des liaisons de plus courte distance, mobilité du quotidien, atteindre une gare, atteindre une zone d'emploi”*. Le schéma est encore loin de son état final, *“ça reste un schéma d'intention qui aujourd'hui n'est pas 100% réalisé, même très loin de là, on en a pour 50 ans”*. Mais l'objectif est de donner des indications aux acteurs du territoire, d'autant plus qu'il a pour vocation de se dessiner au fur et à mesure des investissements.

Ainsi, le respect de ce schéma par les acteurs du territoire ouvre droit à des cofinancements. S'il s'agit de projet sur route départementale, *“le département peut prendre en charge jusqu'à 50% des aménagements”*. Sinon, le financement se fait via un appel à projets proposé par le Département. Également, pour la création de son schéma, le département a récupéré ceux des intercommunalités afin de prendre en compte leurs intentions et leurs connaissances du terrain. Lorsque le schéma sera plus complet et arrêté, le département du Nord *“envisage à terme de passer beaucoup de choses en open data, que le schéma soit accessible à tout le monde pour pouvoir avoir l'info”*. Adrien Brulez précise tout de même :

“le schéma cyclable départemental affiche une volonté de privilégier des itinéraires apaisés déjà praticables ou plus simples à aménager plutôt que de coller systématiquement de l'aménagement linéaire le long de la route départementale.”

Sans compter que trouver des alternatives à la création de linéaire peut permettre de ne pas avoir besoin d'artificialiser : *“là ce qui a été fait, c'est de prendre un chemin rural qui était existant mais impraticable pour les vélos et de le refaire pour le rendre accessible aux vélos”*.

Ainsi, les acteurs de la mobilité du territoire peuvent également bénéficier d'aides via l'appel à projets créé en 2023 et reconduit en 2024 et 2025. Ce sont les EPCI et les communes qui peuvent déposer leur projet, qui peut être infrastructurel mais qui *“inclut aussi tout ce qui est services vélos, tant que c'est intégralement accessible au public”* (A. Brulez). Il existe ainsi deux niveaux de financement. Le premier regroupe *“les projets qui contribuent à notre schéma cyclable départemental, on leur paye 40% des travaux jusqu'à un maximum de 300 000 €”*. Si

les EPCI ou les communes déposent plusieurs dossiers, le département leur demande de hiérarchiser. Pour le deuxième niveau, il s'agit de *"financer à 50%, par contre, selon la nature de ce qui est réalisé, ça va de 3 000 € pour des arceaux à 50 000 euros de plafond pour des aménagements linéaires"*.

De manière plus générale, le département du Nord possède déjà *"à peu près 900 km d'infrastructures cyclables"* (A. Brulez) dont 100 km de voies vertes. Aujourd'hui, il en crée environ 10 kilomètres. Compléter le schéma cyclable prend du temps, mais celui-ci avance petit à petit. Cette année, le budget est d'environ 5 millions d'euros d'investissement en propre et d'un million pour l'appel à projets. Le Département se lance également sur des projets de réseau point-nœuds. Dans le service, l'agent dédié au cyclotourisme travaille presque exclusivement sur cette nouvelle thématique. Pour l'instant, on en compte *"à peu près 2 600 km"*, et sa mise en place sur le bassin minier est prévue pour 2026. Les réseaux point-nœuds représentent :

"Beaucoup de travail pour identifier des itinéraires qui fonctionnent, aller répertorier tous les panneaux à mettre, les commander, les faire poser, vérifier qu'ils vont bien, et repasser un peu tous les ans, vérifier que ça va, et remplacer ceux qui ont disparu" (A. Brulez)

D'autant plus que ces réseaux point-nœuds correspondent à *"90% cyclotourisme et 10% trajets du quotidien"*.

Un autre projet est à venir sur la voie verte des Gueules Noires, qui remonte le long du valenciennois, *"et on va en profiter pour le faire avec des enrobés un peu modernes, au liant végétal"*. Depuis 2025, 700 mètres ont été refaits avec cette technique pour 170 000€. Le Département intervient également sur des giratoires, en les ceinturant d'aménagements cyclables. Sur son propre patrimoine, il peut effectuer *"des remises en état, remises aux normes d'anciennes choses existantes"*. Une politique interne est aussi poussée, sous le nom de Nord Durable. Également, le Département du Nord souhaite étendre son action sur les stationnements vélos :

"Aujourd'hui le département ne fait pas de stationnement vélo dans les gares, on laisse la Région se débrouiller avec la SNCF, en ville on laisse les communes et intercos se débrouiller. Mais là on se rend compte qu'il y a des coins où c'est nous, et si on ne le fait pas, il n'y aura personne donc on va commencer à investir ce champ-là" (A. Brulez)

Les élus ont également envie, à l'avenir, de mettre davantage l'accent sur le *"Savoir rouler à vélo"* dans les collèges.

Les différentes actions du Département prennent en compte les enjeux environnementaux, en effet *"il y a eu une grande étude globale pour identifier les zones à*

enjeux. Enjeu faune, enjeu ressource en eau, enjeu paysager" (A. Brulez). Pour les accompagner, un autre service du département, la mission eau et environnement de la route "s'occupe d'améliorer un peu la doctrine d'entretien".

Pour la mise en place de sa politique cyclable, le Département travaille avec de nombreux partenaires. Il s'agit alors

"d'aller voir les territoires plus grands, on travaille avec la Région, aller voir les territoires plus petits, on travaille essentiellement avec les EPCI, [...] de temps en temps avec les communes, même si on essaye d'éviter parce que vu le nombre de communes, on pourrait y passer notre année complète" (A. Brulez).

L'objectif est alors de *"s'assurer que nos schémas cyclables sont en cohérence les uns avec les autres"*. Les syndicats mixtes des transports sont aussi associés aux projets. Plus précisément, si la négociation "schéma" se fait avec les syndicats mixtes des transports, *"la négociation financière projet par projet [...] effectivement là, c'est avec l'EPCI"*. Les départements voisins sont également consultés, notamment : *"on échange pas mal avec le Pas-de-Calais, on regarde aussi ce que font les Belges, notamment l'idée des réseaux point-nœuds, on leur a complètement piqué"*. Plus généralement, le Nord travaille aussi avec des organismes nationaux : *"on travaille avec le Cerema particulièrement qui est prescripteur de guide technique sur comment faire une bonne infrastructure"*. La DREAL est aussi un acteur important puisque le département était *"fortement demandeur"* pour le FMA.

Pour les financements, l'Europe est aussi un partenaire sollicité. Le Département *"travaille dans l'INTERREG donc c'est la coopération transfrontalière"*, et a également participé à l'EUROCYCLO *"qui nous avait notamment pris en charge une part des frais de déploiement de nos premiers réseaux point-nœuds"*. Actuellement, un dossier X-TRAVEL est en cours, représentant *"sa suite directe qui va continuer les réseaux point-nœuds"*, notamment du Bassin Minier. Les associations ont aussi une présence importante, *"particulièrement avec l'Association Droit Au Vélo"* dont le rôle est de *"donner des avis sur la plupart des choses qu'on réalise, en gros sur 95% des projets"*.

Enfin, les projets de "Savoir rouler à vélo" sont gérés par un autre service du Département qui s'occupe de la partie écomobilité : *"il y a une démarche d'accompagnement un peu globale des plans de déplacement d'établissements scolaires ou plans de mobilité des collégiens, où on a pris une quarantaine de collèges tests"*. Les sujets étant extrêmement liés, les deux services travaillent donc de pair.

Aujourd'hui, pour ses projets d'investissements, le Département est *"à peu près à 5 millions d'euros investis par an en fonds propres pour nos propres projets"* (A. Brulez). Sans compter qu'en plus de ces 5 millions d'investissements, il *"distribue 1 million d'euros via un appel à projet"*. Il est également important de préciser qu'aujourd'hui *"il y a vraiment un budget qui est suivi de manière séparée"*, entre la politique cyclable et le reste de la voirie.

Mais ces ressources sont essentielles puisqu'en 2023 sur l'appel à projets⁹, *"on avait un peu plus de demandes que de sous, les élus ont fait le choix de dire oui à tout le monde : on avait prévu 600 000, on nous en a demandé pour 900 000"*. En 2024 en revanche, lorsque 3 millions ont été demandés alors que l'enveloppe était d'1 million.

La mise en place des projets cyclables dans le département du Nord rencontre quelques freins. Tout d'abord, par le fait d'être *"soumis à l'ensemble des réglementations qui sont aujourd'hui plus exigeantes"* (A. Brulez). Cela oblige à des validations, par exemple de la DDTM qui valide le non-risque pour la ressource en eau et les inondations possibles. Les préconisations du Cerema sont elles aussi perçues comme *"assez exigeantes"*, bien que nécessaires et comprises par les acteurs : *"Le côté environnemental est parfois compliqué parce qu'on est conscients de l'enjeu et on a tous envie de bien faire"*. D'autant plus que les préconisations, notamment liées à l'environnement, augmentent les coûts des travaux. En parlant d'une des routes rénovées par le Département en utilisant un enrobé *"plus respectueux de l'environnement"*, Adrien Brulez explique :

"C'est un truc qui va nous coûter 70% de plus que de le faire avec de l'enrobé noir classique. Mais on pense que ça vaut le coup, surtout dans des voies vertes où on essaye d'avoir un côté un peu corridor écologique ou plus vertueux. Autant aller au bout de la démarche" (A. Brulez)

Sur l'aspect financier justement, l'arrêt des financements liés au Plan vélo et marche va jouer sur le fait que le Département devra demander *"un peu plus d'efforts financiers aux territoires"*. Enfin, le foncier représente également un frein à la réalisation d'infrastructures cyclables, car *"souvent, on manque de place"*.

2.3.2. Département du Pas-de-Calais

Le Département du Pas-de-Calais est réparti en plusieurs territoires, ayant chacun des référents au sein du Département qui travaillent sur différentes thématiques relatives à leur périmètre. Plus généralement, il existe aussi une Direction de la Mobilité et du Réseau Routier, qui possède une vision englobant l'ensemble du département et dont le travail vise à élaborer les documents stratégiques, de la prospective et de l'évaluation.

Avant l'élaboration du plan vélo actuel, le Département avait voté en 2012 un schéma directeur départemental de la mobilité, avec une déclinaison politique cyclable votée en 2013. Cette politique qui visait entre autres le développement des véloroutes de France, ou le maillage avec des gares et des aires de covoiturage, a été évaluée en 2021 *"puisque'on a un*

⁹ L'appel à projet était doté de 600 000€ pour cette 1ere année contrairement aux 1 000 000 € des années suivantes

gros boom durant le Covid de la politique cyclable” (Aline Desbonnets, cheffe de bureau des politiques de mobilités).

Par la suite, *“le Département a voté le 30 janvier 2023 son plan vélo”* (A. Desbonnets). Ce plan vélo décrit les actions à mener, de 2022 à 2027, et s’accompagne d’une enveloppe de 50 millions d’euros. Il se décline en fiches actions à déployer : *“ce sont des grandes orientations pour le département qu’on décline ensuite en politique générale”* (A. Desbonnets). C’est ensuite aux différentes intercommunalités de s’emparer du schéma, qui les aide à construire le leur.

Le département étant compétent sur les collèges, il *“porte à 100% financièrement des études de sécurisation aux abords des collèges”* (A. Desbonnets). L’apport supplémentaire de cette étude est le fait qu’elle étudie les itinéraires qu’utilisent les collégiens *“Donc là, on est vraiment dans la pratique du quotidien pour les élèves, mais aussi pour les usagers”* (Damien Enderlin, chargé de développement territorial Artois).

Également, le Département s’est tout juste engagé dans le projet européen XtraVel Mobility dans le cadre d’Interreg VI, à l’échelle France-Wallonie-Vlaanderen. L’objectif est de *“développer du réseau point-nœuds sur les territoires de l’Arrageois, du Lens-Liévin et de l’Artois, en lien avec la V32”* (A. Desbonnets). Ce projet est d’envergure puisque l’objectif est de *“toucher à des routes à faible trafic, soit départementales, communales, intercommunales, on touche à toutes compétences pour mailler le territoire”*. Ce maillage représente 2000 km d’itinéraires cyclables. Aline Desbonnets précise :

“L’objectif ce n’est pas de faire de l’infrastructure, mais bien de réutiliser l’existant et de mailler le territoire pour relier les communes entre elles et permettre à différentes cibles, cycloportifs, cyclotouristes, cyclistes du quotidien, de pouvoir utiliser et d’identifier les voiries les plus pertinentes pour leur trajet”

En effet, l’importance des itinéraires longues distances sur le territoire tendent à rendre prioritaires des vocations cyclo-touristiques ou cycloportives plutôt qu’une logique de cyclisme du quotidien. Cela s’explique en partie par les compétences que possède le département.

“Le Département est maître d’ouvrage sur les itinéraires à longue distance, les véloroutes, et est co-financeur sur les modes actifs en secteur urbain, en agglo, qui n’est pas notre périmètre d’intervention.” (A. Desbonnets)

Les moyens d’action dont dispose le département pour encourager les intercommunalités à développer leurs projets en lien avec la mobilité active est de les *“pousser [...] à venir émarger à nos financements pour développer chez elles la mobilité du quotidien”*.

L’ADAV et le Réseau vélo et marche sont les principaux partenaires du Pas de Calais sur ces sujets. Pour l’ADAV, le département possède une convention de partenariat, ils

interviennent par exemple sur une grande partie de l'étude cyclable auprès des collégiens. Pour vélo et marche, Aline Desbonnets explique :

“C'est une association nationale qui regroupe beaucoup de collectivités, interco, départements, régions, qui promeut à l'échelle nationale la valorisation et le développement d'appels à projets nationaux pour le développement du vélo”

Enfin, le Département rencontre certaines difficultés quant au déploiement de ces politiques de mobilité. Au-delà des difficultés d'entretien des voiries évoquées par Damien Enderlin, la multiplicité des contraintes légales liées aux enjeux environnementaux rend certains projets plus fastidieux : *“On est face à de plus en plus de besoins d'études environnementales et des contraintes liées au domaine sur lequel on passe, qui est parfois reconnu Unesco”* (A. Desbonnets). La plus grande des difficultés semble pourtant résider dans le grand nombre d'acteurs et de leurs compétences : *“On parle de mille-feuilles territorial, mais là, on a plein dedans !”* (D. Enderlin). Cela engendre des discontinuités sur un même trajet *“pour les habitants, ce n'est absolument pas lisible”* (A. Desbonnets)

3. Les mobilités actives dans le Bassin Minier : états des lieux des EPCI et de leurs AOM

Cette section se constitue de 11 fiches synthèses présentant :

- la politique de mobilité active des 3 AOM du bassin minier des Hauts de France : Artois Mobilités, le SIMOUV et le SMTD
- les déclinaisons de ces politiques dans les 8 EPCI

Ces fiches ont été construites à partir des plans de déplacements urbains/plans de mobilités, schéma cyclables et complétées avec les informations recueillies lors des entretiens réalisés avec chaque AOM et EPCI.

3.1. Artois Mobilités

Fiche de présentation - Artois Mobilités (AM)

EPCI concerné(s) : Communauté d'Agglomération Lens-Liévin (CALL), Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC), Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys-Romane (CABBALR)

Département : Pas de Calais (62)

Démographie : 150 communes, 650 000 habitants



Source : Artois Mobilité, Synthèse du PDU

Contexte territorial

“Aujourd'hui, ce territoire est composé de 150 communes regroupées au sein de trois communautés d'agglomération différentes, et ça représente environ 650 000 habitants entre Lille, Arras et Douai.” (Quentin Denoyelle, responsable du pôle Transports et mobilités)

Les trois communautés d'agglomération qui composent le syndicat mixte possèdent une ou deux villes-centres, avant de s'étaler sur un territoire péri-urbain voire totalement rural.

“C'est très étendu avec des configurations très diverses. On a des zones urbaines peuvent faire penser à des grandes villes comme à Lens, Béthune, etc. Mais dès que vous faites 10 kilomètres dans n'importe quelle direction, vous arrivez très vite dans des zones faiblement peuplées, voire carrément rurales” (Q. Denoyelle)

équipements de santé et des services aux particuliers (sport, loisirs, tourisme...). Pourtant, on assiste à un recul de la pratique du vélo.

Année	Équipements proches d'un cheminement cyclable	Total équipements	% des équipements accessibles à vélo
2016	7358	8831	83%
2018	8773	10440	84%
2021	9578	11274	85%

Source : Artois Mobilité, Rapport d'évaluation du PDU, 2024

Les Plans et leurs orientations

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

“On a un plan de déplacement urbain qui a été mis en place, qui dicte les grandes lignes de ce qu'on souhaite pour le territoire en matière de développement des mobilités et qui traite des mobilités actives” (Nicolas Verhille, chargé de mission modes actifs)

Le PDU initial d'Artois Mobilités date de 2015. Sa première révision a eu lieu en 2018 puisqu'un an auparavant, la CABBALR est née d'une fusion d'intercommunalités, agrandissant le territoire de 35 communes supplémentaires. Le PDU a récemment connu une évaluation de mi-parcours. Il s'articule autour de 5 axes thématiques :

- Les politiques de transport et d'urbanisme
- Les nouveaux usages complémentaires
- La logistique et le transport de marchandises
- La communication et la sensibilisation
- Le suivi du PDU

L'axe qui s'intéresse le plus au développement des mobilités actives serait le deuxième. Il se compose de 9 actions :

- La hiérarchisation des voies
- L'adoption du jalonnement et des outils de gestion des flux sur le réseau magistral
- L'expérimentation de nouveaux usages sur le réseau magistral

- Le suivi et le soutien quant à l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge
- L'intégration du stationnement dans la politique globale de mobilité
- La fédération des initiatives en faveur de solutions de mobilité en territoires peu denses
- L'expérimentation des mobilités innovantes sur le territoire
- L'animation et l'appui à la mise en œuvre d'un plan vélo
- La mise en œuvre du schéma piéton sur le territoire

Le schéma directeur cyclable

Le schéma cyclable sur le territoire est porté par Artois Mobilités pour l'identification et l'appui à la mise en place des itinéraires prioritaires. L'appui se matérialise par un guide d'aménagement fourni aux gestionnaires. En revanche, l'opérationnel est décliné aux trois EPCI. Pour la réalisation du schéma cyclable, la logique d'AM était donc la suivante :

“Les flux qui existent sur le territoire, il serait intéressant de prioriser les investissements en termes d'aménagement de voirie pour les modes actifs à ces endroits-là, puisqu'il pourrait y avoir davantage de report modal si cet itinéraire-là était aménagé. On n'est pas allé au-delà de 8 kilomètres sur l'analyse des flux et les reports modaux possibles. Donc après, aux collectivités de se l'approprier” (Q. Denoyelle)

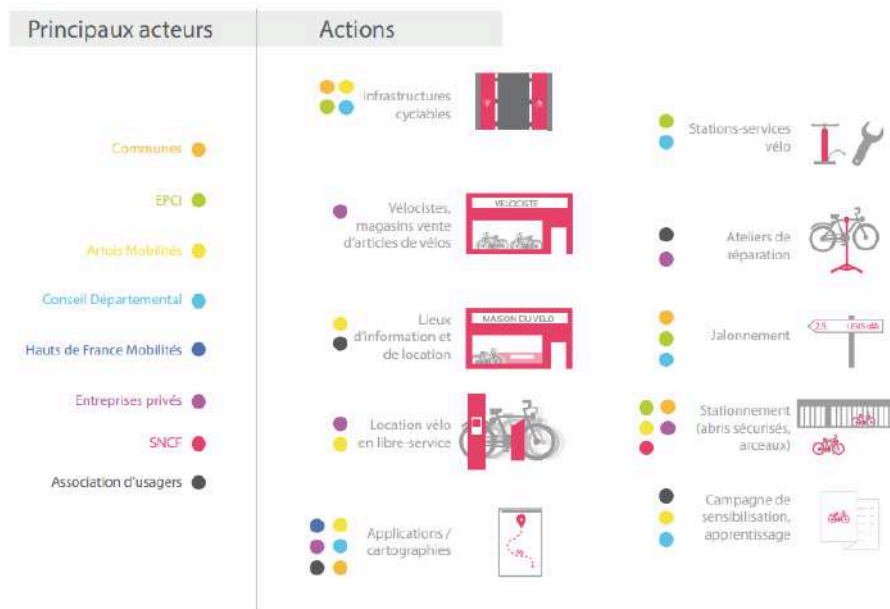
La révision a été approuvée en 2023. Le schéma concerne notamment les itinéraires vélos, les AVS, la location de vélos, électriques ou non). L'objectif de ce schéma cyclable serait d'atteindre 20% de part modale vélo pour les déplacements de 1 à 3 km, 15% pour ceux de 3 à 4 km et 5% pour ceux de 4 à 5 km, mais aussi de passer de 715 à 942 km de linéaire cyclable total.

Pour cela, le schéma cyclable révisé a pris en compte les erreurs faites par son prédécesseur. Ce dernier comportait en effet des indications très précises concernant les aménagements à réaliser, qui ne lui ont pas permis d'être une véritable ligne directrice, dû à son côté trop figé. La réalisation du schéma s'est donc faite par *“une phase diagnostic et une phase terrain”* (Q. Denoyelle).

La phase diagnostic s'est construite en concertation avec les communes du territoire : *“On a sollicité les communes du territoire pour leur demander à partir de cette base-là, de nous faire remonter aussi des aménagements dont ils pourraient avoir connaissance”*. Pour la partie terrain, AM a fait appel à l'AULA, notamment au travers d'un *“relevé des aménagements existants dont on n'aurait pas forcément connaissance”*. En revanche, le choix a été fait de ne pas associer d'acteurs privés dans cette démarche : *“on n'a pas associé des*

entreprises ou des associations d'insertion sociale, c'est plutôt resté à l'échelle de la sphère publique”.

Il faut aussi prendre en compte le grand nombre d'acteurs jouant un rôle le “système vélo” du territoire :



Source : Artois Mobilité, Révision Schéma cyclable, 2022

Les trois principaux objectifs du schéma cyclables révisé sont :

- Mettre en place d'un réseau cyclable attractif et continu
- Répondre aux besoins de déplacements utilitaires de proximité
- Co-construire une base de travail commune et éviter la planification descendante

Concernant les financements, le schéma cyclable évoque ceux relevant notamment des appels à projets Fonds de mobilité active, qui représentent un à deux financements par an, sur des projets liés aux discontinuités, et des dispositifs d'aides ciblées des EPCI. Il est à noter que le schéma cyclable n'est pas allé jusqu'à la faisabilité technique.

“On sait très bien dans certaines zones, et dans le schéma on l'a indiqué, la largeur de voirie est très faible, et que même si ce serait très intéressant de faire un aménagement cyclable, là, ça amènerait trop de difficultés pour qu'on puisse vraiment le faire pour autant” (N. Verhille)

Partenariats

Comme évoqué plus haut, Artois Mobilités a pu s’associer avec l’AULA pour l’élaboration du schéma cyclable. En outre, le Département du Pas-de-Calais est également un partenaire important. En effet, *“il y a quand même pas mal de routes départementales sur le territoire”* (N. Verhille). L’ADAV quant à elle représente le seul acteur privé sollicité par Artois Mobilité sur ces sujets.

Concernant une éventuelle coopération avec les autres AOM, Quentin Denoyelle explique : *“Dès qu'on parle de connexions entre territoires, on est tout de suite sur des distances qui, à vélo, ne sont pas réalistes, sauf à être effectivement quelqu'un qui pratique de façon intensive”*. Il précise tout de même : *“Ça peut être intéressant d'avoir du partage d'expérience”*. De plus, il ajoute que *“dans le cadre du schéma cyclable, on a aussi consulté tous les territoires limitrophes pour parler des connexions, mais à petite distance”*.

Comme expliqué dans la seconde partie de ce rapport, la LOM de 2019 a concouru à la création des bassins de mobilités, déterminés par la Région. Le territoire d’Artois Mobilités est ainsi rattaché à celui de l’aire urbaine centrale, avec Lille. La Région doit ainsi co construire autour de la mobilité avec les différents acteurs au sein d’un même bassin au travers des COM. Quentin Denoyelle a ainsi confié :

“C'est en cours d'écriture pour l'instant, c'est un peu flou, mais on peut s'attendre à ce qu'il y ait un volet mobilité douce dans ce contrat opérationnel de mobilité. Aujourd'hui, il y a un diagnostic qui est partagé et on va dire qui fait consensus. Maintenant, on a une phase un peu plus bizarre qui doit conduire à ces actions.”

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés

Une Enquête Mobilités Certifiée Cerema (EMC2) a été menée en 2023 sur les habitudes de déplacement des habitants d’Artois Mobilité. 11 000 personnes, de 5 ans et plus, ont été interrogées. On constate que les déplacements sont à 87% internes, puis d’échange, puis externes. Les causes sont à déterminer mais il semble qu’à l’instar du reste de la France, le nombre de déplacements quotidiens diminue, pourtant, ceux-ci sont plus longs à la fois en temps et en distance. De plus, le nombre de véhicules par foyer est en hausse depuis 2006. Lille reste la première destination pour les déplacements externes, suivie d’Arras, puis Aire-sur-la-Lys, Douai et enfin La Bassée. La voiture reste le mode le plus utilisé et semble même augmenter, contrairement au vélo ou à la marche. Les situations où la part modale du véhicule individuel motorisé est la plus importante sont les déplacements vers le travail, ceux vers le domicile, et ceux pour effectuer des achats. Les modes actifs sont finalement plus utilisés le dimanche, pour les loisirs.

Quentin Denoyelle explique également que le territoire a été maillé :

“avec des abris vélos sécurisés dans des pôles intermodaux, principalement les gares, mais pas que : des pôles aussi d'échanges bus un peu structurants, on teste aussi des zones de covoiturage, de parkings de covoiturage sur lesquels on a planté des abris vélos sécurisés”.

Pour accompagner l'intermodalité vélo/train, AM a augmenté la capacité de stationnements vélo sécurisés dans plusieurs gares, notamment celle de Libercourt, qui est l'une de celles accueillant le plus de voyageurs. Ces AVS ont pu être co-financés par l'Etat, l'Union Européenne et la Région Hauts de France via le FEDER, et dans le cadre du programme ALVEOLE.

L'accès aux AVS prévoyait de se faire via la carte Pass-Pass utilisée sur l'ensemble du territoire des Hauts de France. Mais le réseau de transports en commun passant à la gratuité sur l'ensemble du réseau en janvier 2026, les usagers de Transdev Artois-Gohelle n'auront plus de carte, il va donc falloir réfléchir à un nouveau moyen pour enregistrer les usagers et leur permettre l'accès aux abris.

De plus, il existe sur le territoire un Espace mobilités de l'Artois :

“ça ça a été comme un laboratoire des mobilités qui était conjoint sur différents réseaux de transport sur lequel il y a eu des discussions sur des sujets de mobilité. Et ce qui a émané de ces discussions sur notre territoire, c'est l'espace mobilité de l'Artois, notamment, qui permettait d'accompagner les publics plutôt en difficulté ou en insertion sur la thématique de la mobilité, donc sur les mobilités actives, mais pas que, pour bien pouvoir aiguiller les personnes qui auraient besoin de ces services-là. Donc c'est vrai que ça permet de toucher un public aussi qui avait besoin d'accompagnement”

“Depuis, cet espace mobilité s'est un peu détaché finalement du cadre de la délégation de service public et, de ce fait, ils ont un espace vraiment propre, où il y a un interlocuteur par agglomération et un référent. Ils ont même d'ailleurs été lauréats du dispositif Vélos Egaux” (N. Verhille)

“Le rôle de l'association Espace Mobilité de l'Artois c'est d'accueillir des gens pour lesquels, parce que la voiture est tombée en panne, parce qu'il y a une grosse réparation à faire, il faut qu'il s'en achète une se disent, je ne peux plus me déplacer, je suis mort, aidez-moi et l'idée, c'est de bien évidemment d'accompagner ces gens et, en parallèle, les sensibiliser sur les autres formes de mobilité offertes par la communauté ou par d'autres acteurs locaux qui font de la mobilité.” (Q. Denoyelle)

Enfin, Artois Mobilités organise un appel pour le développement de la pratique cyclable :

“Cette année, c'est la première édition. On a mis en place un appel à projets pour le développement de la pratique cyclable, avec une enveloppe de 60 000€ pour faire sortir des petits projets d'accompagnement ou modification de la mobilité” (Q. Denoyelle)

Pour cette première édition, l'appel à projet a permis de mobiliser trois candidats. Tout d'abord une structure associative centrée sur l'aide à l'auto-réparation sur les véhicules motorisés, qui souhaite s'étendre à la thématique de l'auto-réparation des vélos. Également, une collectivité pratiquant le “Savoir rouler à vélo” qui ambitionne de se constituer une flotte de vélo à prêter dans les écoles pour les enfants qui ne disposent pas de leur propre matériel. Enfin une régie de quartier qui aspire à devenir un point de rassemblement pour les habitants du territoire qui souhaitent apprendre comment réparer leur vélo, avec un axe particulier pour les publics précaires et en réinsertion.

Projets en cours

Depuis 2014, la location de vélo était possible pour les habitants du territoire pour une durée maximum de trois mois renouvelable. Cette location avait lieu dans une maison du vélo dédiée, située à proximité de la gare de Lens. Une modification a été récemment proposée pour

“permettre à tous les habitants de venir récupérer un vélo dans les différentes agences commerciales qui font de la vente de titres de transport et de permettre aussi que ce soit un point relais pour venir récupérer les vélos” (Q. Denoyelle).

Depuis quelques mois, AM teste également la livraison à domicile de ces locations. Il est à noter également que le syndicat mixte ne propose plus de location courte durée, justifiant : *“Ça s'est arrêté pour vraiment viser les changements d'habitudes”*

Difficultés rencontrées

“On est vraiment sur un territoire assez hétéroclite avec des enjeux tout à fait différents aussi en matière de mobilité” (N. Verhille)

“Une des difficultés, parfois, c'est qu'au final, on n'est pas récepteur des travaux qui peuvent être réalisés. Pour ce qui est des aménagements cyclables parfois, on le découvre en repassant par une zone où la voie a été refaite et on découvre que oui, elle a été faite et avec un aménagement cyclable”.

Comme l'explique Quentin Denoyelle, l'éclatement des compétences représente une première difficulté car elle demande une coordination très poussée entre les différents acteurs de la mobilité.

Une autre difficulté repose sur l'aspect financier : *“Souvent une reprise intégrale de voirie ou si on veut intégrer le vélo dans un projet, ça coûte parfois cher”* (Q. Denoyelle)

Enfin, la question de l'espace disponible constitue également un frein. Nicolas Verhille ajoute :

“Les élus poussent aussi beaucoup la végétalisation des espaces publics donc voilà, il faudrait une rue large de 20 m si on voulait pouvoir tout mettre y compris le vélo et le piéton.”

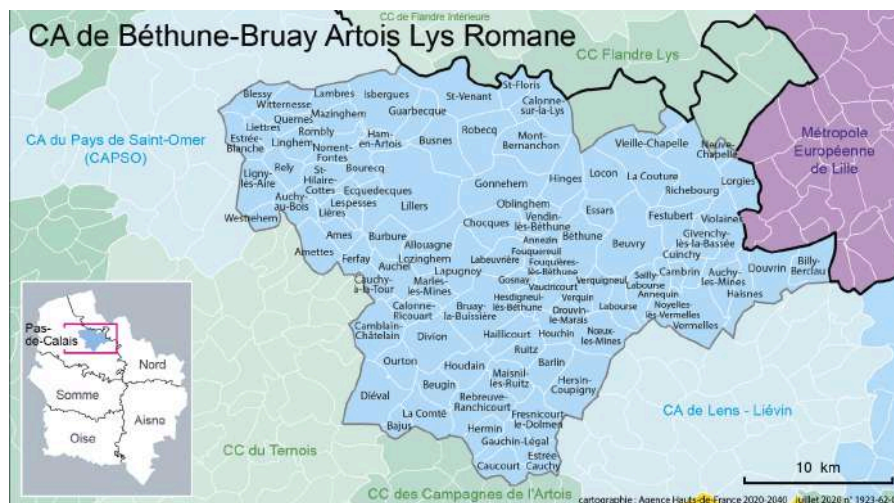
3.1.1. Communauté d'agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane (CABBALR)

Fiche de présentation - Communauté d'Agglomération Béthune Bruay Artois Lys Romane (CABBALR)

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : Artois Mobilités

Département : Pas de Calais

Démographie : 100 communes, 275 327 habitants en 2021 selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

La CABBALR regroupe 100 communes, parmi lesquelles “62 communes qui sont rurales, qui ont donc moins de 2000 habitants” (Diarietou Ba, chargée de mission mobilités). Béthune et Bruay sont les deux villes-centres du territoire.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	18,6
Moins de 30 ans	29,4
De 30 à 39 ans	22,4
De 40 à 49 ans	19,7
De 50 à 59 ans	16,4
De 60 à 74 ans	14,2
75 ans ou plus	14,0

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	18 166	20 829	17 898
Taux de chômage en %	15,3	17,1	14,7
Taux de chômage des 15 à 24 ans	36,5	40,1	32,2
Taux de chômage des 25 à 54 ans	12,3	14,4	12,4
Taux de chômage des 55 à 64 ans	10,3	13,0	12,1

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	78 797	100,0
Agriculteurs exploitants	630	0,8
Artisans, commerçants, chefs entreprise	4 828	6,1
Cadres et professions intellectuelles supérieures	8 361	10,6
Professions intermédiaires	19 411	24,6
Employés	24 321	30,9
Ouvriers	21 245	27,0

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024

Direction politique

Depuis le 8 juillet 2020, Olivier Gacquerre (UDI) est président de la CABBALR.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	101 369	100	101 288	100	104 413	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	21 381	21,1	21 153	20,9	18 903	18,1
dans une commune autre que la commune de résidence	79 988	78,9	80 135	79,1	85 510	81,9

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	3,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	3,6
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,3
Deux-roues motorisé	1,1
Voiture, camion ou fourgonnette	86,1
Transports en commun	4,7

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés et depuis quand

La CABBALR a réalisé plusieurs actions sur son territoire en faveur des mobilités actives. Celles-ci étaient principalement axées autour de la sensibilisation à ces enjeux.

Des animations ont été organisées à destination des citoyens. En 2024 a eu lieu la fête du vélo, où se sont réunis “des vélocistes, des acteurs autour de la mobilité, des associations” autour de stands d’informations, “des parcours vélo, des petites animations sympas comme ça” (D. Ba). La même année a été mis en place le “Savoir rouler à vélo” par la direction des sports. Celui-ci est organisé dans les centres de loisirs par l’intercommunalité et dans certaines écoles lorsque les communes ont pu s’emparer du sujet. Toujours en 2024, la CABBALR a également organisé le challenge “Mai à vélo”, en entreprise et pour les habitants. Toutes ces actions seront reconduites en 2025.

Du côté institutionnel, la sensibilisation s'est faite au travers des Assises des mobilités actives, *“il y avait les communes, des associations cyclistes, les Départements, le Cerema, etc.”*. Parmi les sujets principaux de ces assises : *“les aménagements cyclables en zone peu dense”*. L'ADAV et le Département sont intervenus pour présenter les enjeux des SDC. La journée comportait également la présentation de retours d'expérience de communes *“exemplaires, qui avaient fait des aménagements, des choses...”*, ainsi que des temps de discussions *“un peu en profondeur sur des sujets divers relatifs au vélo, comme le stationnement vélo, le “Savoir rouler à vélo”, des choses comme ça”*.

Projets en cours

Au-delà de ces actions de sensibilisation réussies, la CABBALR mène en parallèle d'autres projets pour le développement des mobilités actives. Il existe par exemple le dispositif *“Pass'Mobil'Agglo”*, *“une aide pour l'achat de vélo pour les habitants qu'on a commencé depuis 2022, et c'est pour toutes les communes”* (D. Ba). Certaines communes, comme Béthune, proposent d'ailleurs le même type de dispositif pour ces habitants. Le dispositif *“Pass'Mobil'Agglo”* fonctionne par sessions : *“on en fait 3 dans l'année, il y a beaucoup de demandes, généralement dès la première semaine, tout le budget alloué par session est écoulé”*. La limite de ce dispositif se trouve dans le suivi de l'utilisation par les bénéficiaires : *“On a beaucoup de gens qui prennent, mais derrière pour les utiliser... Si on devait comparer les 2 taux, il y aurait une différence”*.

Du côté des aménagements cyclables, l'objectif était de partir des principaux pôles gares ou de multimodalités, les plus fréquentés : Béthune, Bruay, la Bassée, Calonne-Ricouart, Nœux-les-Mines, Lillers et Isbergues. La Bassée ne fait pas partie du territoire mais connaît une forte fréquentation des habitants du territoire. Finalement, l'idée était *“de partir de ces pôles gare là, et de relier les communes qui sont dans un rayon de 3 à 5 km avec des aménagements cyclables”*, de construire un réseau en étoile autour de ces pôles de fréquentation, en se basant sur le schéma d'Artois Mobilités et du Département. Ce projet a été voté par les élus de la CABBALR en 2023, et a commencé par des études de faisabilité réalisées par un bureau d'études spécialisés. Ces études se sont terminées en juin 2024, à l'issue de 7 réunions de concertation tout au long du processus.

“Elle a sorti un réseau cyclable de 200 km, avec 50 itinéraires à aménager. À partir de ça, on a débuté la phase pré programme. Pour le moment, on a décliné les études en 2 phases. Là, on est à la phase 1, où on étudie plus en profondeur la moitié des itinéraires, donc 25 itinéraires soit 96 km. Voilà, donc on va mettre un œuvre, l'aménagement de ces 96 km-là qui a qui ont été validés du coup en septembre, par le Conseil des élus” (D. Ba)

Actuellement, des comités d'itinéraires se tiennent pour discuter de ces aménagements. Les itinéraires sont pris un à un, en concertation avec les communes concernées. Un autre bureau d'études a été missionné. A partir de janvier 2025, celui-ci se basera sur les échanges des comités d'itinéraires et des visites techniques à vélo notamment, pour réaliser les plans de ces aménagements. Les premiers aménagements à émerger pourraient être *“soit sur Béthune soit sur Nœux-les-Mines, parce que c'est les premiers bassins où vraiment, il y a peut-être de la facilité à faire des choses”*, et arriver potentiellement :

“d'ici 2026. Il y aura peut-être des choses qui vont déjà sortir parce que pour certains itinéraires, par exemple c'est juste du marquage au sol, des choses comme ça, c'est facile à faire. Et pour d'autres peut-être pas maintenant voilà. Mais on se donne l'horizon 2032 pour tout faire” (D. Ba)

Du côté du financement, l'objectif est de prendre en charge à *“100% les itinéraires qui sont sur voirie communale”*. Un soutien du Département est aussi attendu sur *“les itinéraires concernant la voirie départementale”*. Pour l'instant, la CABBALR est *“en pourparlers avec le Département”*. Plus généralement, le coût total chiffré de ces aménagements était estimé à 20 millions d'euros par le premier bureau d'études engagé. Pour le montant, l'intercommunalité comptait sur les appels à projet du Plan vélo et marche. Ceux-ci n'étant pas renouvelés en 2025, la CABBALR devra *“prioriser et peut-être dire aux communes de prendre en charge certaines choses si elles le peuvent”*. En effet, les communes sont accompagnées par l'EPCI grâce aux dispositifs de fonds de concours (mobilités, aménagement, accessibilité...).

Coopérations

Pour ces projets de mobilités actives, la CABBALR travaille avec différents partenaires. Tout d'abord l'ADAV, *“avec laquelle nous avons une convention, on les finance depuis 2022, une subvention de 7 500€ chaque année”* (D. Ba). L'association apporte son expertise *“sur la technicité, sur les propositions d'aménagement”*, tout en soutenant les actions et événements de sensibilisation. L'intercommunalité travaille aussi avec l'organisme Mission Bassin Minier *“pour avoir un réseau secondaire avec des aménagements sur les chemins ruraux, avec des aménagements cyclables sur les chemins ruraux”*.

Au niveau des partenaires institutionnels, le Cerema est régulièrement consulté et participe aux réunions, peut donner des indications techniques et d'ingénierie. Le Département accompagne la CABBALR financièrement via un système de fonds de concours, et au travers de nombreux échanges, notamment sur les études cyclables autour des collèges. Également, beaucoup d'échanges se font avec Artois mobilités et les communes, pour la

déclinaison du SDC. L'espace mobilité de l'Artois, présenté dans la fiche synthèse précédente, permet aussi à la CABBALR de travailler sur l'accompagnement des publics précaires :

“C'est une structure qui est financée par Artois Mobilité, mais qui obtient aussi des financements du Département. Et ils accompagnent les publics, “précaires” ou tout public à la recherche de solutions de mobilité” (D. Ba)

L'espace mobilité de l'Artois a notamment répondu à l'appel à projet “Vélo-Égoux” porté par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), et souhaite ainsi décliner sur tout le territoire des séances d'apprentissage, en formant 500 personnes pour se déployer sur les 3 EPCI.

Finalement, des partenaires privés sont aussi mobilisés pour la mise en place d'actions. Les vélocistes du territoire ont par exemple été associés sur le projet d'aide à l'achat “Pass'Mobil'Agglo” : *“On a un partenariat avec 11 magasins vélocistes sur le territoire, : Décathlon, Intersport, etc.”.*

Difficultés rencontrées

L'éclatement des compétences représente un frein pour la CABBALR. Ainsi, *“le fait qu'on ait une compétence de mobilité limitée, on ne peut pas intervenir partout, il faut tout le temps des accords, il faut des autorisations” (D. Ba)*. Il faut aussi pouvoir convaincre les élus, notamment car : *“Pour développer les vélos, il faut systématiquement réduire la place de la voiture. On le dit, on et on le dira toujours, mais réduire la place de la voiture, ça c'est un problème”*. Également, l'aspect financier bloque certains projets, notamment d'aménagement et d'infrastructure.

Du côté des citoyens, le manque d'infrastructures semble freiner le développement des mobilités actives : *“Après y en a qui nous disent “il n'y a pas assez d'aménagements cyclables”, on le reconnaît, c'est un fait”*. Afin de creuser ce sujet, un questionnaire a été diffusé fin 2024 pour recueillir l'avis des usagers.

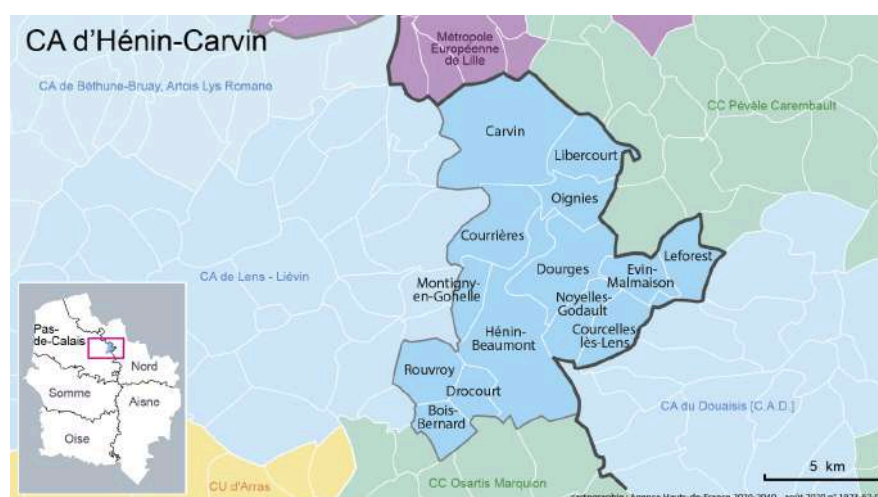
3.1.2. Communauté d'agglomération d'Hénin Carvin (CAHC)

Fiche de présentation - Communauté d'Agglomération d'Hénin Carvin (CAHC)

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : Artois Mobilités

Département : Pas de Calais

Démographie : 14 communes, 126 840 habitants en 2021 selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

La CAHC regroupe 14 communes :

“C'est une petite agglomération en termes de nombre de communes, comparé à nos voisins, qui peuvent être la CALL, la CABBALR ou Douaisis Agglo. Pour autant, c'est un bassin d'habitants de plus de 130 000 habitants” (Hélène Queste, Directrice de l'aménagement, de l'habitat, des mobilités et des coopérations)

La plus grosse ville du territoire est Hénin-Beaumont, composée d'environ 25 000 habitants. La CAHC est donc un territoire plutôt urbanisé, bien desservi en transport routier *“puisque'on a le nœud A21-A1”*

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	22,1
Moins de 30 ans	32,4
De 30 à 39 ans	24,4
De 40 à 49 ans	23,5
De 50 à 59 ans	21,5
De 60 à 74 ans	17,2
75 ans ou plus	16,0

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosophi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	9 558	10 681	9 251
Taux de chômage en %	18,1	19,8	16,8
Taux de chômage des 15 à 24 ans	39,7	41,5	33,6
Taux de chômage des 25 à 54 ans	14,8	17,0	14,7
Taux de chômage des 55 à 64 ans	13,0	14,9	13,8

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	43 275	100,0
Agriculteurs exploitants	70	0,2
Artisans, commerçants, chefs entreprise	1 879	4,3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	4 307	10,0
Professions intermédiaires	10 943	25,3
Employés	13 080	30,2
Ouvriers	12 995	30,0

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024

Direction politique

Le Président de la CAHC est Christophe Pilch (PS) depuis le 23 juin 2017.

Services chargés des mobilités actives

Les questions de mobilités actives sont traitées par la CAHC au sein de la direction de l'aménagement, de l'habitat, des mobilités et des coopérations.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	43 408	100	43 606	100	46 171	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	9 513	21,9	9 585	22,0	8 672	18,8
dans une commune autre que la commune de résidence	33 895	78,1	34 021	78,0	37 499	81,2

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	2,7
Marche à pied (ou rollers, patinette)	3,7
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,8
Deux-roues motorisé	1,3
Voiture, camion ou fourgonnette	83,9
Transports en commun	6,7

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés et depuis quand

Quelques aménagements de voirie pour la mise en place de pistes cyclables ont été réalisés par les communes grâce à des fonds de concours accordés par l'agglomération. Il existe aussi des garages de réparation vélo sur le territoire. Également, un projet de trame verte et bleue a été initié.

Projets en cours

La CAHC est lauréate de l'appel à projet AVELO 3. Celui-ci devrait lui permettre de recruter un chargé de mission mobilités. Également, l'agglomération étudie l'opportunité de reprendre la compétence voirie à l'échelle de ses 14 communes :

“On aura bientôt les résultats de cette étude-là sur la prise de compétence “voirie”. L'objectif, c'est qu'aux prochaines élections, les élus puissent se positionner sur l'intérêt ou non de reprendre la compétence voirie. Reprendre la compétence voirie, ça pourrait être également d'intégrer de facto les mobilités d'agglomération dans les réflexions des voiries si nous étions compétents en la matière” (H. Queste)

Projets à venir

Dans la déclinaison des études d'Artois Mobilités sur le territoire de la CAHC, l'agglomération prévoit de relier, au moins en partie, la zone Auchan de Noyelles-Godault au stade couvert de Liévin :

“il y a aussi des actions faites de mobilité active jusqu'au pied des aménagements, jusqu'au pied de la zone commerciale, qui sont envisagées, L'objectif, c'est de diminuer la part des gens qui viennent consommer en voiture pour augmenter celle à vélo” (H. Queste)

Coopérations

La CAHC travaille principalement avec le Département, notamment sur les questions de sécurité sur les routes départementales qui traversent le territoire.

Difficultés rencontrées

Si la CAHC n'a pas encore pu mener beaucoup d'actions en faveur de la mobilité active, c'est principalement à cause de difficultés à recruter un chargé de mission, pour lequel l'EPCI a pourtant été lauréat de l'appel à projet AVELO 3 :

“c'est un profil compliqué à aller chercher. On n'a pas de CV satisfaisant dans le sens où on recherche un profil technique et clairement, je pense que les formations spécifiques en mobilité, il n'y en a pas tant que ça non plus” (H. Queste)

De plus, si l'agglomération réfléchit à reprendre la compétence voirie, c'est parce qu'elle estime que l'éclatement des compétences sur ces sujets bloquent les actions structurantes : *“Aujourd'hui, on arrive plutôt en aide à la déclinaison des politiques de mobilité active par rapport à des projets communaux qu'en déclinaison d'un schéma global et général”*

La sécurité représente également un frein important aujourd'hui pour les usagers, et ce manque d'itinéraires sécurisés, dû à la structure du territoire, ralentit les projets de mobilité du quotidien par rapport aux projets de vélo loisir. Hélène Queste explique ainsi :

“On voudrait y associer la mobilité du quotidien, mais dans un territoire avec énormément d'infrastructures comme le nôtre, ce n'est pas si évident que ça, parce qu'il y a une question de sécurité qui arrive vite”

La nécessité de devoir contraindre la voiture pour le développement des mobilités apparaît aussi comme une difficulté pour la collectivité. En effet :

“[La mobilité active] implique pour les collectivités de faire un choix entre le stationnement et la voie cyclable. Et pour les élus, c'est compliqué de retirer le stationnement [à son profit]”

Enfin, l'impact financier des aménagements cyclables est également souligné.

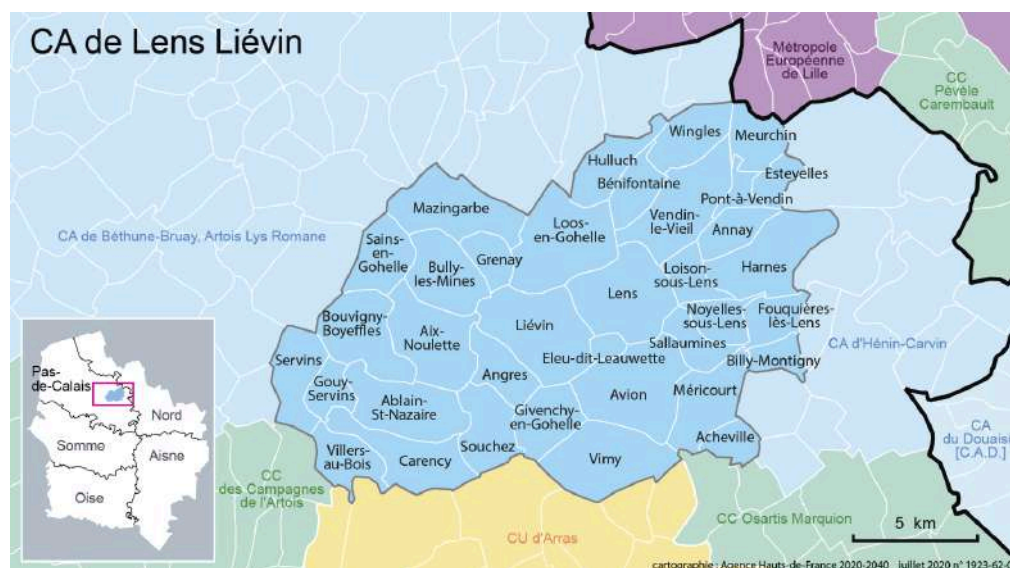
3.1.3. Communauté d'agglomération de Lens Liévin (CALL)

Fiche de présentation - Communauté d'Agglomération Lens-Liévin (CALL)

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : Artois Mobilité

Département : Pas de Calais

Démographie : 36 communes, 242 587 habitants en 2021 selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

Située entre la CABBALR et la Communauté urbaine d'Arras, la CALL est une intercommunalité à la fois urbaine et peu dense : *“ on a beaucoup de cités jardins et donc nos populations elles sont plutôt dispersées dans l'espace ”* (Stéphane Belembert, Directeur général des services techniques).

De plus, le territoire possède des sites importants et culturellement très marqués. On retrouve notamment le musée du Louvre Lens, le Site de Mémoire de la Grande Guerre, ainsi que tous les espaces naturels qui composent les différents sites de la Chaîne des Parcs.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	23,8
Moins de 30 ans	34,4
De 30 à 39 ans	28,5
De 40 à 49 ans	26,0
De 50 à 59 ans	22,2
De 60 à 74 ans	17,9
75 ans ou plus	15,3

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	19 810	22 756	18 681
Taux de chômage en %	19,5	22,2	18,2
Taux de chômage des 15 à 24 ans	42,7	45,6	34,5
Taux de chômage des 25 à 54 ans	16,0	19,2	16,1
Taux de chômage des 55 à 64 ans	11,7	15,9	14,1

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	73 343	100,0
Agriculteurs exploitants	174	0,2
Artisans, commerçants, chefs entreprise	3 700	5,0
Cadres et professions intellectuelles supérieures	8 494	11,6
Professions intermédiaires	19 842	27,1
Employés	23 168	31,6
Ouvriers	17 965	24,5

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024

Direction politique

Depuis le 7 juillet 2020, Sylvain Robert (Parti Socialiste) est président de la CALL.

Services chargés des mobilités actives

Les enjeux de mobilités actives sont traités par la Direction aménagement, ingénierie, maîtrise d'ouvrage et mobilités, au sein du pôle des services techniques.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	81 873	100	80 279	100	84 842	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	18 295	22,3	17 126	21,3	16 300	19,2
dans une commune autre que la commune de résidence	63 579	77,7	63 154	78,7	68 542	80,8

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	2,6
Marche à pied (ou rollers, patinette)	4,3
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,3
Deux-roues motorisé	1,2
Voiture, camion ou fourgonnette	85,9
Transports en commun	4,8

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets en cours

“On a décidé de porter l’EuroVélo 5 qui est un dossier qui traverse plusieurs communes” (S. Belembert). A l’heure actuelle, le tronçon entre Loos-en-Gohelle et Wingles est encore en

cours. Il s'agit d'un projet de grande envergure puisque cette EuroVéloroute représente tout de même *“une colonne vertébrale cyclable à grande échelle. On est sur plus de 20 km. C'est sur des aménagements qui sont quand même de très grande qualité, qui sont sécurisés”* (Carine Joly, directrice aménagement, grands projets et maîtrise d'ouvrage).

En lien avec cette EuroVéloroute 5, la CALL accompagne aussi les écoles pour le *“Savoir rouler à vélo”*. Cela passe par la mise en place d'une *“séance de formation qui se développe sur 8 communes puisqu'on a l'obligation de sensibiliser les écoles”*, animée par *“un formateur qui va venir dans 8 écoles et qui, pendant 16 heures, va faire une formation pour chaque école”* (C. Joly).

Les travaux réalisés sur l'EuroVéloroute 5 se rapprochent de ceux fait dans le cadre du schémas Chaîne des Parcs, permettant ainsi *“une mobilité à la fois vélo mais aussi différents modes, ça peut être un lieu de balade à pied”* (S. Belembert). Si la partie travaux a été lancée, le projet n'est pas encore terminé puisqu'il s'agit d'un *“sujet qui va se dérouler sur plusieurs années”*.

Enfin, la CALL, au travers d'Artois Mobilités, se dirige vers la gratuité des transports en commun *“avec un fusil à deux coups, donc on a une année de transition sur 2025, avec un remboursement d'abonnement avant la gratuité totale au 1er janvier 2026”* (S. Belembert).

Coopérations

Le principal partenaire de la CALL selon Stéphane Belembert et Carine Joly est l'ADAV :

“on a une convention annuelle, qu'on délibère. Ils nous accompagnent sur un certain nombre de thématiques puisqu'ils organisent des formations de “Savoir rouler à vélo”, une remise en selle également pour ceux qui le souhaitent, ils organisent sur la première semaine d'octobre le challenge de l'éco mobilité. Ils nous accompagnent sur les projets urbains”. (C. Joly)

Difficultés rencontrées

La première difficulté identifiée est la difficulté financière.

“Donner des impératifs ne donne pas forcément l'argent qui va avec”, ainsi “il n'y a pas forcément de non-volonté politique, il y a surtout une non-capacité budgétaire de mener de front tout ce qu'on nous demande aujourd'hui” (S. Belembert)

“C'est vrai qu'on sent qu'on est quand même dans un contexte où on n'a plus de budget, tout le monde va commencer à faire un petit peu attention.

Donc voilà, ça peut être...est-ce que ce n'est pas facile, entre guillemets, de se dire "Bah ça on ne le fait plus" ?" (C. Joly)

Une deuxième difficulté pourrait être le manque de sécurité pour les usagers.

"Or aujourd'hui si on veut inciter les gens à prendre leur vélo plus souvent, il faut être capable de leur construire un parcours cyclable qui soit sécurisé et où les gens puissent ne pas avoir l'appréhension, en tout cas le moins possible pour changer de mode de déplacement" (S. Belembert).

"En tout cas, dans chacune de nos démarches, l'objectif c'est vraiment de sécuriser le piéton du cycliste et la trottinette électrique"

"Encore une fois, nous, on intervient en milieu des fois très urbain, très dense. Donc quand on a une voirie qui fait 15 mètres, c'est compliqué de tout mettre, donc souvent les vélos se retrouvent sur la route. Donc ce n'est quand même pas l'idéal"

"Des arceaux, il n'y en a pas forcément" (C. Joly).

Également, le réseau de bus insuffisamment présent ainsi que l'étalement qui caractérise le territoire poussent les habitants à l'utilisation de la voiture individuelle, sans pratiquer l'intermodalité.

"Donc quand vous faites tourner des bus, vous leur faites faire beaucoup de kilomètres pour ramasser assez peu de personnes"

"Et on s'aperçoit qu'on peut avoir jusqu'à 1h30 de transport pour faire finalement quelques kilomètres, liés avec tout le risque que si vous louper le bus qui passe une fois par heure, vous devez attendre 1 heure pour avoir celui d'après. C'est ce qui rend aussi nos modes doux un peu compliqués. D'où le fait que les gens préfèrent utiliser leur voiture plutôt que d'utiliser les transports en commun" (S. Belembert)

"Et puis on s'est rendu compte aussi que, notamment sur les ménages plus défavorisés, les jeunes choisissaient, par facilité, une école ou une formation supérieure uniquement par rapport à une organisation de bus" (C. Joly)

Enfin, les différences de vision entre l'AOM et les EPCI peuvent poser un problème. En parlant de l'interdiction pour les vélos de rouler dans les voies bus, Stéphane Belembert explique : *"C'est la vision pro-bus d'Artois Mobilité qui invite des éléments de sécurité qu'on peut entendre"*. Carine Joly complète :

"Et puis après, le fait aussi que les vélos n'aient pas le droit d'être dans des bus. Donc pour les liaisons intermodales,

ce n'est quand même pas l'idéal. Donc c'est là où moi, je mettrais un petit bémol. Et puis Artois Mobilité n'a pas forcément connaissance de tous nos projets urbains. Et donc, je pense qu'il n'y a pas forcément de corrélation entre un projet urbain et le déploiement de leur schéma”

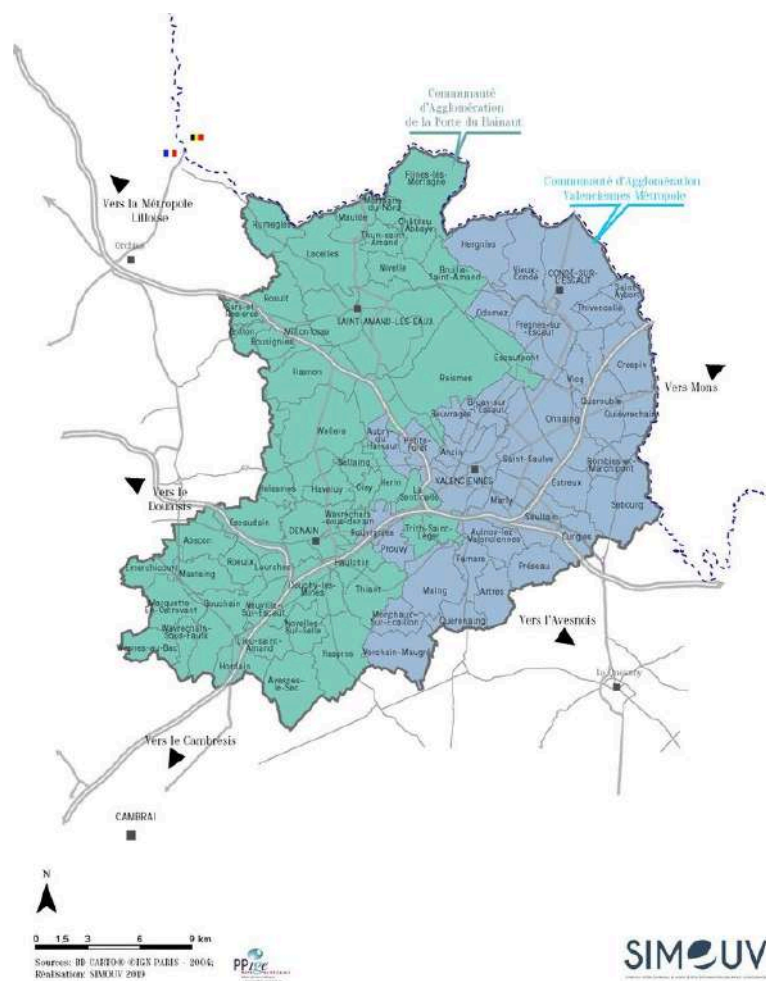
3.2. SIMOUV

Fiche de présentation - SIMOUV

EPCI concernés : Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) et
Communauté d'Agglomération Porte du Hainaut (CAPH)

Département : Nord (59)

Démographie : 82 communes



Source : site internet du SIMOUV, "Carte d'intervention du SIMOUV en 2019"

Contexte territorial

Le SIMOUV regroupe deux EPCI aux caractéristiques différentes que sont la CAVM et la CAPH. Le premier est plutôt urbain, centré autour de la ville de Valenciennes. Le deuxième est beaucoup plus périurbain, voire complètement rural à certains endroits.

Organisation des mobilités sur le territoire :

Etat des lieux de la mobilité

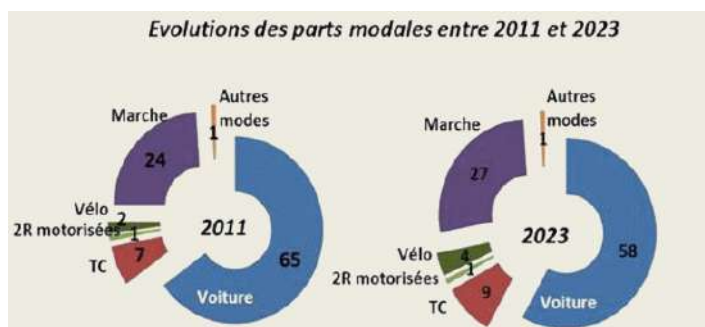
Pour ses offres de transport, c'est l'entreprise Keolis Hainaut-Valenciennois qui bénéficie d'une délégation de service public. Elle a donc en charge l'exploitation sur les transports en commun, mais aussi l'offre vélo et gestion des garages à vélo, la relation aux usagers, etc.

Les Plans et leur orientation

Si le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SIMOUV est actuellement en révision pour devenir Plan de Mobilité (PDM), il retrace tout de même les objectifs de l'AOM entre 2014 et 2024.

Les objectifs de ce plan étaient notamment de renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle, d'inscrire les déplacements dans un territoire multipolaire et interconnecté, mais aussi d'informer et communiquer, notamment grâce à la sensibilisation autour des enjeux de mobilités durables, afin d'éveiller les consciences et d'encourager les nouvelles pratiques.

Pauline Cassette, responsable des transports et déplacements, décrit les axes stratégiques du PDU comme *“Très éparpillés et, en fin de compte, il n'y a pas grand-chose qui a été mis en œuvre”*. Pourtant, on remarque une évolution positive dans les parts modales du territoire. En effet, si l'on regarde les pratiques de déplacement en 2011, on constate que 65% des trajets se font en voiture individuelle. A l'inverse, 7% concernent les transports en commun et seulement 2% le vélo. La marche à pied est tout de même le deuxième mode utilisé, représentant 24% des déplacements. Or, en 2023, la part de l'utilisation de la voiture a diminué pour atteindre 58%, tandis que les parts de la marche, du vélo et des transports en commun ont toutes évolué (respectivement de 3, 2 et 2 points de pourcentage).



Source : Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 du Valenciennois

Le SIMOUV n'a pas de schéma cyclable propre. Puisqu'il ne possède pas la compétence vélo à proprement parler, les schémas cyclables sont construits à l'échelle des EPCI. Pauline Cassette précise tout de même que *“ce qui est inscrit dans les actions, c'est de s'assurer de la cohérence entre les 2 qu'il n'y ait pas de rupture entre l'un et l'autre”*.

Partenariats

Le SIMOUV trouve une pertinence à la coopération inter-EPCI puisque

“le cycliste ou même l'utilisateur des transports en commun, il se fiche de la frontière administrative. Donc lui, il faut qu'il puisse passer d'un territoire à l'autre sans se rendre compte qu'il a changé de territoire” (P. Cassette)

De façon générale, le SIMOUV se voit coopérer avec ses voisins surtout grâce à la création des bassins de mobilité. Le territoire appartient en effet à deux bassins de mobilités : celui de l'aire urbaine centrale et celui du Hainaut-Cambrésis-Thiérache. Les deux bassins ont pourtant des niveaux d'avancées très différents : sur celui du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, l'offre de mobilité n'est pas très étendue du fait de la forte ruralité des territoires qui s'y trouvent. Pour Pauline Cassette, l'intérêt des bassins de mobilité réside dans l'apprentissage et le partage d'expérience entre territoires ainsi que dans la mise en place des PAMS. Mais *“c'est une échelle trop large”* pour pouvoir initier des changements opérationnels, surtout que ces instances en sont encore à la phase de diagnostic, *“en sachant qu'en plus il n'y a absolument aucun budget derrière”*

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés

En termes de mobilités actives, le SIMOUV aménage aujourd'hui des garages à vélos sécurisés au niveau des gares pour favoriser l'intermodalité. Elle propose également un deuxième service : *“on a aussi dans le cadre de la DSP, Transvilles, quelques vélos en libre-service”* (P. Cassette). Le SIMOUV a également participé à l'évènement *“place au vélo”* organisé par la ville de Valenciennes : *“il y a Transvilles qui vient présenter l'offre vélo en libre-service. L'année dernière, il y a eu un petit concours où le SIMOUV avait offert un vélo au gagnant”* (P. Cassette)

Projets en cours

Les Hubs de mobilité ont été initiés en 2023. Il s'agit d'une initiative d'expérimentation de Valenciennes Métropole dans le cadre d'un projet Interreg, soutenue par SIMOUV, ayant pour but la création de lieux facilitateurs pour les déplacements intermodaux. Pour l'instant, deux lieux ont été identifiés : le parking relais de Nungesser et celui de Famars Université. Des suites seraient à prévoir.

Le PDU est quant à lui en révision pour devenir PDM : *“on essaye de fixer les orientations du territoire en termes de déplacement pour les 10 prochaines années”* (P. Cassette). Le document est encore en cours de planification et n'est pas encore opérationnel. Il pourrait cependant être finalisé courant 2025 avant d'être directement mobilisé puisque les élus *“ont vraiment insisté pour que ce soit quelque chose qui soit très opérationnel, dès la mise en œuvre”* (P. Cassette). L'idéale pour accompagner ce PDM serait aussi de *“pouvoir créer un observatoire des mobilités qui centraliserait un peu l'ensemble des données mobilité et du coup tout mode, tout type d'acteurs sur le territoire”* (P. Cassette)

Il existe également un projet de liaison cyclable entre Anzin et Denain. Celle-ci permettrait en plus de faire le lien entre l'une des véloroutes du Bassin Minier et la boucle Un'Escaut. Cette liaison est permise par *“une opportunité le long du tramway entre Anzin et Denain, où là on a du foncier qui nous appartient”* (P. Cassette)

Difficultés rencontrées

La principale difficulté pour la mise en place d'actions en faveur de la mobilité active est *“la multiplicité des compétences et des acteurs”*, notamment parce que celle-ci demande *“une énergie qui est quand même considérable pour mettre tout le monde autour de la table, avec des temporalités parfois différentes”* (P. Cassette).

Du côté des usagers, Pauline Cassette identifie deux freins. Premièrement, les coupures urbaines auxquelles les usagers se retrouvent confrontés : *“on passe le panneau de la commune et puis d'un coup, on a une belle piste cyclable, où on n'a plus rien derrière”*. Elle élargit cette pensée en détaillant le manque d'infrastructures cyclables mais aussi *“d'éducation, de d'information, d'incitation.”*. Deuxièmement, il existe aussi des inquiétudes au sujet des vols de vélos. Elle explique ainsi au sujet des vélos en libre-service proposés par Transvilles : *“ On en avait beaucoup à l'origine, on n'en a plus tellement parce qu'en fait on a une grosse problématique de vol sur ce dispositif”*.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	23,0
Moins de 30 ans	34,8
De 30 à 39 ans	27,7
De 40 à 49 ans	23,8
De 50 à 59 ans	20,9
De 60 à 74 ans	17,9
75 ans ou plus	16,0

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosophi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4- Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	11 955	14 421	12 350
Taux de chômage en %	17,9	21,1	18,0
Taux de chômage des 15 à 24 ans	38,9	43,7	35,5
Taux de chômage des 25 à 54 ans	15,2	18,5	15,8
Taux de chômage des 55 à 64 ans	10,2	15,6	14,5

Source : Insee RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - emplois par catégorie socioprofessionnelles en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	43 395	100,0
Agriculteurs exploitants	261	0,6
Artisans, commerçants, chefs entreprise	2 685	6,2
Cadres et professions intellectuelles supérieures	4 598	10,6
Professions intermédiaires	10 797	24,9
Employés	12 111	27,9
Ouvriers	12 944	29,8

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024.

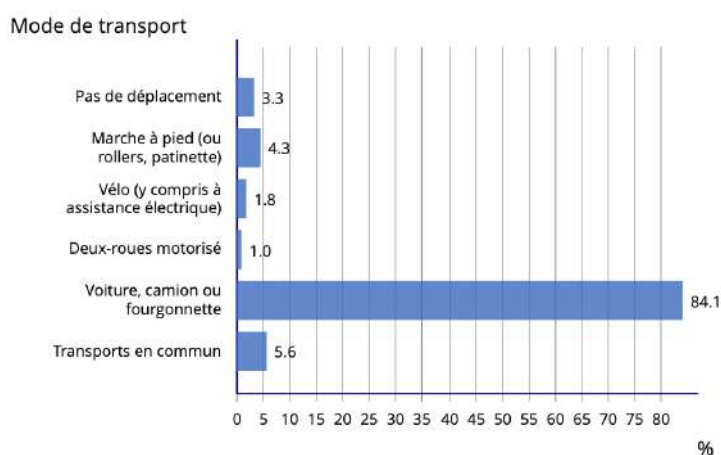
État des lieux de la mobilité du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	54 965	100	54 328	100	56 746	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	11 362	20,7	11 270	20,7	10 345	18,2
dans une commune autre que la commune de résidence	43 604	79,3	43 058	79,3	46 400	81,8

Source : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021, exploitation principales, géographie au 01/01/2024.

Direction politique

Depuis le 11 juillet 2020, Aymeric Robin est président de la CAPH (Parti communiste français).

Direction ou service en charge des mobilités actives

La mobilité est traitée par la CAPH depuis 2021, au travers de sa Direction Valorisation et Harmonisation du Territoire Rural et Urbain.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés

Si le PDM sur le territoire est définie à l'échelle du SIMOUV, la CAPH a voté en mai 2021 l'adoption de son propre schéma directeur cyclable. Il est composé de trois niveaux : les véloroutes, classées d'intérêt communautaire, les itinéraires structurants et les itinéraires complémentaires. A ce jour, en termes d'infrastructure, il existe déjà 6 véloroutes et 5 kilomètres de voie verte ont été créés dans le cadre de ces véloroutes.

Il faut toutefois noter que le SDC adopté a été en partie imaginé à travers le prisme du vélo tourisme et moins par celui des mobilités du quotidien. Cela peut s'expliquer d'un point de vue économique. En effet, étant proche de la Belgique et des Pays-Bas, il semble pertinent pour les élus du territoire de souhaiter développer cet axe. En moyenne, *“un cyclo touriste rapporte entre 60€ et 70€ par jour”* (Q. Semail).

Si le SDC ne concerne que les aménagements cyclables et non les services, la CAPH a également mis en place une aide à l'achat vélo en 2022. Cette aide est sans condition de ressources, et donne droit à un financement à hauteur de 50% du prix d'achat avec un plafond de 150€ pour les vélos classiques et un plafond de 300€ pour les VAE.

L'aide à la réparation est proposée par la CAPH, d'un montant initial de 50€ passé à 100€. Il existe aussi une aide à l'achat d'équipements de sécurité et équipements de transport d'un montant de 40€. Il est prévu une réactivation de la communication de cette aide car elle ne serait pas assez connue par les citoyens.

Ces aides concernent 590 dossiers environ en 2023, et à peu près 500 pour l'année 2024.

Projets en cours

Pour développer l'axe cyclo touristique, il est prévu en 2025 *“le raccordement de la véloroute de la Scarpe au réseau RAVeL belge”* (Q. SEMAIL). Cela à pour objectif de prolonger les itinéraires cyclotouristiques entre la Belgique et la France.

Projets à venir

La CAPH souhaiterait développer un service de location de VAE longue durée afin de faire découvrir la pratique du vélo pour les trajets du quotidien à Denain et à Saint-Amand. Le recrutement d'une deuxième personne chargée des mobilités durables est en cours, elle pourrait permettre la structuration et le déploiement de ce projet.

Il est aussi prévu de mettre en place un forfait mobilité durable pour les agents de la CAPH, inscrit dans la politique de mobilité. De nouvelles places de stationnement vélos

devraient être installées notamment pour les agents de la CAPH, mais aussi aux abords des équipements communautaires.

Enfin, le territoire souhaite développer le cyclotourisme avec le label accueil vélo qui garantit la disponibilité de station de repérage ou de stationnement, le réaménagement d'un ancien cavalier qui sera aménagé en voie verte de 5 kilomètres, ou encore le développement d'un réseau point-nœud.

Coopérations

Pour les projets de mobilités actives, la CAPH travaille principalement avec la Mission Bassin Minier, notamment sur le projet de réseau point-nœud. Elle coopère également avec les communes de son territoire, notamment pour les appuyer dans leurs projets sur le volet financement. Le département joue également un rôle important par la présence de nombreuses routes départementales.

Difficultés rencontrées

Les principaux problèmes rencontrés sont de l'ordre de qui dispose de la compétence voirie sur l'axe concerné lors des travaux d'infrastructures. La CAPH n'ayant pas la compétence donnant la maîtrise d'ouvrage, elle ne peut donc pas agir, sans concerter les communes, sur des sujets pour lesquels elle possède les connaissances.

Les temps d'échanges et de concertation requièrent du temps mais permettent aussi que les projets ayant été présentés aux citoyens soient mieux acceptés. De plus, les projets de travaux d'aménagements cyclables doivent faire l'objet d'une phase préliminaire d'études environnementales et réglementaires pour garantir la qualité des projets. Ce qui, par conséquent, fait que les projets se réalisent sur le long terme.

Par ailleurs, la diversité des acteurs requiert un travail de concertation afin de construire des projets continus et coordonnés.

Enfin du point de vue des usagers, la CAPH est un territoire bien alimenté en axes routiers et la population tient à l'usage de la voiture qui symbolise le progrès à l'inverse du vélo ou de la marche qui seraient perçus comme "*un retour en arrière*" (Q. Semail). Cette vision tend tout de même à évoluer. En outre, le faible niveau de vie des habitants ne leur permet pas d'envisager l'achat d'un VAE malgré les aides proposées par la CAPH. Ainsi, il y a un enjeu de mobilisation de ces personnes qui sont souvent isolées.

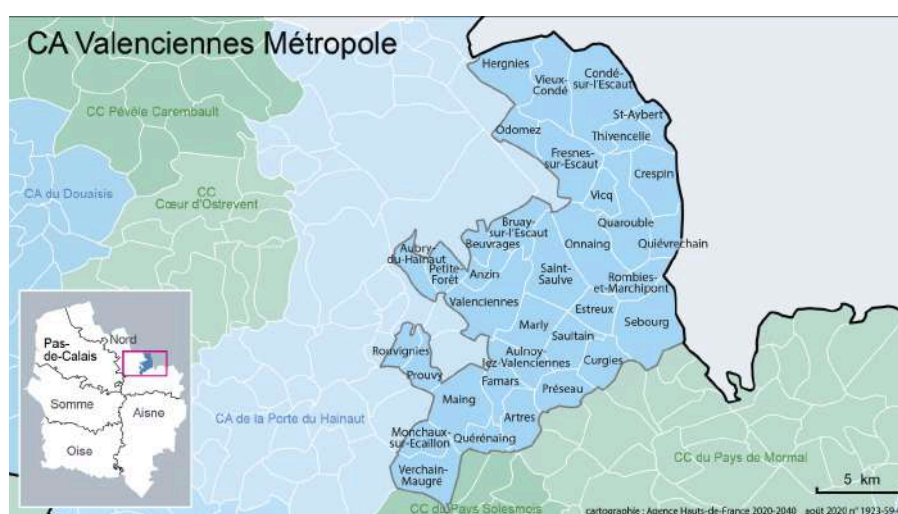
3.2.2. Communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM)

Fiche de présentation - Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM)

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : Simouv

Département : Nord

Démographie : 35 communes, 192 075 habitants en 2021 selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

La CAVM est un territoire principalement urbain avec une forte densité de population. On y trouve certaines communes plus rurales et moins densément peuplées en périphérie.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	23,6
Moins de 30 ans	36,2
De 30 à 39 ans	28,8
De 40 à 49 ans	25,3
De 50 à 59 ans	21,4
De 60 à 74 ans	17,1
75 ans ou plus	15,2

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	14 560	17 665	16 041
Taux de chômage en %	17,7	21,1	19,2
Taux de chômage des 15 à 24 ans	35,4	41,9	36,6
Taux de chômage des 25 à 54 ans	15,3	18,7	16,9
Taux de chômage des 55 à 64 ans	10,5	15,0	14,9

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	80 663	100,0
Agriculteurs exploitants	217	0,3
Artisans, commerçants, chefs entreprise	3 381	4,2
Cadres et professions intellectuelles supérieures	11 670	14,5
Professions intermédiaires	22 252	27,6
Employés	22 248	27,6
Ouvriers	20 895	25,9

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024

Direction politique

Le Président de la CAHC est Laurent Degallaix (UDI) depuis 2016.

Services chargés des mobilités actives

Au sein de la CAVM, les mobilités sont traitées par le service mobilité qui est rattaché à la direction générale des services techniques en raison de la transversalité du sujet.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	68 163	100	66 385	100	68 307	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	17 035	25,0	16 447	24,8	15 623	22,9
dans une commune autre que la commune de résidence	51 128	75,0	49 938	75,2	52 683	77,1

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	2,8
Marche à pied (ou rollers, patinette)	6,4
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,1
Deux-roues motorisé	0,9
Voiture, camion ou fourgonnette	80,1
Transports en commun	7,7

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés et depuis quand

Actuellement la CAVM compte près de 300 km d'aménagements cyclables.

Projets en cours

La CAVM a adopté son premier plan vélo en juin 2023, qui est en cours de déploiement. La mobilité du quotidien est au cœur du programme : *“c'était vraiment de faire du vélo un outil de mobilité du quotidien”* (Marc Dezetter, chef de projet mobilité). Pour ce faire, il s'articule autour de *“8 grands itinéraires structurants qui desservent les établissements scolaires, les pôles d'activité majeurs”*. Ces axes ont été identifiés avant l'adoption du plan vélo en 2022. L'année 2024 portait sur l'organisation des compétences entre chaque acteur. En effet, Marc Dezetter explique que la CAVM dispose de la compétence voirie uniquement pour les voies d'intérêt communautaire, les communes et le département ayant également la compétence voirie à leur échelle.

“L'idée, c'est que l'agglomération puisse porter la maîtrise d'ouvrage et le financement quand les communes ne le souhaitent pas. Parce qu'on a plusieurs cas de figure, on a des communes qui ont des capacités comme Valenciennes, qui n'attendent pas Valenciennes métropole pour réaliser. Eux, ils avancent, ils ont des projets, ils ont les capacités techniques et financières pour réaliser. Mais il y a des communes où effectivement, ça sera plus compliqué, où nous on assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux, des études et les travaux et donc du financement” (M. Dezetter)

Une partie de la mise en place du plan vélo pourrait être financée par la SR3V, et le C2E.

Monsieur Dezetter précise que la question du vélo est étroitement liée au plan climat adopté en 2020 : *“Le développement de la pratique du vélo, et plus largement de la mobilité durable, fait partie intégrante de la feuille de route du Plan Climat de Valenciennes Métropole.”*

En outre, dans le cadre du contrat d'objectif territorial, la CAVM bénéficie de financement provenant de l'ADEME pour financer le poste de chargé de mission plan vélo. De plus, l'obligation de la mise en place de zones à faibles émissions peut être vu comme une opportunité de développer les mobilités actives :

“Aujourd'hui on est plutôt sur un dispositif d'études et d'observations sur la qualité de l'air, le lien entre la circulation automobile. On a un dispositif qui est en cours avec Atmo Hauts de France” (M. Dezetter)

Par ailleurs, dans le cadre du plan climat, la *“liaison du dernier kilomètre”* peut être une piste d'approfondissement pour faire appel aux mobilités actives dans la logistique urbaine. Fin

2020, “des projets Interreg pour le développement des hubs de mobilités” ont débuté. Maintenant ils sont principalement gérés par l’AOM.

Enfin il existe également “un dispositif d'aide à l'achat depuis 2020 qui fonctionne bien, avec une enveloppe de 100 000€ par an”.

Projets à venir

Un projet d’installation de parcs vélos dans les parkings géré par la SPL stationnement est en discussion :

“donc nous on a une société publique locale qui gère le stationnement payant à Valenciennes et on a un projet qui est en cours pour l'installation de parcs vélo dans les parkings en ouvrage” (M. Dezetter)

Dans la mise en œuvre du plan vélo, Marc Dezetter nous informe que : “On a 4 premiers itinéraires sur lesquels on devrait engager les études qu'on appelle pré-opérationnelles en 2025.”

Coopérations

Pour réaliser les projets liés aux mobilités actives, la CAVM collabore avec son AOM, le SIMOUV :

“On travaille étroitement, moi ça fait partie aussi de mes missions de faire l'interface avec notre AOM notamment. Là y a un gros sujet cette année pour notre autorité organisatrice, l'élaboration du plan de mobilité 2024-2034 qui définira la prochaine feuille de route de la politique de mobilité du territoire” (M. Dezetter)

L’agglomération travaille également avec la CAPH afin de garantir la continuité des itinéraires cyclables :

“Nos territoires sont tellement imbriqués, donc on se parle. Moi, j'avais déjà les données de nos collègues. Nos schémas, on les a un peu organisés pour déboucher à peu près aux mêmes endroits” (M. Dezetter)

Des ateliers ont été réalisés avec les communes et les différents acteurs du territoire lors de la phase diagnostique du plan vélo :

“Quand on a fait ces ateliers avec les communes, on avait plusieurs composantes. On peut avoir des adjoints en travaux, mais on peut aussi avoir des adjoints qui sont chargés des espaces verts”(M. Dezetter)

Cela dans l'objectif de créer un plan cohérent qui soit appropriable par les communes et de cadrer le mode de gouvernance :

“On a une logique de comité d'itinéraire, qui a vocation à faire vivre un petit peu notre schéma et de faire en sorte que les communes, déjà à l'échelle de l'itinéraire, puissent se parler. Cette démarche vise à définir le cadre de compétences, l'organisation de la phase de mise en œuvre, le planning et les interfaces entre les autorités compétentes” (M. Dezetter)

L'élaboration, l'adoption et la mise en pratique du plan vélo ont pu être accompagnées par les associations d'usagers tels que l'ADAV et la maison du vélo de Valenciennes : *“On travaille beaucoup avec l'ADAV, ils sont associés à chacune de nos réunions [...] On a aussi la maison du vélo de Valenciennes qui fait de la cyclo-logistique et de la réparation”*. Marc Dezetter souligne l'importance d'intégrer les associations pour l'élaboration de politiques cyclables :

“C'est assez précieux pour interpréter les guides méthodologiques du Cerema qui peuvent être un peu rigides parfois, et avec les associations, on arrive à trouver des compromis, donc c'est plutôt intéressant”

De plus, il souligne la plus-value de l'ADAV en ce qui concerne son expertise liée à sa proximité avec les usagers, ce qui peut manquer aux bureaux d'études d'aménagement. Ainsi, *“dans les études d'aménagement, nous nous rendons compte que l'apport d'expertise d'usage de l'ADAV est précieux”*.

Enfin Marc Dezetter souhaiterait qu'il y ait davantage de lien avec Gares & Connexions pour faciliter l'intermodalité :

“La LOM donne une obligation d'installation de parking vélo dans les gares mais depuis 2 ans rien ne bouge. Il y a beaucoup de personnel du centre hospitalier de Valenciennes qui arrive en gare de Valenciennes, qui prennent leur vélo, donc ils sont très demandeurs sur la continuité cyclable”

De même, la collaboration avec le Département pourrait être renforcée en particulier pour ce qui est de l'accessibilité des collègues à vélo.

Difficultés rencontrées

L'éclatement de la compétence voirie est un des éléments qui complexifie les politiques d'aménagement pour les mobilités actives : *“La mise en œuvre du Plan Vélo doit composer avec le morcellement de la compétence voirie entre les communes, le Département et l'Agglo [...]”*. En effet, en acceptant la compétence voirie, cela suppose que la collectivité s'engage au-delà de l'investissement initial, elle devra également gérer l'entretien de cet aménagement. Cela nécessite d'avoir des moyens humains et financiers qui le permettent : *“La prise de compétence voirie implique la prise en charge financière de la gestion des infrastructures”*.

Le second frein demeure le manque de financement et le manque de connaissance et de moyens humains :

“On arrive possiblement en 2025 avec des demandes un peu précises, moment où il n'y a plus rien, y a plus de fonds mobilité active, tout le monde est en train de fermer les robinets partout, donc moi ça m'inquiète un peu” (M. Dezetter)

Par ailleurs, il peut exister une incompréhension dans les critères d'éligibilité aux financements :

“On a travaillé fin 2023 sur un gros dossier qui était l'appel à programme de la DREAL, Territoires cyclables. On y a mis beaucoup d'énergie pour au final ne pas être retenu suite à une analyse technique se basant sur des indicateurs nationaux pas toujours adaptés à la réalité de notre territoire” (M. Dezetter)

Les outils permettant de mesurer l'utilisation des aménagements existent mais peuvent être améliorés.

Il peut également exister des problématiques de partage de la voirie entre modes actifs et véhicules automobiles :

“On a des points durs d'aménagement où on a du mal à trouver la place du vélo dans l'espace public et il faut accepter, comme on l'a fait dans certaines agglomérations, de revoir les plans de circulation. Souvent on sous-estime l'importance de leur réorganisation des circulations pour libérer de l'espace” (M. Dezetter)

Enfin, Marc Dezetter souligne que la prise en compte des mobilités actives dépend avant tout du contexte politique, que ce soit en période d'élection ou de changement de direction.

3.3. Syndicat mixte de transports du Douaisis (SMTD)

Fiche de présentation - Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD)

EPCI concerné(s) : Douaisis Agglo et Cœur d'Ostrevent Agglo

Département : Nord (59)

Démographie : 55 communes soit 219 013 habitants



Source : SMTD

Contexte territorial

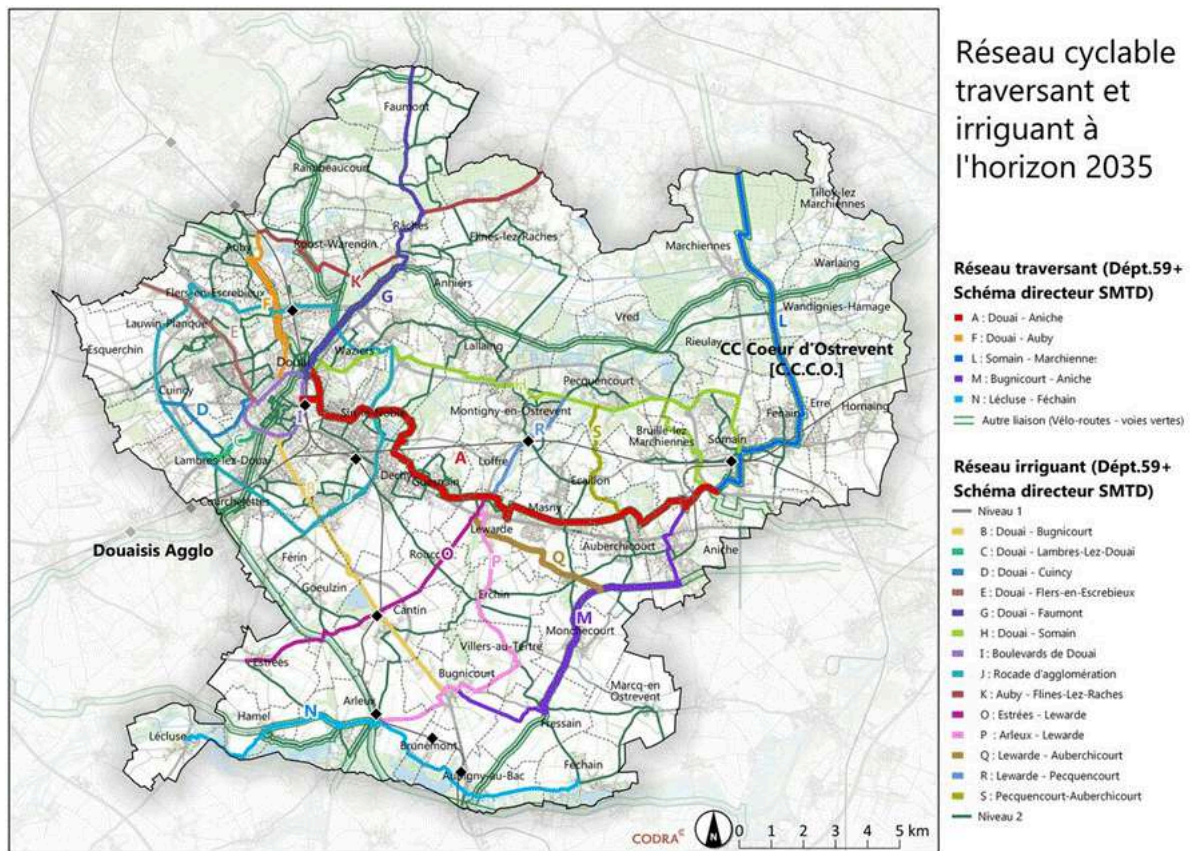
Le SMTD, créé en 1977 sous le nom de Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région de Douai, ne s'occupait alors que des services de transports publics sur 17 communes du territoire^[1]. Ses compétences et son territoire s'agrandissent pour devenir, en 2014, Autorité Organisatrice de la Mobilité sur les territoires de Douaisis Agglo et de Cœur d'Ostrevent Agglo.

Organisation des mobilités sur le territoire

Etat des lieux de la mobilité

S'il reste en charge de l'organisation des transports (créer, modifier, supprimer les lignes et les services de transports), le SMTD crée en 2013 une société publique locale chargée de l'exploitation du réseau. Il s'agit de la Société de Transports de l'Arrondissement de Douai (STAD), connue sous le nom commercial d'Evéole. La STAD est détenue à 80,82% par le SMTD, à 9,09% par la Communauté d'agglomération Douaisis Agglo et 9,09% par Cœur d'Ostrevent Agglo.

Concernant les mobilités actives, le SMTD compte aujourd'hui sur son territoire 116 km de réseau cyclable structurant, sur un objectif de 207 km à l'horizon 2035 (Schéma Directeur Modes Doux du SMTD). Ce réseau est présenté par la carte ci-dessous :



Source : SMTD

Les Plans et leurs orientations

Le Plan de Mobilité (PDM) - Ex PDU

L'objectif global du PDM à l'échéance 2025 est de réduire la part des déplacements réalisés en voiture en faveur des mobilités douces et des transports en commun par rapport à 2015. Il s'agit en effet d'augmenter de 50% le nombre de déplacements réalisés à vélo à l'échelle du

territoire. Pour atteindre ces objectifs, 6 axes prioritaires ont été définis et 25 fiches actions ont été élaborées :

AXE 1 : ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME ET DE TRANSPORT
1 Desservir les principaux pôles générateurs en transports collectifs et futures zones à enjeux 2 Définir les secteurs à urbaniser en priorité
AXE 2 : RECONQUERIR LES USAGERS ET (RE)DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
3 Développer l'offre de transport collectif urbain 4 Mettre en place des mesures visant à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus 5 Moderniser le réseau et développer la communication
AXE 3 : PROMOUVOIR UNE OFFRE MULTIMODALE A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION DOUAISIENNE
6 Améliorer l'intermodalité 7 Porter les démarches de pôles d'échanges multimodaux 8 Mettre en place les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les Transports Collectifs 9 Redéfinir les dispositions du stationnement payant pour la ville-centre de Douai 10 Redéfinir le stationnement privé dans les PLU 11 Coopérer et développer les partenariats avec les autres Autorités Organisatrices de Transport
AXE 4 : RENFORCER LA MOBILITE POUR TOUS ET OFFRIR LES CONDITIONS FAVORABLES POUR DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES DOUX
12 Prendre en compte la mobilité des seniors et des publics ciblés 13 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de Transport Collectif pour les PMR et UFR 14 Favoriser la pratique du vélo par l'aménagement d'infrastructures cyclables sûres et continues 15 Développer une politique de déploiement et d'organisation du stationnement vélo 16 Aménager un réseau de continuités piétonnes 17 Traiter les points d'insécurité routière
AXE 5 : CONFIRMER LA MOBILITE DANS SON RÔLE DE VECTEUR DE DYNAMISME ECONOMIQUE
18 Valoriser les alternatives modales à la route 19 Mettre en place un schéma d'accessibilité pour toutes les zones d'activités du territoire et encourager les expérimentations 20 Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés 21 Veiller à la prise en compte de la problématique des Itinéraires de Transports Exceptionnels
AXE 6 : PROMOUVOIR UN PDU CITOYEN ET DURABLE
22 Proposer de nouvelles formes de service 23 Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables et agir sur les pratiques 24 Elaborer un compte déplacements 25 Renforcer le rôle de l'observatoire PDU

Source : SMTD

Le Schéma Directeur Modes Doux (SDMD)

Le Schéma Directeur Modes Doux constitue l'outil de planification du SMTD pour le déploiement de sa politique cyclable. Identifié dans la fiche action n°14 du PDU, l'objectif de ce schéma est de développer un réseau cyclable structurant sûr et continu. 19 liaisons cyclables ont ainsi été identifiées dans ce document. Parmi les directives que l'on retrouve dans ce schéma :

- La liaison cyclable entre Férin et le Centre Hospitalier, liaison cyclable entre Cantin et Bugnicourt, et une entre la Gare de Pont-de-la-Deûle et la ZA des Près Loribes. L'objectif est de créer un maillage complet du territoire en reliant les principales zones d'activités, et de travailler sur les chaînons manquants du territoire
- La participation financière du SMTD à hauteur de 25% du coût total de l'aménagement cyclable, pour tous les maîtres d'ouvrage : Département du Nord, Intercommunalités

(Douaisis Agglo et Cœur d'Ostrevent Agglo), Commune). Cette participation financière du SMTD est plafonnée à hauteur de 300 000€ par projet. On peut noter qu'auparavant cette participation était à hauteur de 10% et uniquement pour les projets sous maîtrise d'ouvrage du département du Nord identifiés au SDMD. A travers ce nouveau dispositif, les élus du SMTD ont ainsi souhaité amplifier la politique volontariste du Syndicat en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle mais également inciter à la mise en œuvre opérationnelle de notre SDMD.

Partenariats

Dans le cadre du suivi du SDMD, le SMTD réalise un comité de suivi, dirigé par le Vice-Président du Syndicat chargé des mobilités actives. Ce comité réunit tous les ans l'ensemble des gestionnaires de voiries qui se sont engagés dans le cadre du schéma, afin de faire le point sur les différents projets cyclables.

De façon générale, les principaux partenaires du SMTD sont:

- Le Département du Nord, car le SDMD du Syndicat s'appuie sur le schéma cyclable départemental pour en respecter les tracés
- La Mission Bassin minier, en tant qu'expert du territoire du Bassin minier et conseiller
- Douaisis Agglo et Cœur d'Ostrevent Agglo
- Les communes, notamment sur les sujets d'interconnexion des réseaux cyclables
- Le Cerema et les bureaux d'études
- L'ADAV et l'Association Droit D'Vélo, qui ont été associés au comité de suivi du SDMD

Historique des projets en lien avec la mobilité active

Projets déjà installés

Parmi les projets résultant de la mise en œuvre du PDM, le SMTD a initié un service de location de vélos à assistance électrique nommé VELLOW. Celui-ci a été lancé en juillet 2019. Si le territoire est doté aujourd'hui de 775 vélos à assistance électrique et VTT, il n'en possédait que 15 au moment du lancement. D'ici fin juillet 2025, 50 vélos rejoindront la flotte pour atteindre 825 VELLOW. Ainsi, cinq personnes ont été embauchées à temps plein pour l'animation du service et l'entretien des vélos. Les entreprises peuvent aussi mobiliser ce service pour leurs salariés. La prise en charge des frais peut être totale ou partielle pour l'employeur, le tarif préférentiel étant proposé à partir de 5 vélos pour les entreprises du territoire. Le SMTD prévoit de déployer ce service aux grandes entreprises présentes sur son

périmètre, telles que l'usine Renault ou Amazone. Le développement de ce service aux entreprises s'inscrit dans une vision complémentaire du service de transports en commun. En effet, ces sites se trouvent souvent sur des zones périphériques, et avec des horaires postés, rendant parfois plus compliqué le choix de l'autobus.

Une autre action importante pour l'AOM est le renforcement du réseau d'abris vélos sécurisés. Ainsi, la Maison du Vélo et de la Mobilité créée en 2015 comporte 106 places de stationnement pour vélos sur le parvis de la gare de Douai. En 2020 est apparu un abri près de la gare de Sin le Noble, tandis qu'en 2021, un autre a été créé près du Pont d'Esquerchin à Douai, en 2022 des abris ont été créés sur les territoires de Masny et Aubry, en 2023, un abri a été créé à Pecquencourt sur la nouvelle aire de covoiturage, et enfin en 2025, un abri a été créé dans le centre-ville d'Aniche. Depuis le 1er janvier 2022, leur accès a été rendu gratuit.

Afin de soutenir le développement de voies douces, le SMTD apporte depuis 2022 un soutien financier direct aux communes. Il s'agit d'une prise en charge de 50 à 70% des postes de signalisation, revêtements et bordures dans une limite de 60 000€ pour la création de pistes cyclables. Cette prise en charge était avant de 30 000€. Ainsi, la commune de Sin le Noble a reçu 32 000€ pour la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle en 2023, tandis que la commune de Goeulzin a reçu 60 000€ pour la création d'une voie verte d'un kilomètre la même année. Ce soutien s'inscrit dans deux dispositifs différents : une subvention concernant la mise en œuvre du SDMD au travers de "projets structurants", et une subvention PDU concernant les projets communaux de maillage. Cet accompagnement financier des projets est rendu possible par le portage politique ancré et le dynamisme économique du territoire. De plus, le Syndicat est lui-même financé par le versement mobilité que leur paient les entreprises. De plus, pour l'instant, le climat économique incertain à l'échelle nationale ou sur d'autres territoires" ne se ressent pas à l'échelle du SMTD, et la suspension du FMA serait plus susceptible d'impacter plus directement les gestionnaires de voirie.

Projets en cours

Une nouvelle Enquête Ménage-Déplacement est en cours sur le territoire. Il s'agit d'une enquête EMC2 réalisée en collaboration avec le Cerema. L'objectif est d'identifier les pratiques de déplacement actuelles et d'évaluer l'impact des initiatives récemment mises en place par les élus du SMTD (gratuité des transports, extensions des lignes, développement du service VELLOW, etc) sur des changements de comportement des habitants du territoire dans leurs mobilités quotidiennes.

Les difficultés rencontrées

Selon le SMTD, les communes et intercommunalités peuvent être amenées à rencontrer plusieurs freins en plus de celui des financements. Le premier est celui de l'emprise foncière nécessaire pour réaliser les chaînons cyclables manquants, dans les environnements urbains ou ruraux où les disponibilités foncières sont contraintes et rares. Le second concerne les délais importants et incompressibles pour mener à bien les projets cyclables.

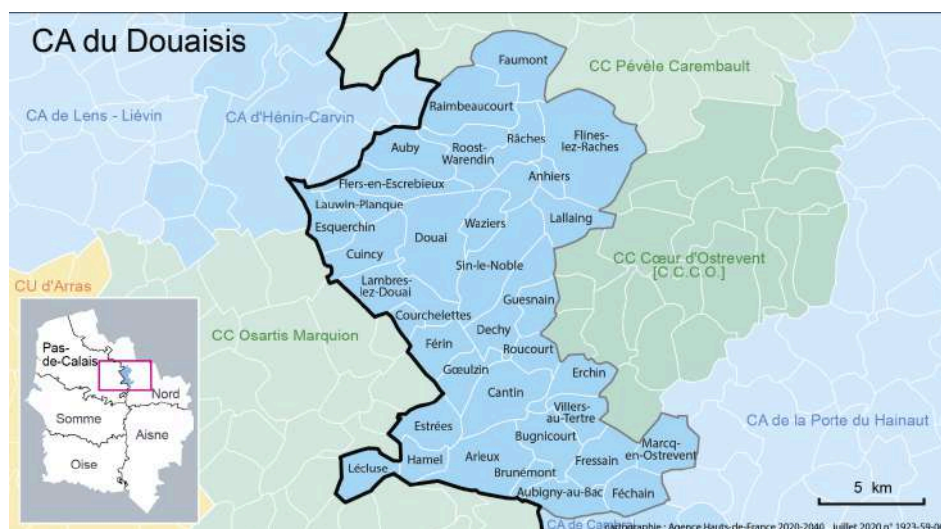
3.3.1. Douaisis Agglo

Fiche de présentation - Douaisis Agglo

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : SMTD

Département : Nord

Démographie : 35 communes, 148 582 habitants en 2021 selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

Douai représente le centre urbain de Douaisis Agglo, autour duquel une dizaine de communes forment la ceinture urbaine, et une dizaine sont des communes rurales.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	21,0
Moins de 30 ans	33,6
De 30 à 39 ans	26,8
De 40 à 49 ans	22,8
De 50 à 59 ans	19,0
De 60 à 74 ans	14,4
75 ans ou plus	13,2

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Cmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	11 275	13 104	11 435
Taux de chômage en %	17,2	20,1	17,9
Taux de chômage des 15 à 24 ans	38,5	42,3	34,6
Taux de chômage des 25 à 54 ans	14,5	17,5	15,7
Taux de chômage des 55 à 64 ans	10,5	15,4	14,3

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	58 640	100,0
Agriculteurs exploitants	197	0,3
Artisans, commerçants, chefs entreprise	2 655	4,5
Cadres et professions intellectuelles supérieures	7 124	12,1
Professions intermédiaires	14 879	25,4
Employés	17 239	29,4
Ouvriers	16 547	28,2

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024

Direction politique

Le Président de Douaisis Agglo est Christian Poiret (DVD) depuis mai 2009.

Services chargés des mobilités actives

Le sujet des mobilités actives est traité au sein de Douaisis Agglo par le service Environnement et mobilités.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	54 732	100	52 424	100	53 233	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	13 963	25,5	13 022	24,8	11 631	21,8
dans une commune autre que la commune de résidence	40 769	74,5	39 402	75,2	41 602	78,2

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	3,4
Marche à pied (ou rollers, patinette)	4,9
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,6
Deux-roues motorisé	1,4
Voiture, camion ou fourgonnette	79,9
Transports en commun	7,8

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés et depuis quand

Le plan mode doux de Douaisis Agglo a été adopté par le Conseil Communautaire du 17 décembre 2021 et a pour ambition d'accélérer l'usage des modes actifs dans les déplacements

quotidiens. Il est une déclinaison opérationnelle du SMTD et du schéma cyclable départemental. Pour assurer la mise en œuvre de ce dernier, Douaisis Agglo a renforcé son ingénierie par le recrutement d'un chargé de mission Mobilité. Le poste et certaines actions ont été financés en partie par l'ADEME dans le cadre du programme AVELO 2.

Projets en cours

Pour apporter une réponse concrète aux usagers et modifier durablement les pratiques, le plan est constitué de plusieurs d'actions.

Le plan modes doux, en cours de déploiement, se compose de trois axes : *“l'axe 1 Sécuriser, l'axe 2 Sensibiliser et l'axe 3 S'orienter”* (Stéphanie Shelton, chargée de mission mobilité douce). L'idée de ce schéma est *“d'avoir un maillage complet des modes doux qui vont être développés sur l'ensemble du territoire en rendant les chemins de randonnée utilitaires”*, mais également de développer le système vélo en proposant des services.

Pour le premier axe, “Sécuriser”, Douaisis Agglo travaille sur la sécurisation des réseaux d'itinéraires cyclables et piétonne, en requalifiant les chemins de randonnées pour les rendre utilitaires, en sécurisant les abords de pôle générateurs de déplacements (notamment avec les plans de déplacements établissements scolaire). Il y a également des projets de sécurisation des itinéraires cyclables dans les zones d'activités de Douaisis Agglo :

« Ces projets sont réalisés en concertation avec les différents gestionnaires de voiries et partenaires mobilité pour sécuriser les accès surtout les liaisons cyclables entre les gares vers les zones d'activité par exemple ».

« Un guide d'aménagement des itinéraires cyclables sera élaboré et sera à disposition des communes” (S. Shelton)

L'objectif serait à la fois de préconiser des aménagements adaptés, mais aussi d'harmoniser les aménagements à l'échelle du territoire. La sécurité est également abordée sous l'angle des vols. Pour cela, l'agglomération travaille à la mise en place de stationnements vélo sécurisés autour des bâtiments communautaires, avec le souhait de développer un accès basé sur le même système que les abris vélo du SMTD. En effet, *“on ne veut pas contraindre en proposant plusieurs systèmes d'accès”*.

Pour le deuxième axe, “Sensibiliser”, le travail est centré sur le “Savoir rouler à vélo”. Cette action est financée à 50% par la FUB et Génération vélo et réalisée par des prestataires qui animent ces ateliers dans les écoles volontaires. L'action se base sur trois blocs : *“savoir rouler dans la cour de récréation, connaître la signalétique, et la pratique en situation réelle”*. Pour ce dernier bloc, le choix a été fait de montrer l'itinéraire aux élèves de l'école vers le collège pour les rendre autonomes dès la 6ème. Pour que l'action soit entièrement menée à bien, *“nous avons un prestataire qui met à disposition une flotte de vélos et de casques pour*

les enfants qui n'en possèdent pas". Toutefois, il s'agit d'une expérimentation, qui n'est pas encore ouverte à toutes les écoles : *"Nous travaillons avec l'Education Nationale pour développer cette action"*. En plus de cet accompagnement, les challenges organisés par le Crem pour les écoliers et les collégiens sont déclinés sur le territoire : *"Nous avons pour rôle de relayer le challenge sur notre territoire en encourageant les établissements à participer. Nous proposons des animations avec nos partenaires que nous finançons"*. Le challenge est ensuite valorisé par un classement sur le territoire :

"Nous offrons des petits cadeaux, des petits goodies en rapport avec la mobilité, comprenant des sacs, des kits de sécurité vélo, des kits d'éclairage, etc. C'est Monsieur Hallé, le Vice-Président en charge des mobilités douces de Douaisis Agglo, qui remet les goodies en mains propres aux élèves" (S. Shelton)

Le même système est mis en place côté collèges et l'Agglo propose aussi la version « entreprises » du challenge à ses collaborateurs : sans l'organiser, elle y participe. Un des facteurs de réussite pour cette action est la pédagogie. Stéphanie Shelton précise :

"Les livrets pédagogiques distribués pendant les challenges permettent de sensibiliser les élèves aux modes de déplacement doux. Ils sont utiles et sont toujours servis par les élèves en fin d'année lors du Savoir rouler à vélo"

Enfin pour le troisième axe, "S'orienter", la grande mission est le développement du réseau point-nœud qui va permettre de jalonner et promouvoir le réseau cyclable sur l'ensemble du territoire. Le déploiement de ce réseau point-nœud sera effectué par le département du Nord.

Également, d'autres projets plus transversaux émergent :

"De nouveaux axes se développent pour faciliter les déplacements doux entre le nord et le sud du territoire dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle de requalification des boucles mais aussi la Voie Verte de l'Escrebieux (entre Cuincy et Lauwin Planque). Des itinéraires cyclables sont en requalification sur le territoire (chemin des Galibots, Au fil de Scarpe et le circuit d'interprétation entre Aubigny-au-Bac et Brunémont)" (S. Shelton)

Projets à venir

A la suite de l'étude Plan de Déplacement Établissement scolaire qui est menée actuellement avec trois établissements, un guide méthodologique sera élaboré. Les écoles et communes pourront solliciter Douaisis Agglo pour bénéficier de son accompagnement pour l'élaboration d'un Plan de Déplacement Établissement Scolaire.

Coopérations

Pour réaliser ses projets de mobilité active, l'agglomération travaille de concert avec le SMTD, ainsi qu'avec ses communes. Celles-ci peuvent en effet bénéficier d'une aide au financement de l'EPCI en plus de celles du SMTD et du Département.

Le Cerema, l'ADEME et la Mission Bassin Minier permettent également au Douaisis de développer ses actions. La Mission Bassin Minier permet d'ailleurs la coopération avec les autres EPCI, notamment grâce au travail sur le schéma Plaines et Vallées.

Du côté des associations, Douaisis Agglo a une convention avec l'ADAV qui accompagne techniquement le service. Elle possède également une convention avec l'Association Droit D'Vélo Douaisis et la Bouée des jeunes pour la réalisation d'ateliers. Cette dernière aide les jeunes en difficulté sur les enjeux d'insertion professionnelle et propose des ateliers de réparation. Droit D'Vélo, quant à elle, accompagne l'EPCI sur la partie sécurisation, notamment sur l'immatriculation des vélos.

Difficultés rencontrées

De façon générale, la dispersion des compétences rend la lecture des actions menées plus difficile : *“ il est important de bien coordonner le travail de chaque gestionnaire de voirie pour assurer une cohérence dans les aménagements ”* (S. Shelton)

La deuxième difficulté réside dans la méconnaissance des dispositifs financiers mobilisables par les communes, parfois :

“Il y a des communes qui ont beaucoup de projets en attente parce qu'elles n'ont pas les moyens, mais elles ne sont pas forcément au courant de tous les dispositifs qui existent. Certaines communes ont besoin d'un accompagnement technique que nous pouvons apporter” (S. Shelton)

Pour les actions au sein des établissements scolaires, la difficulté à trouver des bénévoles formés pour accompagner les élèves reste le principal frein.

3.3.2. Cœur d'Ostrevent Agglo

Fiche de présentation - Cœur d'Ostrevent Agglo

Syndicat Mixte de mobilité auquel l'EPCI appartient : SMTD

Département : Nord

Démographie : 70 431 habitants en 2021 pour 20 communes selon l'INSEE



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

“une agglomération qui est située entre Douaisis Agglo et la Porte du Hainaut, qui est à l’est”

“une partie du territoire qui est située dans le bassin minier”

“plutôt une conurbation que vous pouvez connaître par ailleurs sur d'autres agglomérations, une partie sud du territoire qui est située sur les plateaux de l'Ostrevent, donc là, plutôt des paysages agricoles. Et puis, au nord du bassin minier, on est là dans la plaine de la Scarpe et dans le parc naturel régional Scarpe-Escaut, avec la plutôt un complexe de zone humide, prairies humides et de petits villages bourgs” (Olivier Cardot, responsable du service environnement et cadre de vie).

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	20,6
Moins de 30 ans	30,7
De 30 à 39 ans	26,2
De 40 à 49 ans	21,2
De 50 à 59 ans	19,1
De 60 à 74 ans	15,1
75 ans ou plus	14,5

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	5 390	6 053	5 442
Taux de chômage en %	17,4	19,6	17,6
Taux de chômage des 15 à 24 ans	41,3	45,1	36,1
Taux de chômage des 25 à 54 ans	14,1	16,3	15,2
Taux de chômage des 55 à 64 ans	10,6	15,6	14,3

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	13 416	100,0
Agriculteurs exploitants	91	0,7
Artisans, commerçants, chefs entreprise	1 025	7,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 351	10,1
Professions intermédiaires	3 339	24,9
Employés	4 536	33,8
Ouvriers	3 074	22,9

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024.

Direction politique

Depuis 2014, Frédéric Delannoy (Parti Socialiste) est président de Cœur d'Ostrevent Agglo.

Services chargés des mobilités actives

C'est le service Environnement et cadre de vie qui est chargé des questions de mobilités.

“j'ai un service un peu large et transversal, puisqu'au sein du service, on traite des questions d'environnement classiques, on va parler de plan climat, de trame verte, de schéma de déplacement justement en modes doux. Mais on a également au sein du service un volet santé et environnement. On a aussi au sein du service une mission sport de nature. Et au sein du service, on a aussi le volet agriculture, circuit court” (O. Cardot)

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	25 682	100	24 945	100	25 697	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	4 675	18,2	4 616	18,5	4 054	15,8
dans une commune autre que la commune de résidence	21 007	81,8	20 328	81,5	21 643	84,2

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	3,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	3,7
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,0
Deux-roues motorisé	1,0
Voiture, camion ou fourgonnette	84,9
Transports en commun	5,3

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés

Les sujets liés aux mobilités douces et actives sont apparus au début des années 2000 pour Cœur d'Ostrevent Agglo : “en 2002-2003, Cœur d'Ostrevent était un territoire pilote auprès de la mission bassin minier pour mettre en œuvre une politique qui s'appelait trame verte trame bleue” (O. Cardot). Les sujets tournent alors autour “de corridors écologiques, de sites

naturels à protéger” mais aussi du *“développement des modes doux puisqu'en fait, dans la définition, c'est aussi une stratégie de développement touristique et de développement des modes doux”*. L'idée était de relier les sites naturels entre eux par des corridors, mais qui soient aussi support de développement de la mobilité active. La mise en place s'est faite grâce à *“un schéma qui a été validé sur le bassin minier, schéma de trame verte et bleue”*. Cœur d'Ostrevent Agglo s'est alors *“rapidement engagée dans la réhabilitation de cavaliers”*. Le côté pédestre a aussi été renforcé :

“le territoire nord de Cœur d'Ostrevent Agglo, qui appartient aussi au Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut, était déjà doté de boucles de randonnées. Alors nous, en parallèle avec le schéma de trame verte et bleu du bassin minier, on a retravaillé sur une dizaine de boucles de randonnée pédestres”.

Ce travail s'est également accompagné d'une réhabilitation des berges de la Scarpe entre Douai et Mortagne-du-Nord.

“Donc on a travaillé avec Voies navigables de France pour réhabiliter un petit peu plus de 30 km de chemin de halage en rive droite de la Scarpe. Donc pareil, ce qui nous a permis d'ouvrir le chemin de halage à la circulation des vélos” (O. Cardot)

“Récemment, le territoire était aussi labellisé Ramsar, pour la qualité de ses zones humides. Donc des sites naturels qui sont plutôt remarquables.” (O. Cardot)

Cœur d'Ostrevent Agglo avait également mis en place l'évènement *“Rand'Ostrevent”* : *“c'était en fait une sorte de jeu de piste à l'échelle de l'intercommunalité, où on louait, on prêtait des vélos gratuitement aux habitants”* (O. Cardot). Le but était pour les habitants de venir *“découvrir le territoire par le biais de balises qui était un peu partout sur le territoire pour découvrir nos patrimoines en s'amusant, en famille, entre amis”*. Cet évènement a eu lieu pendant 11 ans.

Cœur d'Ostrevent Agglo avait également racheté la marque *“Bassin Minier à vélo”* :

“Donc ça, c'était dans les années 2015-2016, on a acheté la marque bassin minier à vélo. On s'est doté d'une flotte de vélos, un système électrique en 2016, très haut de gamme. Et puis à côté, on s'est doté aussi d'un vélo classique VTT” (O. Cardot).

Cette initiative trouve son origine dans le fait que Cœur d'Ostrevent Agglo *“avait la chance d'avoir une infrastructure de voie verte qui était importante, unique dans le bassin minier et même en région Nord Pas de Calais”*. Ce projet a permis *“d'avoir un nouveau type de public pour découvrir les terrils, enfin, l'ensemble de nos patrimoines”*. Aujourd'hui, ce n'est plus

Cœur d'Ostrevent Agglo mais l'Office de Tourisme qui s'occupe de la location de ces vélos : *“on a donné tous nos vélos et notre stratégie à l'Office qui doit la porter maintenant”*. La location s'est en plus accompagnée d'une aide à l'achat pour les habitants du territoire :

“depuis maintenant 3-4 ans, les élus ont souhaité accompagner les habitants dans l'achat de vélos à assistance électrique neufs. Et donc on avait une prime qui était donnée. Elle était limitée au maximum à 200€ par vélo sur le territoire de Cœur d'Ostrevent”. (O. Cardot)

Projets en cours

Depuis les années 2000, la stratégie mise en place pour le développement de la mobilité active vise à favoriser la santé des habitants. C'est pour cela que la stratégie s'est concrétisée au travers d'un *“contrat local de de santé avec l'ARS et d'autres partenaires”* (O. Cardot).

Un projet Interreg est aussi en cours concernant la *“destination Terrils 2”* dans un intérêt Franco-Wallon. A travers ce projet, *“un des objectifs c'est de travailler sur la valorisation des terrils et cette stratégie de développement touristique à l'échelle du bassin minier Franco Wallon”* (O. Cardot). L'objectif est aussi *“de relier tout cet arc minier notamment par des Véloroutes”*.

Enfin, Cœur d'Ostrevent Agglo travaille aussi sur la mise en place du schéma Plaines et Vallées du Bassin Minier à l'échelle du département du Nord avec les autres partenaires impliqués.

Projets à venir

Cœur d'Ostrevent Agglo souhaiterait mettre en place un programme *“Savoir rouler à vélo”* dans les écoles de son territoire :

“Les animateurs sportifs vont mettre en place l'année prochaine le « Savoir rouler à vélo » par exemple dans les écoles”

“Il sera limité à quelques communes par an puisque voilà, on n'aura pas les moyens humains spécifiques et moyens financiers aussi”

“une politique effectivement d'accompagnement des scolaires, ça me paraît essentiel” (O. Cardot)

Coopérations

Pour les projets de réhabilitation des voies vertes, Cœur d'Ostrevent Agglo travaille notamment avec Voies Navigables de France, mais aussi avec la Mission Bassin Minier, le département du Nord, le parc naturel régional Scarpe-Escaut.

Les projets de location de vélos et d'aides à l'achat étaient co-financés par différents partenaires.

De manière plus générale, c'est le SMTD qui porte la stratégie du territoire quant aux mobilités.

Difficultés rencontrées

La principale difficulté pour Cœur d'Ostrevent Agglo est le frein financier. Notamment, la stratégie de mobilité du SMTD repose sur la gratuité des transports en commun. Cette gratuité représente un poids sur les finances de l'EPCI : *“du coup, ça impactait quand même le budget de Cœur d'Ostrevent parce que c'est 3 millions d'euros chaque année, dont 1 million permet d'avoir cette gratuité au sein de l'agglomération douaisienne”*. Tous les autres investissements liés aux divers projets, autres que la mobilité, ne permettent pas des investissements pour des travaux de voirie ou la mise en place de services.

Du côté des usagers, les contraintes sont autres. Il s'agit principalement de la sécurité. Tout d'abord la sécurité liée à l'émergence de nouvelles pratiques considérées comme dangereuses, *“notamment ce qu'on appelle le gravel, donc ce vélo de course qui est équipé de de roues crantées. Vous avez des groupes maintenant qui fréquentent ces pistes-là, et qui roulent très vite, même parfois à plus de 30-35 km/h”* (O. Cardot). Mais il s'agit aussi de la sécurité liée à ce que l'on appelle le dernier kilomètre. Il s'agit du bout de chemin qu'il reste à faire entre la fin d'une voie cyclable aménagée et la destination à atteindre qui n'est pas desservie par ce type d'infrastructure. Enfin, le vélo, comme la marche, restent des activités météo-sensibles.

3.4. Communauté de communes d'Osartis-Marquion (CCOM)

Fiche de présentation - Communauté de communes Osartis-Marquion

Département : Pas de Calais

Démographie : 42 651 habitants pour 49 communes



Source : Cartothèque de la Région Hauts de France

Contexte géographique :

Situation géographique

La CCOM est un territoire rural avec une densité de population faible. Elle est reliée aux pôles urbains tels que Douais et Arras.

Niveau de vie

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021

	Taux en %
Ensemble	10,1
Moins de 30 ans	13,0
De 30 à 39 ans	11,0
De 40 à 49 ans	10,0
De 50 à 59 ans	9,9
De 60 à 74 ans	8,7
75 ans ou plus	10,8

Champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) en géographie au 01/01/2024.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2010	2015	2021
Nombre de chômeurs	2 010	2 293	1 874
Taux de chômage en %	10,5	11,7	9,3
Taux de chômage des 15 à 24 ans	29,2	32,4	24,7
Taux de chômage des 25 à 54 ans	8,3	9,6	7,6
Taux de chômage des 55 à 64 ans	9,7	10,4	8,6

Source : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2021

Catégorie socioprofessionnelle	Nombre	%
Ensemble	9 480	100,0
Agriculteurs exploitants	240	2,5
Artisans, commerçants, chefs entreprise	828	8,7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	848	8,9
Professions intermédiaires	1 935	20,4
Employés	2 241	23,6
Ouvriers	3 388	35,7

Source : Insee, RP2021 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2024.

Direction politique

Pierre Georget (parti radical de gauche) est le Président de la CCOM depuis 2014.

Services chargés des mobilités actives

Les mobilités actives sont traitées au sein du service mobilité/transition écologique.

Etat des lieux des mobilités du quotidien :

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	17 166	100	17 521	100	18 458	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	2 733	15,9	2 822	16,1	2 461	13,3
dans une commune autre que la commune de résidence	14 434	84,1	14 699	83,9	15 997	86,7

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

Mode de transport	Pourcentage
Pas de déplacement	3,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	3,2
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,3
Deux-roues motorisé	1,0
Voiture, camion ou fourgonnette	88,2
Transports en commun	2,9

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Historiques des projets en lien avec la mobilité active :

Projets déjà installés et depuis quand

La CCOM s'est dotée de la compétence mobilité en 2021, des actions étaient déjà mises en place à partir de 2018 dans le cadre de transports à la demande pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. En raison de la typologie du territoire et des coûts que cela engendrer, la CCOM n'est pas AOM :

“Pas question pour nous de devenir autorité organisatrice de mobilité, on n'a pas les moyens de mettre en place des lignes de bus et puis ce ne serait pas utilisé de toute façon, le public n'est pas assez au rendez-vous” (Stéphane Comble, directeur des services techniques, du développement économique et de l'aménagement du territoire)

Projets en cours

La CCOM est lauréate de l'appel à projet AVELO2 de l'ADEME, ce qui a permis à la collectivité l'élaboration du schéma directeur cyclable. Stéphane Comble explique le cheminement : *“C'était lié à une opportunité d'avoir presque 60% de subvention pour la réalisation de l'étude. En partant de là, les élus ont accepté d'élaborer ce schéma”*. Ce schéma se tourne principalement vers la mobilité du quotidien, maillant les communes entre elles, les grandes lignes directrices sont déjà définies :

“Aujourd'hui, on a un schéma bien validé avec des itinéraires bien définis, toute une série d'équipements : de la signalétique, du jalonnement et des espaces de stationnements, voire des petites stations de réparation avec possibilité de gonfler un pneu de vélo, réparer une crevaison” (S. Comble)

Courant 2025, la CCOM va commencer l'installation de stationnement vélo dans le cadre du schéma cyclable : *“On a identifié 220 points sur le territoire sur lesquels on doit installer soit des arceaux, soit des box pour les vélos, ou des systèmes un peu plus élaborés”*. L'élaboration du schéma cyclable permet de rendre possible le financement d'infrastructures cyclables : *“Si ce n'est pas dans le schéma il n'y a pas de subvention. Il est là pour rendre les choses possibles, notamment d'un point de vue financier”*.

Depuis Juillet 2023, un dispositif de subvention à l'achat de vélos à assistance électrique a été mis en place, il semble être mobilisé par les habitants : *“On a retenu 23 dossiers pour l'année 2023, on a démarré l'action en cours d'année et pour l'année 2024, on a déjà 70 demandes de subventions à ce jour”*.

Il existe des événements dédiés au vélo sur 2 communes du territoire, cependant il constate que cela ne contribue pas à sensibiliser un public non pratiquant du vélo :

“C'est du public qui utilise déjà le vélo donc ce n'est pas forcément intéressant, le plus gros intérêt que je vois c'est surtout dans les écoles, c'est là qu'on doit faire de l'éducation” (S. Comble)

Enfin, un plan de mobilité simplifié a également été adopté en 2024, ce plan concerne toutes les solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture au quotidien tel que le covoiturage, les plans de déplacement des entreprises.

Projets à venir

Le schéma prévoit de renforcer les actions de savoir rouler à vélo dans les collèges.

Coopérations

Dans le cadre du développement du réseau point-nœud la CCOM est amenée à travailler avec les EPCI voisins, le Département du Pas de Calais, la Mission bassin minier et l'ADAV, *“pour essayer de se coordonner par rapport au réseau point-nœud et par rapport aux connexions qu'on pourrait avoir entre nos territoires”*. De plus, afin de limiter le risque de coupure urbaines, la CCOM communique avec les territoires limitrophes :

“On essaie aussi de travailler avec d'autres territoires limitrophes comme le sud Artois ou la Communauté urbaine d'Arras, pour avoir des liaisons bien identifiées entre nos territoires. Ça permet d'éviter les coupures”
(S. Comble)

Le Cerema et l'ADAV sont sollicité pour leur expertise en matière d'aménagements cyclables :

“Un correspondant de l'ADAV qui habite sur notre territoire participe d'ailleurs à nos travaux. Il est content de voir qu'il y a une prise de conscience, mais lui aussi est conscient que ce sera petit à petit”

Difficultés rencontrées

Une des premières difficultés soulevées porte sur les financements et les investissements nécessaires à la mise en place du schéma cyclable :

“Le schéma, quand on l'a présenté en Conseil communautaire, c'est le coût qui a fait bondir nos élus. Donc on est sur un prévisionnel à 18 millions d'euros sur une durée comprise entre 15 et 20 ans. On va rencontrer ce souci financier” (S. Comble)

Des difficultés peuvent également être rencontrées en matière de voirie et de foncier :

“Si on a besoin de créer quand même un certain nombre d'aménagements spécifiques, acquérir du foncier, ce n'est pas toujours simple. La chance qu'on a quand même en milieu rural, c'est qu'on a de la place. On a des routes relativement larges”

Par ailleurs, Stéphane Comble explique qu'un des objectifs environnementaux du schéma cyclable est de *“limiter au maximum les emprises de pistes cyclables nouvelles. On ne veut pas prendre sur du terrain agricole ou du terrain naturel pour créer de nouvelles pistes”*

Également, un autre frein au développement des mobilités actives peut résider dans les habitudes de transport des habitants, ce qui peut s'expliquer par le caractère rural et peu dense de la CCOM :

“C'est encore marginal, on a une majorité de communes entre 500 et 1000 habitants, donc l'enjeu est modéré. Les déplacements se font surtout en voiture. Pourtant, on sait très bien que tout le monde ne va pas passer au vélo du jour au lendemain, il y encore beaucoup de chemin à faire, un changement de mentalité à opérer” (S. Comble)

De plus, l'aménagement de la voirie tel qu'il est actuellement n'incite pas à la pratique des mobilités actives :

“La pratique du vélo est quand même dangereuse sur le territoire, avec des gens qui roulent vite, pas mal d'incivilités, des itinéraires mal jalonnés. Pas d'espace non plus de stationnement pour les vélos quand on arrive à destination. Bon, tout ça, ça pose quand même un certain nombre de freins”

Il en est de même pour les services de stationnement :

“Ce n'est pas qu'une question de piste cyclable ou de revêtements. Il y a beaucoup d'usagers qui nous disent “Ben moi je voudrais bien venir chez vous à vélo mais il n'y a pas de dispositif de stationnement donc voilà je n'ai pas envie de me faire voler mon vélo électrique à 2000€”. C'est une crainte assez répandue” (S. Comble)

4. Conclusion et approches globales

Cette section se compose d'une synthèse présentant les complémentarités et les différences en termes de mobilités actives sur le territoire. En prolongement de l'enquête, des préconisations et pistes de réflexion ont pu être identifiées pour développer les mobilités actives et la coopération entre chaque acteur dans le bassin minier des Hauts de France.

4.1. Synthèse des mobilités actives dans le territoire : complémentarités et différences

Les échanges avec les acteurs de la mobilité ont mis en évidence l'importance des associations, en particulier, la Mission Bassin Minier et l'ADAV. Ces structures bénéficient d'une légitimité sur les enjeux relatifs au vélo, et apportent leur expertise aux EPCI lorsque cela est nécessaire, que ce soit pour la mise en place de véloroutes ou pour promouvoir le vélo auprès des citoyens.

Les derniers mois ont révélé la précarité des financements dédiés aux mobilités actives, notamment le vélo, en partie avec la suspension du financement d'infrastructures par le FMA pour les années à venir. Il est possible que les EPCI, surtout les plus petits, se trouvent freinés dans leurs projets à venir. En effet, pour les projets ayant été réalisés ou prévus, le FMA était dans bien des cas mobilisés¹⁰. Les appels à projets AVELO et "Alvéole+" de l'ADEME et de la FUB sont connus et ont été mobilisés par les EPCI du bassin minier. Ensuite, les fonds européens, comme le FEDER, permettent aux départements du Nord et du Pas-de-Calais de développer le vélo dans les zones non urbaines pour limiter les risques de coupure urbaine.

Les EPCI du territoire du bassin minier ne disposent pas des mêmes moyens - financiers et humains, ce qui accentue les disparités en termes de politique de développement des mobilités actives - quotidiennes ou de loisirs. Il existe également d'importants flux humains entre les différents territoires, comme habiter dans une commune mais travailler dans une commune voisine faisant partie d'un autre EPCI. Entre ces territoires, la politique vélo peut être plus ou moins développée. Dans l'un, on peut trouver des aménagements cyclables adéquats, et des services de stationnement accessibles et sécurisés, tandis que dans le territoire voisin le vélo n'est pas prioritaire, faute de moyens par exemple. Pour que l'usage du vélo se démocratise pour la mobilité du quotidien, la sécurité des infrastructures est primordiale. Cependant il est possible que, dans certains cas, il existe un flou pour savoir qui est compétent

¹⁰ A noter que l'annonce du gouvernement de l'inscription d'une enveloppe de 50 M€ peut réouvrir quelques perspectives de financements de l'Etat pour les collectivités territoriales, bien que les montants de ces financements ne soient pas les mêmes que ceux envisagés à l'origine dans le plan vélo 2023 - 2027

en matière d'entretien de la voirie. On peut alors faire face à une situation d'inaction au détriment de l'entretien des aménagements, et de la sécurité des usagers.

En outre, il peut arriver que la communication entre les EPCI et l'AOM et/ou les autres EPCI membres de l'AOM ne soit pas fluide, ou que les politiques de mobilité entre les EPCI d'un même AOM ne soient pas coordonnées. La gratuité des transports peut être un sujet de discussion entre les partenaires. Si l'on reprend la hiérarchie des modes de déplacements de Frédéric Héran, la gratuité des transports en communs se fait au détriment des mobilités actives et de la santé des citoyens pour les trajets de courte distance, bien qu'il s'agisse d'un point de vue encore en débat. Par ailleurs, la LOM a ouvert les AOM à d'autres formes de mobilités que les transports en communs, sans pour autant qu'elles ne soient réellement impliquées dans le développement de ces mobilités alternatives et privilégient les transports en communs. Cette situation complique les possibilités d'intermodalité pour les usagers : l'interdiction des vélos dans certaines lignes, l'interdiction pour les vélos de rouler dans les voies bus, ou encore l'absence d'abris sécurisé aux abords des arrêts de BHNS.

4.2. Analyse Forces Faiblesses Opportunités Menaces

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'acteurs compétents en termes de mobilités actives sur le territoire pour conseiller et accompagner les collectivités • Développement progressif des modes actifs dans le schéma régional, et à l'échelle des EPCI • Le bassin minier dispose d'une attractivité touristique (classé à l'UNESCO, à proximité de la Belgique, Paris-Roubaix, véloroutes, chemins de randonnées) • Les mobilités actives ont un impact écologique et social positif. Elles participent à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, lutte contre la sédentarité et les maladies cardiovasculaires • Forte densité urbaine facilitant les mobilités actives pour les trajets du quotidien • Les mobilités actives sont moins coûteuses que la voiture, mais il 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'infrastructures cyclables sécurisées maillant l'ensemble du territoire du bassin minier, discontinuité du réseau cyclable • Les mobilités actives sont perçues comme météo-dépendantes • La culture automobile est très ancrée dans le bassin minier, croissance du nombre de ménages possédant une voiture. <i>“La motorisation est vue comme un progrès”</i> (F. Héran) • La culture vélo a beaucoup de mal à s'installer : <i>“C'est un problème concret, oui. Il y a une image à redorer.”</i> (F. Héran). D'une part, les mobilités actives peuvent être perçues comme non prioritaires et pour répondre à des envies de “bobos”. D'autre part, en cas d'absence de financements extérieurs significatifs, leur caractère “non prioritaire” les projets de mobilités

<p>s'agit surtout d'un "mode extrêmement fiable" (F. Héran)</p>	<p>actives ne voient généralement pas le jour.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de coordination entre les différents réseaux de transports en commun, ce qui complique l'intermodalité • Éclatement des compétences, questionnements sur l'entretien des aménagements, la signalisation • Manque de moyens (humains, techniques, financiers) des intercommunalités • Certains publics ne peuvent pas choisir les mobilités actives (problèmes de santé, âge) • Les VAE ne sont pas accessibles financièrement pour les personnes précaires malgré les aides qui peuvent être accordées par les communes
<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'éducation aux mobilités actives auprès des élèves (CREM) • Développement du tourisme vert • Réhabilitation du patrimoine minier tel que les cavaliers pour aménager les voies vertes • Implication croissante des entreprises envers les mobilités alternatives pour les travailleurs (challenge mobilité, stationnement, forfait mobilité), partenariat entre les grandes entreprises et les services de location de vélo • Développement et structuration de la filière vélo • Le projet de SERM • Le départ du Tour de France 2025 dans la région • Le FEDER pourrait être plus mobilisé par les collectivités • Les PAMS et COM pour structurer les politiques de mobilités au sein des bassins de vie 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'austérité budgétaire et la suspension des soutiens financiers pour les modes actifs • Conflit d'usage de la voirie entre les voitures, les bus et les infrastructures cyclables et piétonnes • Hétérogénéité de traitement des mobilités actives selon les territoires et les politiques locales • La priorité des transports en commun par les AOM (gratuité des transports). En effet, Frédéric Héran explique que selon le principe de concurrence des modes de déplacement, "<i>si on rend le transport public gratuit, on donne un signal qu'il faut se déplacer en transport public et pas en modes actifs</i>", car ce ne sont généralement pas les automobilistes qui se tournent alors vers les transports en commun. Cependant, ce point de vue n'est pas partagé par tous.

<ul style="list-style-type: none"> • Encourager l'usage du vélo via des pratiques dites populaires (le <i>tuning</i>, le <i>wheeling</i>, le vélo acrobatique) pour redonner l'envie de remonter sur un vélo (F. Héran). En effet, il se peut qu'en imposant un changement par des règles ou d'autres formes de normes, cela n'encourage pas le changement de pratique. Ainsi, ces pratiques de vélo loisir/tourisme, peuvent être une porte d'entrée à l'utilisation des mobilités actives du quotidien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Si les aménagements sont inadaptés / ne répondent pas aux besoins des citoyens ils ne seront pas empruntés, et justifient une réduction des investissements futurs • Faible prise en compte du vélo dans les grands projets d'aménagement
--	--

4.3. Préconisations

L'une des recommandations concerne évidemment la construction d'une gouvernance institutionnalisée à l'échelle du bassin minier. L'un des principaux freins pour les usagers étant les coupures dans les liaisons cyclables, réunir les acteurs du territoire autour d'une même table pour coordonner les différents plans et schémas, voire en créer un commun, pourrait permettre de réduire cette problématique. Il ressort en effet des entretiens que les différents acteurs de la mobilité ne sont pas toujours en lien les uns avec les autres, qu'il s'agisse notamment des AOM ou des intercommunalités entre elles, ou bien des AOM avec les intercommunalités. Cette gouvernance peut prendre des formes variées. Il peut par exemple s'agir d'un système basé sur le modèle des bassins de mobilités, dont le point de vue est intéressant puisqu'il permet de relier le sujet des mobilités à celui des bassins de vie. Cependant, il faut aussi réfléchir à la manière dont cette instance pourrait agir efficacement pour les intercommunalités et les AOM, et qu'il ne s'agisse pas d'une contrainte pour elles plutôt qu'un atout.

Si l'on souhaite développer les mobilités actives sur un territoire, il faut avant tout répondre au besoin des usagers de sécurisation de l'usage de ces pratiques. Pour cela, il est indispensable d'apporter de la contrainte à la voiture, et ainsi, de rééquilibrer l'espace public. Si cette préconisation paraît être des plus importantes, elle semble pourtant être la plus difficile à appliquer, d'un point de vue politique et social. En effet, il faudrait en amont travailler sur une remise en question de la culture de l'automobile, et de construire une nouvelle manière de se déplacer, en l'ancrant dans les habitudes des usagers.

La construction de ce nouvel habitus peut s'effectuer de différentes manières. Nous proposons que celle-ci passe par le développement des systèmes de location de vélos, notamment longue durée. En effet, il nous a été possible de constater que cette solution est efficace de plusieurs manières. Economiquement, cela permet aux usagers qui ne peuvent pas se permettre l'achat d'un vélo de pouvoir se déplacer de cette manière malgré tout.

Également, ce processus permet aux usagers qui ne se sentent pas encore prêt à utiliser ces mobilités dans leurs quotidiens de s'y habituer au fur et à mesure. Nous pensons que cette mesure devrait d'autant plus s'étendre pour les enfants, pour qui l'achat d'un vélo peut s'avérer encore plus coûteux alors que celui-ci devrait être changé régulièrement. Cette dernière mesure pourrait s'accompagner d'un développement des programmes d'apprentissage à l'école, comme ceux déjà déployés par l'Ademe. De plus, le fait de voir plus de cyclistes sur les pistes pourrait agir comme effet de levier pour certains usagers.

Enfin, nous pensons qu'il serait intéressant d'approfondir l'enquête en partant des citoyens/pratiquants des mobilités actives. En effet, par soucis de temps, nous n'avons pu interroger que les acteurs institutionnels de la mobilité. Pourtant, il serait pertinent d'appréhender ces questions de mobilité au travers de la vision des usagers eux-mêmes, voire des entreprises, des lieux d'activités et autres destinations du quotidien. L'enjeu est de trouver comment susciter cette envie de changement, à la fois chez les élus mais également chez les citoyens.

Bibliographie

Artois Mobilités (2024), Rapport d'évaluation intermédiaire du PDU 2019-2030

https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2024/10/Rapport_PDU-10_octobre_2024-HD.pdf

Artois Mobilités (2022), Révision schéma cyclable

https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2022/11/2022_54_CS_Annexe_1.pdf

France Mobilités (2020), FAQ post-LOM Gouvernance – Part I. Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale

https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2020/06/15-06-20_FAO%20post-LOM%20Gouvernance%20-%20Part%20I.%20Le%20cadre%20%20d%E2%80%99intervention%20de%20l%27AOM%20et%20de%20l%E2%80%99AOM%20r%C3%A9gionale.pdf

France Mobilités (2020), FAQ post-LOM Gouvernance – Part II. Les AOM et la coopération

https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2020/06/15-06-20_FAQ%20post-LOM%20Gouvernance%20-%20Part%20II.%20Les%20AOM%20et%20la%20coop%C3%A9ration.pdf

France mobilités (2022), Les nouvelles compétences de l'AOM

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Les%20nouvelles%20comp%C3%A9tences%20de%20l%27AOM.pdf>

France Mobilités (2024), Note d'éclairage - cadre juridique de la coopération entre collectivités en matière de mobilité

https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inlinefiles/Note%20d%27%C3%A9clairage%20cadre%20juridique%20coop%C3%A9ration%20entre%20collectivit%C3%A9s_1.pdf

Groupement des autorités de transport (2020), Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

https://www.gart.org/wp-content/uploads/2020/10/Guide-decryptage-LOM_GART_Version-2-Octobre-2020.pdf

Insee (2024), Intercommunalité - Métropole CA Béthune Bruay Artois Lys romane

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200072460>

Insee (2024), Intercommunalité - Métropole CA Douaisis Agglo

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-245901152>

Insee (2025), Intercommunalité -Métropole CA Hénin Carvin

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-246200299>

Insee (2025), Intercommunalité Métropole CA Valenciennes Métropole

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-245901160>

Insee (2025), Intercommunalité-Métropole CA de Lens - Liévin

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-246200364>

Insee (2025), Intercommunalité-Métropole CA de la Porte du Hainaut

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200042190>

Insee (2024), Intercommunalité - Métropole CC Cœur d'Ostrevent

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200044618>

Insee (2025), Intercommunalité-Métropole CC Osartis Marquion

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200044048>

Légifrance (2019), Chapitre Ier : Les mobilités actives

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000039678216/2025-03-09/

Légifrance (2023), Loi n° 2023-1269 relative aux services express régionaux métropolitains (1)

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048678343>

Ministères aménagement du territoire, transition écologique (2020), Les mesures clés de la LOM

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/LOM%20%20Mesures%20cl%C3%A9s.pdf>

Ministères aménagement du territoire, transition écologique (2020), Tout comprendre sur la Loi Mobilités

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Tout%20comprendre%20sur%20la%20LOM.pdf>

Ministère de la transition écologique (2024), Le mémo collectivités - Loi mobilités

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/M%C3%A9mo%20LOM.pdf>

SMTD, Autorité organisatrice de la mobilité durable

<https://www.smt-d.fr/le-smt-d/autorite-organisatrice-de-la-mobilite-durable>

SMTD (2024), Rapport d'activité 2023

<https://www.smt-d.fr/fileadmin/Public/publication/RapportActivite/RA2023-BD.pdf>

SMTD (2015), Schéma directeur modes doux

<https://www.smt-d.fr/pole-mobilite/le-velo-sur-le-douais-et-lostrevent/schema-directeur-modesdoux#:~:text=Le%20Sch%C3%A9ma%20Directeur%20Modes%20Doux,modes%20alternatifs%20%C3%A0%20l%27automobile>

SMTD (2015), Plan de déplacements urbains

<https://www.smt-d.fr/pole-mobilite/les-grands-projets/plan-de-deplacements-urbains>

SIMOUV (2019), Évaluation du Plan de déplacements urbains du Valenciennois

https://www.SIMOUV.fr/fileadmin/Public/Mobilite/PDU/Evaluation_du_PDU_du_Valenciennois_-_Janvier_2020.pdf

SIMOUV (2014), Plan de déplacements urbains 2013-2023

https://www.SIMOUV.fr/fileadmin/Public/Mobilite/PDU/Presentation_PDU_2013-2023.pdf

Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, Le plan de déplacements urbains 2015-2025

<https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2015/11/SYNTHESE.pdf>

Annexes

Annexe 1 : Grille d'entretien ¹¹

0. Présentation de la mission	<ul style="list-style-type: none"> ● Prénoms + master DEIET ● Réponse à une demande d'enquête pour l'ERBM porté par le SGAR (Secrétariat Général aux Affaires Régionales) et l'IF2RT (Institut fédératif de recherches pour le renouvellement du territoire dans le bassin minier) sur les mobilités actives dans le Bassin Minier ● Travail préliminaire de "démêlage" de l'écosystème des mobilités sur le territoire ● Interroger les acteurs de la mobilité pour connaître ce qui est fait et ce qui peut être fait, notamment en termes de coopérations
1. Présentation	<ul style="list-style-type: none"> ● Dans un premier temps, pourriez-vous vous présenter (nom, prénom, poste/fonctions) ● Pouvez-vous présenter votre territoire (caractéristiques particulières ?)
2. Dispositifs de mobilité active déjà en place/ en projet	<ul style="list-style-type: none"> ● "Etat des lieux" des dispositifs en termes de mobilités actives déjà essayées / en projet ? (Démarches de <u>planification ou projets structurants d'infrastructures ou de services</u>) ● Quels objectifs ? ● Comment sont traitées les dimensions sociales/environnementales/économiques/politiques des mobilités dans ces projets ? ● Quels résultats des projets ? ● Comment sont-ils évalués ? ● Quels financements ? ● Qu'est-ce que la LOM a changé pour vous ? (<u>En termes de compétence, en termes de coordination</u>)
3. Projet RER Lillois	<ul style="list-style-type: none"> ● Comment le volet Mobilités actives pourrait contribuer à la réussite du SERM ?
4. Acteurs et collaboration	<ul style="list-style-type: none"> ● Quels sont les partenaires de ces projets de mobilités actives ou ceux à venir ? Quel est leur rôle ? ● Quelles mesures à destination des usagers (sensibilisation, participation...) ? ● Quelle serait la pertinence d'une coopération inter-EPCI à l'échelle du bassin minier (dans un cadre ERBM ou autre) ?
5. Difficultés	<ul style="list-style-type: none"> ● Rencontrez-vous des difficultés liées au financement des projets de mobilité active ?

¹¹ Il s'agit d'une grille indicative, utilisée comme telle pour les interlocuteurs des EPCI, AOM, Départements, Région, et adaptées pour les interlocuteurs des associations, Cerema, ADEME, etc.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Comment appréhendez-vous la suppression de certaines subventions jusqu'à lors allouées par l'Etat ? ● Quels sont les freins que vous rencontrez dans la mise en œuvre de projets d'infrastructures pour les mobilités actives et comment comptez-vous les surmonter ? ● Quels sont les freins du point de vue des usagers ? Du point de vue des entreprises ? Du point de vue de la culture des institutions et prescripteurs ? ● Quelles tensions (entre les acteurs institutionnels, entre les usagers et les collectivités...) peuvent faire émerger les sujets de mobilité ?
6. Conclusion	<ul style="list-style-type: none"> ● Souhaitez-vous ajouter quelque chose ? ● Avez-vous des documents qu'il serait utile pour nous de consulter et qui peuvent être mis dans un rapport ? ● Pensez-vous à d'autres personnes ou organismes qu'il serait intéressant pour nous de rencontrer ?

Annexe 2 : Carte des bassins de mobilités en Hauts de France



Annexe 3 : Synthèse des aménagements cyclables sur le territoire du bassin minier

Le tableau ci-dessous est une synthèse des kilomètres d'infrastructures cycles sur les 8 EPCI du bassin minier.

EPCI	Pistes cyclables (km)	Voies vertes (km)	Bandes cyclables (km)	Double sens cyclable (km)	Voies de bus partagées (km)	Aménagements mixtes (km)	Total (km)
Communauté d'agglomération Béthune Bruay Artois Lys Romane	72	181	53	17	0	8	331
Communauté d'agglomération Lens Liévin	39	105	38	9	0	5	196
Communauté d'agglomération Hénin Carvin	48	53	21	5	0	9	136
Douaisis agglo	101	133	60	21	1	11	327
Coeur d'Ostrevent Agglo	17	92	42	1	0	1	153
Communauté d'agglomération Porte du Hainaut	94	119	83	4	0	11	311
Communauté d'agglomération	84	130	54	17	0	13	298

Valencienn e Métropole							
Communau té de communes d'Osartis Marquion	3	2	1	0	0	7	13
Total (km)	458	815	352	74	1	65	1765

Source : Aménagement cyclables par geovelo, relevé mars 2025

<https://amenagements-cyclables.fr/fr/Hauts de France/stats>

Annexe 4 : Cartographies interactives

Il nous semblait pertinent d'inclure des ressources recensant les aménagements cyclables, et la fréquentation de ces itinéraires sur le territoire du bassin minier.¹²

Aménagements cyclables

Tracé du schéma régional des véloroutes et voies vertes en région Hauts de France (avril 2022), Geo2France

Accessible via le lien suivant :

<https://www.geo2france.fr/datahub/dataset/be7f66c5-9438-4a1d-b373-ea4a24431dbf>

Tracé et typologie des infrastructures cyclables, Cycl OSM

Accessible via le lien suivant :

<https://www.cyclosm.org/#map=9/50.3952/3.6639/cyclosm>

Cartographie et répertoire des kilomètres d'aménagements cyclables, géovélo

Accessible via le lien suivant :

[https://amenagements-cyclables.fr/fr/Hauts de France/stats](https://amenagements-cyclables.fr/fr/Hauts%20de%20France/stats)

Fréquentation cyclable

Plateforme nationale des fréquentations cyclables issues des compteurs de fréquentations, Vélo territoires¹³

Accessible via le lien suivant :

<https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=891>

¹² Les bases de données Cycl OSM et Géovélo sont des données open sources alimentées par les usagers, il est possible de constater des incohérences au sud de la région Hauts de France.

¹³ Les compteurs peuvent présenter des dysfonctionnements (arrêt du compteur) faussant les données liées à la fréquentation