Propositions pour la concertation climat 2020 :



- Développer le système vélo pour favoriser sa pratique : encourager le développement des modes actifs ne saurait s'imaginer sans développer les différents maillons du système vélo : des itinéraires sécurisés et continus, une offre en stationnement diffuse et sécurisée, une lisibilité des itinéraires, des services de réparation, de location, un rabattement vers les gares, la possibilité d'embarquer son vélo dans les bus et les trains. Tout en communiquant sur les avantages de ce système, ses itinéraires, ses services, etc. Par l'ensemble de ces moyens, il faut chercher à atteindre l'objectif national de 9% de part modale vélo d'ici 2024, et se fixer des objectifs de 12% en 2030 et 20% en 2040.
- Rendre le vélo incontournable dans la politique transport de la Région : budget dédié pour financer des réseaux cyclables à haut niveau de service (sur la base d'un cahier des charges partagé, qui pourra s'inspirer du guide des aménagements cyclables de Paris en Selle) et aide aux projets structurant de transports collectifs conditionnée à l'intégration qualitative d'aménagements cyclables (idem avec cahier des charges partagé). Par exemple, la Région Ile-de-France va investir 300 millions d'euros dans le réseau de voies cyclables et dans des pistes cyclables provisoires qui permettront les déplacements à vélo sécurisés à la sortie du confinement.
- Renforcer l'intermodalité Transports en commun et Vélo. En effet, l'intermodalité en gare permet d'économiser plus de 500kg de CO2 par an et par utilisateur (Ademe, 2016). Pour cela, il faut faciliter l'accès aux pôles d'échanges, tout en ayant des stationnements et la possibilité d'embarquer son vélo. Ainsi, il est nécessaire d'avoir des aménagements cyclables de rabattement vers les gares, que cellesci soient accessibles aux cyclistes (parvis, ascenseurs, goulottes continues, pas trop proches du mur et suffisamment larges dans les escaliers, avec crampons (si alu ou acier), etc) et que l'information sur les itinéraires cyclables soit disponible sur place. Afin que les quais des gares soient rapidement accessibles à vélo, nous préconisons que les gares dont les travaux de réaménagement sont prévus après 2022 installent des goulottes dans les escaliers avant 2021.

Il est également important d'avoir des stationnements vélos adaptés en fonction des besoins locaux et que les abris puissent évoluer sur le moyen terme, les arceaux couverts et abris sécurisés étant complémentaires. Plus précisément, nous préconisons que la totalité des gares soient équipées en **stationnement vélo sécurisé** (le mieux étant un abri vélo fermé avec badge d'accès, sinon, préférer un stationnement abrité, avec arceaux, dans un endroit visible ou surveillé, et dans les deux cas, ne pas mettre de pince-roues) d'ici 2026 :

- Pour les gares de plus de 10 000 voyageurs / jours : réalisation du stationnement d'ici 2022.
- Pour les gares de plus de 5 000 voyageurs / jours : réalisation du stationnement d'ici 2024.
- Pour les gares de moins de 5 000 voyageurs / jours : réalisation du stationnement d'ici 2026.

Ces stationnements vélo doivent être dimensionnés par rapport au nombre de voyageurs. D'après une étude réalisée en 2016, pour le compte de l'Ademe par Inddigo, il est recommandé d'avoir « 1 place sécurisée pour 7 à 15 usagers du train entrant en gare et de l'ordre de 40 à 60% de l'offre doit rester en libre accès (sous forme d'arceaux). » De plus, cette étude montre que le stationnement vélo sécurisé permet d'attirer un nouvel utilisateur régulier du TER toutes les 8 places créées et utilisées. Ainsi, une place en consigne coûte en moyenne 400€ par an et permet de générer environ 125€ de recettes TER.



















Enfin, améliorer la possibilité d'embarquement des vélos dans les TER (cibler 5 % du nombre de places assises dans le train), élargir la possibilité d'embarquer les vélos dans tous les trains, y compris les TERGV, pour les commandes de futurs matériels TER, envisager un wagon entier en queue de train réservé aux vélos. Maintenir le service d'embarquement dans les bus de substitution, mais également dans les bus régionaux et dans les bus intercommunaux avec une signalisation sur le bus et sur les fiches horaires. Une offre de stationnement vélo sécurisée doit aussi être systématiquement proposée au niveau des arrêts des bus régionaux et scolaires.

Pour finir, **communiquer** sur toutes ces mesures est indispensable et un élément à ne pas oublier pour que les solutions proposées soient appropriées par les usagers.

- La région pourrait proposer une aide financière pour l'installation des services vélo en gare (de type vélostation). Cela pourrait par exemple prendre la forme d'un appel à projet à destination des collectivités locales. Pour compléter cela, et inciter les gens à se déplacer à vélo, la région pourrait également proposer une aide à l'achat de vélo. L'aide à l'achat permet un report modal important vers le VAE depuis un deux-roues motorisé ou une voiture et génère un gain environnemental qui selon l'Ademe s'élèverait à près d'une tonne sur la durée d'utilisation d'un VAE (5 ans). D'après une étude de Inddigo menée pour l'Ademe en 2016, une aide à l'achat de VAE permettrait d'avoir une voiture supprimée pour 15 bénéficiaires de l'aide. Les résultats de cette aide mesurée par l'Ademe mettent en valeur la forte efficacité de l'investissement public sur le service. La région pourrait donc proposer une aide plafonnée et fonction du quotient familial pour toucher un public large :
- Pour un quotient familial **inférieur à 450** € : 40 % du prix du vélo est pris en charge, plafonné à 400 €.
- Pour un quotient familial entre 451 et 650 € : 30 % du prix du vélo est pris en charge, plafonné à 350
 €.
- Pour un quotient familial entre 651 et 750 € : 20 % du prix du vélo est pris en charge, plafonné à 300
- Pour un quotient familial supérieur à 751 € : 10 % du prix du vélo est pris en charge, plafonné à 250
 €.

L'aide serait cumulable avec toute autre aide à l'achat dans la limite de 70% du prix d'acquisition. Des contraintes d'acquisition auprès d'un réseau de partenaires ou auprès des revendeurs de la région permettrait de dynamiser l'économie locale.

Afin de compléter ce dispositif, et de permettre aux gens de tester le vélo avant achat, la région pourrait se doter d'une flotte de VAE et vélos cargos floquées « Région HDF » pour de la **location longue durée**, avec une tarification sociale. Cela permettrait non seulement d'inciter à la pratique du vélo, mais aussi de valoriser les emplois locaux. Ainsi, la location de VAE permet d'économiser plus de 300 kg de CO2 par utilisateur à l'année et l'aide à l'achat de VAE environ 200 kg par an (Ademe, 2016). Enfin, pour coordonner ces projets et d'autres missions en lien avec le vélo, la région pourrait créer un **poste dédié au vélo** à la région. Cette personne serait l'interlocuteur privilégié sur les questions liées au vélo sur l'ensemble du territoire régional.



















- Inciter les lycéens à la pratique du vélo. Pour cela, il faudrait mener dans les lycées des actions de sensibilisation afin de travailler sur l'image que les adolescents se font du vélo comme mode de déplacement. D'un autre côté, il faudrait également mener des études sur la qualité des aménagements cyclables autour des lycées en impliquant les élèves cyclistes (comme par exemple, ce qui est effectué par le département du Pas-de-Calais auprès des collèges). Afin d'établir un diagnostic, de souligner les points noirs autour des lycées et de voir comment les résorber pour pouvoir développer la pratique du vélo dans les lycées. Pour ce travail, il est important de monter le projet en collaboration avec les élèves et le personnel de l'établissement, afin de les impliquer véritablement dans la démarche.
- Proposer aux villes du territoire régional de créer une charte afin de développer la marche, de la rendre attractive et confortable pour tous. Chaque signataire pourrait s'engager à sécuriser les cheminements piétons, à lutter contre l'occupation des trottoirs par des véhicules motorisés (prévention puis verbalisation), à promouvoir la marche auprès de sa population, à développer un plan piétons, du jalonnement (signalétique en temps de marche), à effectuer les travaux nécessaires à la sécurité des piétons... Pour être efficace, cette charte devra être accompagnée d'objectifs chiffrés et d'un suivi de la part de la région. Le but étant que le nombre de signataires de cette charte augmente chaque année.
- Créer un appel à projet régional pour impulser des rues scolaires. Il s'agit de la fermeture de rues aux abords d'établissements scolaires lors des entrées et sorties d'école. Cela a des impacts bénéfiques en terme de qualité de l'air aux abords des écoles et de santé pour les élèves, tout en incitant à la mobilité active des enfants. Malgré tout, leur mise en place implique un coût pour la commune (diagnostic, expérimentation, pose de barrières amovibles, besoin de personnel, etc) et pourrait faire l'objet d'un soutien financier de la région en passant par un appel à projet. L'objectif pourrait donc être de développer au moins une dizaine de rues scolaires chaque année en région.
- Créer une campagne de communication régionale afin de sensibiliser le grand public sur les bienfaits des modes actifs et des transports en commun. Effectuer une comparaison avec l'autosolisme, utiliser des chiffres qui marquent les esprits, des témoignages... (insister sur les volets santé, économie, écologie). Les choix des modes de déplacements ne sont pas uniquement basés sur des critères économiques. Il faut également prendre en compte d'autres critères que sont le temps de parcours, la fréquence, le confort ... Ainsi, il est nécessaire de communiquer sur le coût réel des modes de déplacements afin d'encourager le grand public à trouver des alternatives à la voiture individuelle. Et afin de mobiliser tous les leviers régionaux, on pourrait conditionner les subventions aux évènements économiques, sportifs, culturels ou associatifs à une incitation à la mobilité durable des personnes déplacées.
- **Utiliser la flotte de véhicules de la région** pour développer un service d'autopartage aux créneaux où les agents n'ont pas l'usage de ces véhicules. Cela permettrait ainsi de mutualiser la flotte existante, d'économiser les ressources et d'encourager une mobilité responsable et solidaire.

















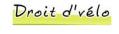


- Une offre de transports en commun adaptée aux besoins : sur les territoires ruraux, les habitants regrettent que l'offre en transport en commun ne soit pas adaptée à leurs besoins. Ils réclament davantage de fréquence, de cadencement et préconisent que les lignes de bus scolaires puissent être plus largement ouvertes à tous (c'est déjà le cas dans le département du Nord où les lignes scolaires sont ouvertes au grand public sous réserve de place) et continuer de fonctionner pendant les vacances, de prendre en compte les horaires postés. Il convient également de rechercher les cohérences de réseaux entre deux territoires voisins pour éviter les ruptures.
- Créer une culture du covoiturage : pour les trajets qu'il est impossible d'effectuer en modes actifs ou en transports en commun, le covoiturage peut être une solution de repli pertinente. Si le covoiturage sur les longues distances commence à être très utilisé, il est beaucoup plus difficile à développer sur les trajets quotidiens malgré de nombreuses initiatives des territoires et outils numériques facilitant la mise en relation des covoitureurs. Les freins sont surtout d'ordre psychologique (peur de ne pas avoir de covoitureur pour le trajet retour, sentiment d'être moins libre dans ses horaires, difficulté à partager l'espace privatif de la voiture, ...). Nous pensons que les innovations techniques ne suffisent pas pour organiser le covoiturage et que des animations et actions doivent être proposées pour lever les appréhensions. Il faudrait mailler le territoire de parkings covoiturages, complétés par des stationnements vélos sécurisés. Par exemple, avec l'objectif d'ici 2026, que chaque intercommunalité du territoire régional ait sa propre aire de covoiturage comme décrite précédemment. Egalement encourager la généralisation d'un système d'auto-stop organisé, modernisé et sécurisé. Comme le propose Rezo Pouce (exemple dans le PNR Oise- Pays de France). Ce système est complémentaire au covoiturage « classique » utilisant des plateformes numériques. De plus, des expérimentations récentes répondent aux besoins de publics spécifiques ; tels que « Rezo Pouce senior ». Enfin, il est nécessaire de communiquer pour inciter à la pratique du covoiturage afin de sensibiliser le grand public.
- Renforcer le déploiement des Plans de mobilité scolaire, entreprises et administrations. La région doit se fixer des objectifs ambitieux en terme de nombre de plans de mobilité déployés sur le territoire à échéances 2022, 2024 et 2026, par type d'établissement ciblé. La priorité sera de remplir les objectifs du PPA sur le territoire du Nord et du Pas-de-Calais ; à savoir que 125 entreprises, 128 administrations et 624 établissements scolaires doivent construire rapidement un plan de déplacement. De la même manière, la priorité sur le versant sud de la région concerne le territoire du PPA de Creil, où les entreprises de 8 zones d'activités devront construire un plan de déplacement. En interne, la Région se doit de montrer l'exemple : mise en place d'un forfait mobilité durable attractif, suppression du stationnement gratuit sur le lieu de travail pour les agents auto-solistes.
- Eduquer à la mobilité Accompagner le public pour découvrir et tester les différentes solutions d'écomobilité : lire un plan de réseau de transport en commun, acheter un billet sur une borne automatique, louer un vélo en libre-service, se déplacer à vélo dans la circulation, ... Ces solutions ne sont pas des évidences pour tout le monde et au-delà de la connaissance de l'offre, il convient d'aider à surmonter les craintes qu'elles peuvent parfois générer. Pour cela, la région pourrait soutenir l'accompagnement des personnes en leur proposant des « diagnostic mobilité ». Ce processus permet d'évaluer les capacités et les freins à la mobilité d'une personne, d'identifier ses besoins pour pouvoir proposer des solutions. En particulier, en lien avec les compétences régionales sur la formation et à destination du public en insertion professionnelle, pour qui la mobilité peut être un frein à



















l'emploi. Aussi, il nous semble important, quand cela est nécessaire, de mener des actions de découverte in situ des transports en commun du territoire en accompagnant le public dans les gares, aux arrêts de bus et prendre les transports en commun avec eux. Cela peut s'imaginer sous une forme ludique (exemple : le TADAO Express mené par le SMT Artois-Gohelle à destination des 18-25 ans). Dans le même ordre d'idée, des séances de vélo-école ou de remises en selle peuvent être organisées pour aider le public à connaître les équipements et le positionnement sur la chaussée qui vont lui éviter de se mettre en danger à vélo.

Le SRADDET doit porter une attention particulière aux itinéraires du schéma régional véloroutes et voies vertes Hauts-de-France (SR3V), qui doivent être repris finement, avec un principe de priorité pour la réalisation des itinéraires du schéma national (SN3V). En effet, le réseau souffre d'aménagements discontinus, morcelés, aux exigences de qualité souvent insuffisantes pour y développer une véritable pratique touristique ou pour répondre aux besoins des habitants en termes de déplacement : pas de liaison avec les centres-villes, gares, lieux touristiques, revêtement impraticable à vélo... Or, développer ces véloroutes et communiquer sur le réseau permettrait de valoriser un grand nombre de lieux d'intérêt touristique : les espaces naturels, la façade du Littoral, le patrimoine industriel, des lieux de mémoire, les beffrois et édifices religieux remarquables, etc. Afin de faciliter leur accessibilité, il sera indispensable de réaliser des liaisons avec les gares et haltes ferroviaires. Cette valorisation touristique a l'avantage de subvenir également aux besoins utilitaires en permettant l'usage de ce réseau dans le cadre des déplacements domicile-travail notamment. Ainsi, une véloroute est structurante et participe à l'attractivité du territoire. Elle se doit aussi d'être accessible aux personnes à mobilité réduite. Il est donc primordial de connecter efficacement les différents réseaux entre eux, qu'ils soient plutôt d'aspect a priori récréatif ou utilitaires tout en portant attention à la qualité des infrastructures et aux services offerts. Les véloroutes sont ainsi à la croisée d'enjeux variés ; aménagement, mobilité du quotidien, équité territoriale et inclusion sociale, santé... Ainsi, la région doit encourager les collectivités à réaliser 100% du SR3V pour 2026.







