

Schéma cyclable



« Arrêt Projet » - octobre 2022

REÇU EN PREFECTURE

le 26/10/2022

Application agréée E-legalite.com

SOMMAIRE

PRÉAMBULE p.2

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA CYCLABLE ? p.4

POURQUOI UN SCHÉMA CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'ARTOIS MOBILITÉS ? p.7

PHILOSOPHIE ET OBJECTIFS DU SCHÉMA p.9

MÉTHODOLOGIE p.11

ÉTAT DES LIEUX DU « SYSTÈME VÉLO » EN 2022 p.15

LE SCHÉMA CYCLABLE D'ARTOIS MOBILITÉS 2022 p.19

MISE EN OEUVRE p.22

PRÉAMBULE

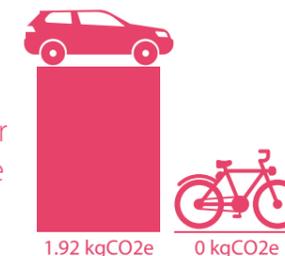
Le développement de l'usage du vélo : bien plus qu'un enjeu de mobilité



Une réponse aux enjeux climatiques

Face au défi climatique, le vélo est un levier d'action majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des personnes.

Comparaison des émissions de CO₂e pour un trajet de 10 km entre une voiture thermique et un vélo



source : ADEME



Une réponse aux enjeux de cadre de vie

Le vélo est un mode de déplacement faiblement consommateur d'espace, en comparaison de l'automobile. Accorder plus d'espace au vélo est une manière d'apaiser la circulation, d'améliorer le cadre de vie et, à terme, de renforcer l'attractivité du territoire



REÇU EN PREFECTURE
le 26/10/2022
Application agréée E-legalite.com

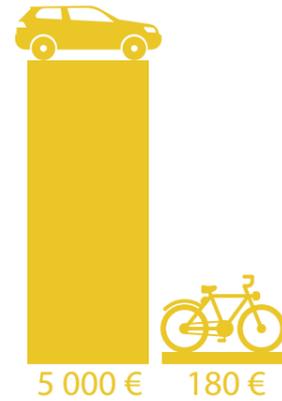
21_RP-062-256204165-20221020-2022_54_CS-



Une réponse aux enjeux socio-économiques

- Pour les ménages : permettre au plus grand nombre de pouvoir choisir un mode de transport économe pour ses déplacements du quotidien est une action d'équité sociale.
- Pour les collectivités : s'il s'accompagne d'une baisse de l'usage de la voiture, le développement du vélo est également une source d'économie en investissements et en entretien du réseau routier.

Comparaison entre le coût annuel moyen d'une automobile et d'un vélo pour un ménage



sources : ADETEC / ADEME



Une réponse aux enjeux environnementaux et sanitaires

La pratique du vélo a des effets bénéfiques directs sur la santé : lutte contre le surpoids, le risque de maladie cardio-vasculaire, le diabète de type 2, le cholestérol, etc. Elle concourt également à l'amélioration de la qualité de l'air par l'absence d'émissions de polluants



- 25 %

de risques cardio-vasculaires pour les cyclistes réguliers

source : Journal of the American Heart Association

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA CYCLABLE ?

Une démarche volontaire

Le CEREMA définissait en 2009 le schéma directeur cyclable comme *"un outil de programmation et de planification qui permet de définir une politique d'aménagement en la matière et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Il facilite aussi la coordination des services qui interviennent sur le territoire"*.

La réalisation de ce document n'est pas une obligation réglementaire et relève donc de la volonté d'un territoire de définir une stratégie pour le développement de l'usage du vélo. C'est en revanche un document dont le respect peut être une condition requise pour être lauréat d'un appel à projets de l'Etat et bénéficier de certains financements. En effet, certains dispositifs d'aides exigent que les projets cyclables présentés soient inscrits dans une stratégie territoriale. N'étant pas un document de planification d'ordre réglementaire, il n'existe pas d'impératifs concernant son contenu. Cependant, les schémas directeurs cyclables existants ainsi que les recommandations du CEREMA et de l'ADEME permettent de définir les invariants d'une telle démarche :

- Réaliser un état des lieux de l'usage du vélo sur le territoire et identifier les aménagements, infrastructures et services existants
- Identifier les besoins en matière d'aménagements cyclables du territoire en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés sur la base des pratiques de mobilité des habitants
- Identifier les besoins complémentaires aux aménagements cyclables permettant de développer l'usage sur le territoire (stationnement, services, communication...)
- Co-construire une stratégie et un schéma d'intervention avec l'ensemble des partenaires concernés.

Quid des « engins de déplacements personnel motorisés » (EDPM) ?

Depuis quelques années, les EDPM et notamment la **trottinette électrique** sont en fort développement. Les caractéristiques d'un déplacement en trottinette électrique et en vélo étant assez similaires (vitesse, absence de carrosserie, faible occupation de l'espace...), il est logique que leurs usagers aient besoin des mêmes aménagements pour circuler. Tout ce qui profite aux vélos, profite donc aux EDPM. En ce sens, si la démarche cible l'usage du vélo, elle participe également à l'accompagnement de ces nouveaux usages. A noter une différence notable par rapport aux vélos dans la réglementation concernant les EDPM : ils sont interdits sur route hors agglomération.



REÇU EN PREFECTURE

le 26/10/2022

Application agréée E-legalite.com

21_RP-062-256204165-20221020-2022_54_CS-

Quelle échelle pour réaliser un schéma cyclable ?

En l'absence de régime juridique spécifique au schéma cyclable, plusieurs collectivités ou groupements de collectivités peuvent se considérer compétents à réaliser un tel schéma. Dans la mesure où ils sont maîtres d'ouvrages sur les travaux de voirie qu'implique la réalisation concrète des itinéraires cyclables, les gestionnaires de voirie peuvent sembler constituer l'échelon d'intervention à privilégier. Cependant, ces derniers ne pouvant intervenir directement que sur leurs propres voies, cela peut les empêcher de mener seuls une réflexion globale sur des logiques de flux dépassant leurs limites d'intervention.

Aussi, au vu de l'éclatement des compétences sur cette thématique, il semble intéressant que l'autorité compétente en matière de planification de la politique de mobilité puisse prendre en charge cette démarche, et ce afin de garantir la cohérence de la stratégie.

Dans le cas présent, l'autorité doit impérativement associer les acteurs ayant la compétence en matière d'aménagement, afin de rendre la réalisation du schéma la plus cohérente et opérationnelle possible.

La récente loi « Climat » ouvre la porte à une portée juridique du schéma cyclable

La récente loi « Climat » introduit une portée réglementaire au schéma cyclable si ce dernier s'inscrit dans un Plan De Mobilité (PDM).

Le Plan de Mobilité lui confère en effet une portée juridique établie, s'imposant aux gestionnaires de voirie dans le cadre des articles L. 228-2 et L. 228-3 du code de l'environnement qui prévoient la mise en oeuvre d'aménagements et d'itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovation de voies.

La législation impose également l'intégration des schémas cyclables « d'ordre supérieur » au sein du volets relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons des plans de mobilité élaborés par les AOM.

Ainsi la présente démarche doit intégrer les itinéraires identifiés dans le cadre du Schéma National des Véloroutes (SNV) et du Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V), lui-même intégré au SRADDET de la Région des Hauts-de-France.

POURQUOI UN NOUVEAU SCHÉMA CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'ARTOIS MOBILITÉS ?

En adoptant son Plan de Déplacements Urbains (PDU) en décembre 2018, le territoire d'Artois Mobilités s'est engagé pour le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement du quotidien. Artois Mobilités est donc tenu de réviser son schéma cyclable datant de 2013.

Ce document stratégique, définissant la politique de mobilité sur les 10 années à venir, a fixé des objectifs ambitieux notamment en matière de croissance de l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Le vélo représente actuellement 2% des déplacements des habitants du territoire. Le PDU fixe l'objectif de passer à 8% cette part modale d'ici 2030. A noter qu'au niveau national, le « Plan Vélo et mobilité actives » de 2018 fixait à 9% l'objectif de part modale du vélo à atteindre d'ici 2024 pour l'ensemble du territoire français.

Cette marge de progression de l'usage du vélo est une estimation qui s'appuie sur le constat qu'une majorité des déplacements réalisés par les habitants se fait sur de courtes distances.

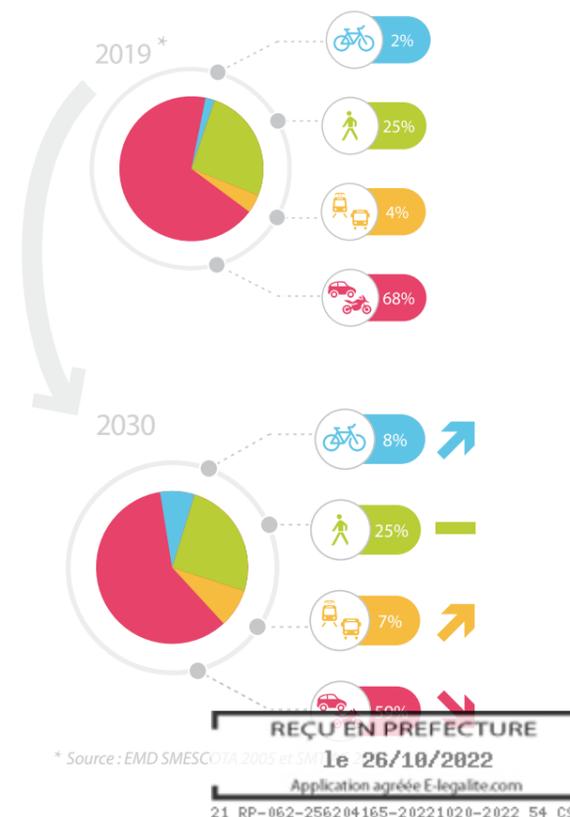
La distance moyenne des déplacements est de



En accord avec cette ambition, Artois Mobilités a engagé la révision de son schéma cyclable datant de 2013 avec une approche différente et plus adaptée aux spécificités du territoire.

Le schéma cyclable de 2013 incluait une définition précise des aménagements à réaliser tronçons par tronçons, un pré-chiffrage des travaux à mener et une planification de sa mise en oeuvre.

Malgré ce niveau de détail, le document en question n'a pas rempli son rôle de ligne directrice en matière de politique cyclable sur le territoire. L'enseignement que l'on peut tirer de ce premier exercice est que le fait de « figer » des préconisations trop précises dans le cadre d'un document stratégique à l'échelle du périmètre d'Artois Mobilité a certainement eu l'effet inverse de celui recherché en fermant les débats plutôt que d'inciter à poursuivre la co-construction entre les gestionnaires de voirie.

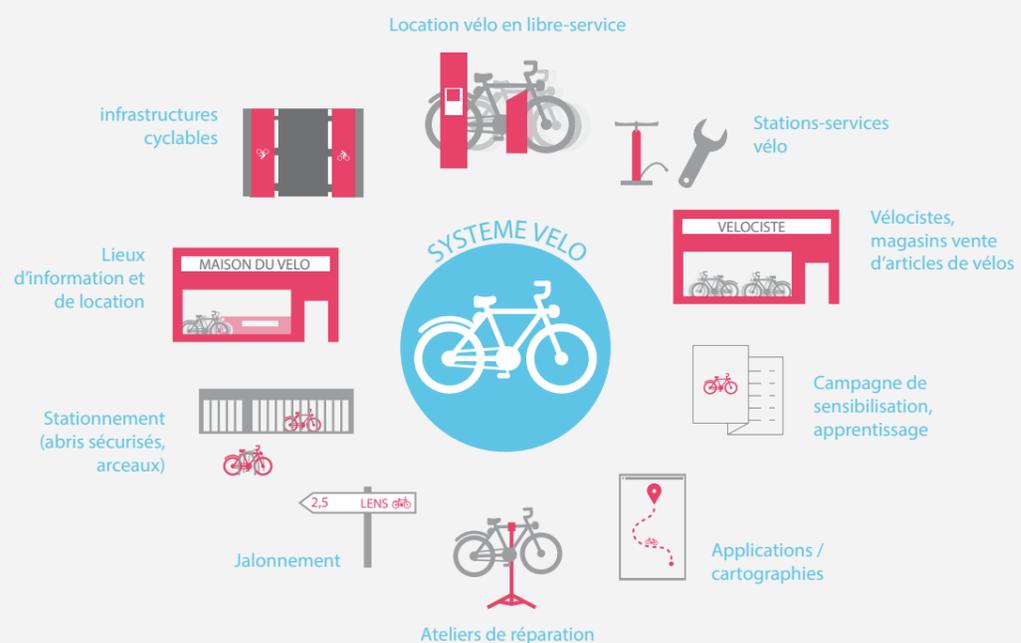


La nécessité de coordonner des compétences réparties entre de nombreux acteurs

Pour parvenir à atteindre l'objectif fixé, il convient d'engager une politique globale visant à développer ce qu'on appelle le « système vélo » du territoire (voir encadré page suivante).

La difficulté est que ce système vélo repose sur des champs d'actions très variés et fait appel à des compétences diverses parmi les acteurs du territoire. Or, il est évident que la qualité d'un système vélo repose en grande partie sur sa cohérence. La coordination des acteurs est donc primordiale et doit passer par la définition préalable d'une stratégie commune.

Le « système vélo » est un concept englobant l'ensemble des composantes permettant de faciliter l'usage du vélo sur un territoire. Cela concerne donc l'achat du vélo, son équipement, son entretien, les infrastructures permettant de le stationner, et de se déplacer en toute sécurité, ainsi que l'information permettant de connaître et d'accéder à l'ensemble des services associés, etc.



Le portage des actions mises en oeuvre sur le territoire d'Artois Mobilités en matière de politique cyclable en 2022 :

Principaux acteurs	Actions
Communes ●	infrastructures cyclables
EPCI ●	Stations-services vélo
Artois Mobilités ●	Vélocistes, magasins vente d'articles de vélos
Conseil Départemental ●	Ateliers de réparation
Hauts de France Mobilités ●	Lieux d'information et de location
Entreprises privés ●	Jalonnement
SNCF ●	Location vélo en libre-service
Association d'utilisateurs ●	Stationnement (abris sécurisés, arceaux)
	Applications / cartographies
	Campagne de sensibilisation, apprentissage

PHILOSOPHIE ET OBJECTIFS DU SCHÉMA

L'ambition d'un réseau cyclable continu et attractif

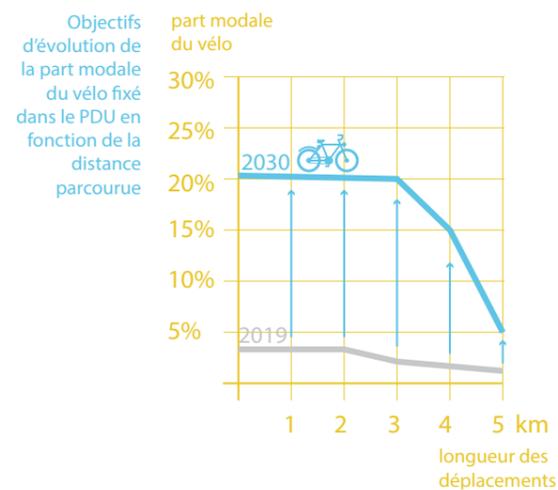
Si la démarche a vocation à impulser une stratégie globale prenant en compte les différentes composantes du système vélo, l'enjeu de la **sécurisation des déplacements** et donc de la qualité des aménagements cyclables a été identifié comme une action prioritaire.

En effet, le sentiment d'insécurité est régulièrement mis en avant par la population comme frein principal à l'usage du vélo. L'état des lieux du réseau cyclable existant et les dysfonctionnements identifiés confortent ce ressenti. Développer et améliorer le réseau cyclable apparaît donc comme une étape préalable nécessaire au développement de l'ensemble des services associés à l'usage du vélo.

Répondre aux besoins de déplacements utilitaires de proximité

Comme évoqué précédemment, l'importance des déplacements de courte distance laisse supposer une marge de progression conséquente pour l'usage du vélo.

Le PDU cible ces déplacements de proximité et fixe une évolution de part modale différenciée en fonction des distances parcourues :



Le schéma cyclable doit s'inscrire en cohérence avec ces objectifs fixés et cibler les secteurs où l'on retrouve les volumes les plus importants de déplacements de courte distance.

Le choix d'une co-construction d'une base de travail commune, au service des gestionnaires de voiries, plutôt qu'une planification descendante

Sur le territoire d'Artois Mobilités, la réalisation d'aménagements cyclables repose sur la compétence des différents gestionnaires de voiries que sont les gestionnaires de zones d'activité, les communes, les agglomérations et le département.

Ne disposant pas des compétences nécessaires pour réaliser ces aménagements, Artois Mobilités a souhaité à travers ce schéma mettre autour de la table l'ensemble des acteurs concernés pour identifier de manière partagée les priorités d'actions.

L'objectif n'est pas de définir ni de planifier précisément les aménagements à réaliser, mais de définir une base de travail commune, qui doit aboutir par la suite à une déclinaison opérationnelle portée par les différents acteurs compétents.

Artois Mobilités ambitionne à travers cette démarche amorcer un processus de travail partenarial pérenne associant l'ensemble des parties prenantes.

MÉTHODOLOGIE

L'élaboration du schéma cyclable s'est déroulée en 3 phases :

- l'état des lieux du système vélo actuel
- l'identification des principaux flux de proximité et des itinéraires qui pourraient répondre à ces besoins de déplacement court
- la co-construction du réseau cyclable de demain avec l'ensemble des acteurs concernés

PHASE 1 : État des lieux du système vélo actuel



Cette phase commence par la compilation des données et informations disponibles concernant les aménagements cyclables et autres composantes du système vélo existants. Plusieurs sources de données ont été mobilisées à cette étape :

- un recensement des aménagements cyclables existants réalisé lors de l'élaboration de la première version du PDU en 2015 (compilation de données par la Mission Bassin Minier complétée par un travail de terrain de l'AULA)
- données OpenStreetMap (cartographie contributive comprenant la géolocalisation d'aménagements, stationnements, services associés à l'usage du vélo)
- données de l'Association Droit au Vélo (ADAV), association représentant les usagers du vélo

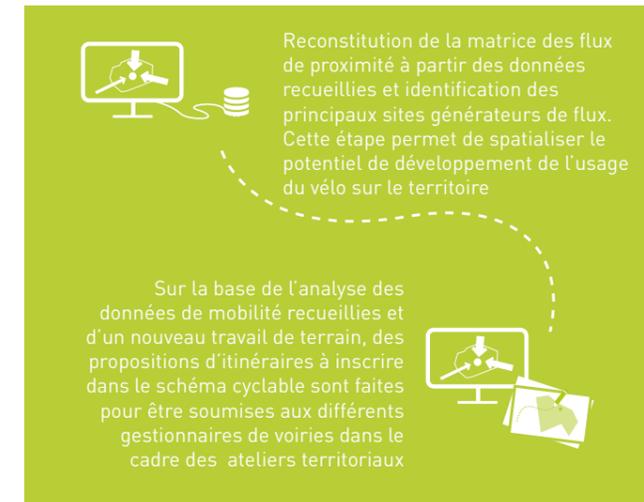
Cette compilation de données a été complétée par un important travail de terrain permettant de fiabiliser, compléter et enrichir les informations recueillies.

L'ensemble des gestionnaires de voiries a également été sollicité sur la base de ce travail pour corriger et amender l'état des lieux.

Afin de faciliter la consultation et la mise à jour de l'information, ce diagnostic a donné lieu à l'élaboration d'une cartographie interactive (voir p. XX)

Il est à noter que cet état des lieux représente une photographie du système vélo à un instant donné et qu'il faut prévoir sa mise à jour régulière pour suivre son évolution. Cela repose sur chaque acteur compétents pouvant faire remonter les actions mises en oeuvre à Artois Mobilités.

PHASE 2 : Identification des principaux flux de proximité et des itinéraires qui pourraient répondre à ces besoins de déplacement



Pour définir les itinéraires cyclables à sécuriser, il est nécessaire de connaître les pratiques de mobilités actuelles des habitants. Sur le territoire d'Artois Mobilités, aucune donnée récente ne permet de connaître avec précisions les points d'origine et de destination concernant les déplacements des habitants. Il faut donc essayer de reconstituer ces flux en croisant plusieurs approches.

La méthode adoptée consiste tout d'abord à identifier et géolocaliser les principaux générateurs de flux :

- Principaux établissements scolaires (collèges, lycées, enseignement supérieur)
- Principaux équipements publics (sport, loisir, culture, santé...)
- Polarités commerciales,
- Polarités d'emplois,
- Gares.

Ces générateurs de flux vont constituer des points de connexion à desservir lors de l'identification des itinéraires cyclables.

Pour connaître la provenance et les volumes des flux fréquentant les sites précédemment listés, plusieurs données ont été mobilisées.

Des données précises par établissements quand elles existent :

- concernant les gares, les fichiers permettent

de connaître le nombre d'abonnés et leur commune de résidence communiqués par la Région

- pour les établissements scolaires et les entreprises, des démarches type «plan de déplacement entreprise / établissement scolaire» ont parfois été engagées et permettent de récupérer des informations fines sur les flux à destination des sites concernés. La carte scolaire est également une information à prendre en compte pour déterminer la provenance des élèves.

Les données de flux domicile - travail / domicile - étude issues du recensement de l'INSEE ont également été mobilisées. Elles permettent de reconstituer la matrice de ces déplacements à l'échelle communale et représente la source principale d'information, car c'est la seule qui couvre uniformément le territoire tout en étant régulièrement mise à jour. En croisant ces données avec la densité de population et la localisation des polarités d'emploi, il est possible d'imaginer les itinéraires cyclables pouvant répondre aux besoins de déplacement du plus grand nombre.

Parmi ces données, seul les flux de faible distance sont ciblés. Leur analyse permet l'identification des itinéraires possédant un fort potentiel «cyclable».

Cette approche ne suffit cependant pas à dessiner le réseau cyclable de demain. Il faut également évaluer la capacité à rendre les itinéraires identifiés attractifs pour les cyclistes. Pour cela, un travail de terrain est nécessaire et permet de les analyser au regard des critères suivants :



la capacité à insérer un aménagement cyclable adapté au flux motorisé, permettant de garantir la sécurité des cyclistes.

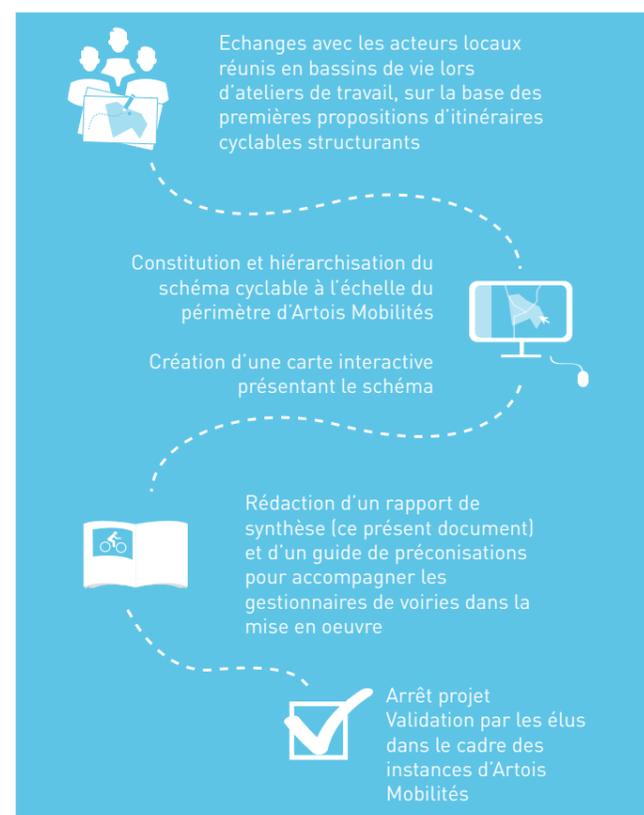


le caractère direct et la lisibilité de l'itinéraire. Pour répondre aux besoin de déplacements du quotidien, il faut proscrire les détours et itinéraire trop sinueux.



le caractère agréable et confortable, actuel ou potentiel, des itinéraires proposés.

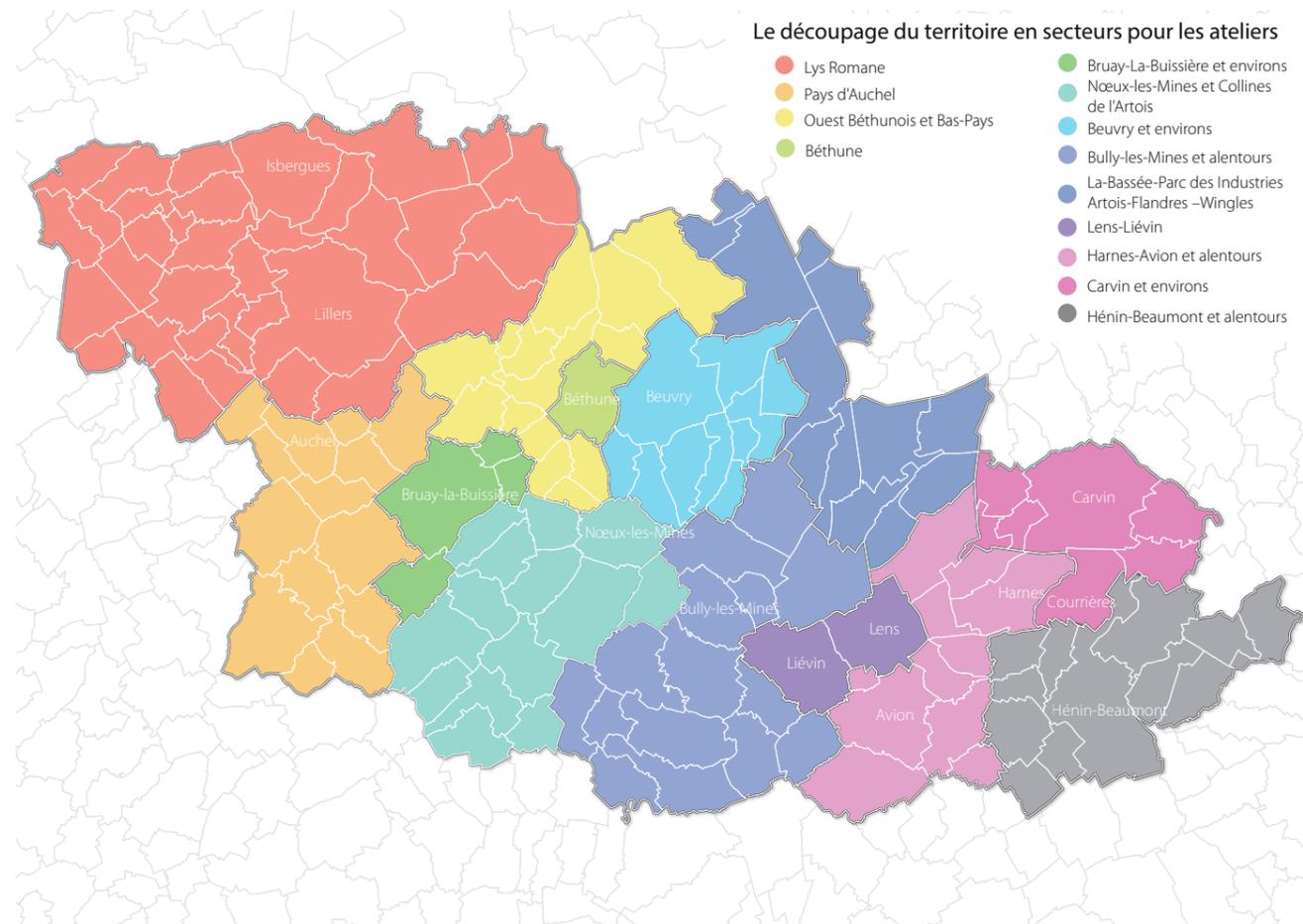
PHASE 3 : Co-construction du réseau cyclable de demain avec l'ensemble des acteurs concernés



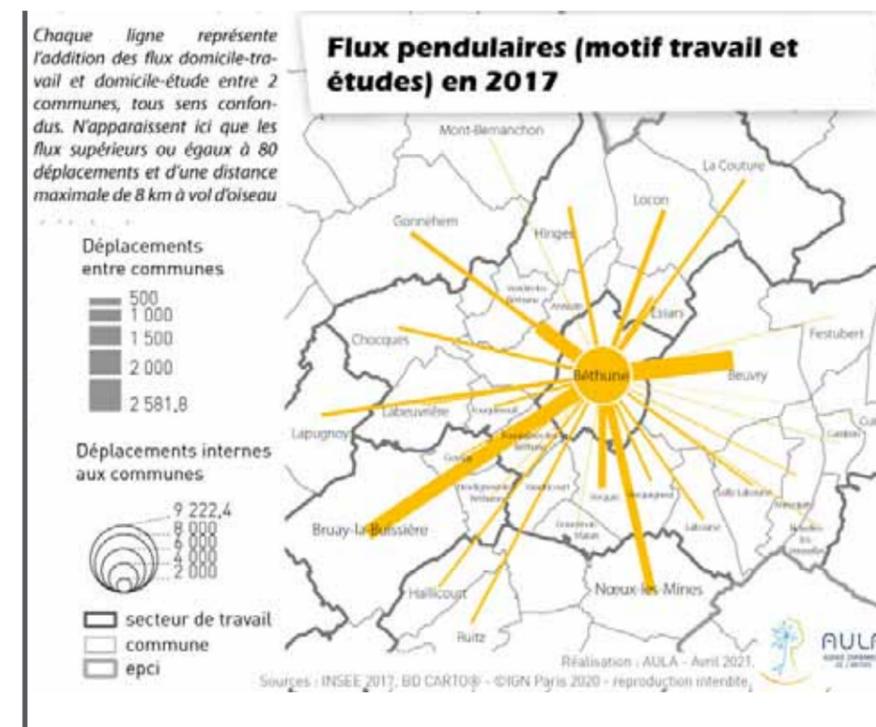
Afin de co-construire le schéma cyclable avec les acteurs concernés, le territoire d'Artois Mobilités a été subdivisé en 13 secteurs permettant l'organisation d'ateliers de travail (voir carte ci-dessous). Les secteurs ont été délimités en fonction de l'organisation des déplacements de proximité.

Chaque atelier est l'occasion de présenter aux gestionnaires de voirie l'analyse des flux de proximité du secteur en question, ainsi que les propositions d'itinéraires à intégrer au schéma pour en débattre (voir illustrations ci-contre).

Une fois l'ensemble des ateliers réalisés, un travail de hiérarchisation des itinéraires a été fait sur la base des volumes de flux de déplacements de proximité. Cela permet d'évaluer et de comparer le niveau d'enjeux en fonction des différents secteurs.

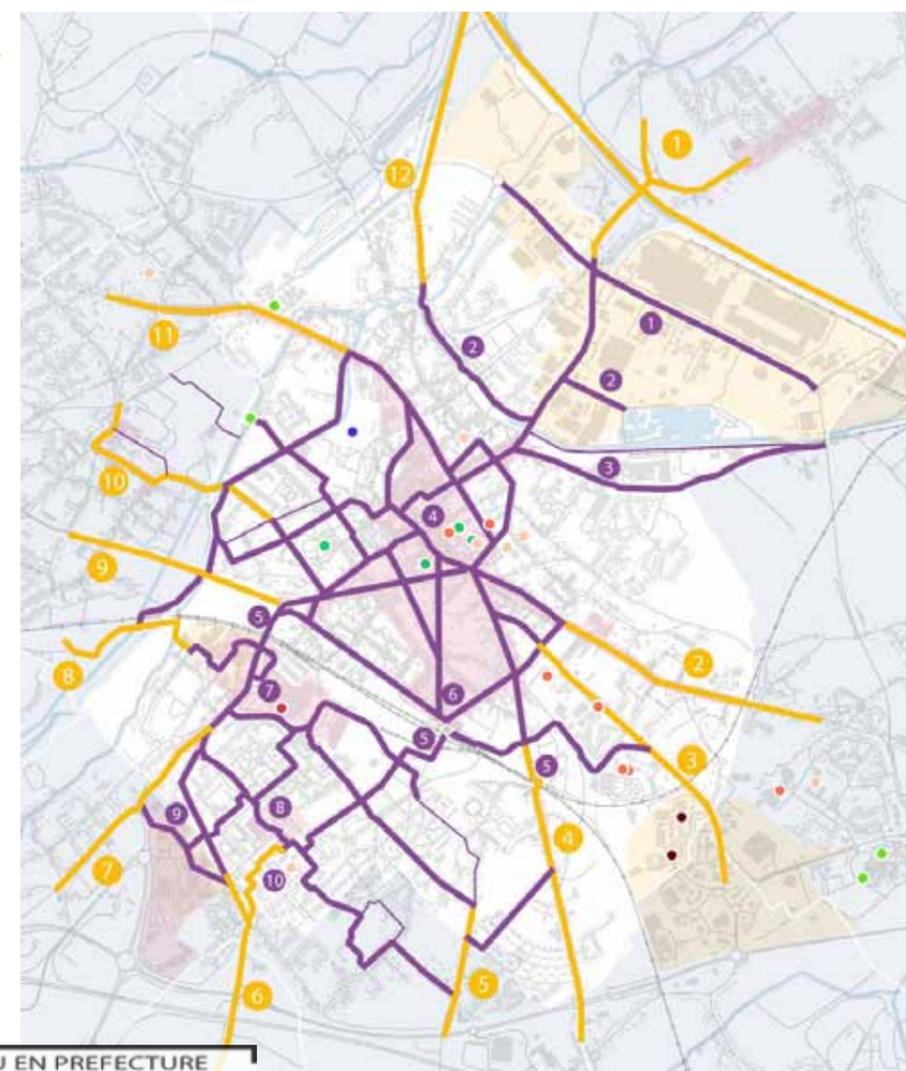


Exemple de supports présentés lors de l'atelier concernant la ville de Béthune :



Nombre de flux pendulaires tous modes confondus par axes, en 2017 (domicile-travail + domicile-étude + abonnés gare)

- Liaison Essars/Locon/La Couture - Béthune**
Locon - Béthune : 589
Essars - Béthune : 432
La Couture - Béthune : 372
 - Liaison Beuvry/Cuinchy/Cambrin/Noelles/Annequin/Sailly-Labourse - Béthune**
Beuvry - Béthune : 1883
Sailly-Labourse - Béthune : 280
Annequin - Béthune : 169
Noelles - Béthune : 133
Cambrin - Béthune : 114
Cuinchy - Béthune : 93
 - Liaison Beuvry/Verquigneul/Labourse - Béthune**
Beuvry - Béthune : 1883
Verquigneul - Béthune : 345
Labourse - Béthune : 310
 - Liaison Noeux-les-Mines/Verquigneul/Verquin - Béthune**
Noeux-les-Mines - Béthune : 880
Verquin - Béthune : 795
Verquigneul - Béthune : 345
 - Liaison Verquin/Drouvin-le-Marais - Béthune**
Verquin - Béthune : 795
Drouvin - Béthune : 148
 - Liaison Vaudricourt/Drouvin-le-Marais - Béthune**
Vaudricourt - Béthune : 217
Drouvin - Béthune : 148
 - Liaison Fouquières/Hesdigneul/Gosnay/Bruay - Béthune**
Bruay - Béthune : 1632
Fouquières - Béthune : 218
Gosnay - Béthune : 225
Hesdigneul - Béthune : 130
 - Liaison Fouquereuil/Labeuvière - Béthune**
Fouquereuil - Béthune : 346
Labeuvière - Béthune : 252
 - Liaison Annezin/Vendin/Chocques - Béthune**
Annezin - Béthune : 1372
Vendin - Béthune : 456
Chocques - Béthune : 442
 - Liaison Annezin/Vendin - Béthune**
Annezin - Béthune : 1372
Vendin - Béthune : 456
 - Liaison Annezin/Vendin - Béthune**
Annezin - Béthune : 1372
Vendin - Béthune : 456
 - Liaison Annezin/Hinges - Béthune**
Annezin - Béthune : 1372
Hinges - Béthune : 478
- Flux pendulaires internes à Béthune : 9108
- Connexion Parc Washington
 - Connexion Gare d'eau / Halte nautique
 - Connexion Activités rue Beaumarais/Mc Cain
 - Connexion Hypercentre/Etablissements scolaires
 - Connexion Nord-Sud
 - Connexion Gare
 - Connexion Zone commerciale La Rotonde
 - Connexion Centre Olympique
 - Connexion Zone commerciale Acti
 - Connexion Collège



REÇU EN PREFECTURE
le 26/10/2022
Application agréée E-legalite.com

ÉTAT DES LIEUX DU SYSTÈME VÉLO EN 2022

Cliquez ici

pour découvrir la carte interactive présentant l'état des lieux du système vélo sur le territoire d'Artois Mobilités

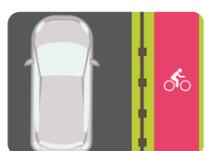
Kilométrage d'aménagements cyclables existants sur le territoire d'Artois Mobilités

270 km

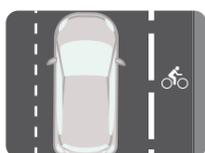
d'aménagements cyclables



42 %
de voies vertes



28 %
de pistes cyclables



18 %
de bandes cyclables



5 %
de double-sens cyclables



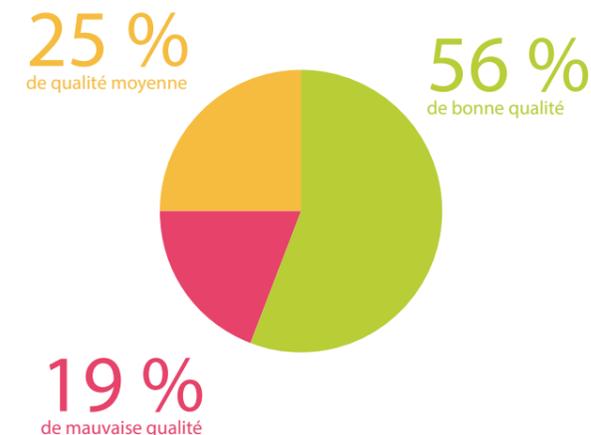
7%
de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

L'aménagement type «voie verte» est fortement représenté sur le territoire. Cette tendance s'est renforcée au cours des dernières années, notamment par la mise en oeuvre d'itinéraires cyclotouristiques majeurs comme l'Eurovélo 5. A noter que le chemin de halage situé au nord du canal d'Aire a été comptabilisés comme «voie verte» car il en possède toutes les caractéristiques suite aux travaux effectués par la CABBALR.

La voie verte est un aménagement plutôt destiné à un contexte interurbain ou rural, ce qui démontre qu'aujourd'hui, une grande partie du linéaire d'aménagement cyclable existant se situe hors des villes. Cependant, le potentiel de développement de l'usage du vélo se situe en milieu urbain.

Une qualité d'aménagement parfois insuffisante

Un peu moins de la moitié du linéaire d'aménagements cyclables existant est considéré comme non satisfaisant.



On peut identifier deux causes principales parmi les dysfonctionnements relevés :

- la première relève de situations où l'aménagement n'est pas adapté à son contexte. Comme évoqué dans la note méthodologique en annexe, en fonction du volume et de la vitesse de la circulation automobile, il est nécessaire d'adapter la nature de l'aménagement cyclable pour garantir la sécurité des cyclistes. Exemple d'un aménagement inadapté : une simple bande cyclable pour une voie à fort trafic limitée à 80km/h.
- une autre cause de dysfonctionnement relève de la conception de l'aménagement qui ne respecte pas la géométrie et/ou la qualité de revêtement attendu d'un aménagement cyclable. Exemple : une piste bidirectionnelle de 2 m de large, trop étroite pour permettre le croisement de deux cyclistes.

Un aménagement dédié n'est pas toujours nécessaire pour garantir la sécurité des cyclistes : le cas des zones de circulation apaisée

Environ 80 zones de circulation apaisée ont été répertoriées lors de l'état des lieux. Non exhaustif, ce recensement permet néanmoins de faire apparaître des secteurs censés être adaptés à l'usage du vélo sans y définir des aménagement dédiés.

Ces zones de circulation apaisée peuvent être de deux types : zone 30 ou zone de rencontre.



Chacune est censée respecter un certain nombre de principes d'aménagement permettant de garantir un faible volume de circulation automobile et une vitesse réduite des véhicules motorisés.

Sans l'avoir quantifié, il apparaît que ces principes d'aménagements ne sont pas toujours appliqués, ne permettant pas de garantir la sécurité des cyclistes.

Un linéaire important de cheminements hors voirie

De nombreux chemins sont utilisés par les habitants pour se déplacer à vélo sur le territoire. Ces linéaires peuvent être des chemins agricoles, d'anciens cavaliers miniers, des venelles ou voyettes au coeur du tissu urbain.

Bien souvent, ces chemins ne disposent d'aucune signalétique ni d'un revêtement adapté. De fait, il ne peuvent être considérés comme des aménagements cyclables, mais ils forment une réserve de linéaires importante pour créer et officialiser des liaisons douces à l'avenir.

Lors de l'état des lieux, 350 km de cheminements ont été recensés.

L'offre de stationnement

On peut distinguer 3 types de stationnement vélo :



- les abris vélos sécurisés qui sont plutôt destinés à du stationnement moyenne/longue durée et qui offrent une sécurité optimale



- les arceaux vélos ou autre dispositifs qui permettent d'accrocher le cadre et la roue de son vélo. Ils sont plutôt destinés à du stationnement courte durée.



- les «pincés-roues» qui sont à proscrire car ils ne permettent d'attacher qu'une roue et non le cadre. De plus, ils peuvent endommager la roue si le vélo est renversé.

L'état des lieux de l'offre de stationnement provient essentiellement des données OpenStreetMap qui ont pu être vérifiées et complétées sur certains secteurs du territoire. Il est difficile d'être exhaustif concernant cette donnée et il est probable que certains points de stationnement aient échappé au recensement.

Par ailleurs parmi les points de stationnement recensés, environ une quarantaine se situe dans l'emprise d'un site public ou privé et non sur l'espace public.

290

espaces de stationnement
vélo recensés



20

abris vélos sécurisés



226

espaces avec
arceaux ou équivalents



47

espaces avec
pincés-roues

Pour une capacité totale
d'environ

2430

places de stationnement

Les autres composantes du système vélo

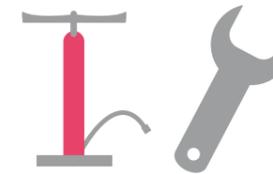
31
vélocistes/
magasins vendant
des articles vélos



7
ateliers de
réparation



8
points SOS vélo



3
offres de location
de vélo /
vélos en libre
service



A noter parmi les différents services présents sur le territoire, le développement récent de l'offre de location de vélos, avec notamment :

- le service de location Bik'air à Béthune, qui propose des vélos électriques en libre services, sans station.
- Les 5 stations Biclo à proximité des sites de mémoires dans le secteur des Collines de l'Artois (expérimentation d'Artois Mobilités).

SCHÉMA CYCLABLE ARTOIS MOBILITÉS 2022

Cliquez-ici

pour découvrir la carte interactive présentant le schéma cyclable 2022 Artois Mobilités

942 km

C'est le nombre total de kilomètres d'itinéraires cyclables qui ont été identifiés et inscrits dans le schéma cyclable d'Artois Mobilités.

L'objectif de la démarche est de pouvoir proposer des liaisons à plusieurs échelles, couvrant la majeure partie des communes du territoire. Cependant, le potentiel de report modal vers le vélo n'est pas le même partout. C'est pourquoi une proposition de hiérarchisation a été établie au regard des volumes de déplacements de courte distance réalisés actuellement par les habitants (tous modes confondus). Cette hiérarchisation permet d'apprécier le potentiel de développement de l'usage du vélo itinéraire par itinéraire. Elle est composée de 3 niveaux :

- le **réseau principal** qui correspond aux corridors de flux de proximité les plus importants en volume, d'intérêt supracommunal (*Itinéraires structurants au sein des communes comptant plus de 3 000 déplacements pendulaires interne et itinéraires intercommunaux ciblant un flux de plus de 1 800 déplacements pendulaires*)
- le **réseau secondaire** (*Itinéraires structurants au sein des communes comptant entre 1 800 et 3 000 déplacements pendulaires internes et itinéraires intercommunaux ciblant un flux entre 500 et 1 800 déplacements pendulaires*);
- le **réseau local** (*Itinéraires structurants au sein des communes comptant moins de 1 800 déplacements pendulaires internes Itinéraires intercommunaux ciblant un flux de moins de 500 déplacements pendulaires*)

Cette hiérarchisation ne prend pas en compte la faisabilité de la mise en sécurité des axes, ni les coûts d'investissement nécessaires.

Détail du linéaire d'itinéraires cyclables identifié par catégories :

215 km

d'itinéraires principaux identifiés dont



287 km

d'itinéraires secondaires identifiés dont



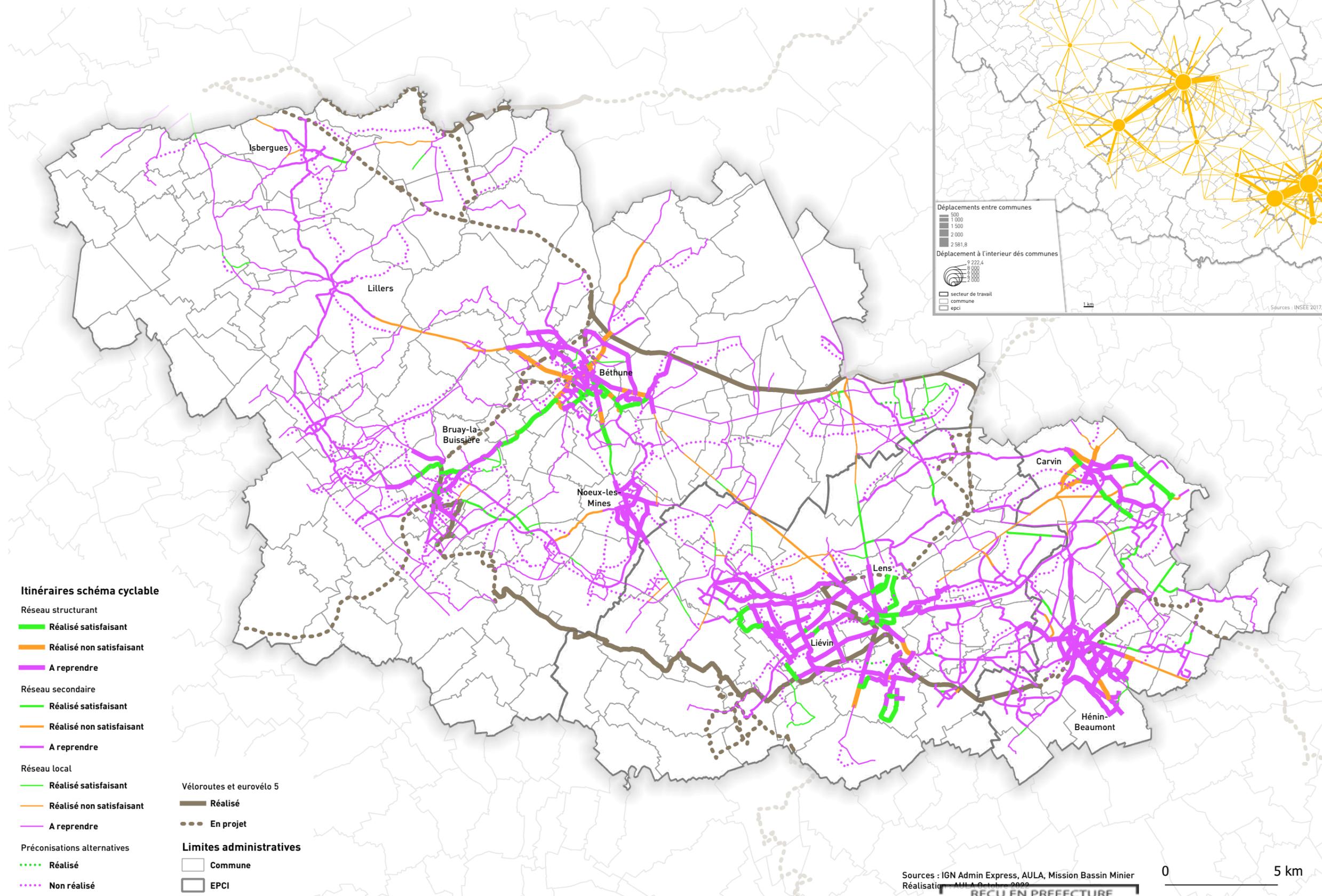
440 km

d'itinéraires locaux identifiés dont



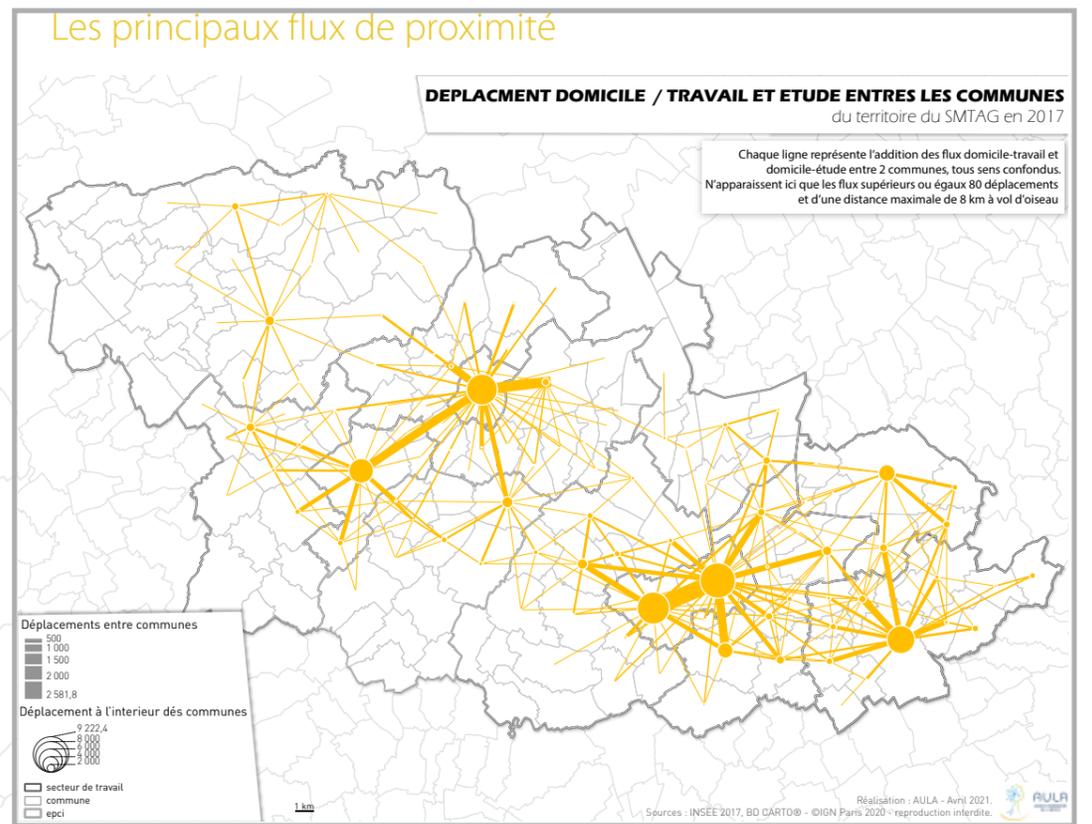
- • • 291 km d'itinéraires alternatifs

Les itinéraires identifiés dans le cadre du schéma cyclable



Itinéraires schéma cyclable

- Réseau structurant
 - Réalisé satisfaisant
 - Réalisé non satisfaisant
 - A reprendre
- Réseau secondaire
 - Réalisé satisfaisant
 - Réalisé non satisfaisant
 - A reprendre
- Réseau local
 - Réalisé satisfaisant
 - Réalisé non satisfaisant
 - A reprendre
- Véloroutes et eurovélo 5
 - Réalisé
 - - - En projet
- Limites administratives
 - Commune
 - EPCI
- Préconisations alternatives
 - - - Réalisé
 - - - Non réalisé



Sources : IGN Admin Express, AULA, Mission Bassin Minier
 Réalisation : AULA - Octobre 2020

REÇU EN PREFECTURE
 le 26/10/2022
 Application agréée E-legalite.com

0 5 km

MISE EN OEUVRE

Une déclinaison opérationnelle à mettre en oeuvre par les autorités compétentes

Comme évoqué précédemment, la mise en oeuvre des aménagements cyclables relève de la compétence des gestionnaires de voirie. Le rôle d'Artois Mobilités ne s'arrête pour autant pas à la rédaction de ce document, puisqu'il s'engage à accompagner les acteurs concernés dans sa mise en oeuvre afin d'apporter une aide technique et de garantir la cohérence des principes définis au cours de cette démarche.

L'accompagnement d'Artois Mobilités

Les modalités de l'accompagnement sont à définir au cas par cas, en fonction de la demande, du projet envisagé et des besoins du gestionnaire de voirie.

Toute demande dans ce cadre est à envoyer à l'adresse contact@am62.fr ou à réaliser par téléphone au 03.21.08.06.36

Des aides financières

Si Artois Mobilités ne finance pas directement la réalisation d'aménagements cyclables (hors ceux réalisés dans le cadre des travaux du réseau de transports en site propre), plusieurs dispositifs d'aides financières à la réalisation d'aménagements cyclables existent actuellement et sont amenés à être renouvelés régulièrement.

Parmi les dispositifs d'aides en vigueur, il y a en premier lieu les appels à projet fonds mobilités actives.

Ce fonds national de 350 M€ sur 7 ans a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités. Il fait l'objet d'un ou deux appels à projets chaque année. Ce dispositif cible en particulier les discontinuités cyclables, notamment celles créées par des grandes infrastructures de transports.

Les EPCI peuvent également mettre en place des dispositifs d'aides ciblés sur certains types d'aménagements cyclables en plus de la réalisation d'aménagements sur leurs voiries.

Le site d'«Aides et Territoires», mis en place par les services de l'Etat, recense les différentes aides financières mobilisables par les acteurs locaux, dont celles concernant les modes actifs. Il constitue un élément facilitateur à la recherche de financement dans le cadre d'un projet de mobilité. Il peut être consulté à l'adresse suivante : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

