

# RÉVISION SCHÉMA CYCLABLE



## RAPPORT DE SYNTHÈSE

MARS 2023



ARTOIS  
MOBILITÉS

REÇU EN PREFECTURE

Le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-



*Anneau de la Mémoire, Ablain-Saint-Nazaire*

EN COLLABORATION AVEC L'



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS

REÇU EN PREFECTURE

le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-

PRÉAMBULE	p.4
QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA CYCLABLE ?	p.5
POURQUOI UN SCHÉMA CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'ARTOIS MOBILITÉS ?	p.7
PHILOSOPHIE ET OBJECTIFS DU SCHÉMA	p.10
MÉTHODOLOGIE	p.11
ÉTAT DES LIEUX DU « SYSTÈME VÉLO »	p.15
LE SCHÉMA CYCLABLE D'ARTOIS MOBILITÉS 2023	p.19
MISE EN OEUVRE	p.26

## 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.



2.2 kgCO<sub>2</sub>e



0 kgCO<sub>2</sub>e

*Comparaison des émissions de CO<sub>2</sub>e pour un trajet de 10 km entre une voiture thermique et un vélo*

source : [impactco2.fr](http://impactco2.fr), 2023



### 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.



### 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.



5 000 €



180 €

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

sources : ADETEC / ADEME 2016



### 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 cardiovasculaires pour les cyclistes réguliers

source : *Journal of the American Heart Association* 2016

# QU'EST-CE QU'UN SCHEMA 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 et bénéficier de certains financements. En effet, certains dispositifs d'aides exigent que les projets cyclables présentés soient inscrits dans une stratégie territoriale plus globale. N'étant pas un document de planification d'ordre réglementaire, il n'existe pas d'impératif 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 déplacement personnel motorisés » (EDPM) ?



Depuis quelques années, les Engins de Déplacement Personnel Motorisé 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 (réglementation en vigueur en 2023).

# QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA CYCLABLE ?

## 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 pour réaliser un tel schéma. Les gestionnaires de voirie en tant que maître d'ouvrage des travaux sur les voies, peuvent sembler constituer l'échelon d'intervention à privilégier. Cependant, ne pouvant intervenir directement que sur leurs propres voies, cela peut empêcher ces derniers 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), nouvelle appellation du Plan de Déplacements Urbains.

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 œuvre 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 volet 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 Hauts-de-France.



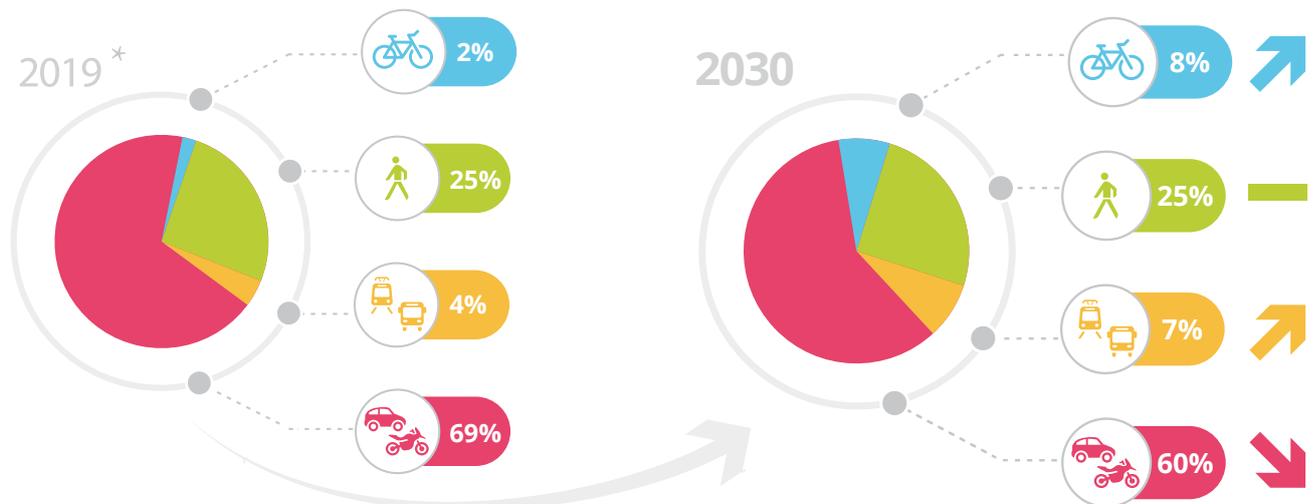
# POURQUOI UN NOUVEAU SCHÉMA CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'ARTOIS MOBILITÉS ?

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.

Le PDU, 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 mobilités actives » de 2018 fixait à 9% l'objectif de part modale du vélo à atteindre d'ici 2024 pour l'ensemble du territoire français.



\* Source : EMD SMESCOTA 2005 et SMT AG 2006

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



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

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 qui peut être tiré de ce premier exercice est que « figer » des préconisations trop précises dans le cadre d'un document stratégique à l'échelle du périmètre d'Artois Mobilités 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.

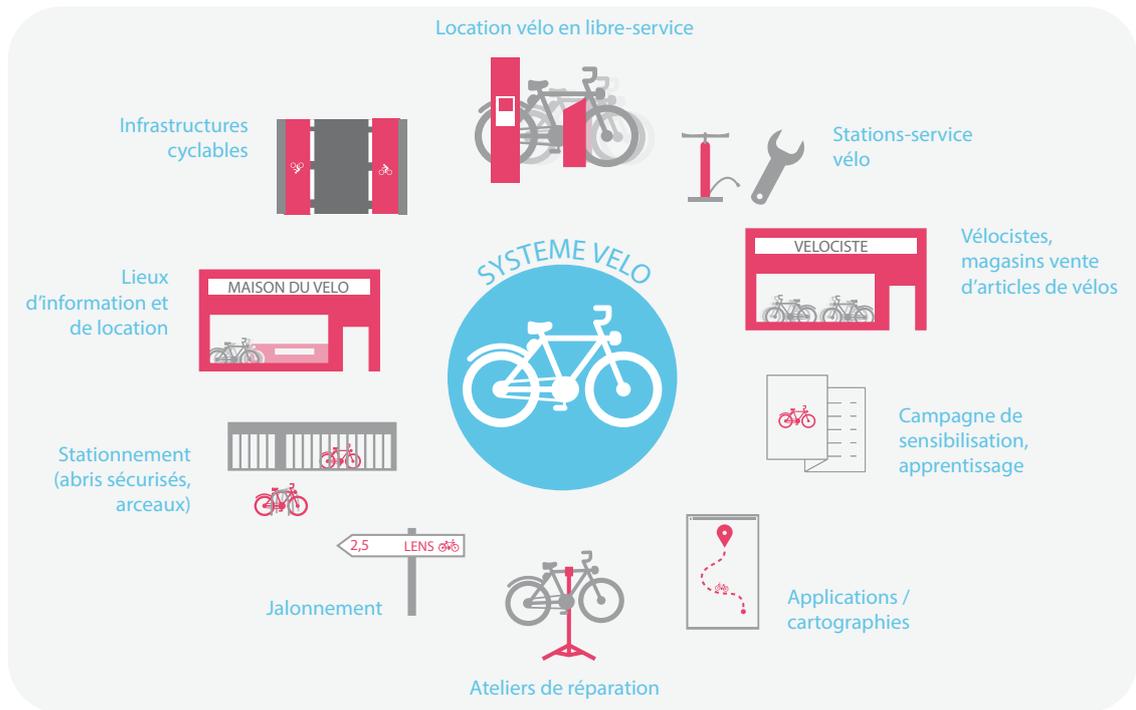
## La nécessité de coordonner des compétences réparties entre de nombreux acteurs

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.

# Le système vélo



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

Principaux acteurs	Actions
Communes ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastructures cyclables ●●●●</li> <li>Stations-service vélo ●●</li> </ul>
EPCI ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vélocistes, magasins vente d'articles de vélos ●</li> <li>Ateliers de réparation ●</li> </ul>
Artois Mobilités ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lieux d'information et de location ●●</li> <li>Jalonnement ●●●●</li> </ul>
Conseil Départemental ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnement (abris sécurisés, arceaux) ●●●●</li> </ul>
Hauts de France Mobilités ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Location vélo en libre-service ●●</li> <li>Campagne de sensibilisation, apprentissage ●●●●</li> </ul>
Entreprises privés ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Applications / cartographies ●●●●</li> </ul>
SNCF ●	
Association d'usagers ●	

# PHILOSOPHIE ET OBJECTIFS DU SCHÉMA

## L'ambition d'un réseau cyclable continu et attractif

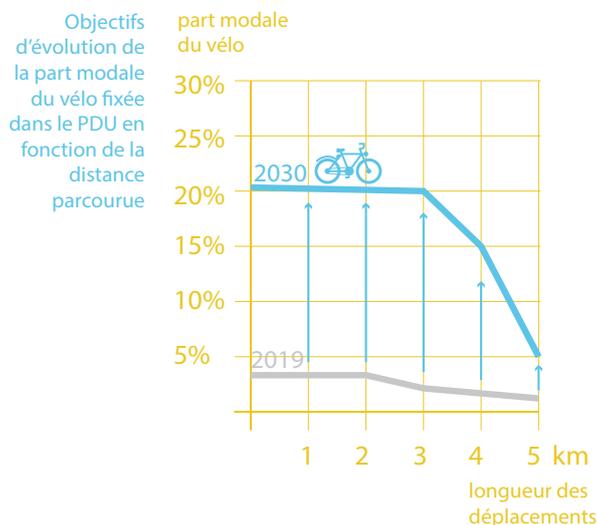
Si la démarche a vocation à impulser une stratégie globale prenant en compte les différentes composantes du système vélo, l'**enjeu de la sécurisation des déplacements** et donc de la qualité des aménagements cyclables a été identifié comme une action prioritaire.

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 les 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 communes, les agglomérations, le Département ou encore les gestionnaires de zones d'activité.

Ne disposant pas des compétences juridiques nécessaires pour réaliser ces aménagements, Artois Mobilités a souhaité à travers l'élaboration de ce schéma mettre autour de la table l'ensemble des acteurs concernés pour identifier 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, d'amorcer un **processus de travail partenarial pérenne** associant l'ensemble des parties prenantes.

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

## 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 existant.**

Plusieurs sources de données ont été mobilisées à cette étape :

- un recensement des aménagements cyclables existants réalisé lors de l'élaboration 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 voirie 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.15 à 17)

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 compétent pouvant faire remonter à Artois Mobilités les actions mises en oeuvre.**

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



**Les flux de proximité sont reconstitués à partir des données recueillies et de l'identification des principaux sites générateurs de flux. Cette étape permet de spatialiser le potentiel de développement de l'usage du vélo sur le territoire.**

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 précision 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 représentent 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 :



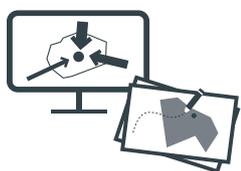
la capacité à insérer un aménagement cyclable adapté au flux motorisé, permettant de garantir la sécurité des cyclistes.



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



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



**Sur la base de l'analyse des données de mobilité recueillies et d'un nouveau travail de terrain, des propositions d'itinéraires à inscrire dans le schéma cyclable sont faites pour être soumises aux différents gestionnaires de voiries dans le cadre des ateliers territoriaux**

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



Échanges avec les acteurs locaux réunis en bassins de vie lors d'ateliers de travail, sur la base des premières propositions d'itinéraires cyclables structurants



Constitution et hiérarchisation du schéma cyclable à l'échelle du périmètre d'Artois Mobilités  
Création d'une carte interactive présentant le schéma



Rédaction d'un rapport de synthèse (ce présent document) et d'un guide de préconisations pour accompagner les gestionnaires de voiries dans la mise en oeuvre

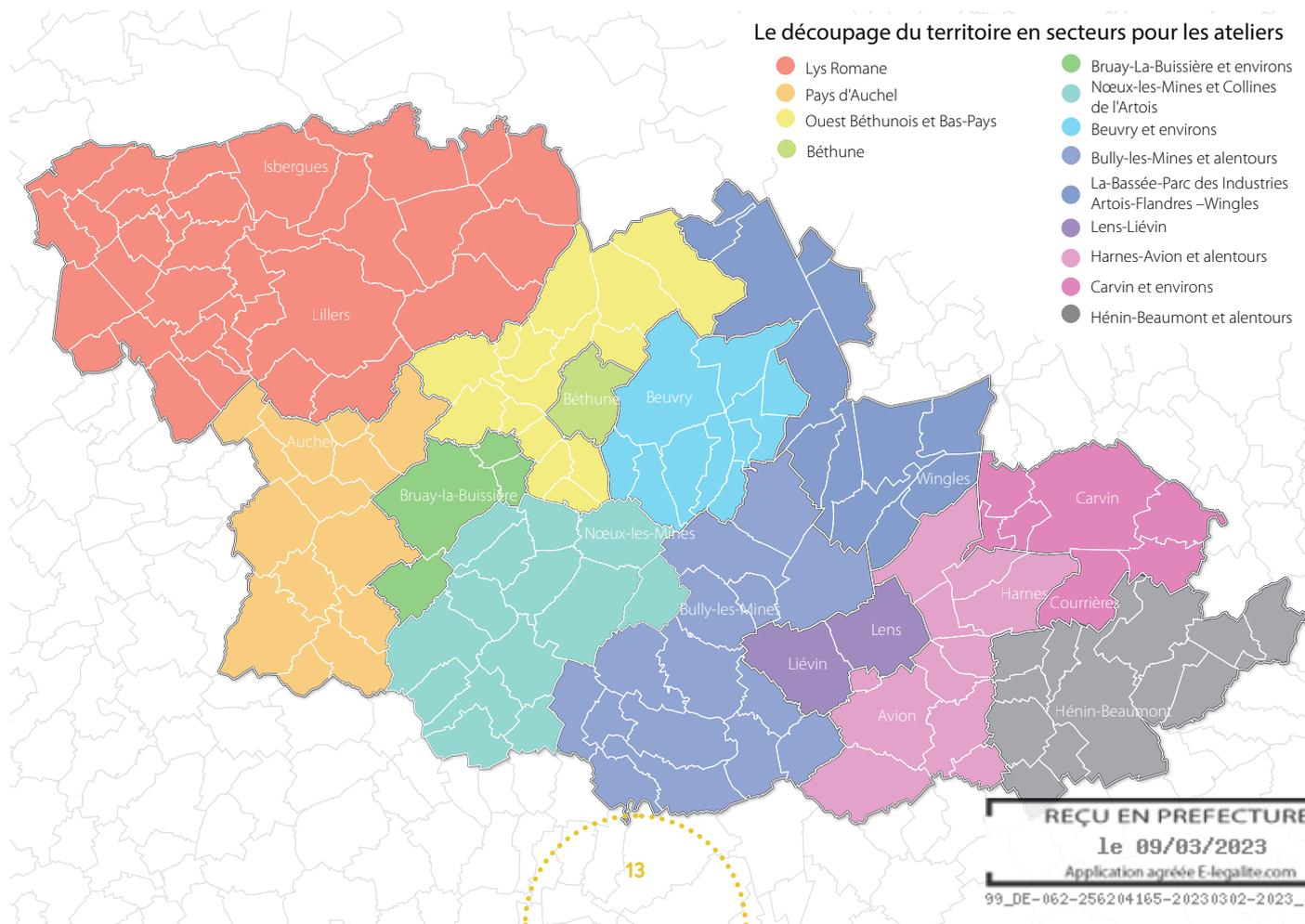


Arrêt projet  
Validation par les élus dans le cadre des instances d'Artois Mobilités

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 en pages suivantes).

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'enjeu en fonction des différents secteurs.





# ÉTAT DES LIEUX DU SYSTÈME VÉLO

Pour découvrir la carte interactive présentant  
le schéma cyclable 2022 Artois Mobilités,  
rendez-vous sur <https://urlz.fr/jAzD> ou scannez ce QR Code

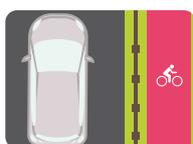


## Kilométrage d'aménagements cyclables existants sur le territoire d'Artois Mobilités en 2022

**287** km  
d'aménagements cyclables



**42 %**  
de voies vertes



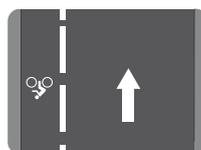
**25 %**  
de pistes cyclables



**18 %**  
de bandes cyclables

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 comptabilisé 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.

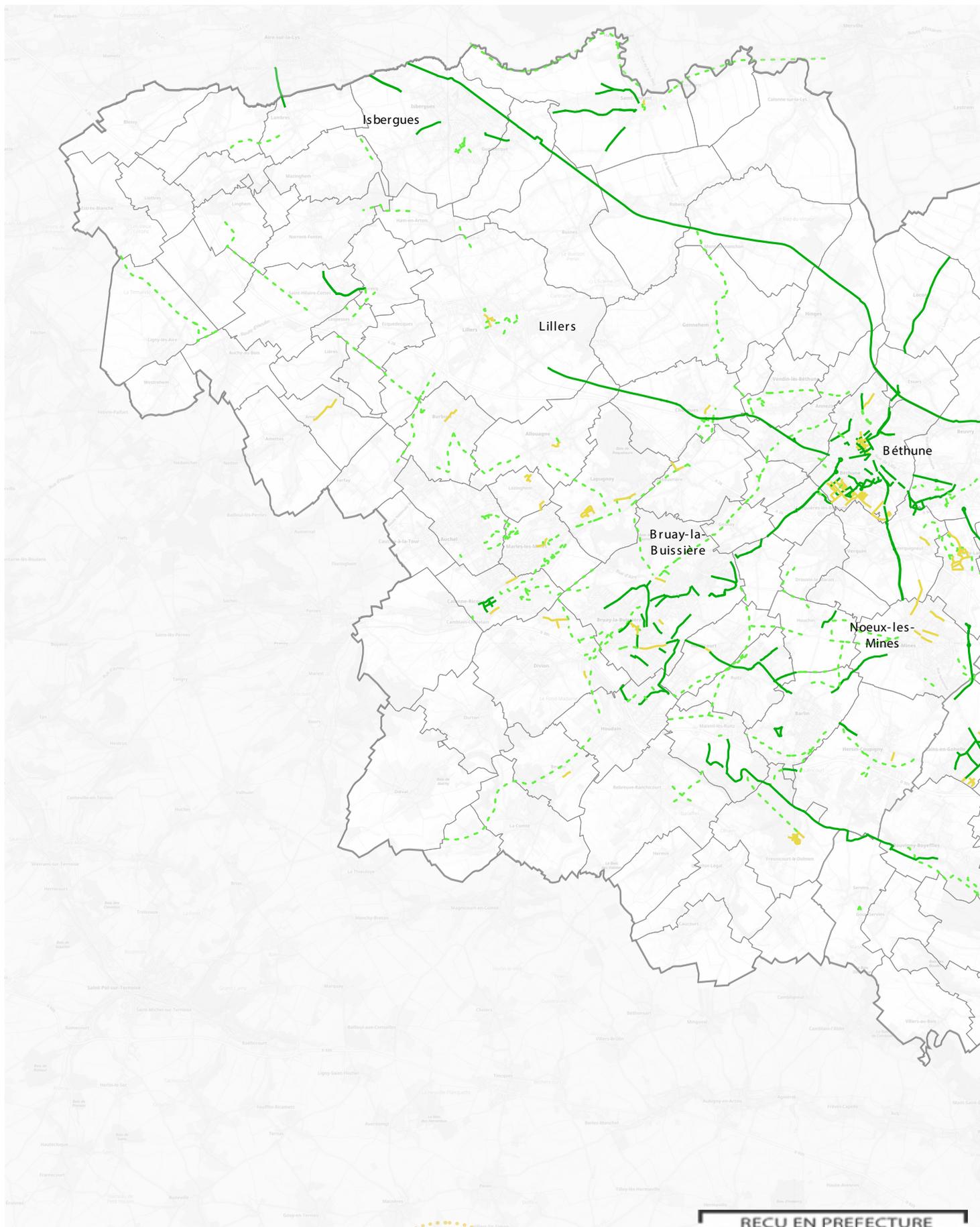


**6 %**  
de double-sens cyclables

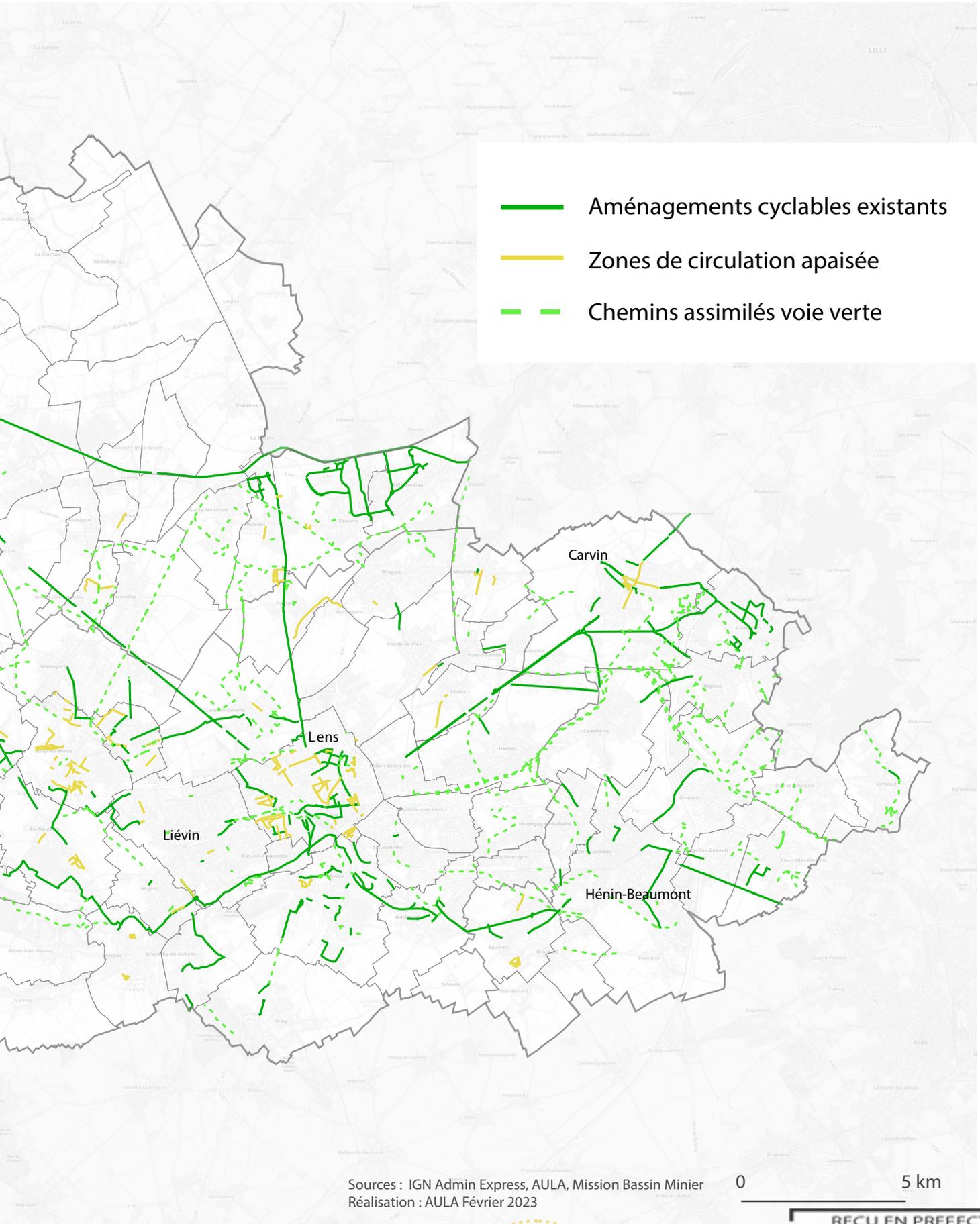


**9%**  
de Chaussée à Voie Centrale  
Banalisée (CVCB)  
ou « chaucidou »

# ÉTAT DES LIEUX DU SYSTÈME VÉLO



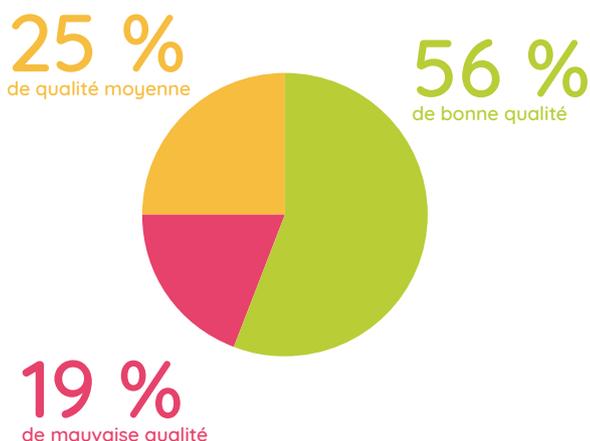
# Les aménagements existants



# ÉTAT DES LIEUX DU SYSTÈME VÉLO

## 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 le guide de préconisations accompagnant le présent document, 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 : un simple bande cyclable pour une voie à fort trafic limitée à 80 km/h.

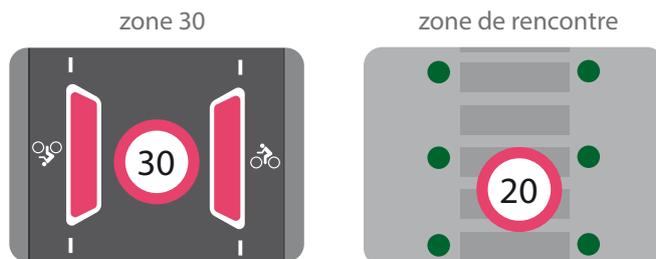
- une autre cause de dysfonctionnement relève de la conception de l'aménagement qui ne respecte pas la géométrie et/ou la qualité de revêtement attendu d'un aménagement cyclable.

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 aménagement dédié.

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 cœur du tissu urbain.

Bien souvent, ces chemins ne disposent d'aucune signalétique ni d'un revêtement adapté. De fait, ils 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

**20** abris vélos sécurisés sur le territoire



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

**226** espaces avec arceaux ou équivalents sur le territoire



- 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.

**47** espaces avec pince-roues sur le territoire

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 situent dans l'emprise d'un site public ou privé et non sur l'espace public.

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).

# 290

espaces de stationnement vélo recensés

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



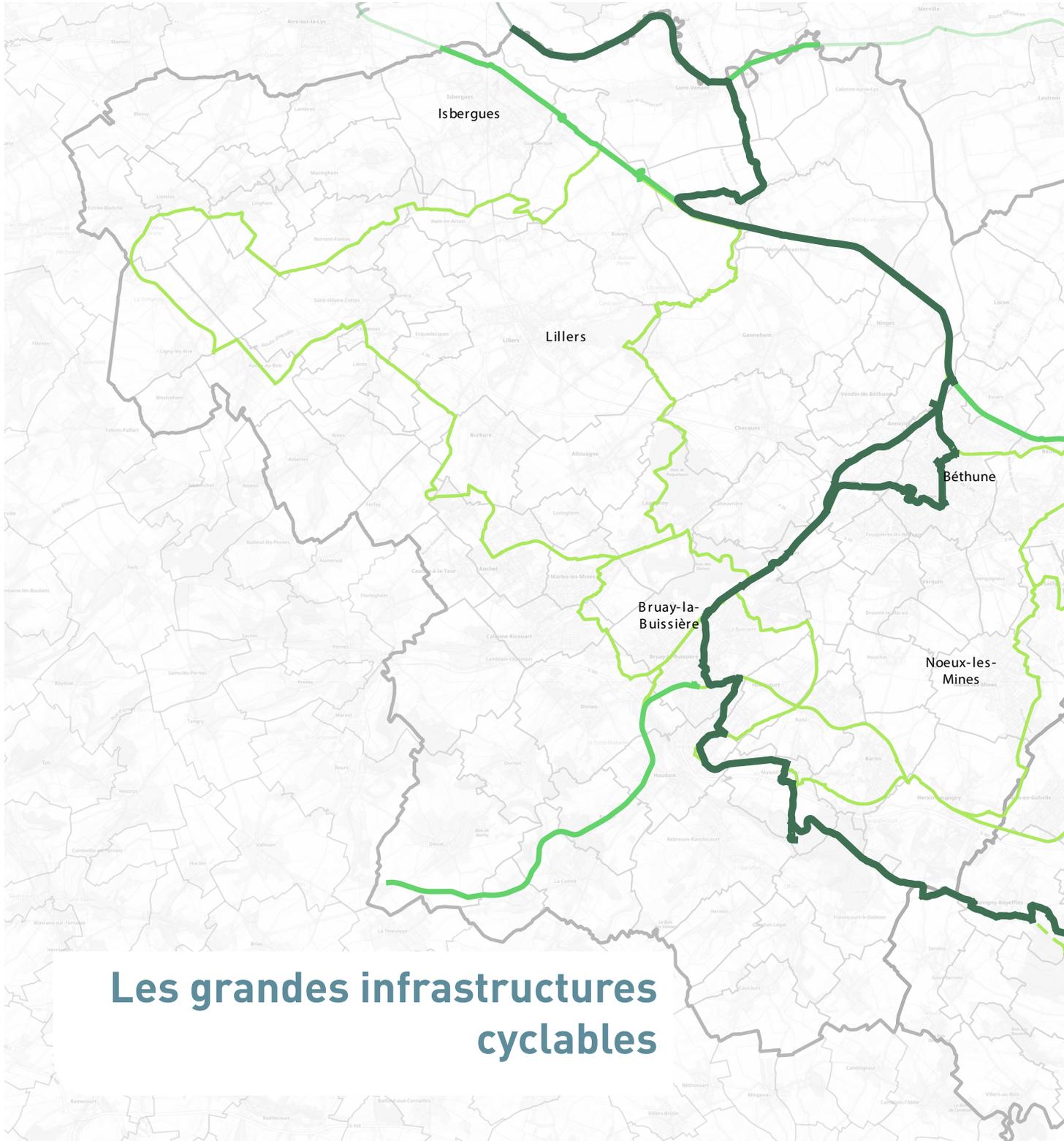
REÇU EN PREFECTURE

Le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-

# SCHÉMA CYCLABLE ARTOIS MOBILITÉS 2023



## Les grandes infrastructures cyclables

- Eurovélo 5
- Véloroutes
- Chaîne des Parcs
- variantes

- Limites administratives
- Commune
  - EPCI

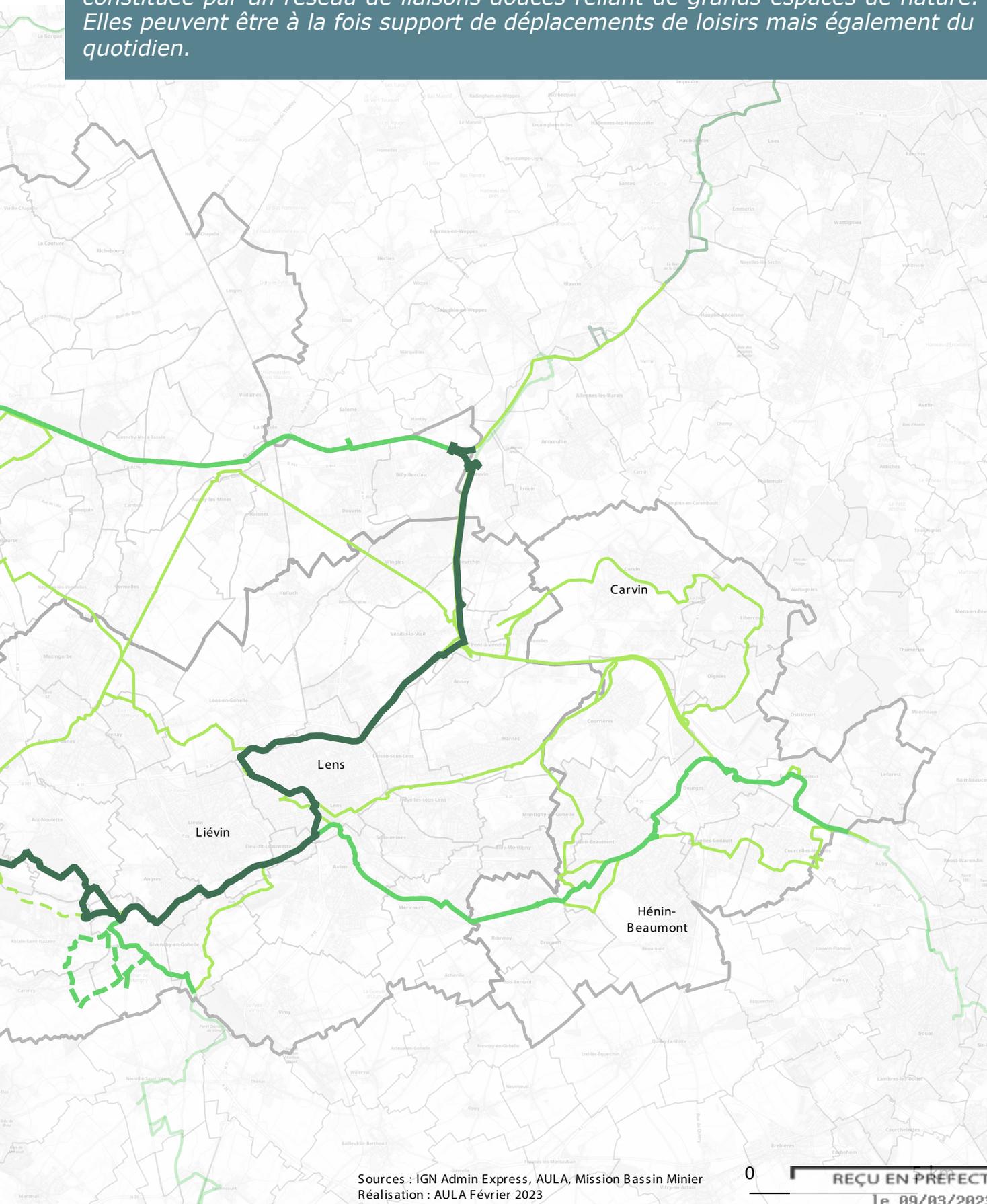
REÇU EN PREFECTURE

le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-

La cartographie présente les itinéraires qui ont été intégrés à la réflexion dans le cadre de la réalisation des préconisations d'itinéraires du schéma cyclable. Elle reprend à la fois les schémas cyclables qui s'imposent à notre plan de déplacements, à savoir le Schéma National des Véloroutes et le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes, mais aussi le réseau de la « Chaîne des Parcs ». Celle-ci est constituée par un réseau de liaisons douces reliant de grands espaces de nature. Elles peuvent être à la fois support de déplacements de loisirs mais également du quotidien.



Sources : IGN Admin Express, AULA, Mission Bassin Minier  
Réalisation : AULA Février 2023

0

REÇU EN PRÉFECTURE  
Le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

# SCHÉMA CYCLABLE ARTOIS MOBILITÉS 2023

# 994 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, et d'indiquer quels seraient les itinéraires qu'il serait pertinent de voir aménagés, afin de permettre un report modal de la voiture au vélo essentiellement pour les trajets domicile-travail. En effet, ce potentiel n'est pas le même partout sur le territoire.

C'est pourquoi une proposition de classification a été établie au regard des volumes de déplacements de courte distance réalisés par les habitants (tous modes confondus). Ces itinéraires s'appuient notamment sur le Schéma National des Véloroutes, le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes, ainsi que le schéma stratégique de la Chaîne des Parcs du Pôle Métropolitain de l'Artois, quand ils sont le support des déplacements qui pourraient être réalisés quotidiennement en vélo. Aussi, les propositions faites par Artois Mobilités recoupent en tout ou partie les linéaires de ceux-ci.

Les préconisations faites le sont par ailleurs à l'échelle des 150 communes du ressort territorial. Cela ne remet pas en cause l'aménagement d'autres liaisons ayant une vocation qui serait différente, que ce soit pour des trajets davantage portés sur le loisir, ou pour des trajets qui relèveraient plutôt d'une échelle communale.

La classification des préconisations a donc été réalisée en s'appuyant sur les flux domicile-travail et domicile-étude de l'INSEE (voir illustration ci-après), mais également sur d'autres données évoquées précédemment. Nous avons considéré que les déplacements pouvaient être réalisés non pas en voiture mais à l'aide d'un vélo jusqu'à 8 kilomètres à vol d'oiseau.

En effet, l'essor du vélo à assistance électrique

permet d'augmenter la distance cyclable pouvant être réalisée.

**NIVEAU 1 :** Itinéraires structurants au sein des communes comptant plus de 3 000 déplacements pendulaires internes, et itinéraires intercommunaux ciblant un flux de plus de 1 800 déplacements pendulaires

**NIVEAU 2 :** 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

**NIVEAU 3 :** Itinéraires structurants au sein des communes comptant moins de 1 800 déplacements pendulaires internes et itinéraires intercommunaux ciblant un flux entre 80 et 500 déplacements pendulaires

**NIVEAU 4 :** Autres itinéraires n'apparaissant pas au schéma : tout aménagement cyclable respectant les recommandations du guide de préconisations en annexe de ce document est important dans le cadre du développement de la pratique cyclable.

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 niveau de potentiel de report modal :

**246** km  
d'itinéraires de niveau 1  
dont

- 172 km à aménager
- 19 km à reprendre
- 55 km déjà aménagé

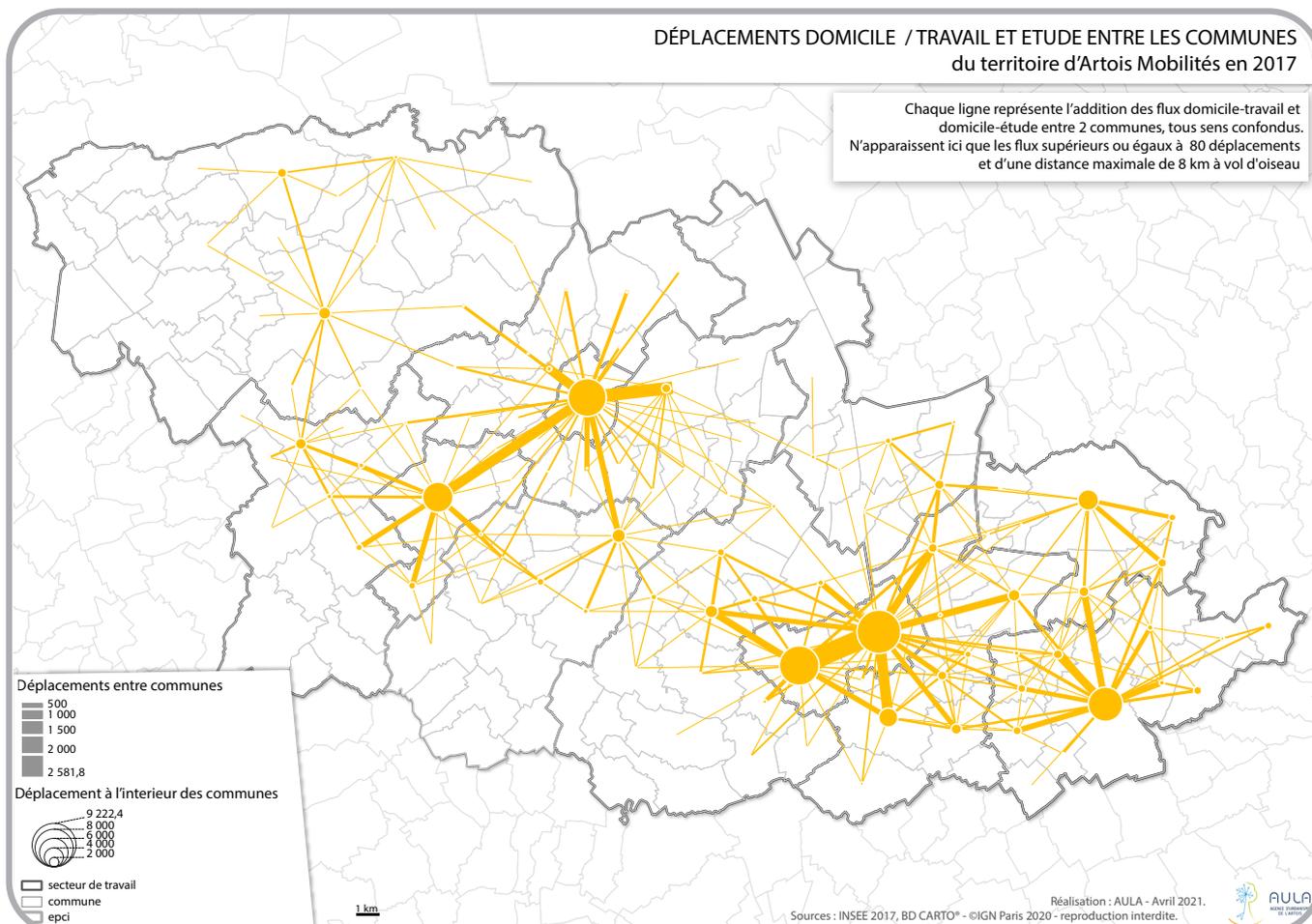
**322** km  
d'itinéraires de niveau 2  
dont

- 258 km à aménager
- 36 km à reprendre
- 38 km déjà aménagé

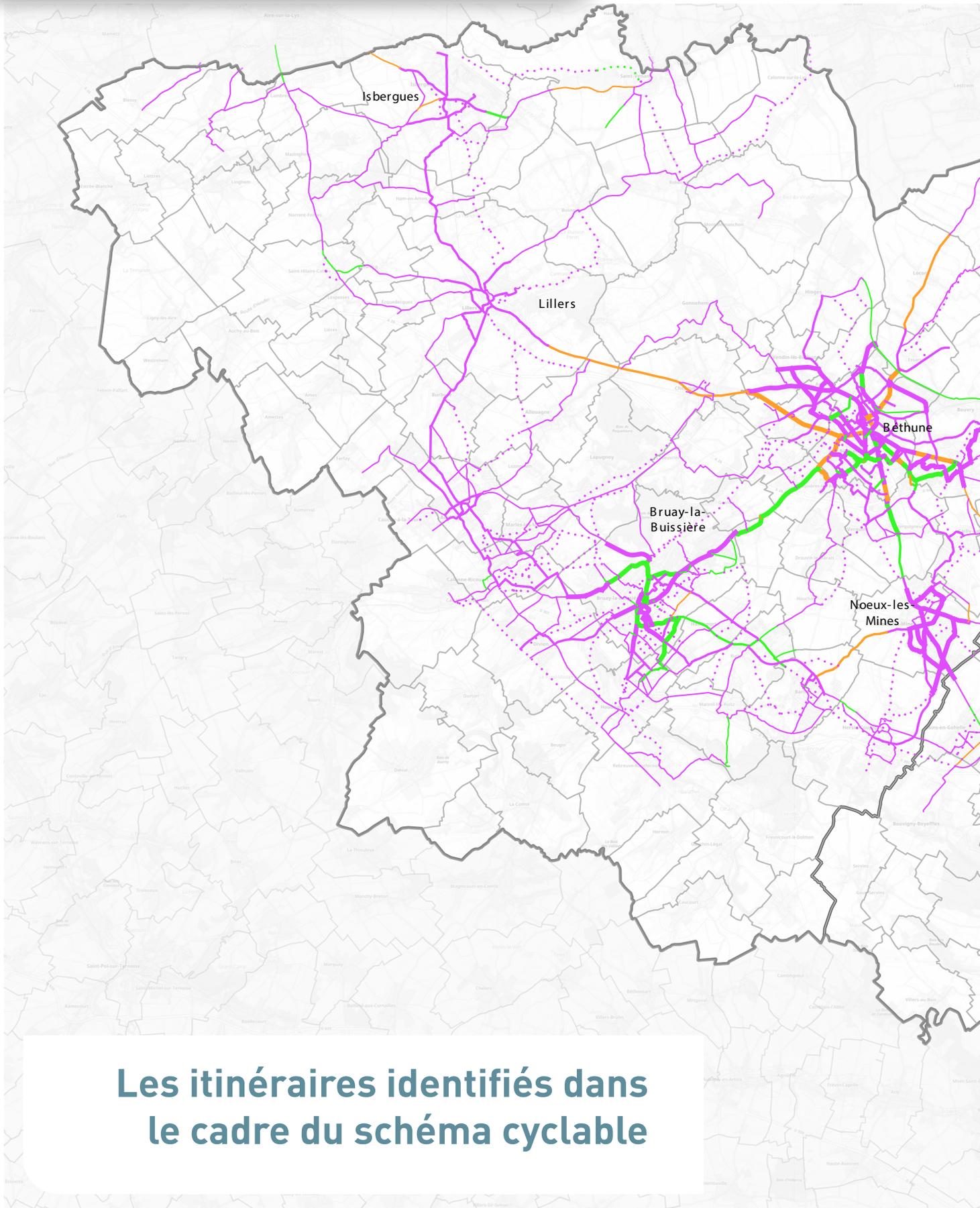
**416** km  
d'itinéraires de niveau 3  
dont

- 355 km à aménager
- 27 km à reprendre
- 34 km déjà aménagé

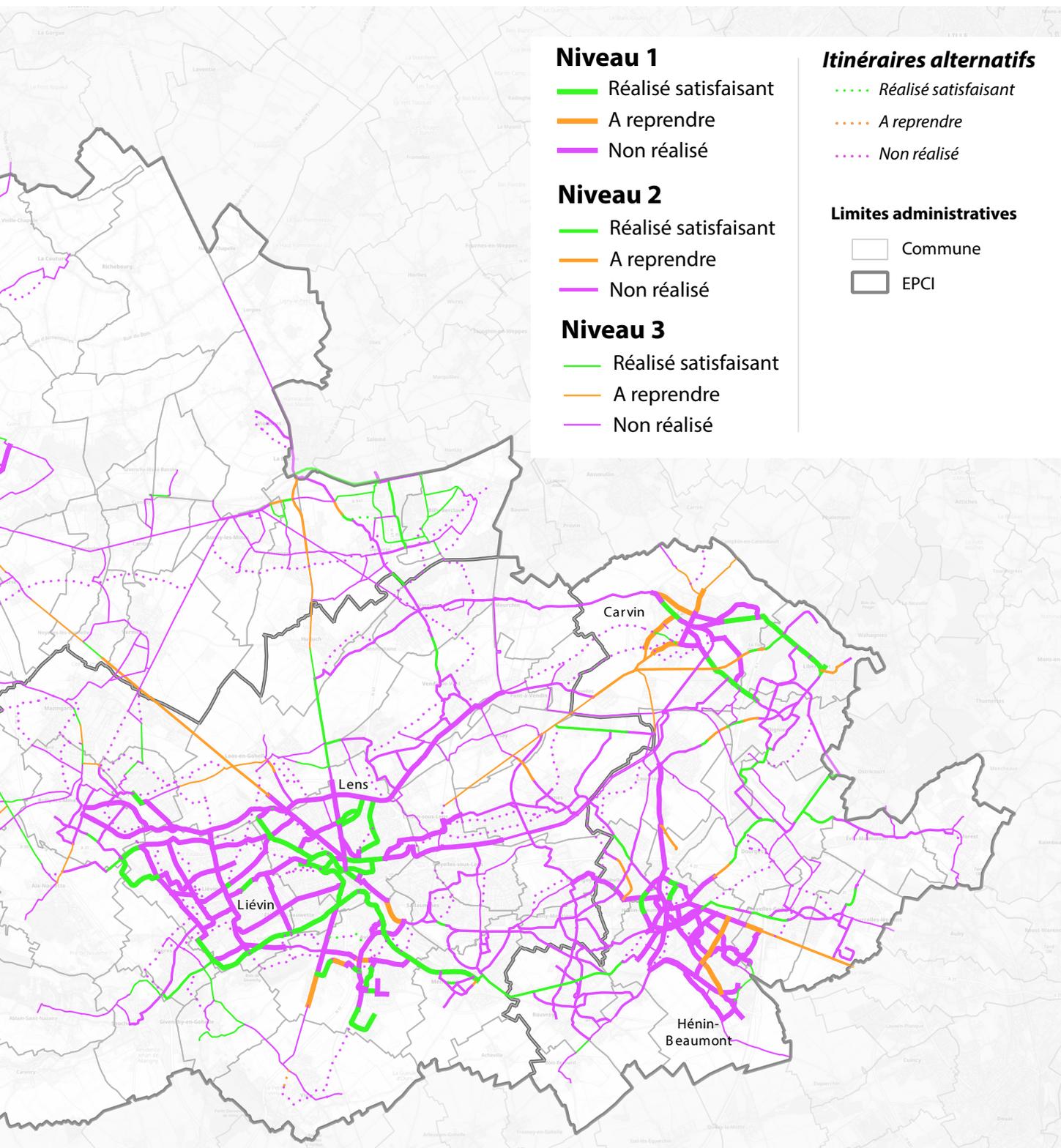
## Les principaux flux de proximité



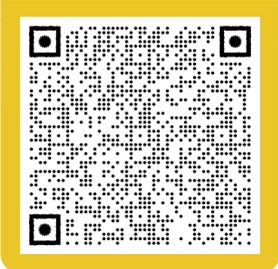
# SCHÉMA CYCLABLE ARTOIS MOBILITÉS 2023



**Les itinéraires identifiés dans  
le cadre du schéma cyclable**



Pour découvrir la carte interactive présentant le schéma cyclable 2022 Artois Mobilités, rendez-vous sur <https://tinyurl.com/schemacyclable2023> ou scannez le QR Code ci-dessous



Sources : IGN Admin Express, AULA, Mission Bassin Minier  
Réalisation : AULA Février 2023

0 5 km

# MISE EN OEUVRE

## Une vocation évolutive

Comme évoqué précédemment, ce schéma permet davantage d'effectuer des propositions sur des itinéraires à aménager, et n'entraîne pas une obligation à réaliser ces derniers dans un calendrier donné.

Il n'a par ailleurs pas pour vocation à figer un itinéraire comme devant être celui à aménager impérativement. En effet, même si des alternatives ont pu être proposées dans la cartographie de ce schéma, d'autres liaisons peuvent émerger, à la fois du fait de l'évolution urbaine du territoire, mais aussi par la création d'un aménagement entraînant d'autres pratiques quotidiennes.

Aussi, ce schéma est bien sûr amené à évoluer, tout comme l'état des lieux des aménagements existants. Ce dernier est constamment enrichi par l'apparition de nouveaux aménagements, ou par la modification d'aménagements existants effectuée afin de répondre aux recommandations évoquées dans le guide de préconisations.

## 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 peut 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.

De même, si les territoires voisins ont été consultés et des liaisons interterritoriales fléchées dans le schéma comme pouvant être le support de déplacements du quotidien, Artois Mobilités se tient à disposition de ces territoires pour échanger sur celles-ci.

## L'accompagnement d'Artois Mobilités

Les modalités de l'accompagnement que peut apporter le syndicat mixte 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](mailto: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 de l'Etat.

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/>



REÇU EN PREFECTURE

le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-



39, rue du 14-Juillet - CS 70173 - 62303 LENS Cedex



03 21 08 06 36



contact@am62.fr

REÇU EN PREFECTURE

le 09/03/2023

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-062-256204165-20230302-2023\_11\_CS-