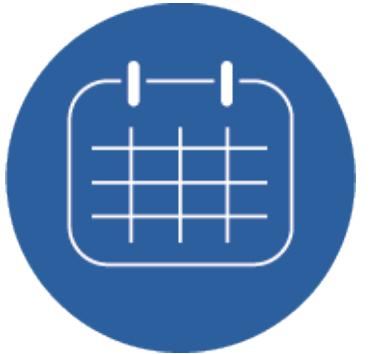


LES RENCONTRES



AMIENS

04 DÉCEMBRE 2024



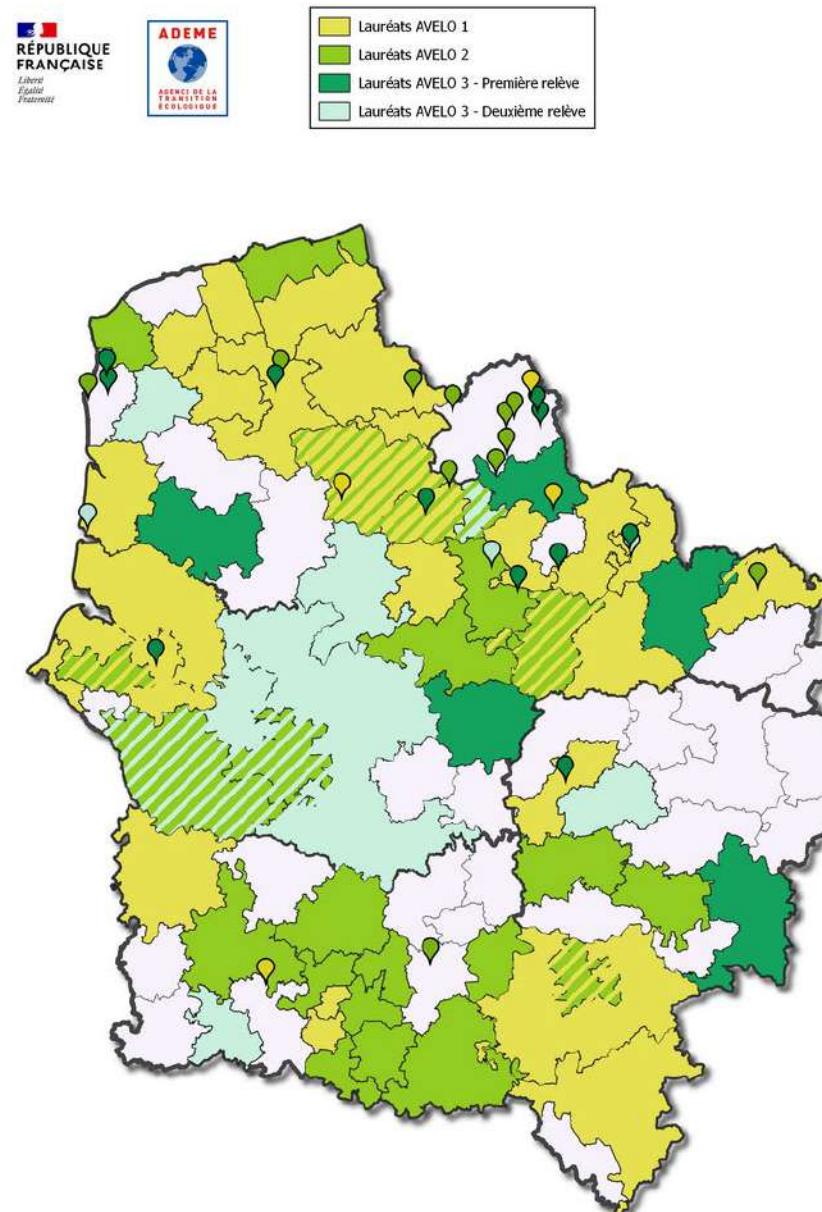
Liberté
Égalité
Fraternité





BIENVENUE À AMIENS!

LA RÉGION HDF



AVELO 1

23

AVELO 2

32

AVELO 3

26

16

10

1er relevé

2nd relevé

3ème relevé



CHIFFRES CLÉS

- 5 983 800 habitants dont 63% vivent dans une collectivité lauréate AVELO !
- 55% des EPCI sont lauréats du programme AVELO !
- 3 107 KMS de pistes cyclables



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



UNE STRATÉGIE VÉLO EN CONSTRUCTION !

— EUROVÉLO

— NATIONAL

— RÉGIONAL

773
KILOMÈTRES

88%
RÉALISÉES

772
KILOMÈTRES

64%
RÉALISÉES

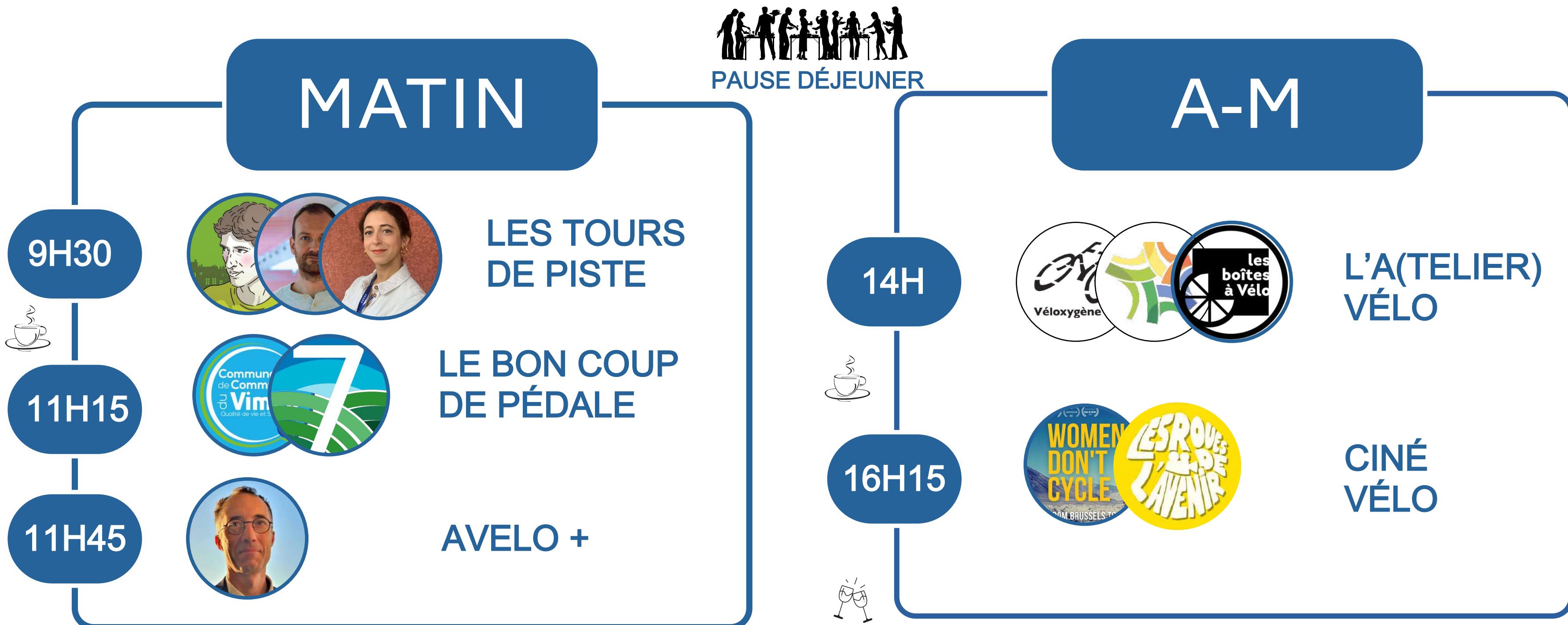
1 562
KILOMÈTRES

22%
RÉALISÉES

SOURCE :
CHIFFRES DE 2022

 vélo &
territoires

PROGRAMME





LES TOURS DE PISTE !

CONFÉRENCE

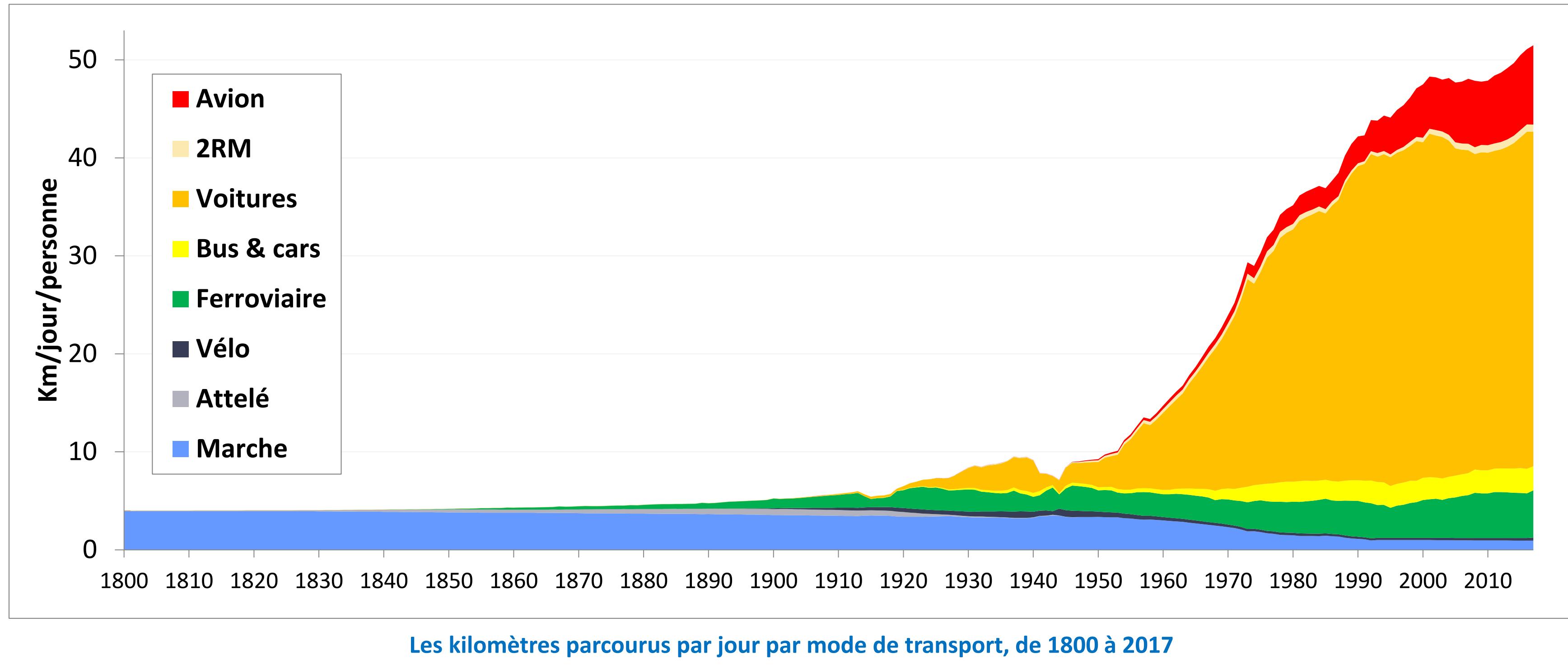


Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?

AURÉLIEN BIGO

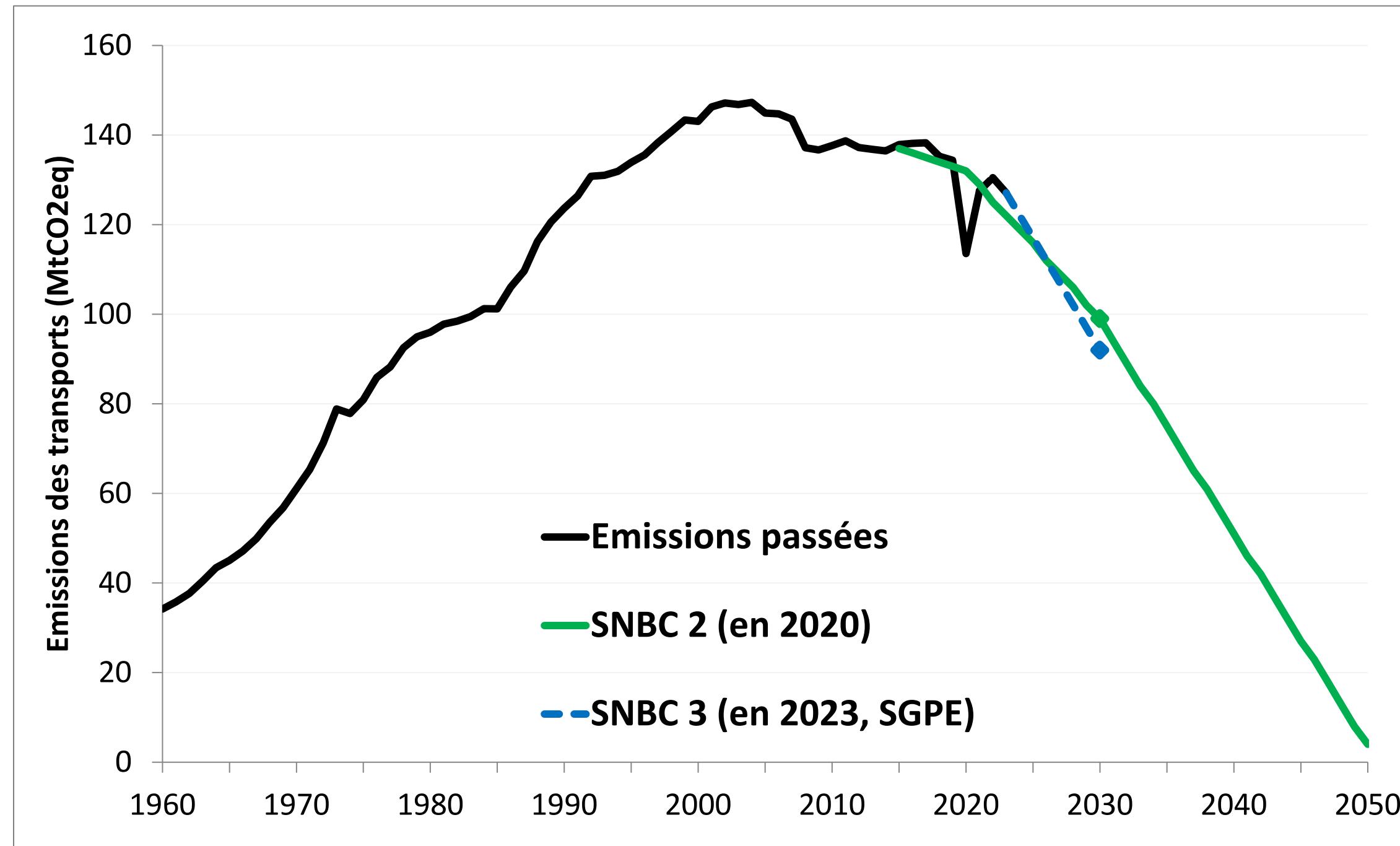
Chercheur sur la transition énergétique des transports

Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



Sources : [thèse](#), p184 ; 2RM : 2-roues motorisés

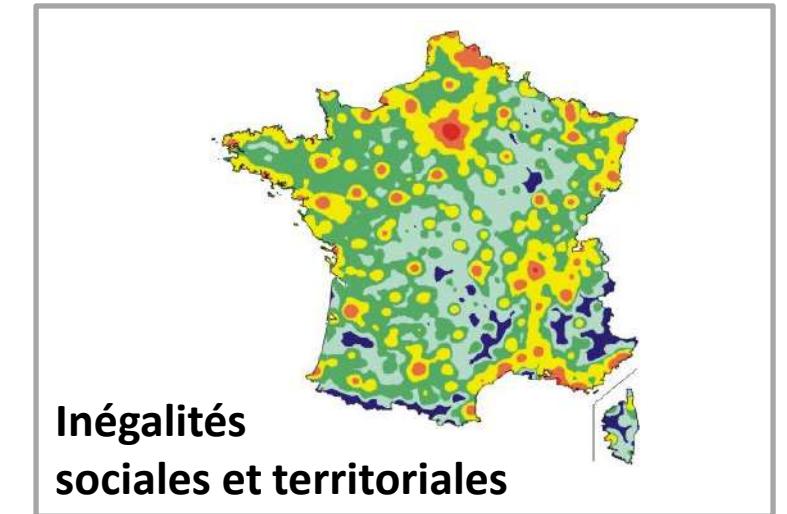
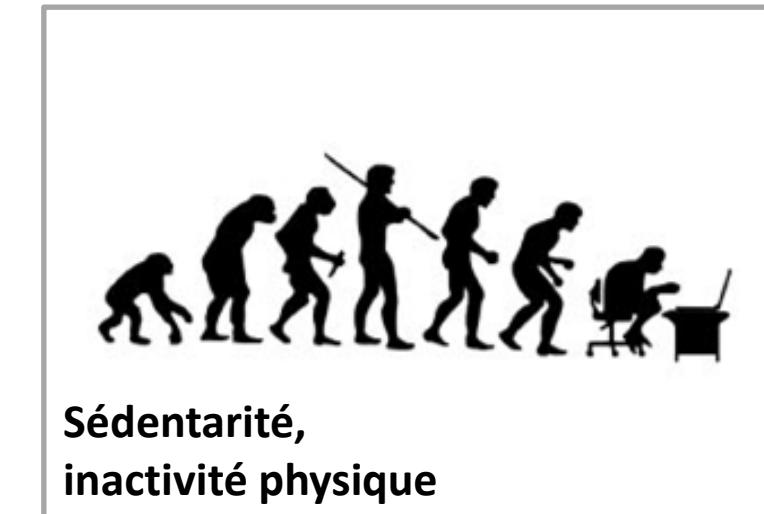
Objectif décarbonation à 2050



Emissions des transports intérieurs en France depuis 1960, et objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

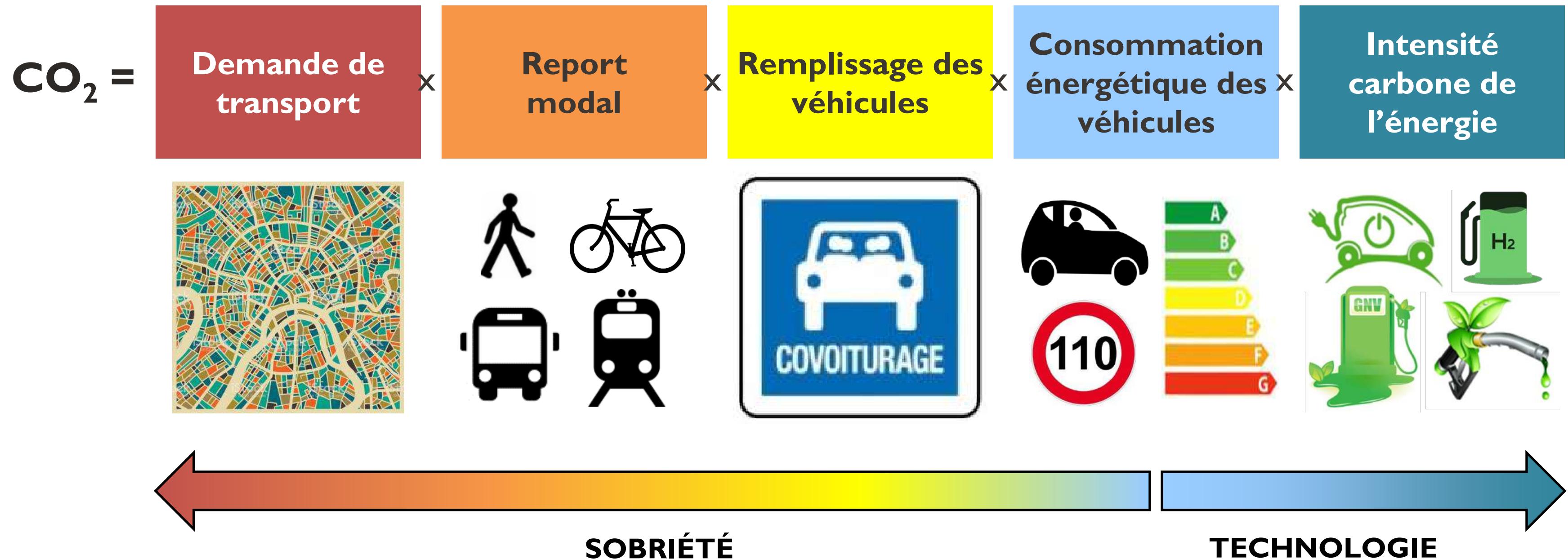
Sources : à partir des données [CITEPA](#) pour le passé ; [MTES](#) 2020, [SGPE](#) 2023 pour la SNBC

Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités



Les principales externalités des transports

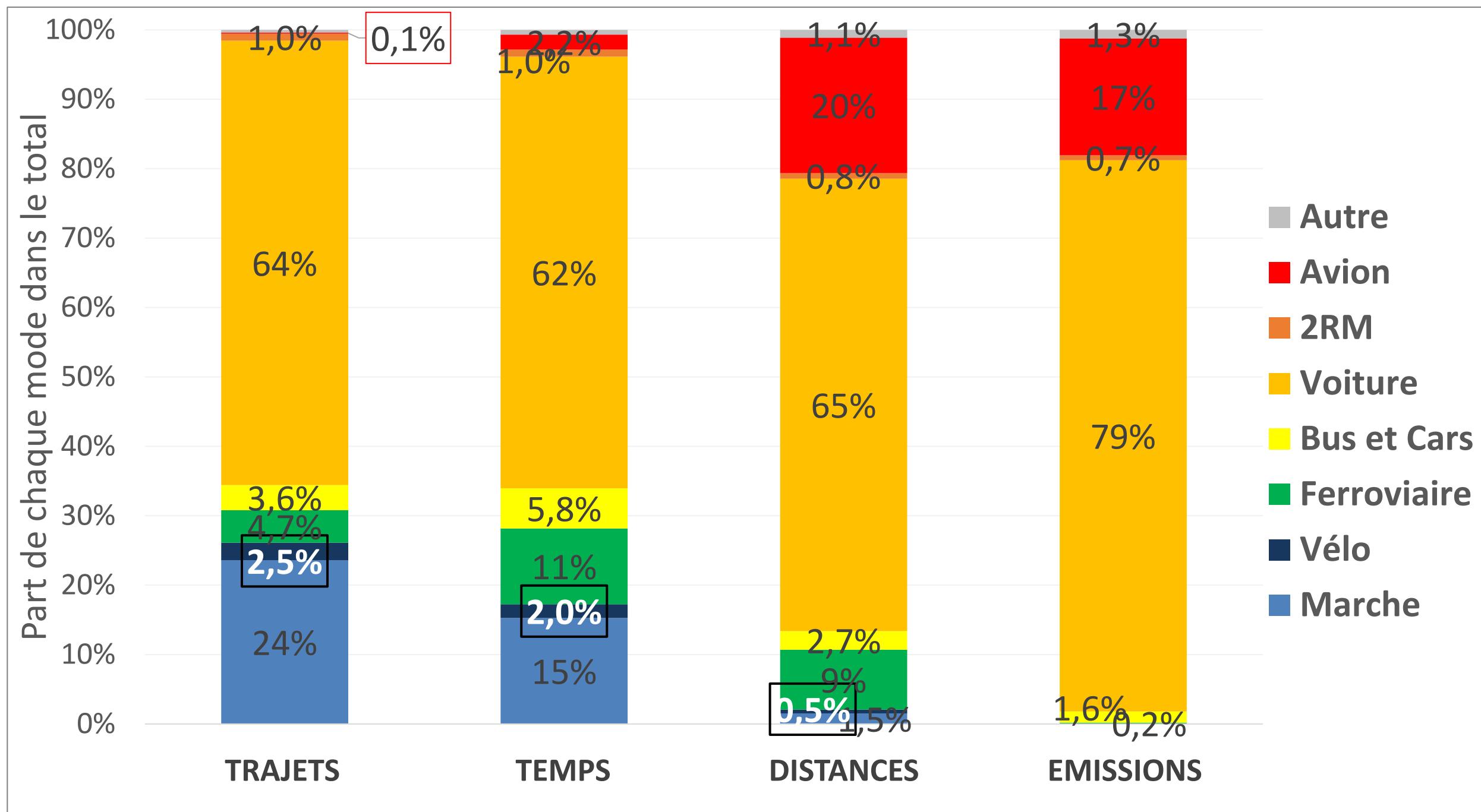
5 leviers pour décarboner les transports



Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

Source : [MTES](#), 2020

Une place limitée du vélo dans la mobilité... pour le moment

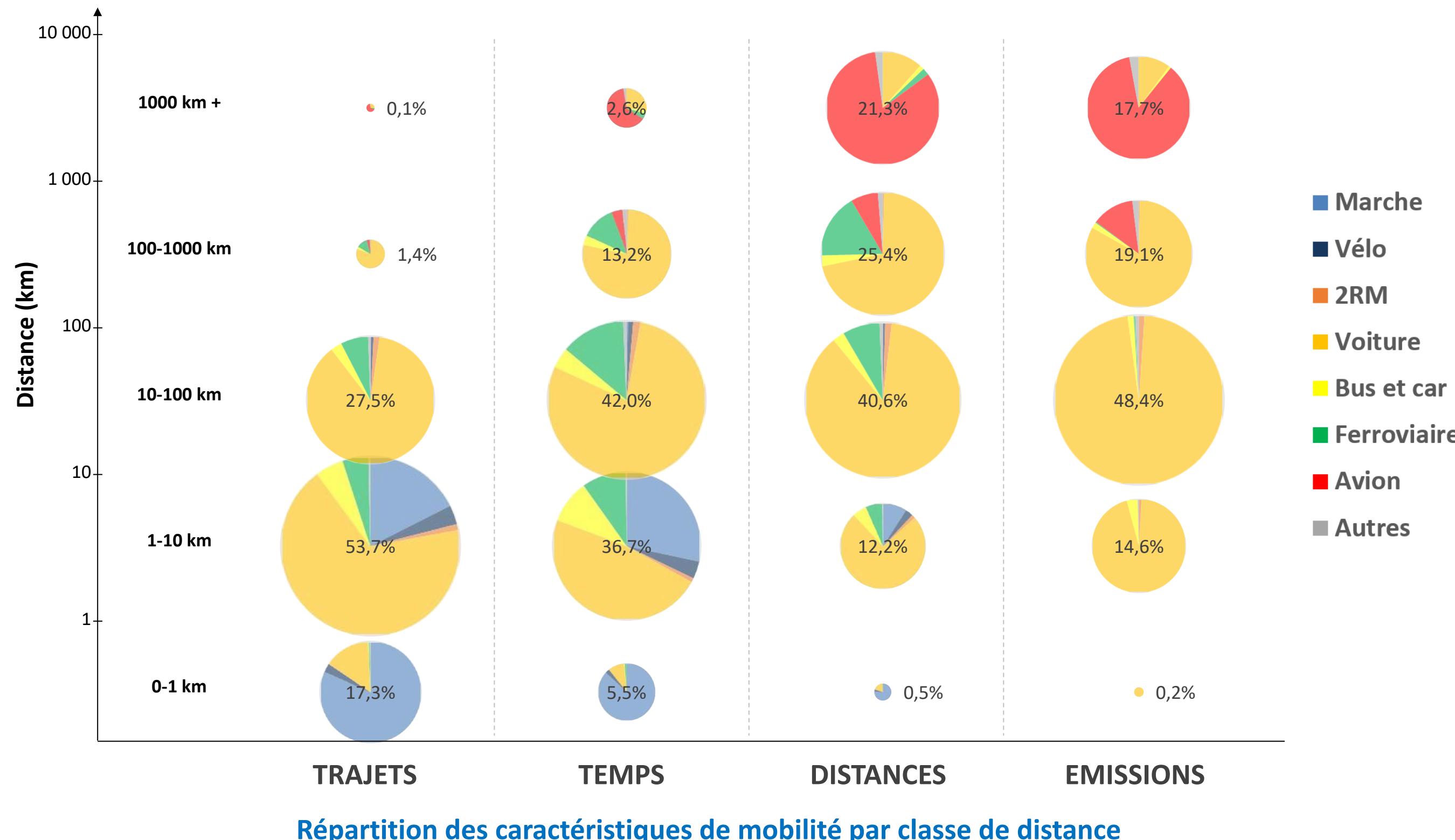


Part des modes en 2019 selon le critère : nombre de trajets, temps de transport, distances parcourues, émissions directes de CO₂

Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), analyse Enquête Mobilité des Personnes 2019 avec Fabien Perez (SDES)

*traînées de condensation de l'aérien

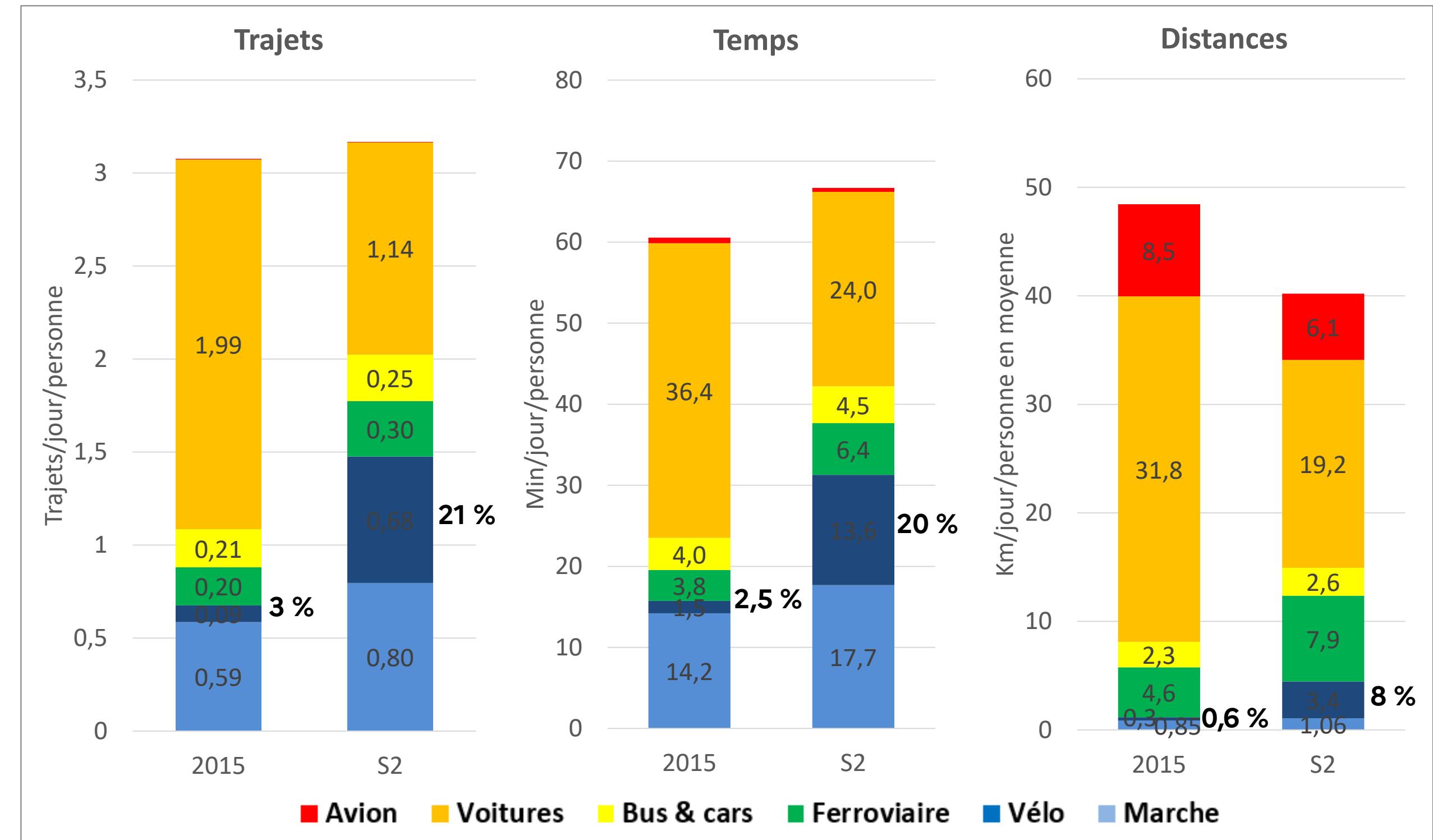
Un potentiel de report à mettre en lien avec les distances parcourues



Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), analyse Enquête Mobilité des Personnes 2019 avec Fabien Perez (SDES)

*traînées de condensation de l'aérien

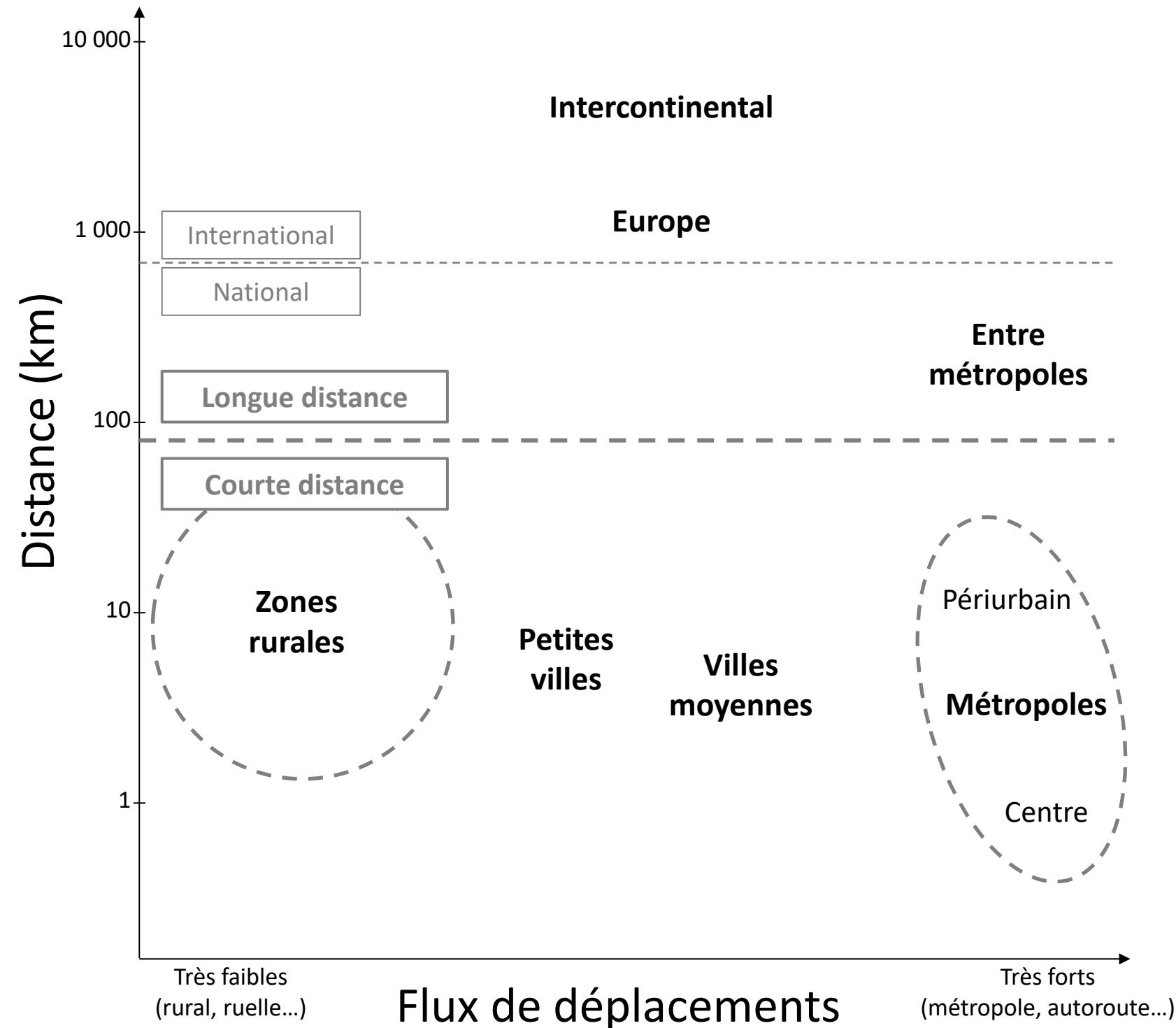
Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales



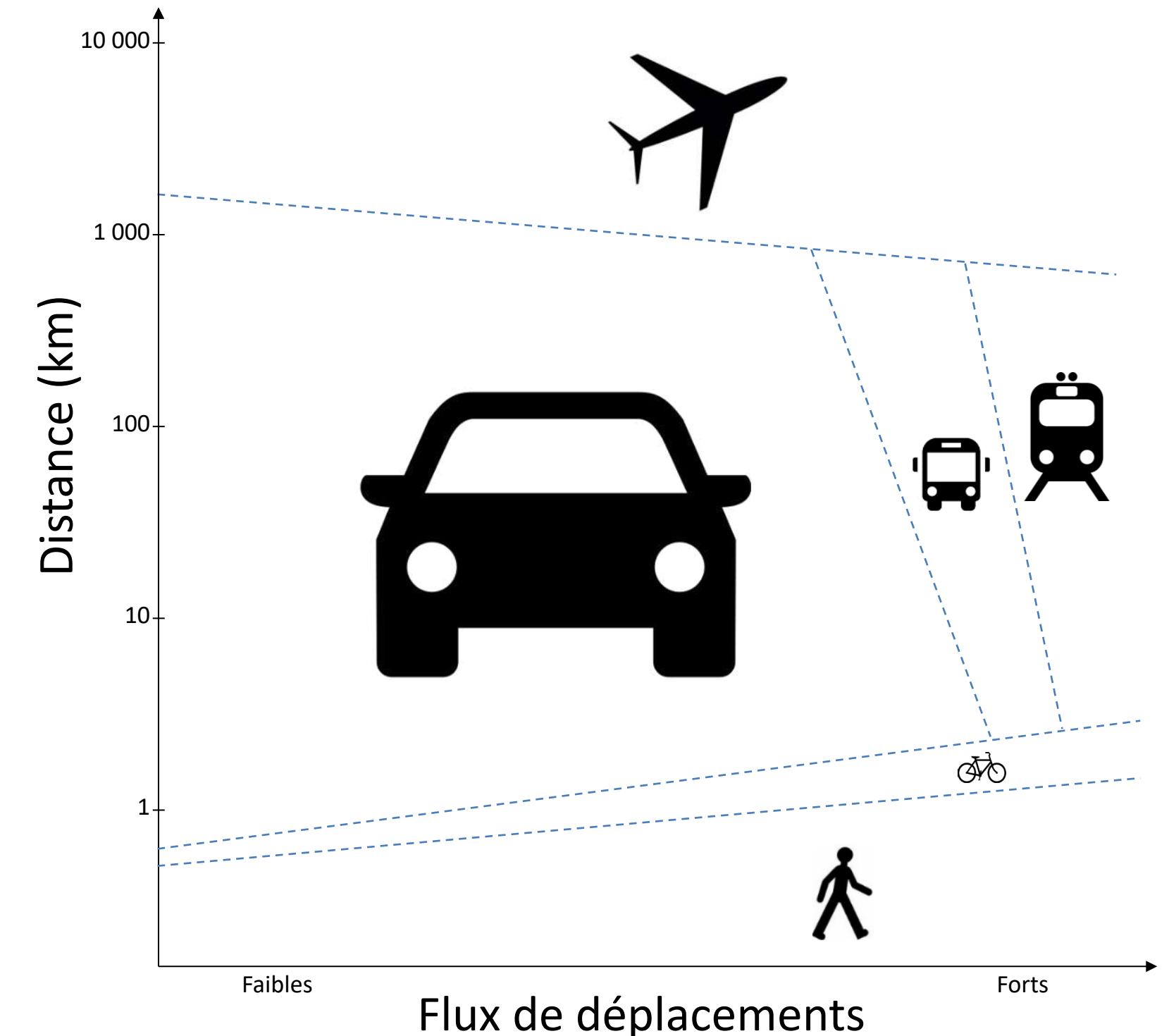
Sources : scénarios Transition(s) 2050 ADEME

Quelles évolutions selon les territoires ?

Types de déplacements et de territoires

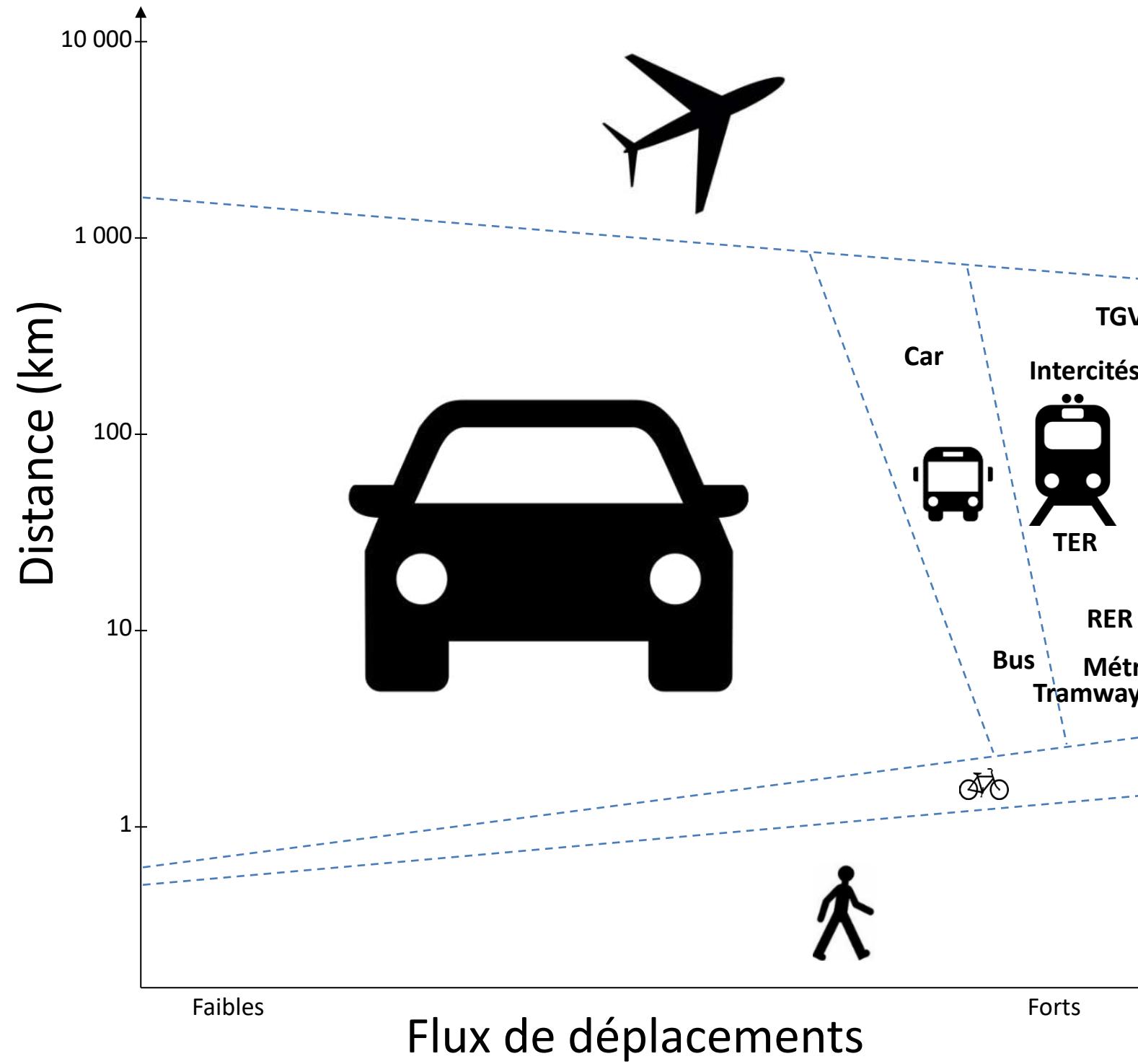


Modes dominants actuellement

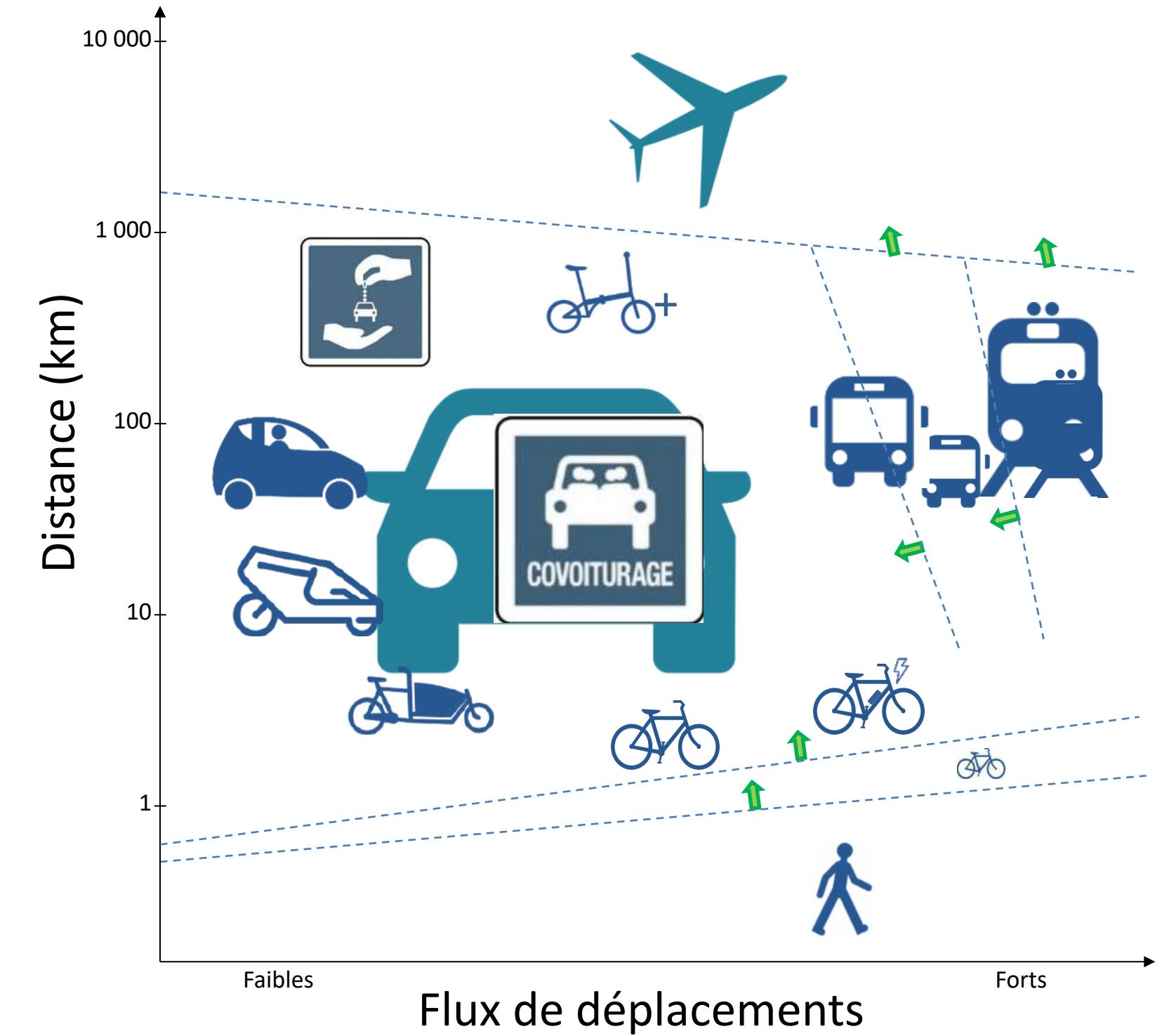


Quelles évolutions selon les territoires ?

Modes dominants actuellement



Solutions les plus sobres à développer

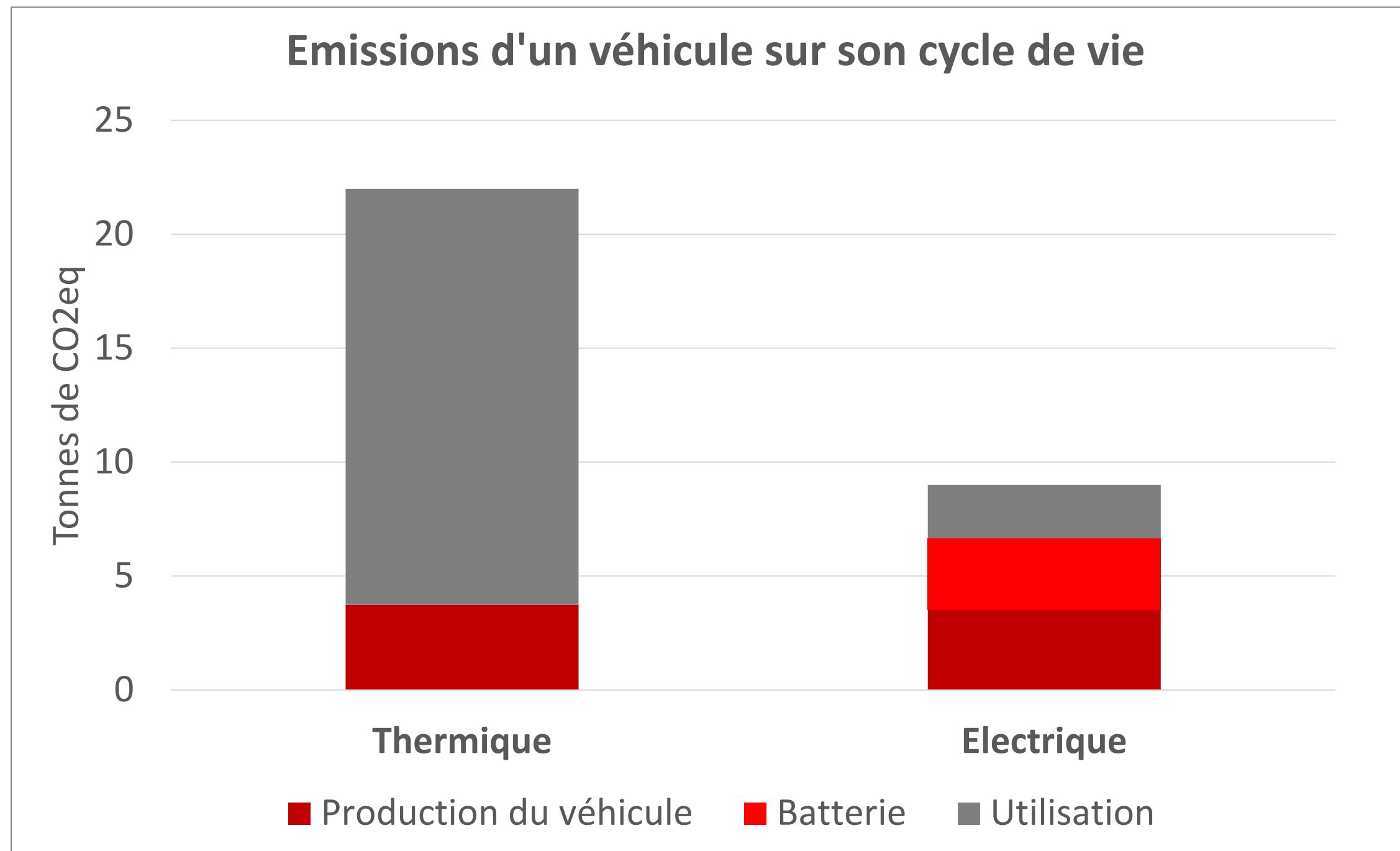


Les véhicules intermédiaires, pour étendre le domaine du vélo



Article avec Frédéric Héran :
[Malus poids, émissions de CO₂ : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !](#)

Le vélo, pour inciter à la démotorisation



Pour les voitures électriques, 3/4 des émissions sont situées à la production des véhicules, ce qui devrait pousser à des politiques de démotorisation à l'avenir

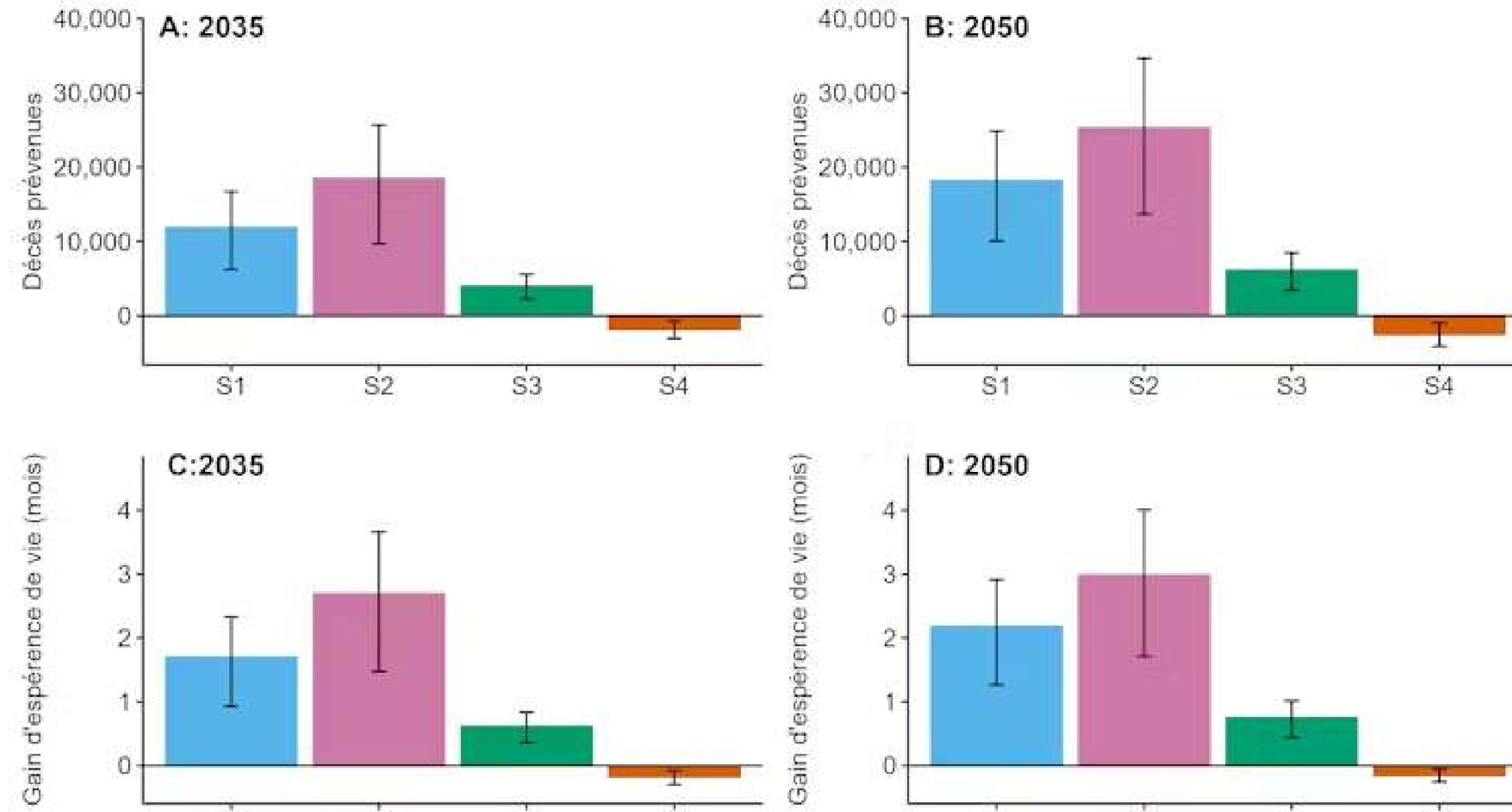
Source : [ADEME, 2013](#) ; plus de détails dans l'article [La voiture électrique, solution idéale pour le climat ?](#)

Le vélo, un mode aux multiples co-bénéfices

Impact		Demande de T.			Report modal			Rempli.		Conso. Ener.		Intensité Carb.																	
		Densification	- Etalement	Télétravail	Commerce proximité	Prod. & conso. locales	+ Bus et cars	+ Train	+ Vélo	- Avion	- Voiture	+ Fret fer. et fluvial	- Poids-lourds	Covoiturage	Autopartage	TR Poids-lourds	↓ poids véhicules	↓ vit. axes rapides	↓ vitesse en ville	Ecoconduite	Progrès moteur	Electrique	Agrocarburants	GNV	BioGNV	Hydrogène	Taxe carbone	SOBRIÉTÉ	TECHNOLOGIE
?	?																												
EXTERNALITES																													
Energies fossiles				?	?	?								?	?	?					?	?	?	?	?				
Conso d'énergie				?	?	?								?	?	?					?	?			?		?		
Pollution atmosphérique	?													?	?	?					?	?					?		
Autres impacts env	?		?				?	?					?								?	?	?	?	?	?	?		
Métaux				?												?	?				?						?		
Bruit	?						?	?	?	?			?		?		?					?	?	?	?		?		
Congestion routière		?			?	?			?		?	?	?	?			?			?									
Conso d'espace / Biodiversité		?		?	?	?								?	?	?		?	?		?		?	?			?		
Accidentologie	?	?							?							?	?												
Sédentarité		?		?																									
Dépendance automobile			?	?																									
Inégalités territoriales	?	?	?	?			?	?					?					?			?			?	?	?	?		
Inégalités sociales	?	?	?	?			?	?					?		?		?			?	?	?	?	?	?	?	?		
Résilience	?	?					?	?					?				?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?		

Principales évolutions suggérées pour la transition énergétique des transports, et leurs externalités

De forts bénéfices santé liés à l'activité physique



Quasiment 20 000 décès évités par an dès 2035

et des gains d'espérance de vie approchant 3 mois pour la population

Source : [Moutet et al](#), 2024, étude sur les scénarios ADEME Transition(s) 2050 ;
article *The Conversation* « Choix de mobilité : un enjeu climatique, une opportunité pour la santé publique »

Principaux enseignements

La place du vélo dans la mobilité

- Une pratique assez faible aujourd’hui, de l’ordre de 3-4 % des déplacements
- Un potentiel de multiplication par 10 d’ici 2050

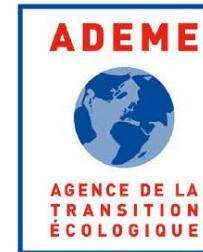
Un potentiel à combiner avec

- La modération des distances
- Les véhicules intermédiaires entre vélo et voiture
- L’intermodalité avec les transports en commun
- La démotorisation des ménages

De forts co-bénéfices au report vers le vélo

- Un mode sobre en ressources, en espace, peu polluant, silencieux, peu coûteux, résilient, etc.
- Des gains pour la santé pouvant atteindre 3 mois d’espérance de vie pour la population française

ECHANGES



Avez-vous des questions ?

AURÉLIEN BIGO

Chercheur sur la transition énergétique
des transports

CONFÉRENCE



Pour des politiques de mobilité cohérentes et assumées !

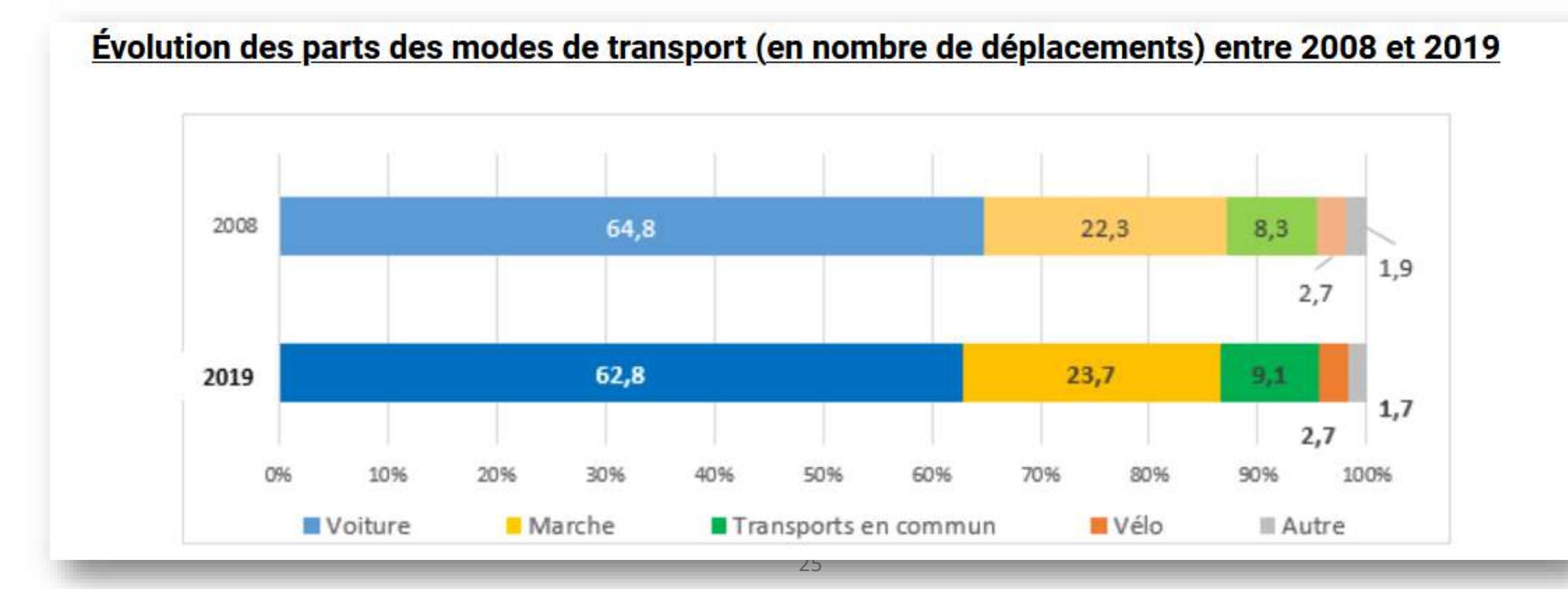
MATHIEU CHASSIGNET

Ingénieur mobilités actives et partagées,
Coordinateur marche, covoiturage au sein du Service transports et mobilité de l'ADEME

Pour des politiques de mobilité cohérentes et assumées

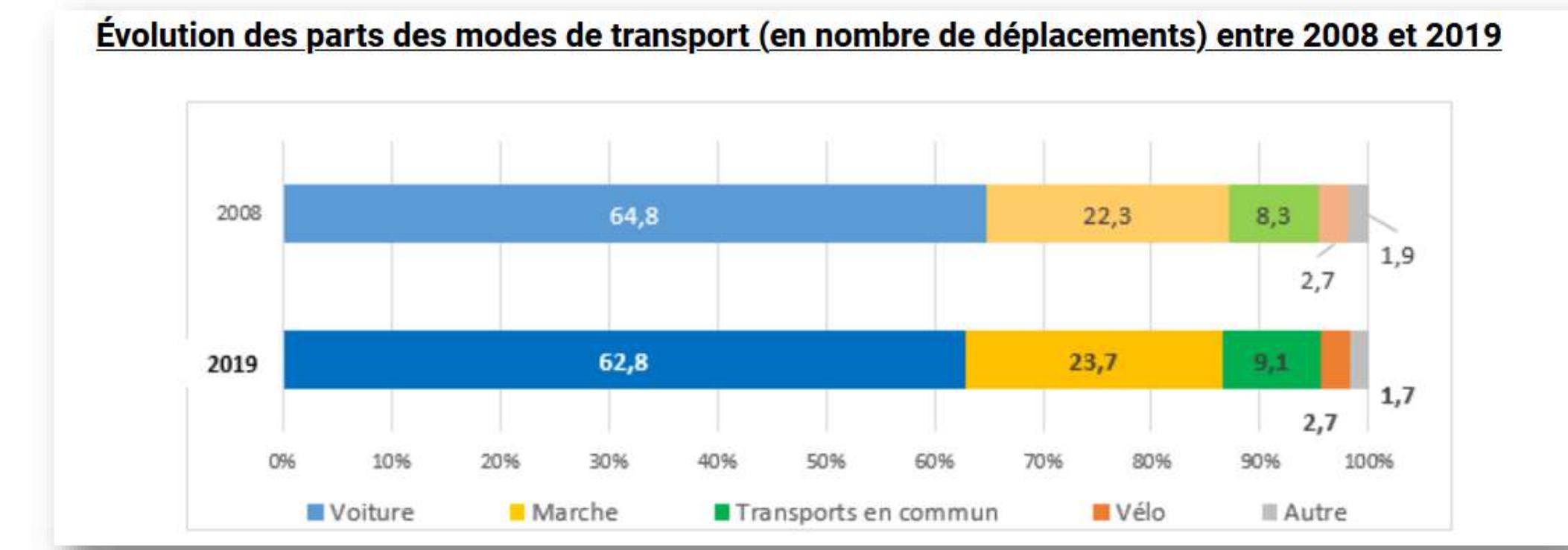
Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Historiquement : des approches en silo, monomodales qui ont permis d'augmenter un peu l'utilisation des mobilités alternatives

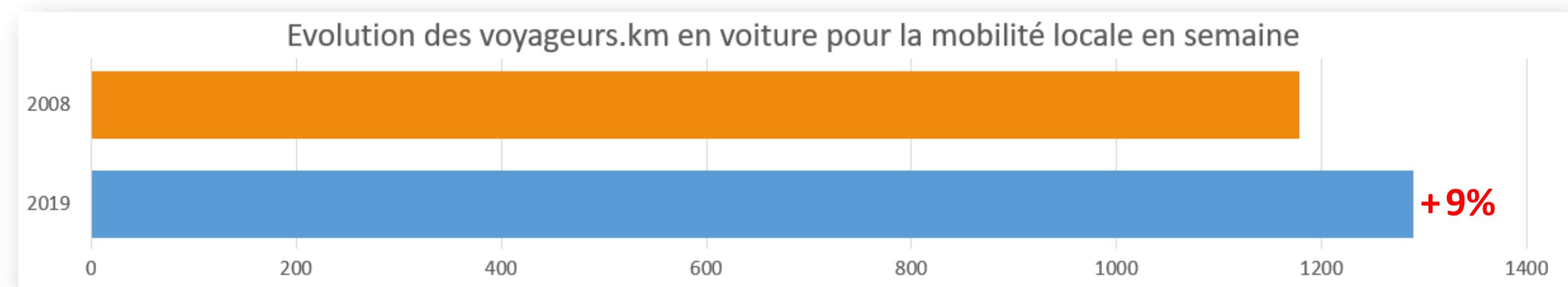


Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Historiquement : des approches en silo, monomodales qui ont permis d'augmenter un peu l'utilisation des mobilités alternatives



- Mais pas de faire reculer l'utilisation de la voiture

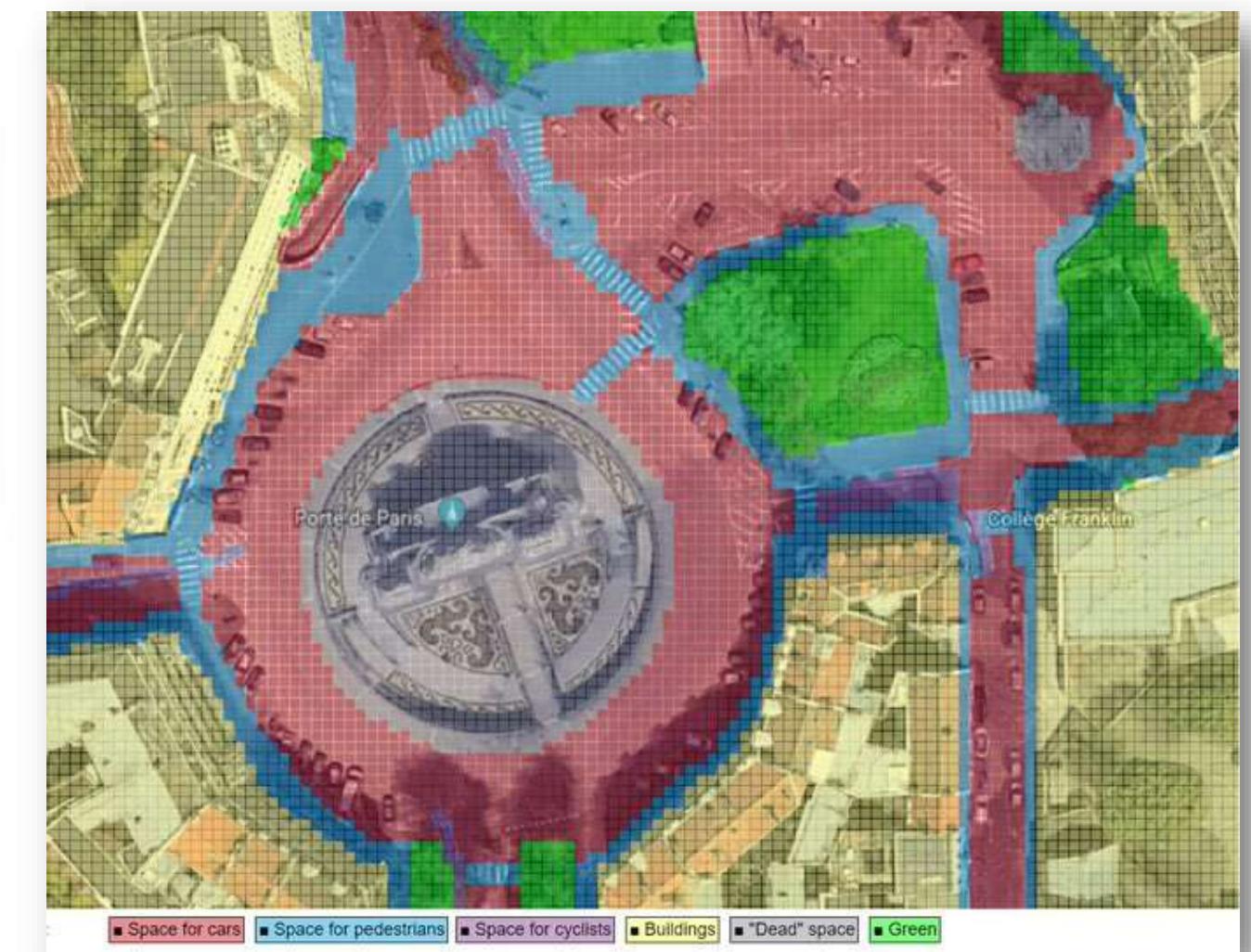


Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Un décalage entre les objectifs affichés et les moyens mis en œuvre

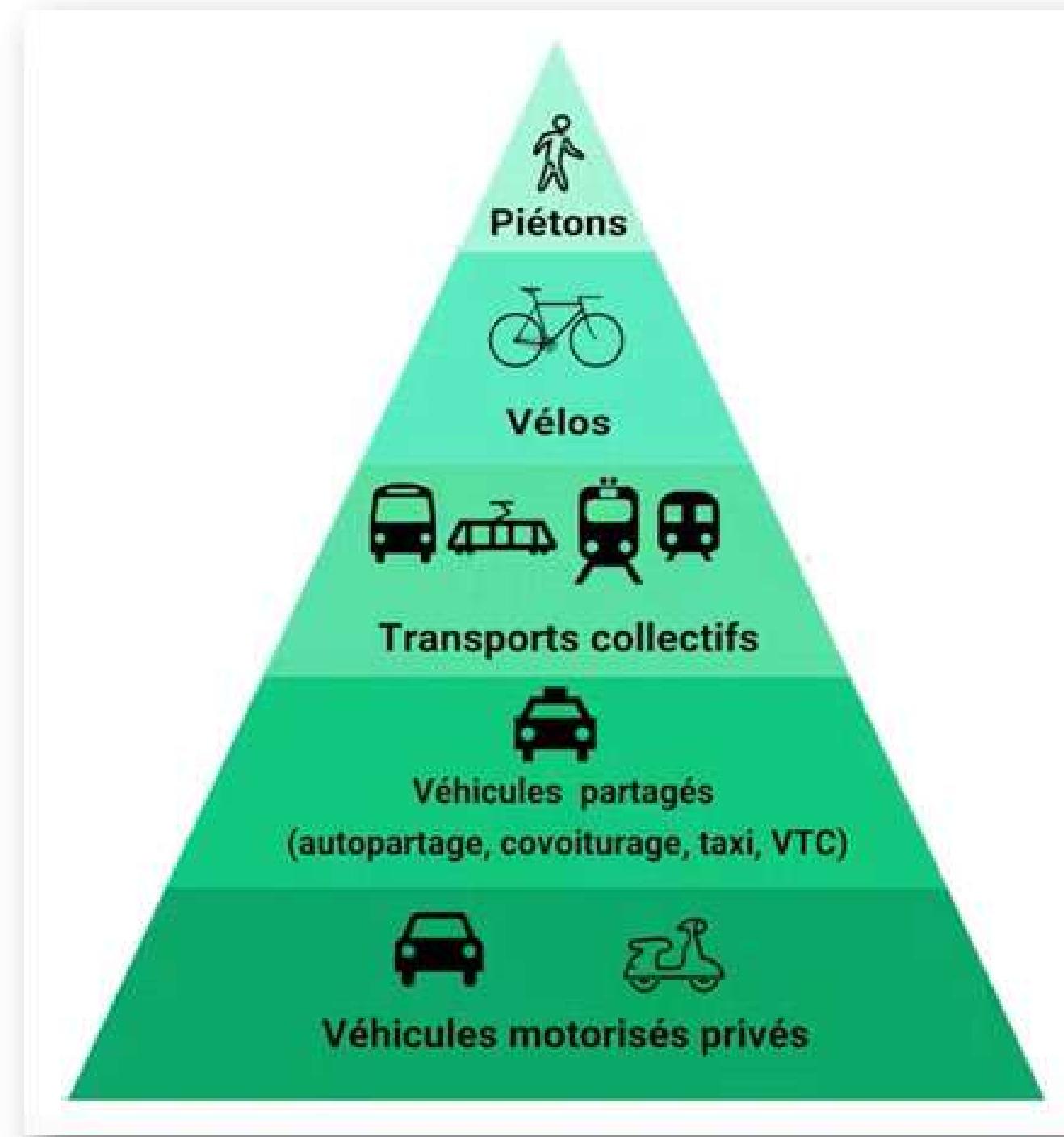
L'ensemble des dépenses publiques par moyen de transport s'élève aujourd'hui à :

- 10 € par habitant et par an pour le vélo
- 270 € par habitant et par an pour la voiture
- 470 € par habitant et par an pour les transports collectifs



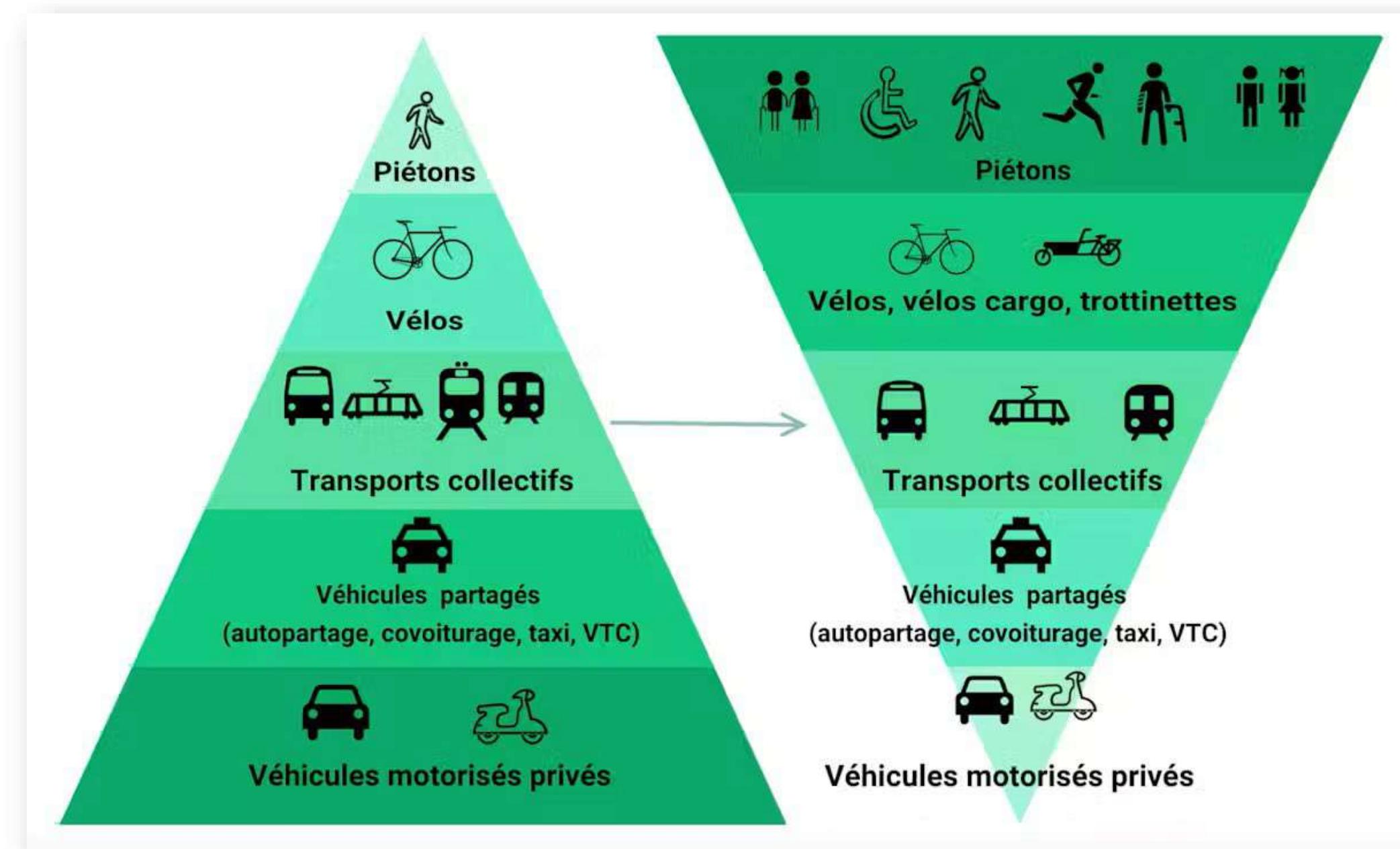
Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Une hiérarchie des moyens de transport en fonction de leur contribution à l'intérêt général



Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Une hiérarchie des moyens de transport en fonction de leur contribution à l'intérêt général
- Besoin d'« inverser la pyramide »



Pour des politiques de mobilité cohérentes

- A taille de ville équivalente, des disparités énormes en fonction des politiques mises en œuvre

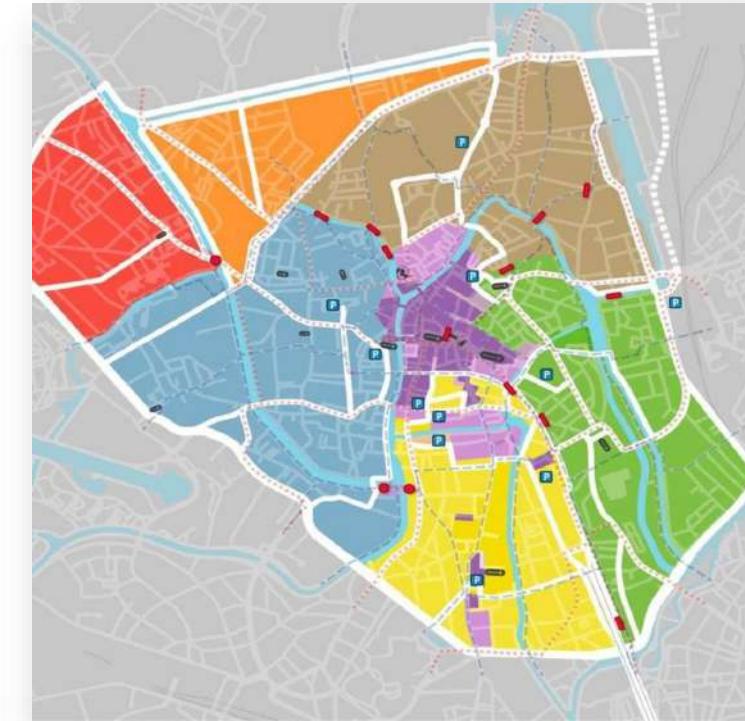
Part modale vélo domicile-travail	
Grenoble	17,4%
Strasbourg	17,1%
Bordeaux	14,3%
Rennes	10,1%
Nantes	10,0%
Toulouse	8,9%
Lyon	8,8%
Angers	8,2%
Montpellier	8,0%
Tours	7,1%
Villeurbanne	7,1%
Annecy	6,6%
Lille	6,4%
Dijon	6,2%
Caen	5,9%
Paris	5,5%
Orléans	5,4%
Amiens	5,2%
Le Mans	5,1%

Part modale vélo domicile-travail	
Besançon	5,1%
Montreuil	4,7%
Poitiers	4,5%
Nancy	4,5%
Nîmes	4,4%
Clermont-Ferrand	3,8%
Toulon	3,8%
Rouen	3,7%
Reims	3,5%
Boulogne-Billancourt	3,3%
Aix-en-Provence	3,2%
Brest	3,0%
Le Havre	2,7%
Perpignan	2,6%
Nice	2,3%
Metz	2,3%
Marseille	1,8%
Saint-Étienne	1,6%
Limoges	1,6%

Pour des politiques de mobilité cohérentes

Quels outils pour mettre en cohérence les politiques de mobilité ?

- Le plan de circulation
 - Supprimer le transit
 - Réduire les vitesses
 - Faire de la place aux modes alternatifs
 - Apaiser les quartiers
 - Végétaliser...



- Le [manifeste](#) « Villes apaisée, quartiers à vivre »
 - 10 engagements en faveur de la ville apaisée (diminution des vitesses, mobilités actives, villes favorables aux enfants et aux seniors, végétalisation...)
 - Déjà 170 signataires dont 63 collectivités

Pour des politiques de mobilité assumées

- En 1999 déjà, un « grand décalage » mis en évidence par une étude ADEME : 25 ans de perdus ?

Les transports urbains en province
Citadins / maires : le décalage



ADEME

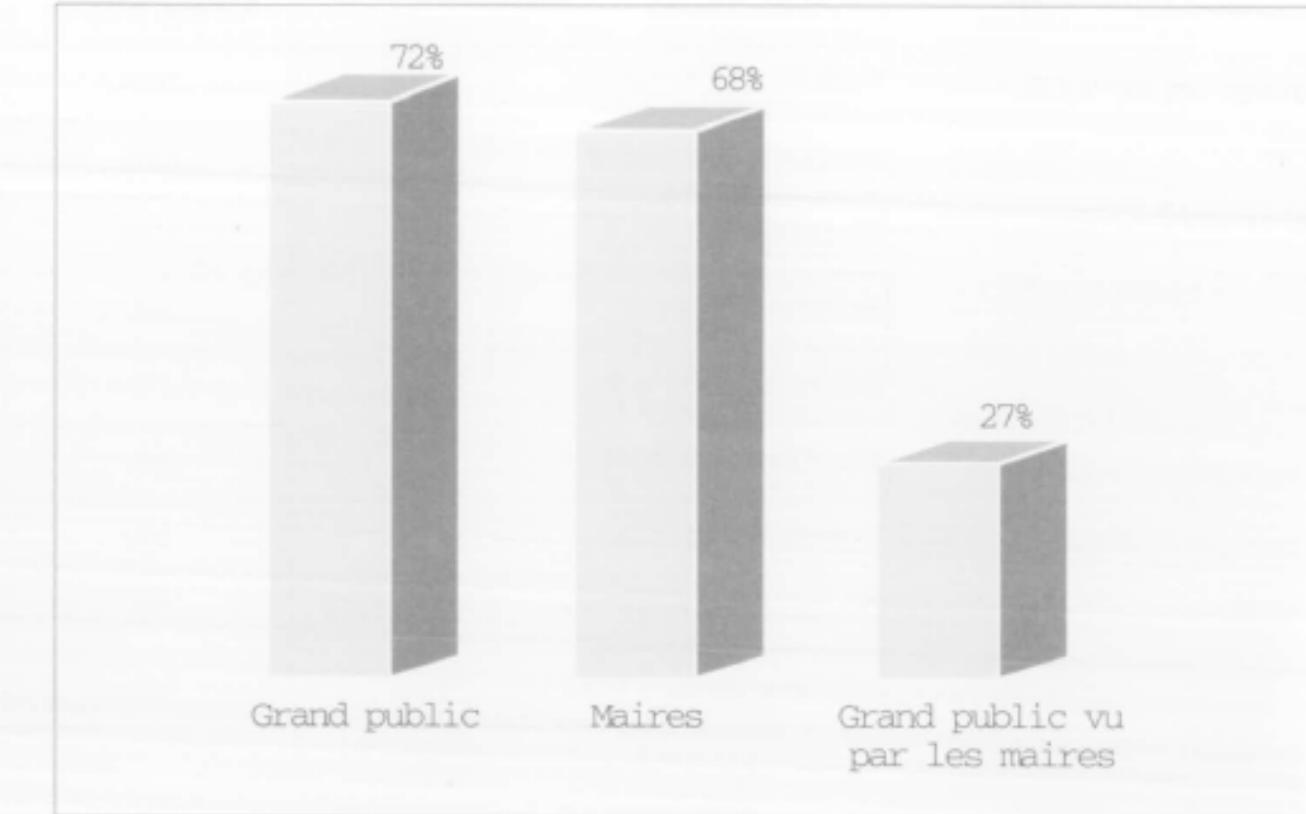
Certu

GART

UNION
DES
TRANSPORTS
PUBLIQUES

Question : A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ?

(Il était demandé aux maires d'imaginer l'opinion de leurs administrés sur ce thème)



Ce résultat est fondamental.

Maires et citadins ont la même forte propension à déclarer vouloir la limitation de la voiture en ville. Mais les maires prêtent à leurs administrés un point de vue bien plus timoré et les imaginent plus pro-voiture. En effet, les élus pensent que seule une minorité d'administrés (à peine plus d'un quart d'entre eux) souhaite cette limitation. On retrouve, dans cette enquête, un résultat semblable à celui observé dans l'enquête conduite par l'UITP en 1991 auprès d'élus européens responsables de transport.

Pour des politiques de mobilité assumées

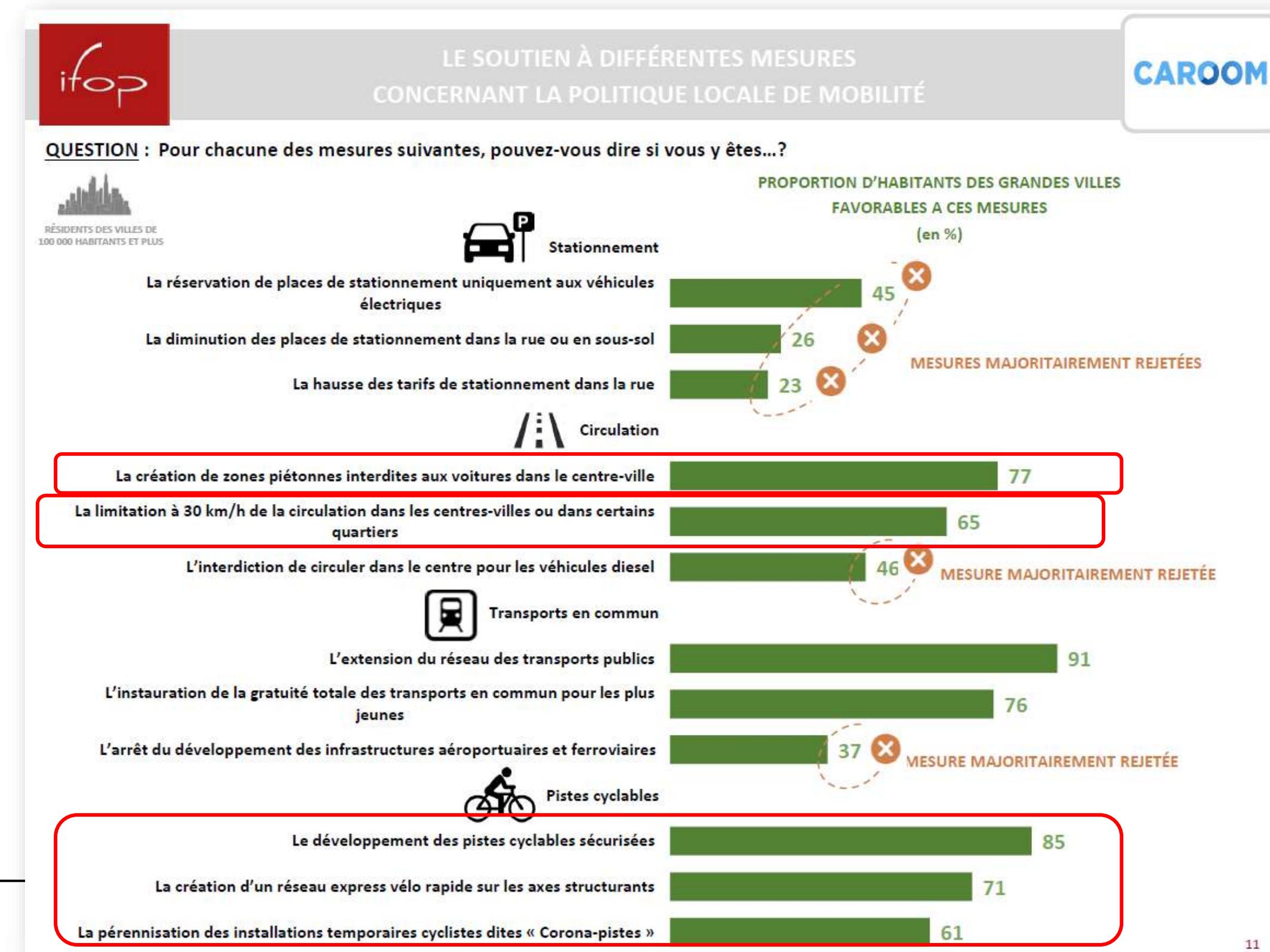
- Septembre 2024 : une nouvelle étude pour vérifier ces constats
 - Analyse des sondages et études d'opinion
 - Analyse du contenu des programmes municipaux de 2020
 - Etudes de cas :
 - Piétonnisation à Dijon
 - Piétonnisation d'une place à Arras
 - Le tramway de Brest



<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/7593-acceptabilite-des-mesures-de-reduction-de-la-place-de-la-voiture.html>

Pour des politiques de mobilité assumées

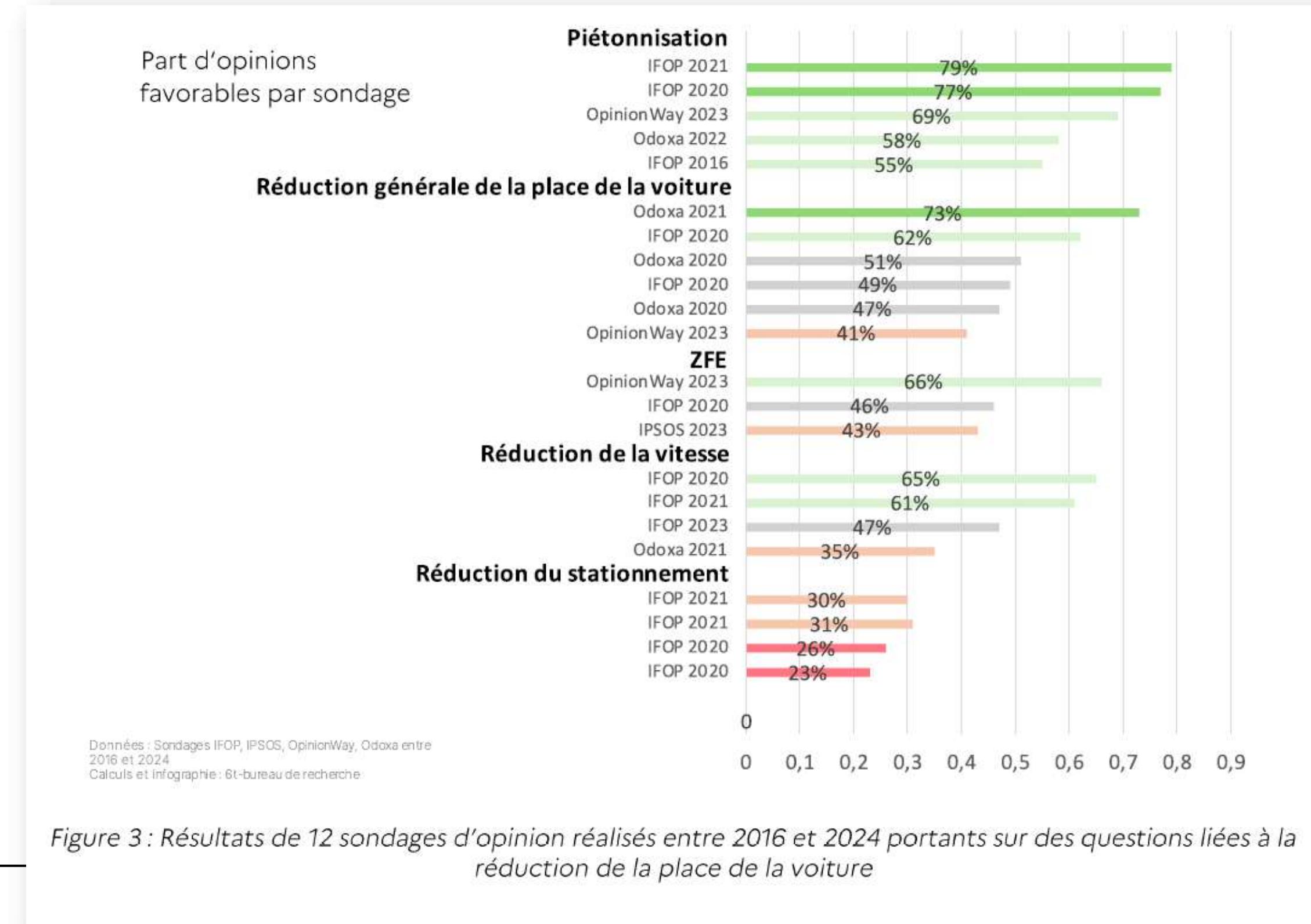
- Analyse des sondages et études d'opinion :



Source :
<https://www.ifop.com/publication/pistes-cyclables-stationnement-circulation-les-mesures-anti-voitures-et-la-place-de-lautomobile-dans-les-grandies-villes-a-lheure-du-covid/>

Pour des politiques de mobilité assumées

- Analyse des sondages et études d'opinion :



Pour des politiques de mobilité assumées

- Des référendums qui corroborent ces résultats :
 - Le Kremlin-Bicêtre (25 000 habitants) 2022 : oui au 30 km/h (67%)
 - La Courneuve (42 000 habitants) 2021 : oui au 30 km/h (69%) et à une réglementation plus stricte en matière de stationnement (66%)
 - Charleville-Mézières (48 000 habitants) 2021 : oui au nouveau schéma directeur des mobilités (56%) – 30 km/h, pistes cyclables, durcissement contre le stationnement sur trottoir...



Pour des politiques de mobilité assumées

- Analyse des programmes municipaux de 2020 dans les 11 plus grandes villes françaises :
 - 83 % des mesures portant sur la voiture dans les programmes visaient la réduction de sa place dans l'espace public et les systèmes de mobilité
 - Les candidats élus proposent en moyenne 3,8 mesures de réduction de la place de la voiture...
 - Soit 1,1 mesure de plus par rapport à leurs adversaires
 - 28% de ces mesures sont réalisées et 62% en cours de mise en œuvre



Pour des politiques de mobilité assumées

- La réduction de la place de la voiture n'est pas une tendance récente



CONFÉRENCE



Place aux questions !

MATHIEU CHASSIGNET

Ingénieur mobilités actives et partagées,
Coordinateur marche, covoiturage au sein du
Service transports et mobilité de l'ADEME

FOCUS



Les campagnes de communication vélo des collectivités

JULIE ALUNNO

Cheffe du programme AVELO 3
Service Transports et Mobilités de l'ADEME

LE GUIDE

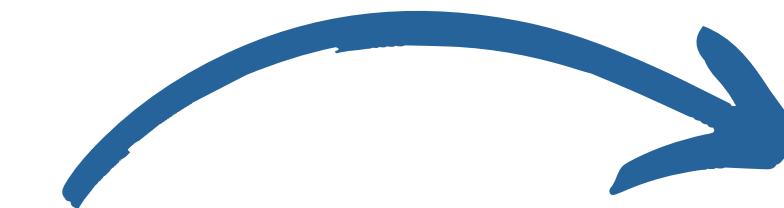


POUR DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO DANS VOTRE TERRITOIRE



AVEC UN KIT DE COMMUNICATION PERSONNALISABLE POUR VOUS, COLLECTIVITÉS !

À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !



LE KIT



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



**UN CYCLISTE
ÉQUIPÉ
EN VAUT DEUX !**

VISIBLE PROTÉGÉ SEREIN

À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME

**LE VÉLO
C'EST LA
SANTÉ !**

D'ACTIVITÉ
PHYSIQUE DE BIEN-ÊTRE
D'ESPÉRANCE
DE VIE

À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME

**À VÉLO,
JE ROULE,
DONC JE SUIS !**

DE LIBERTÉ DE PLAISIR DE CONVIVIALITÉ

À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME

LE KIT



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



CHASSEZ
LE NATUREL
IL REVIENT
À VÉLO !

+

D'AIR PUR

+

DE CALME

+

DE QUALITÉ
DE VIE



À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !



Liberté
Égalité
Fraternité

REPUBLIC
FRANÇAISE



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

VÉLO
UN JOUR
VÉLO
TOUJOURS !

+

DE SIMPLICITÉ

+

D'EFFICACITÉ

+

DE PONCTUALITÉ



À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !



Liberté
Égalité
Fraternité

REPUBLIC
FRANÇAISE



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

ROULER
À VÉLO
RAPPORTE
GROS !

+

D'ÉCONOMIES

+

D'EMPLOIS

+

DE TOURISTES



À VÉLO, ON A
TOUTES ET TOUS
À Y GAGNER !

Liberté
Égalité
Fraternité

REPUBLIC
FRANÇAISE



ADEME

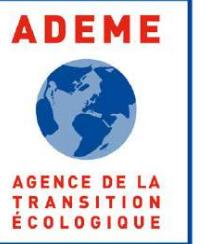
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

EXEMPLES

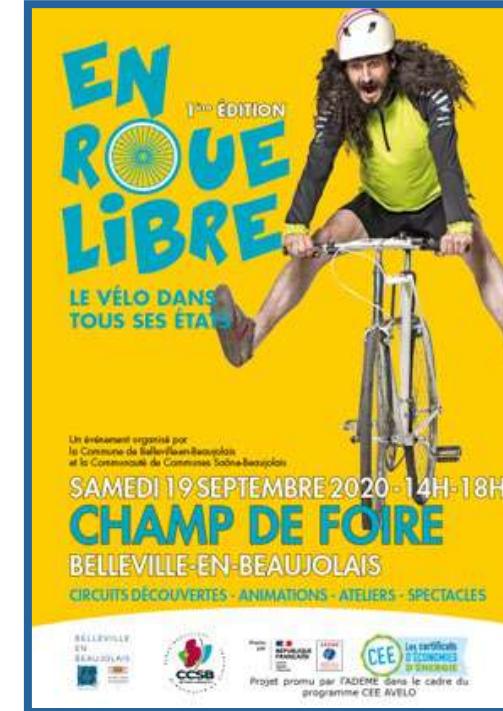


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



CEE
Les certificats
d'économies
d'énergie





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



Exclusif :

NOUVEL APPEL À PROJETS AVELO 3 BIENTÔT DISPONIBLE

3 bonnes raisons d'accélérer votre politique cyclable avec AVELO !

1

Un programme dédié aux collectivités

2

Un financement jusqu'à 150 000 €

3

Un accompagnement technique et pédagogique complet

INFORMEZ-VOUS DÈS MAINTENANT

L'APPEL À PROJETS



AXE 1

La construction d'une politique cyclable via le financement d'études



AXE 2

L'expérimentation de services vélo dans les territoires



AXE 3

L'animation et la promotion de politiques cyclables

- ◆ Les demandes d'aide seront instruites au fur et à mesure des dépôts et jusqu'à épuisement du budget
- ◆ Réflexion en cours sur l'intégration de l'axe 4 (financement de Chargé(e)s mission vélo)
- ◆ Les échanges avec l'ADEME sont fortement recommandés avant dépôt
- ◆ Durée : 6 mois
- ◆ Posez votre question : aapavelo3@ademe.fr

ACCOMPAGNEMENT



TECHNIQUE

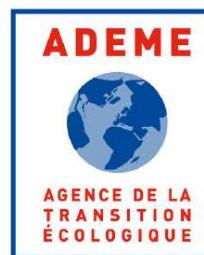
- ◆ Un interlocuteur dédié à l'échelle régional
- ◆ Formations en ligne & présentiel
- ◆ Webinaires = 1 par mois
- ◆ Outils : site avelo.ademe.fr & Espace collaboratif & Chaine Youtube
- ◆ Evènements AVELO

FINANCIER

- ◆ 50 K€ d'aides maximum par axe (dépenses éligibles plafonnées à 100 K€)
- ◆ Taux d'aide 50 %
- ◆ Montant minimum des dépenses : 20 K€
- ◆ Durée maximale du projet : 30.06.2027
- ◆ Prise en compte des dépenses = Date de candidature



Développer le vélotourisme



Programme

« Développer le Vélotourisme »



agirpourlatransition.ademe.fr

L'appel à projet est ouvert de manière continue jusqu'en 2025 en fonction de la disponibilité budgétaire.



Développer le vélotourisme

AXE 1 Devenir Accueil Vélo

- Établissement situé à proximité d'un itinéraire cyclable sécurisé
 - Office du tourisme
 - Halte et port fluvial
 - Site touristique
 - Hébergement touristique
 - Restaurant
- Être engagé dans une démarche de référencement auprès de la marque Accueil Vélo

AXE 2 Aires de Services

- Collectivité et halte fluviale
- 200m d'une véloroute
- 2 possibilités :
 - Création d'une **aire de services** complète sur un emplacement nu
 - Evolution d'une zone d'équipements existants en aire de services – par le biais d'une **aire de services** partielle
- 4 équipements obligatoires

AXE 3 Financement d'Etudes

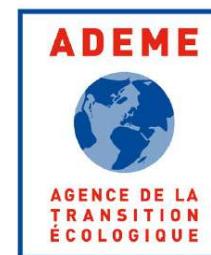
- Collectivités territoriales
- Comités d'itinéraire

Thématiques financées

- **Créer et accélérer la réalisation de tronçons**
- **Améliorer la mise en sécurité des itinéraires**
- **Renforcer l'attractivité des vélo routes**
- ...



Développer le vélotourisme



Pour accéder à l'appel à projets

agirpourlatransition.ademe.fr



QUESTIONS / RÉPONSES

N'hésitez pas à nous contacter sur l'adresse mail :
velotourisme@ademe.fr

Bonne pause !

Reprise à 11h15

LE BON COUP DE PÉDALE !



TÉMOIGNAGE



Le Schéma Directeur Cyclable de la CC du VIMEU

FRÉDÉRIC DEMAY

Responsable du pôle mobilité
à la CC du Vimeu

SOMMAIRE



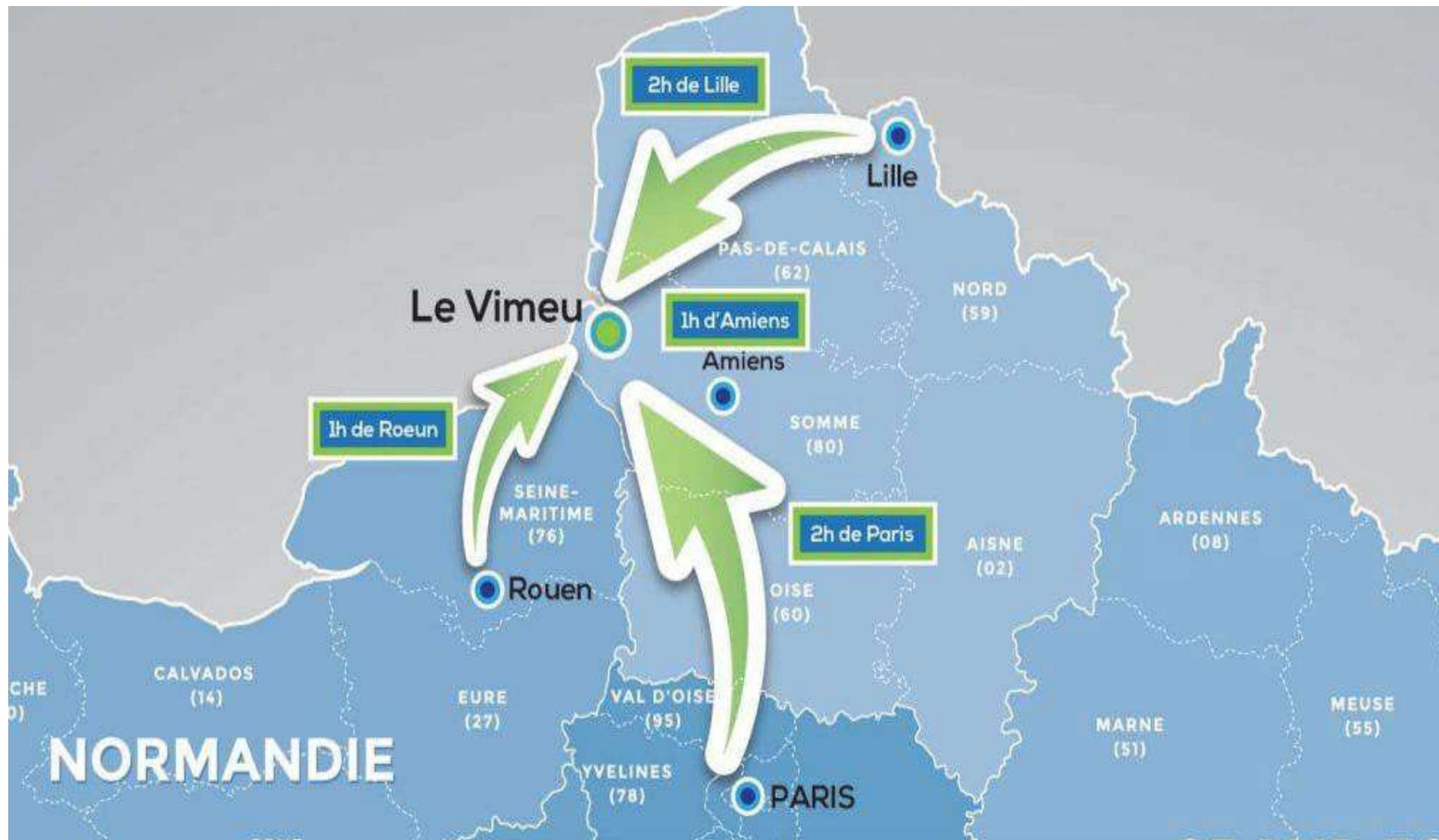
Le SDC de la CC Vimeu

- Présentation
- Les aménagements
- Les coûts

Les réalisations

- L'intersection Friville – Woincourt

La CC Du Vimeu



- La C.C.V est située au sud-ouest de la **région des Hauts-de-France** et à l'ouest du département de la **Somme (80)**, en Picardie Maritime entre **Abbeville et les 3 villes sœurs** (Mers et EU-Le Tréport du secteur Bresle-maritime/76).
- Crée en 2017, l'EPCI est le résultat de la **fusion** de la **CC du Vimeu industriel (CCVI)** à l'Ouest, plus peuplée et industrielle, (77 % de la CCV) et la **CC du Vimeu Vert (CCVV)** à l'Est, plus rurale et agricole.
- Sur les 22536 habitants, 41% sont localisées sur le tripôle (Friville-Escarbotin Feuquieres-en- Vimeu - Fressenneville) .Avec **6 autres communes**, elle forme **la conurbation des «3 F » qui concentrent aussi 62% de la population, 83% des emplois. et l'essentiel des équipements et services.**
- La **CC du Vimeu est située sur un vaste plateau** entre 70 et 130 m favorable à une **pratique cyclable «utilitaire» intercommunale**.
- Toutefois, **quelques vallons peuvent rendre ponctuellement dissuasive la pratique cyclable «utilitaire»**. Ces contraintes topographiques sont plutôt localisées à l'Est voire au Nord sur des secteurs où les enjeux « utilitaires » cyclables seront moindres à l'échelle de l'intercommunalité.

Le SDC de la CC Vimeu

La Planification

JUILLET 2021
Prise de compétence AOM par CCV

2021-2022
Travail préparatoire lancement SDC avec PNR Baie de Somme

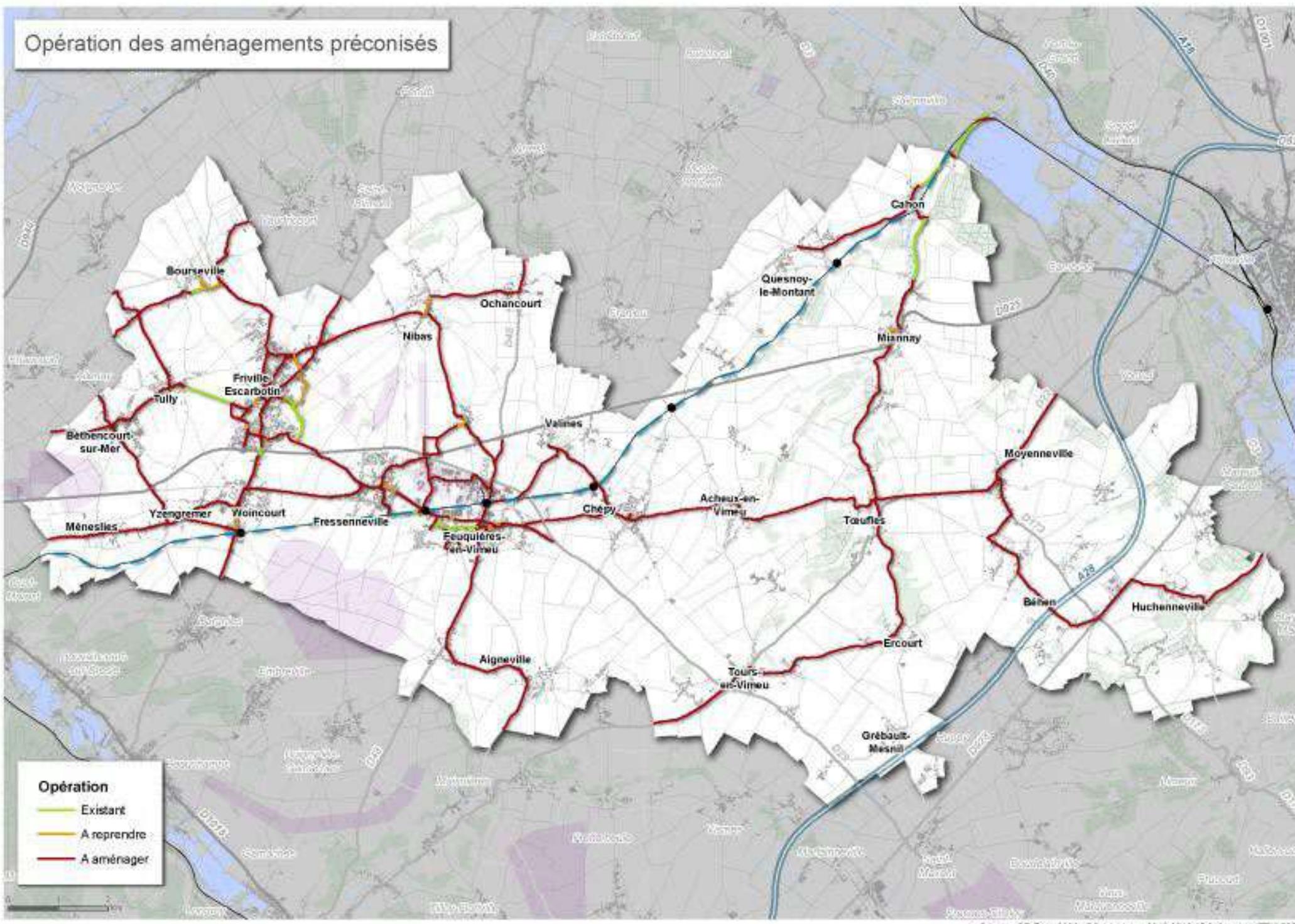
SEPT. 2022
Lauréat AVELO2

FEVRIER 2023
Début Etude du cabinet ITEM

DEC. 2023
Validation du SDC par la CCV

Le SDC de la CC Vimeu

Maillage utilitaire retenu



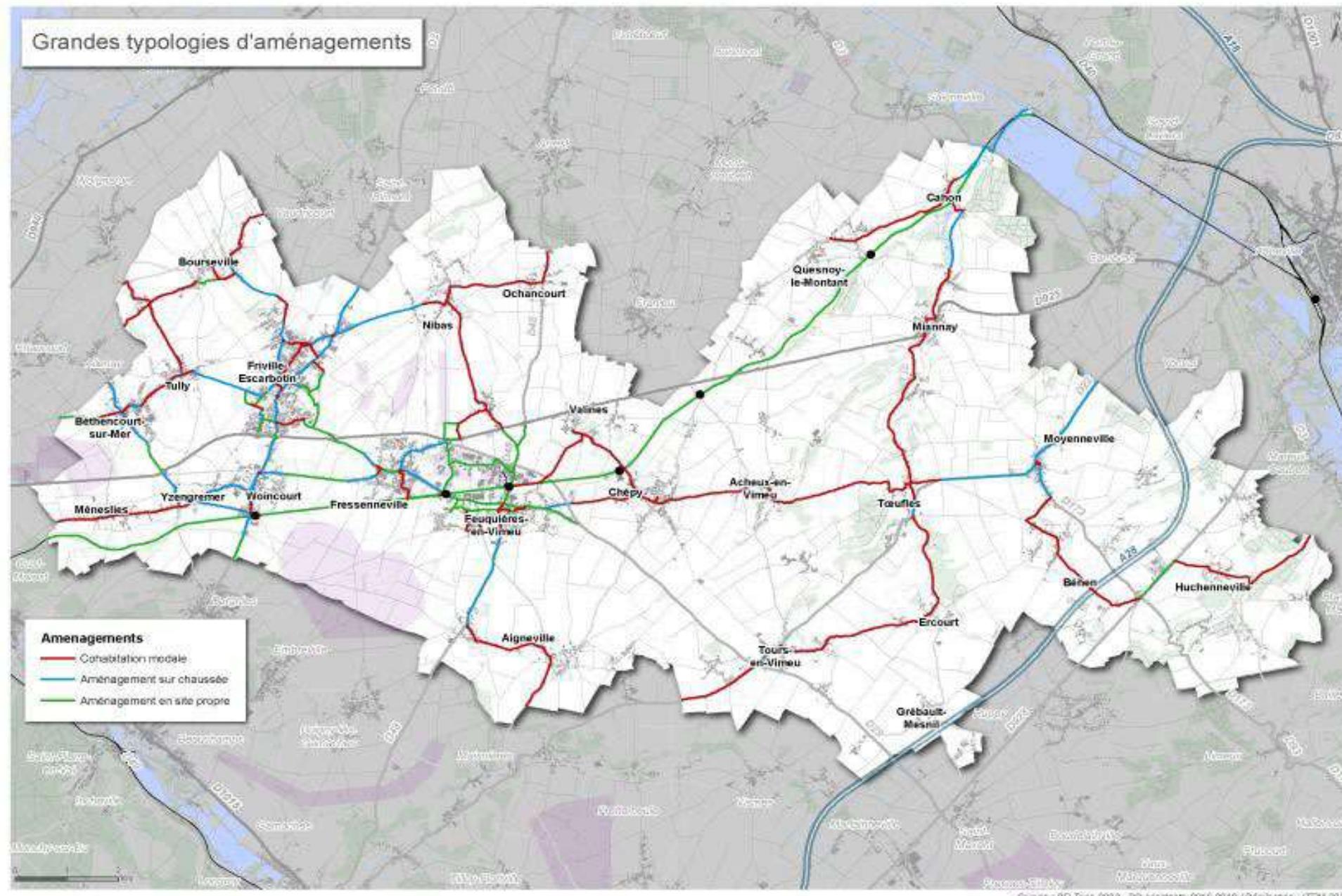
- 7,4 km s'appuient sur des **aménagements existants** ;
- 4,7 km sont des **aménagements existants nécessitant une reprise** ;
- 106,5 km sont à aménager** : un aménagement à créer, de la pacification ou uniquement du jalonnement selon les secteurs et le potentiel ;

Opération	Maillage de la CCV
Existant	7,4 km
A reprendre	4,7 km
A aménager	106,5 km
Total	118,6 km

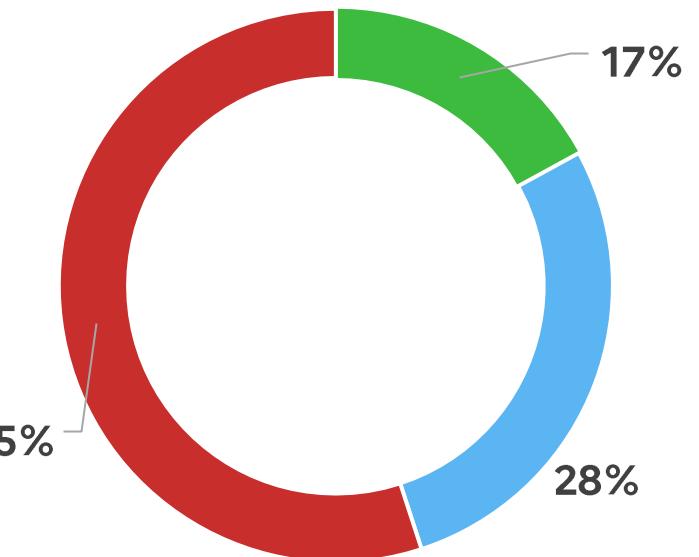
Le SDC de la CC Vimeu

Aménagements prévus

45 % du linéaire accueillerait des aménagements cyclables, et 55 % de la cohabitation modale
(secteurs pacifiés ou simple jalonnement)



Répartition du linéaire par grandes typologies d'aménagements (sans Voie Ferrée)

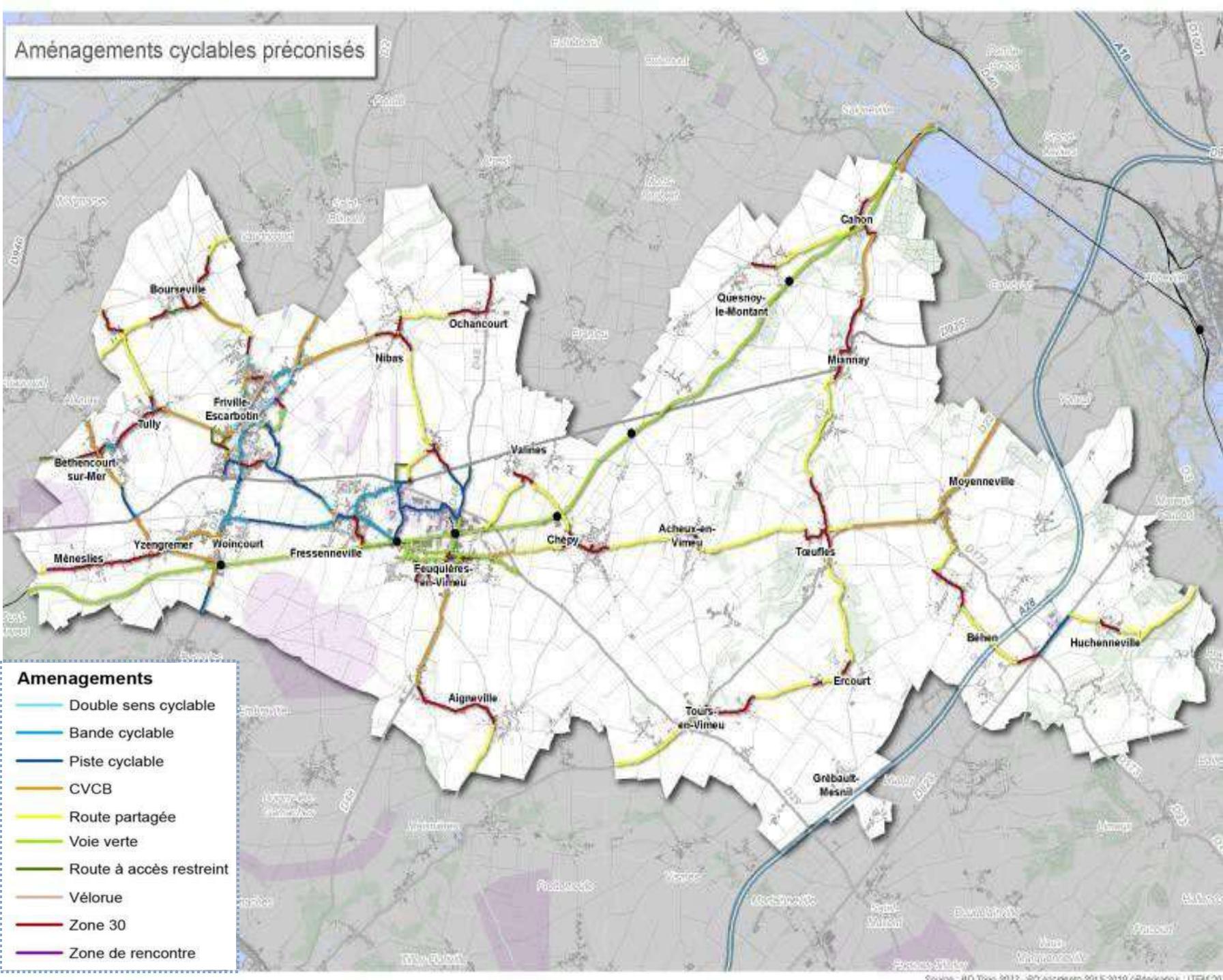


En intégrant une liaison douce à long terme sur la voie ferrée, on atteindrait :

- 54 % de linéaire avec aménagements (30% en site propre et 24 % sur chaussée) ;
- 46 % de secteur en cohabitation modale

Le SDC de la CC Vimeu

Coût des aménagements prévus



Coût du maillage
de la CC Vimeu
(hors itinéraire intégrant
la voie ferrée)

Aménagement du linéaire

7,3 M€

Traitement des intersections

490 K€

Installation du jalonnement

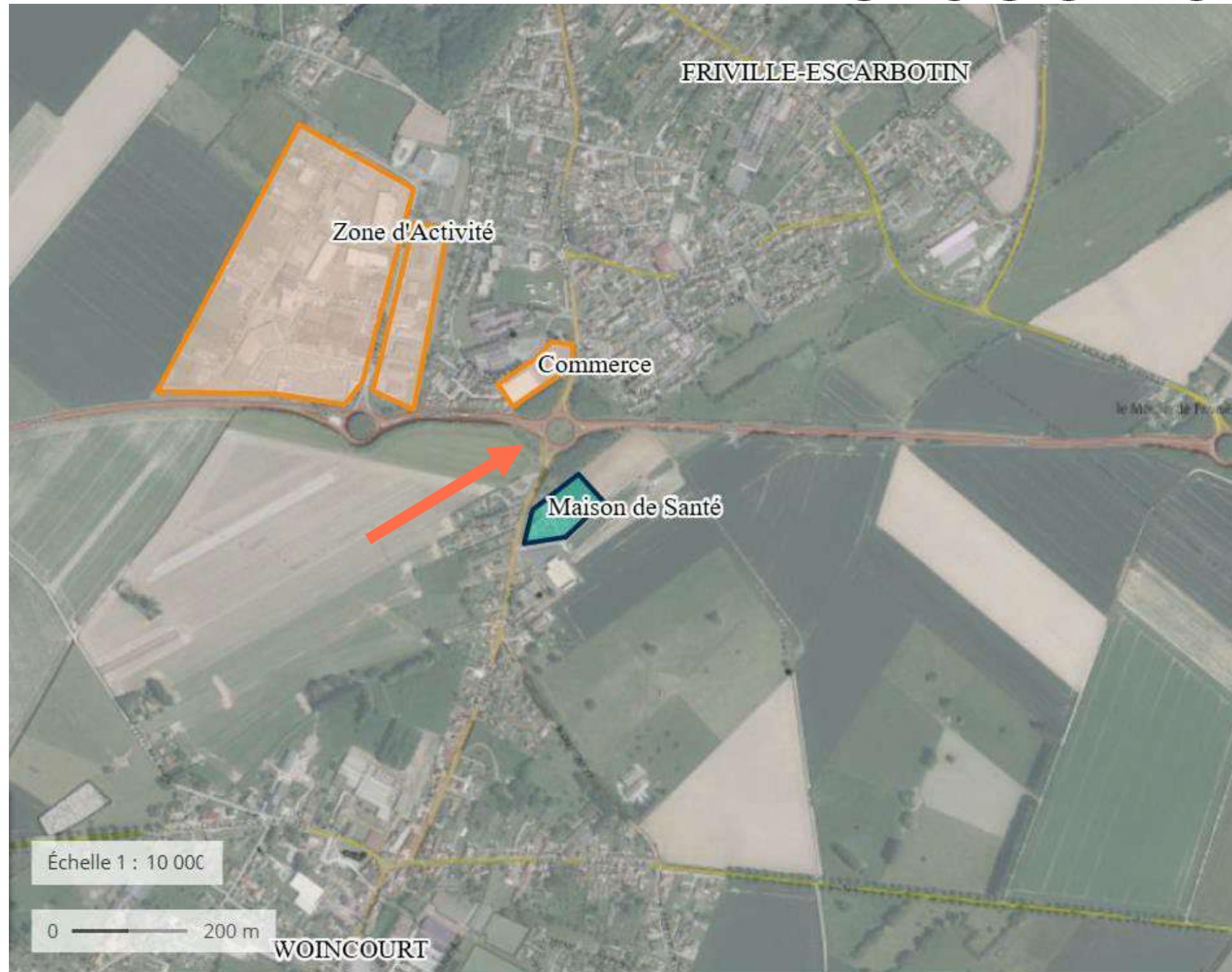
115 K€

TOTAL

7,9 M€

Intersection Friville – Woincourt

Les réalisations



Etat des Lieux

Giratoire D2/D925 (hors agglomération).

Les échanges entre ces deux communes sont très fréquents, notamment en raison de la zone d'activité située près de l'intersection au nord de Friville-Escarbotin. Ils ont nettement augmenté suite à l'ouverture de la maison de santé au sud à Woincourt en 2019.

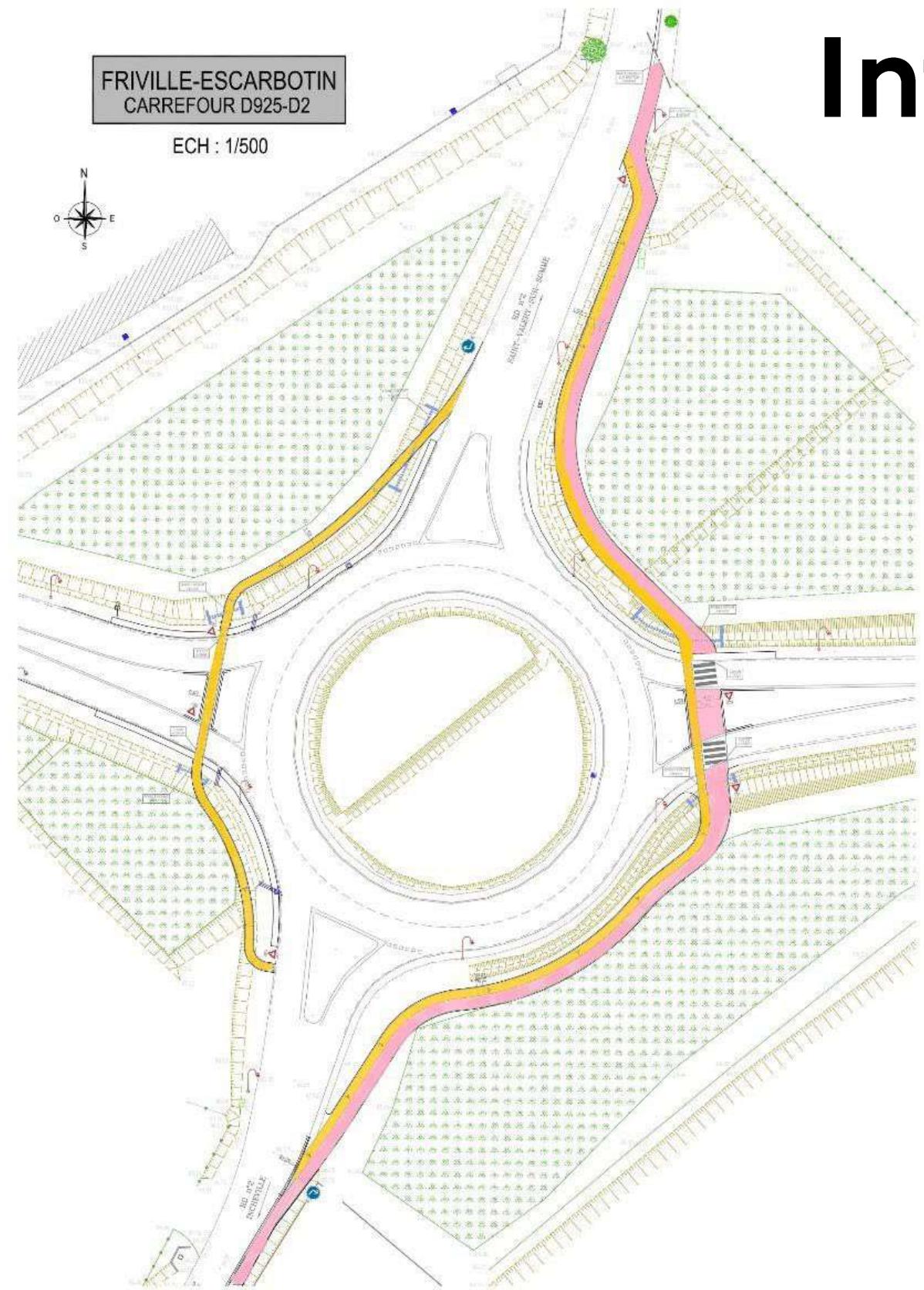
Intersection Friville – Woincourt

Les réalisations



Les usagers devaient emprunter un trottoir étroit à la sortie de Woincourt et traverser la RD925 (trafic d'environ 6 500 véhicules par jour) au niveau d'un giratoire dépourvu de tout aménagement adapté aux modes de déplacement doux.

Objectif : Améliorer la sécurité et le confort des déplacements pour les piétons et les cyclistes entre Woincourt et Friville-Escarbotin.



Intersection Friville – Woincourt

Les réalisations



Le Projet consistait à créer un cheminement mode doux le long de la RD2 et de traiter les traversées au droit du giratoire au carrefour des RD925 et RD2.

- Crédit d'un trottoir le long de la RD2 entre la sortie de la commune de Woincourt côté droit en allant vers Friville-Escarbotin. Ce trottoir a une largeur comprise entre 1,20 et 1,40m jusqu'à l'ilot de la branche d'accès du giratoire.
- Crédit d'une piste mixte piétonne cyclable, piste d'une largeur de 3,5 mètres réalisés en enrobés.

L'aménagement de la piste cyclable à l'ouest du giratoire permet de sécuriser les traversées cyclable du réseau point nœuds et du SDC du Vimeu.



Intersection Friville – Woincourt

Les réalisations



Le coût total des travaux est évalué à **95 000 euros HT** dont :

1. Cheminement piétonnier sur trottoir : **22 150 € HT**
2. Cheminement piétonnier mixte : **16 150€ HT**
3. Cheminement cyclable : **56 700€ HT**

+5% pour les frais de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage.

CLE DE REPARTITION DES TRAVAUX	
Commune de FRIVILLE	20 315€
Commune de WOINCOURT	4 064€
CC DU VIMEU	16 252€
CG80	59 119€



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



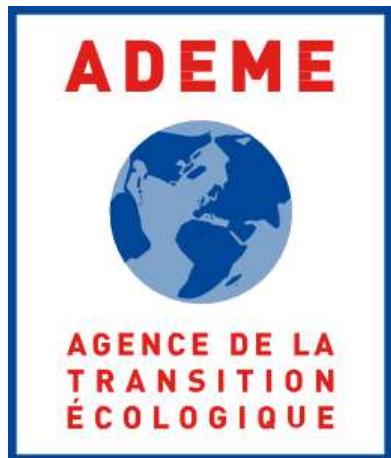
MERCI !



Frédéric DEMAY & Jessica LE BRIS

CC de Vimeu

frédéric.demay@cc-vimeu.fr & jessica.le-bris@cc-vimeu.fr



TÉMOIGNAGE



Politique cyclable actuelle & objectifs 2030 : nos ambitions

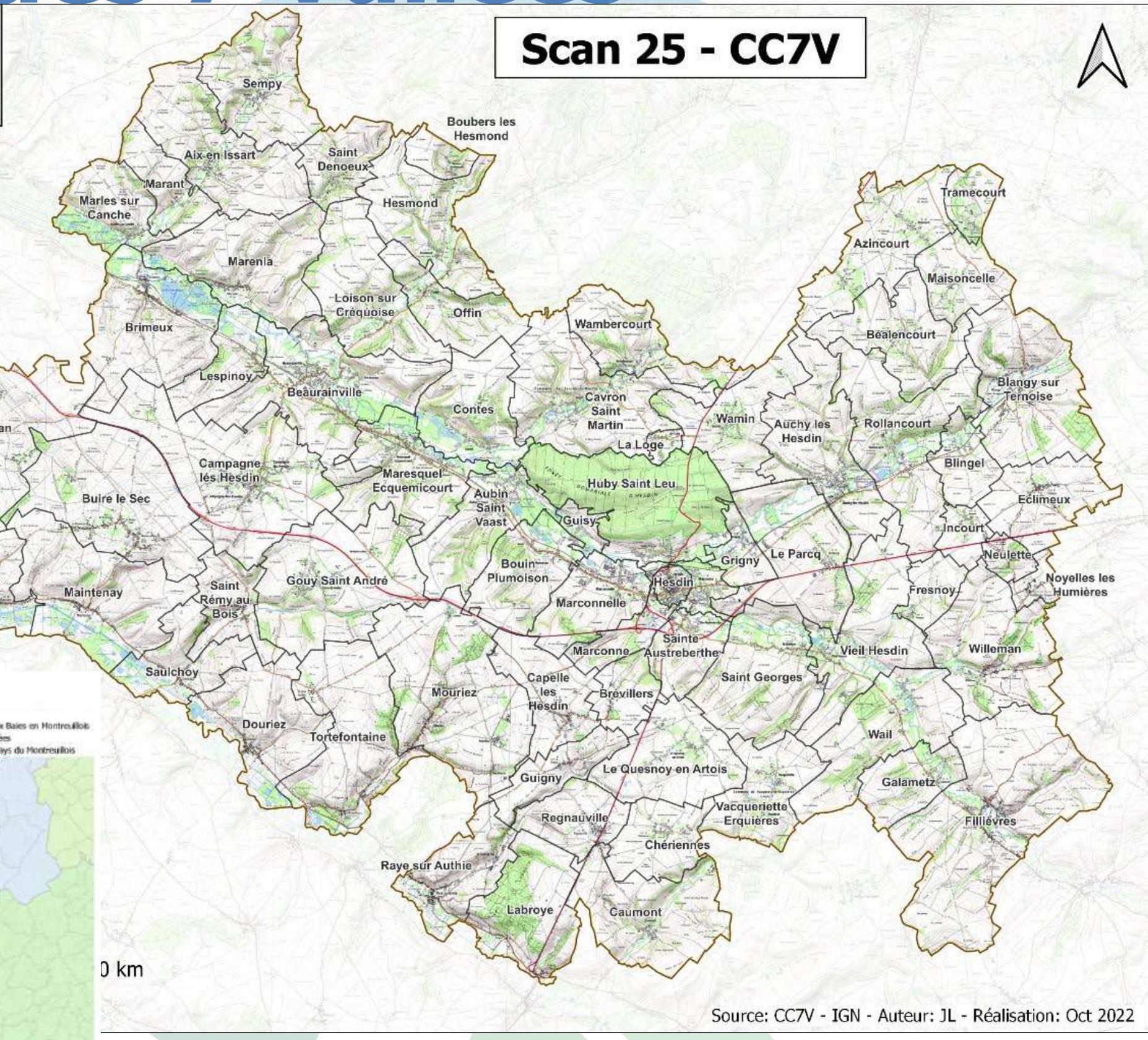
ETIENNE PERIN

Chargé de la transition énergétique et des mobilités à la CC des 7 vallées

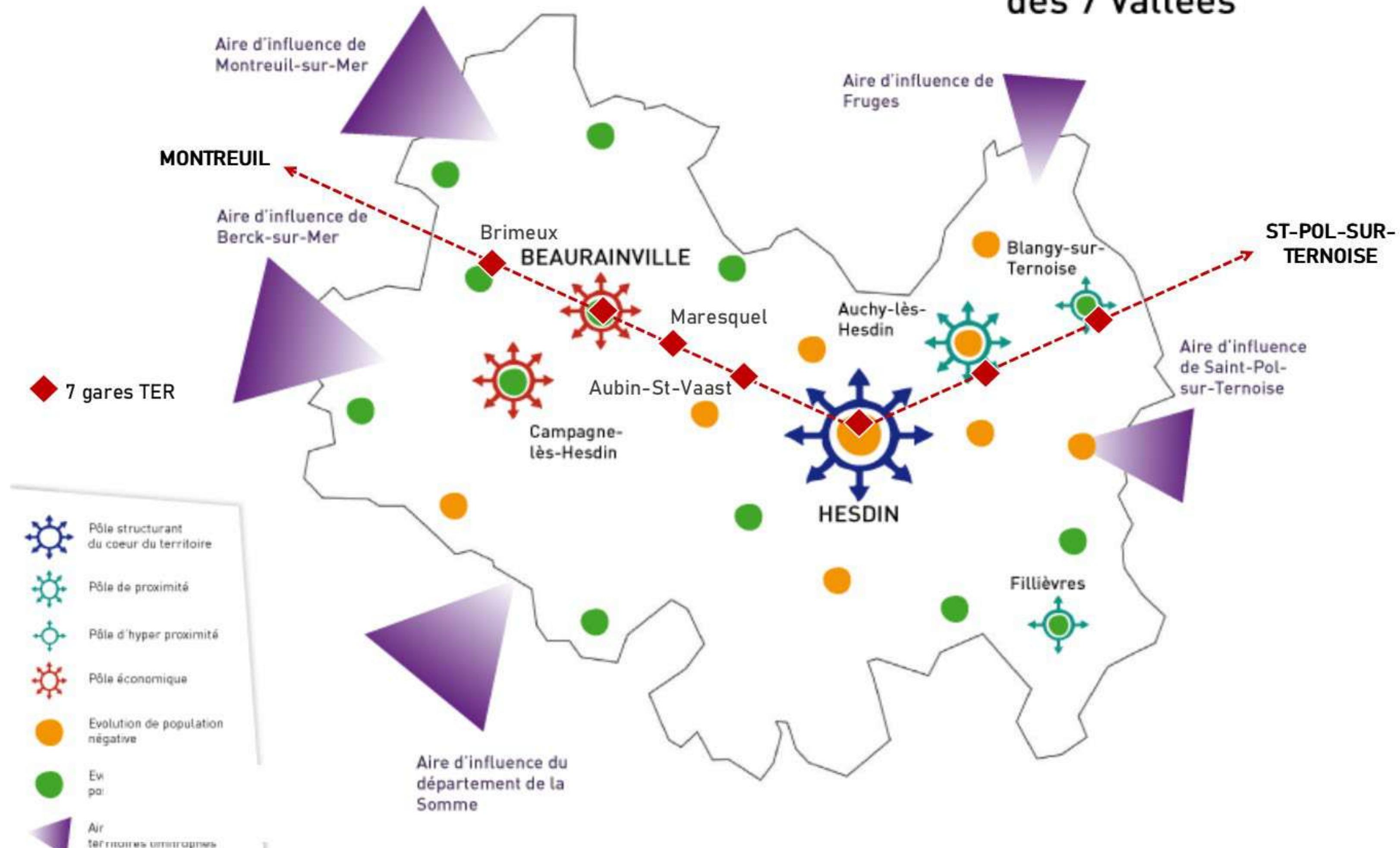
Le territoire des 7 Vallées



Scan 25 - CC7V

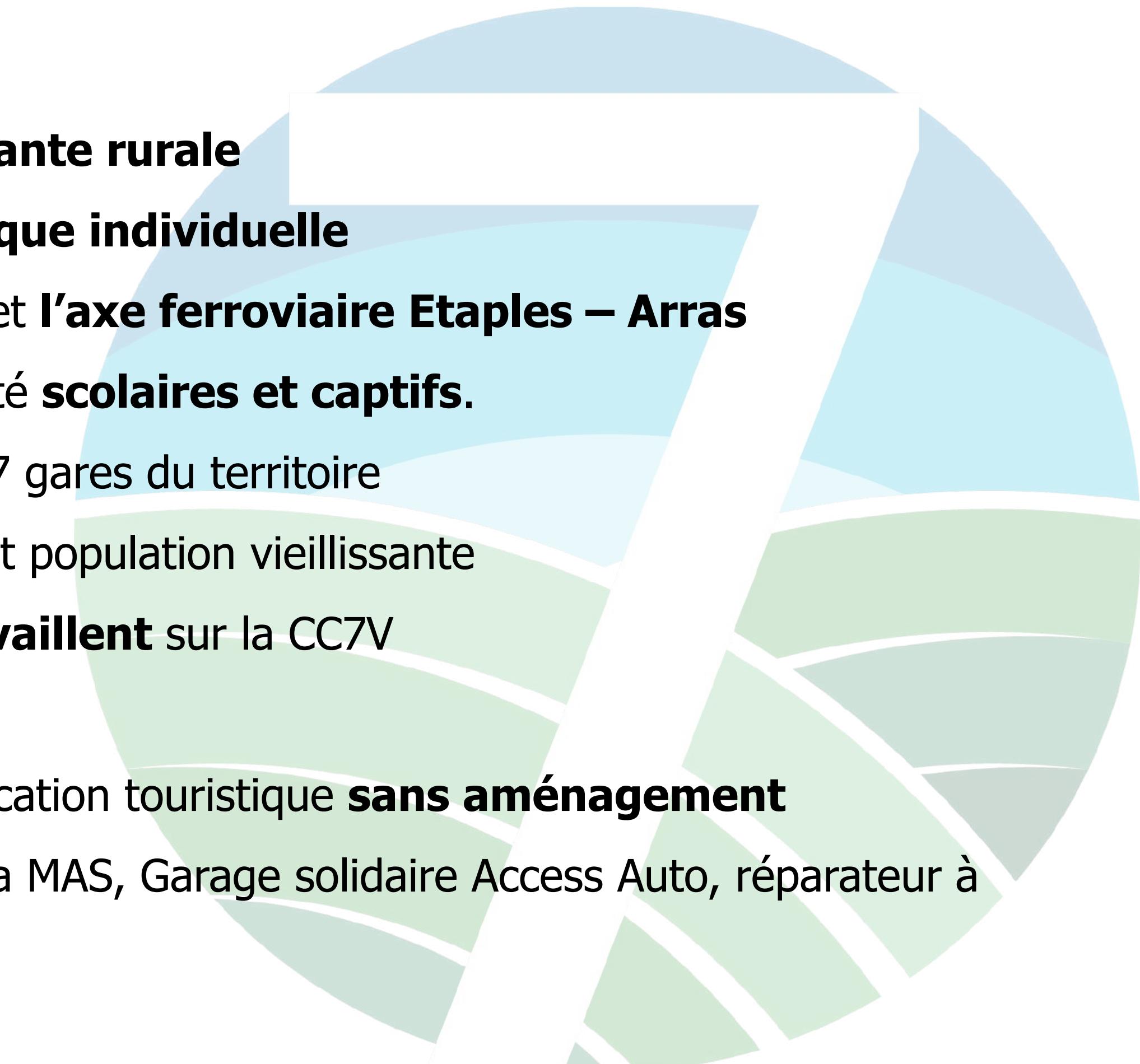


Représentation des polarités du territoire des 7 Vallées ^



Contexte du projet

- Territoire de 30 000 habitants à **dominante rurale**
- Forte dépendance à la **voiture thermique individuelle**
- Traversé d'Est en Ouest par la **RD939** et l'**axe ferroviaire Etaples – Arras**
- Transports en commun régionaux orienté **scolaires et captifs**.
- **Intermodalité à améliorer** dans les 7 gares du territoire
- Taux de chômage élevé, faible revenu et population vieillissante
- 11 000 actifs dont **55% vivent et travaillent** sur la CC7V
- Part modale vélo = 4% (2022)
- **Véloroute 362** « Au fil de l'eau » à vocation touristique **sans aménagement**
- **Services vélo** : Association DAFGED, la MAS, Garage solidaire Access Auto, réparateur à domicile, terr'moov



Prise de compétence AOM mobilité et PDMS PMA

- La communauté de communes est devenue **AOM Locale au 1er juillet 2021**, actrice légitime pour l'organisation des services de mobilité sur son périmètre.
- Mise en place d'un **Plan de Mobilité Simplifié** a été menée à l'échelle du PETR (regroupant La communauté de Communes des 7 vallées et du Ternois)
- Cette démarche est légitimée par la révision du SCoT à la même échelle, elle a abouti à la formalisation d'un document pour chacune des deux Communautés de communes répondant aux critères d'un Plan de Mobilité Simplifié dont le volet « Mobilités actives » a été décliné à travers un second document : le **Schéma Directeur des Modes Actifs**

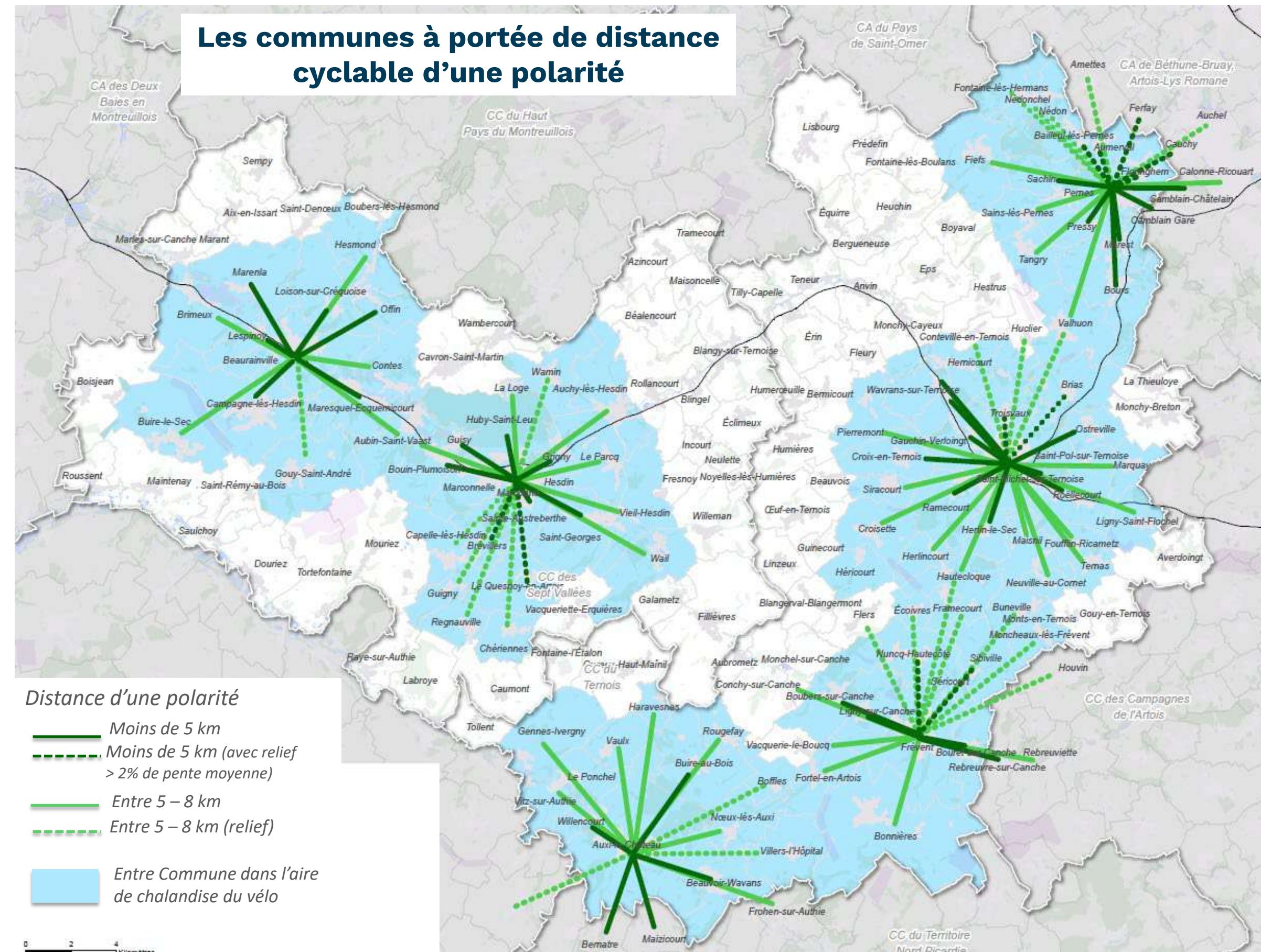
85 % des habitants du PETR vivent à moins de 8 km d'un pôle : une distance compatible à vélo ouvrant un certain potentiel



► 85 % de la population habite à moins de 8 km d'une polarité :

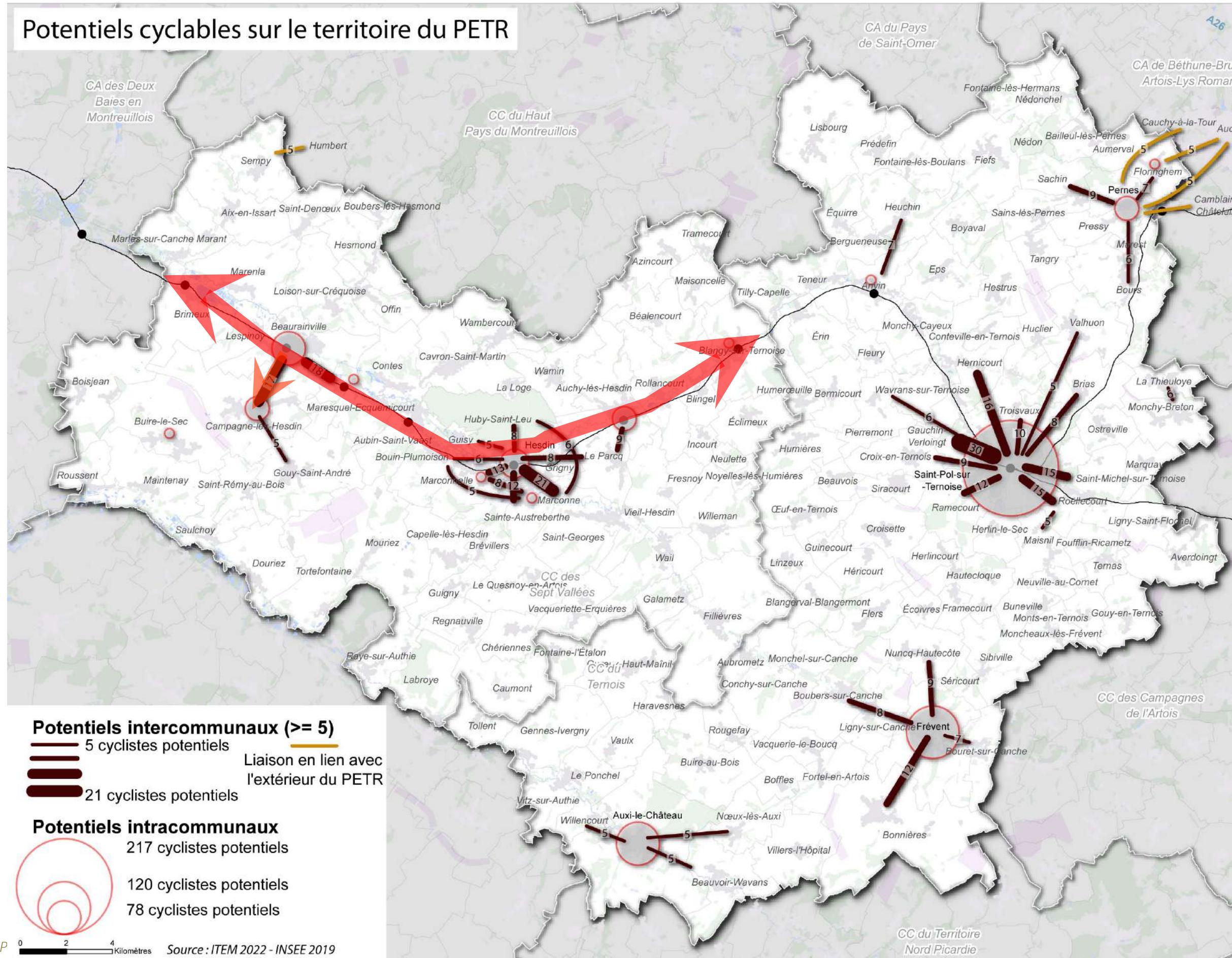
- 39 690 habitants (58%) à moins de 5 km d'une polarité (56 communes).
- 17 725 habitants (26%) entre 5 et 8 km d'une polarité (66 communes).

Base des distances à potentiel cyclable	
Distance	Temps
Inférieur à 5 km	Environ 15 minutes
Entre 5 et 8 km	Entre 15 et 30 minutes



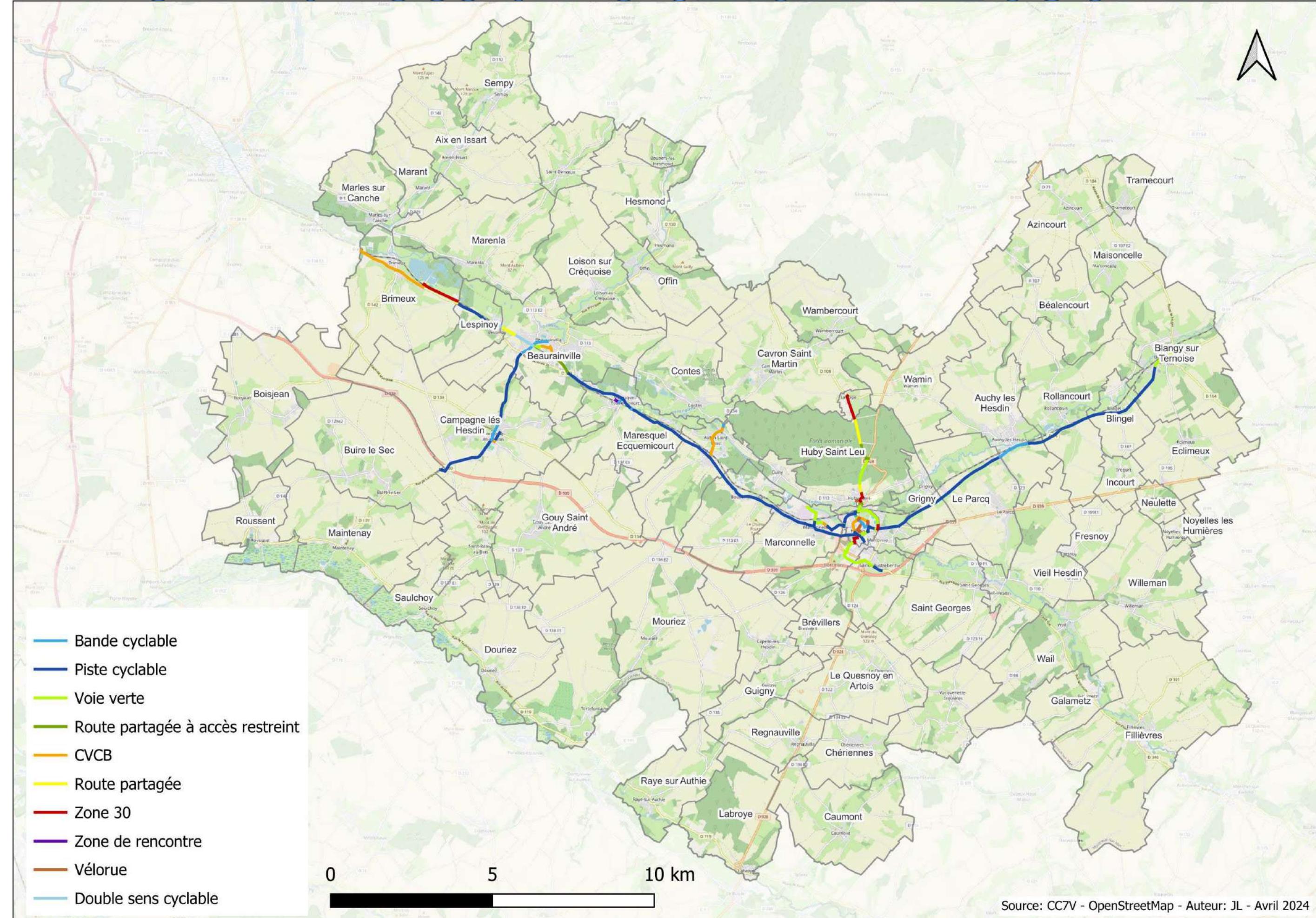
Près de 2 200 pendulaires (actifs et scolaires) pourraient effectuer leurs déplacements à vélo selon les parts modales cibles

► **39 % des actifs et 60 % des scolaires du PETR parcourent moins de 8 km pour aller travailler ou à l'école.**



Programme 7 Vallées à vélo 2024 - 2030

- ▶ Déclinaison du Plan des mobilités actives
- ▶ Projet d'itinéraires prioritaires retenus dans le cadre du l'appel à programme territoires cyclables du Fonds mobilités actives
- ▶ Planification des études en 2025
- ▶ 4 phases de 2026 à 2030



Programme 7 Vallées à vélo 2024 - 2030

Phase 1
2025-2026

- Zone apaisée Beaurainville
- Zone apaisée Hesdin, Huby-Saint-Leu, La Loge, Marconne et Sainte-Austreberthe

Phase 2
2026-2027

- Itinéraire Hesdin - Beaurainville
- Itinéraire Beaurainville – Campagne-lès-Hesdin
- Zone apaisée Campagne-lès-Hesdin

Phase 3
2027-2028

- Itinéraire Hesdin – Blangy-sur-Ternoise

Phase 4
2028-2029

- Itinéraire Beaurainville - Brimeux

Montant estimatif travaux

8 209 440 €

Montant estimatif MOE

656 755 €

Montant compteurs cyclistes

52 400 €

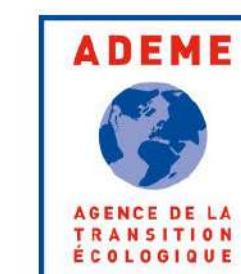
Montant communication

10 000 €

Montant total programme

8 928 595 €

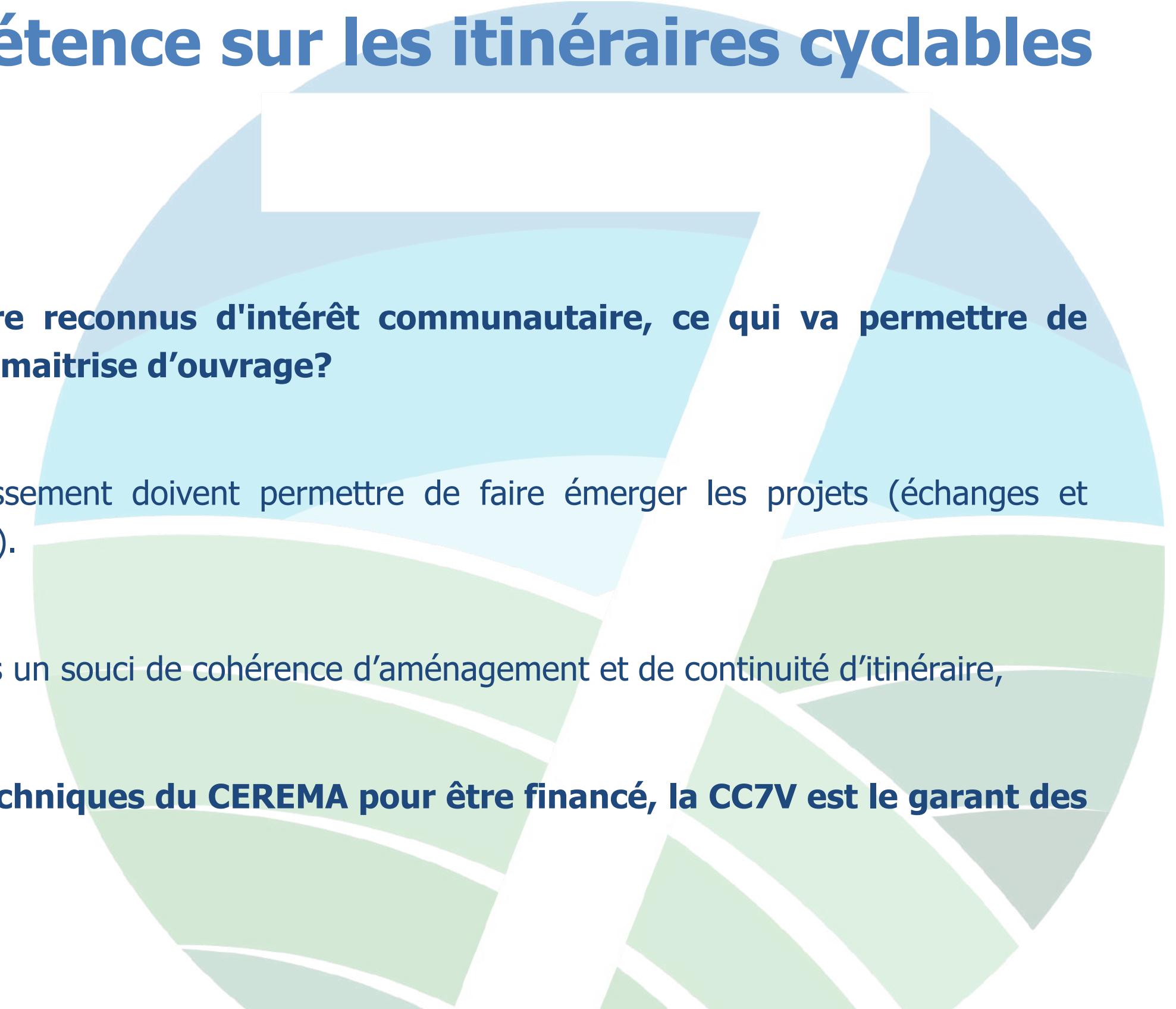
Projet soutenu par



Maîtrise d'ouvrage et compétence sur les itinéraires cyclables

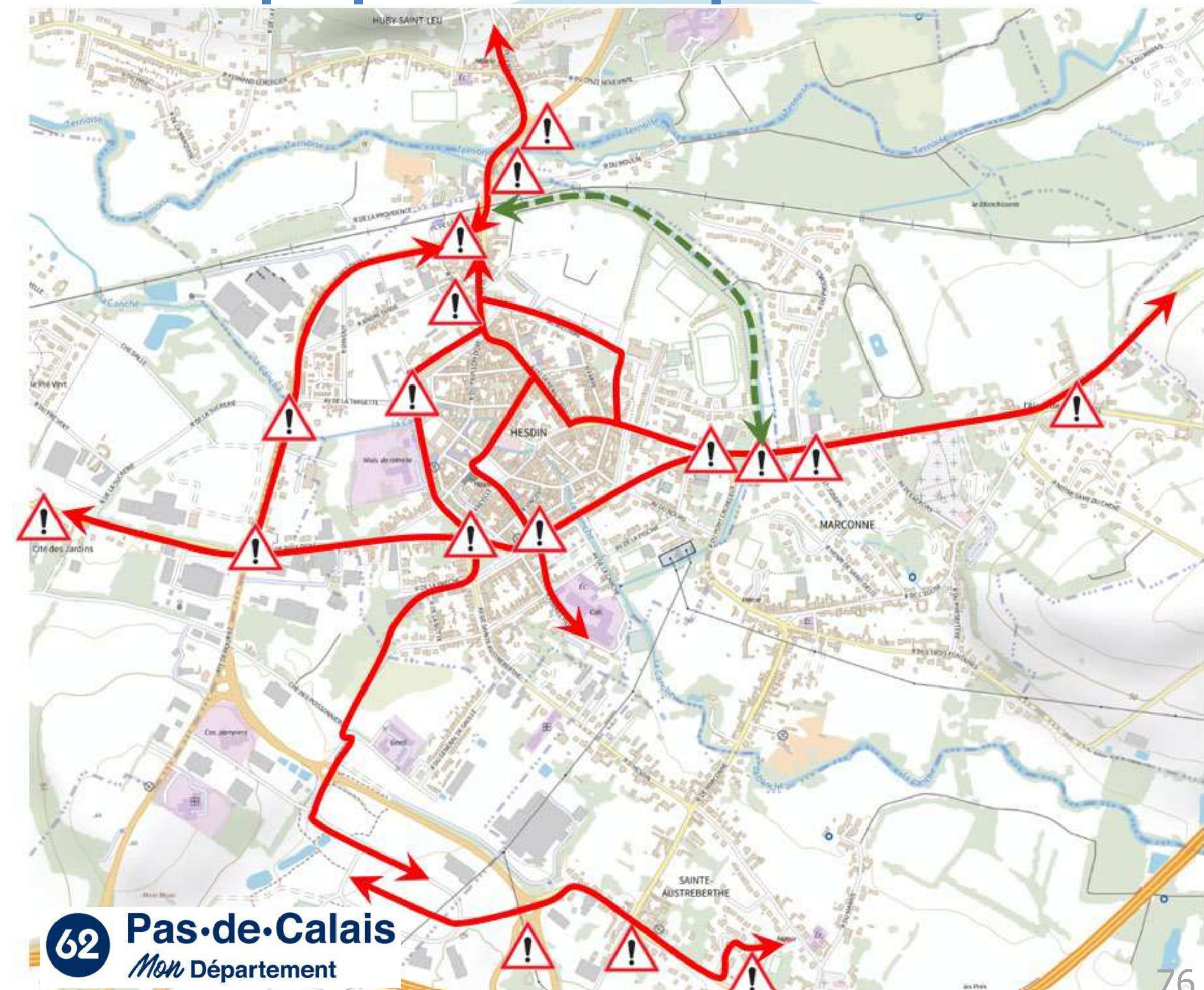
POUR GARANTIR LA REUSSITE DU PROJET

- Les itinéraires cyclables intercommunaux vont être reconnus d'intérêt communautaire, ce qui va permettre de sécuriser la maîtrise d'ouvrage et les délégations de maîtrise d'ouvrage?
- Une coordination des programmes pluriannuels d'investissement doivent permettre de faire émerger les projets (échanges et rencontres avec les communes, la CC7V et le Département).
- L'objectif est de pouvoir s'adapter pour chaque portion dans un souci de cohérence d'aménagement et de continuité d'itinéraire,
- Tout projet devra respecter les recommandations techniques du CEREMA pour être financé, la CC7V est le garant des aménagements et des continuités cyclables.



Prise en compte des itinéraires proposés et des points sensibles

- Analyses de terrain réalisées en partenariat avec les communes, le Département et l'Association Droit au Vélo ADAV
- Exemple du pôle d'Hesdin
- Prise en compte de ces analyses par le futur maître d'œuvre



Les objectifs pour 2025 : lancement de la Maîtrise d'œuvre

Le cahier des charges de Maîtrise d'œuvre conjointe axe le projet sur les points sensibles :

- La Sécurisation des jonctions entre pôles,
- La Création de zones apaisées sur les points dangereux (carrefours, grands axes avec vitesses excessives).

Objectifs de la phase initiale en tranche ferme déclenchée en 2025

- **état des lieux** complet et exhaustif,
- **Mise en évidence des "points durs"** : foncier, réseaux, contraintes techniques,
- **Gestion des eaux pluviales** et imperméabilisation : prise en compte des contraintes du site, noues, revêtements drainants,
- **Diagnostic paysager** : plantations existantes impactées par le projet, mobilier urbain et émergences (corbeilles, bancs, garde-corps, clôtures, ...),
- **Programme fonctionnel d'utilisation de l'espace public** ainsi qu'une estimation financière et une faisabilité technique, juridique et réglementaire des tracés,
- Un plan de situation précis des aménagements respectant la **note de recommandations techniques du CEREMA**.

1ère à 4èmes phase : 4 tranches optionnelles de travaux déclenchées au fur et à mesure de l'avancement du projet

Plan de financement prévisionnel

Cofinanceurs	Programme	Clé de répartition (%)
Porteur de programme	2 678 578 €	30.00 %
AFIT France - État	3 799 089 €	42.55 %
ADEME AVELO3 – axe 1	50 000 €	
FEDER	930 928 €	10.43 %
Département (Plan vélo + contractualisation)	1 520 000 €	17.02 %
Total	8 928 595 €	100,00 %

TÉMOIGNAGE



Place aux questions !

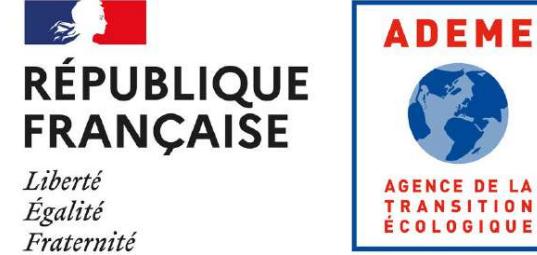




AVELO +



ECHANGES



*Liberté
Égalité
Fraternité*

THIERRY DU CREST

Coordonnateur interministériel
pour le développement du vélo et de la marche

PROGRAMME

14H



LA SORTIE AVELO

📍 HALL D'ACCUEIL - RDV 13H45 !



ATELIER CEREMA

📍 RDC - AMPHI PARMENTIER



ATELIER BOÎTES À VÉLO

📍 2ÈME ETAGE - AMPHI MACÉ



16H15



CINÉ VÉLO

WOMEN DON'T CYCLE

📍 RDC - AMPHI PARMENTIER



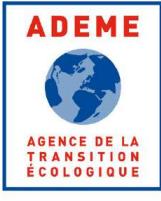
LES ROUES DE L'AVENIR

📍 2ÈME ETAGE - AMPHI MACÉ

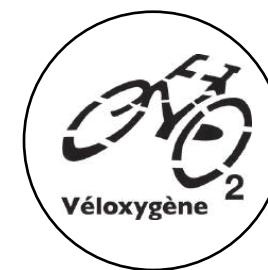




BON APPÉTIT À TOUS !



LES A'TELIERS VÉLO



→ RDV 13H45 !

LA SORTIE AVELO
📍 HALL D'ACCUEIL



“DÉFENDRE UN
AMÉNAGEMENT CYCLABLE
EN TERRITOIRE PEU DENSE”

BERTRAND DEBOUDT

CHEF DE PROJET MOBILITÉS
ACTIVES ET SÉCURITÉ DES
TRANSPORTS



ATELIER CEREMA
📍 RDC - AMPHI PARMENTIER

RDV 14H !



ATELIER BOÎTES À VÉLO
📍 2ÈME ETAGE - AMPHI MACÉ



LAETITIA PFEFFER
CHARGÉE D'ÉTUDES



GAËTAN PIEGAY
RESPONSABLE D'ÉTUDES

PAUSE

Reprise à 16h15 ici !



**MERCI
À TOUS !**

FLASHEZ-MOI !



CINÉ VÉLO



De Bruxelles à Tokyo, ces femmes prouvent le contraire.

Un film sur ce que signifie être une femme faisant du vélo dans différents pays du monde.

Lorsque Manon est partie à vélo de Bruxelles à Tokyo, elle a embarqué avec elle une caméra et a rencontré d'autres femmes cyclistes en chemin.

WOMEN DON'T CYCLE

📍 RDC - AMPHI PARMENTIER



LES ROUES DE L'AVENIR

📍 ICI MÊME - PLENIERE



Les Roues de l'Avenir aborde la place actuelle du vélo dans notre société et montre comment il peut être un **acteur majeur de la transition**.

Tous les aspects du vélo sont abordés avec des interventions de **Stein Van Oosteren, Louise Roussel, Guillaume Gouffier-Valente**.