SERM Hauts-de-France

Mobilités actives dans le Bassin minier

10 juillet 2025

Partie 1

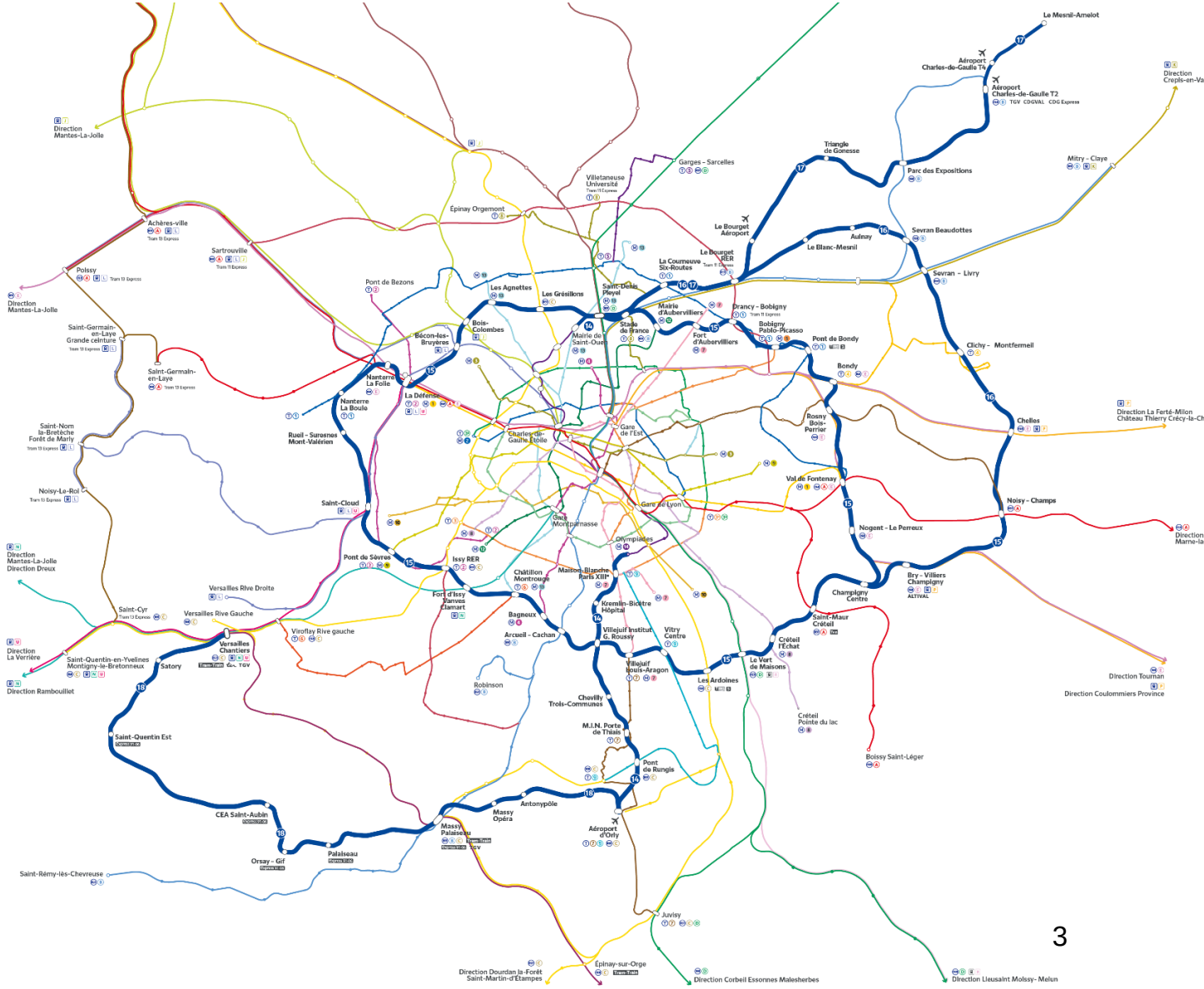
VELO ET GRAND PARIS EXPRESS

Un projet en interconnexion avec les TC existants

48 gares en correspondance avec des TC lourds (train, RER, métro, tramway,…).

19 gares en correspondance avec un réseau structurant de surface (tramway et BHNS).

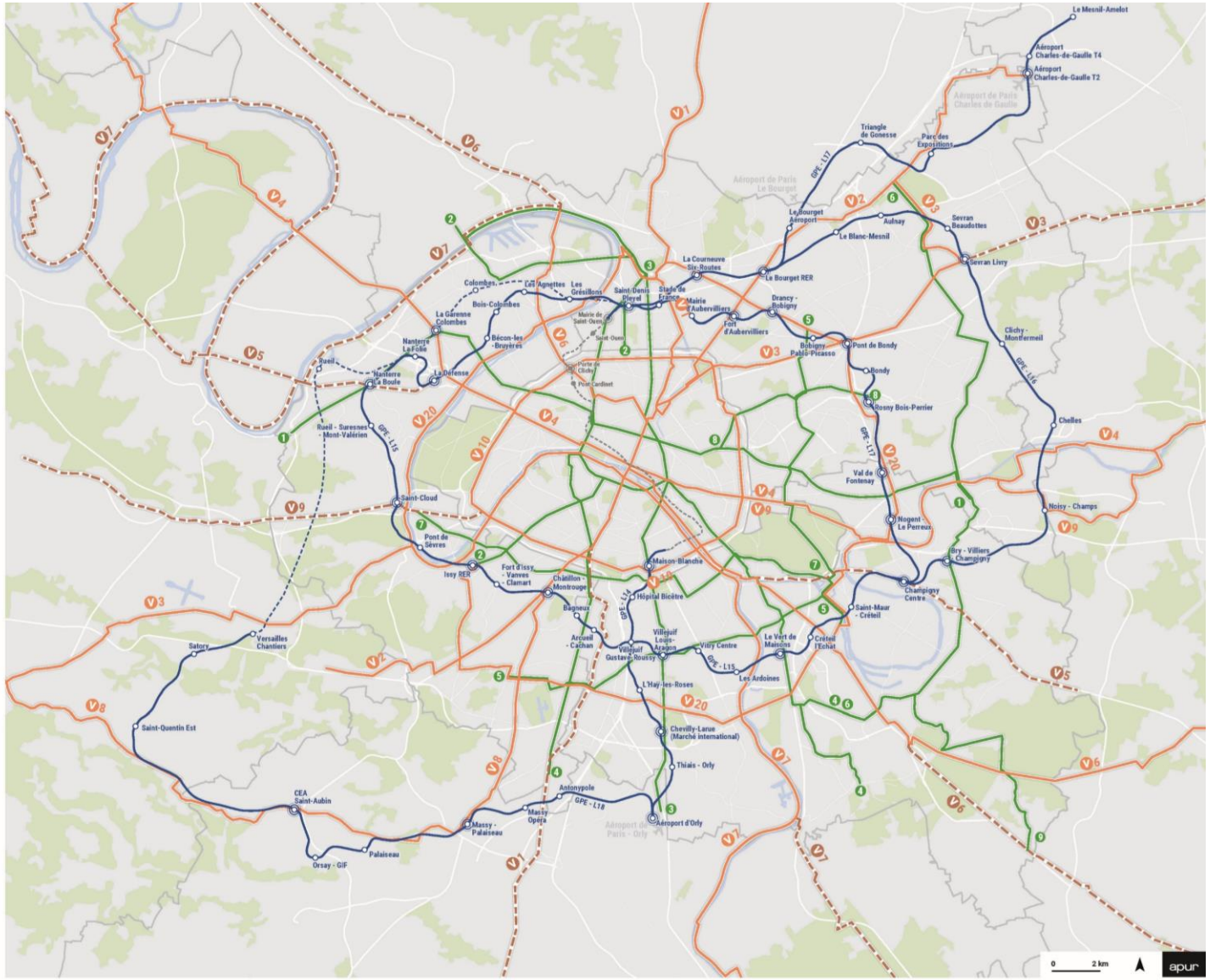
440 points de contact avec les réseaux de bus en cours de restructuration



Des projets vélo structurants en parallèle

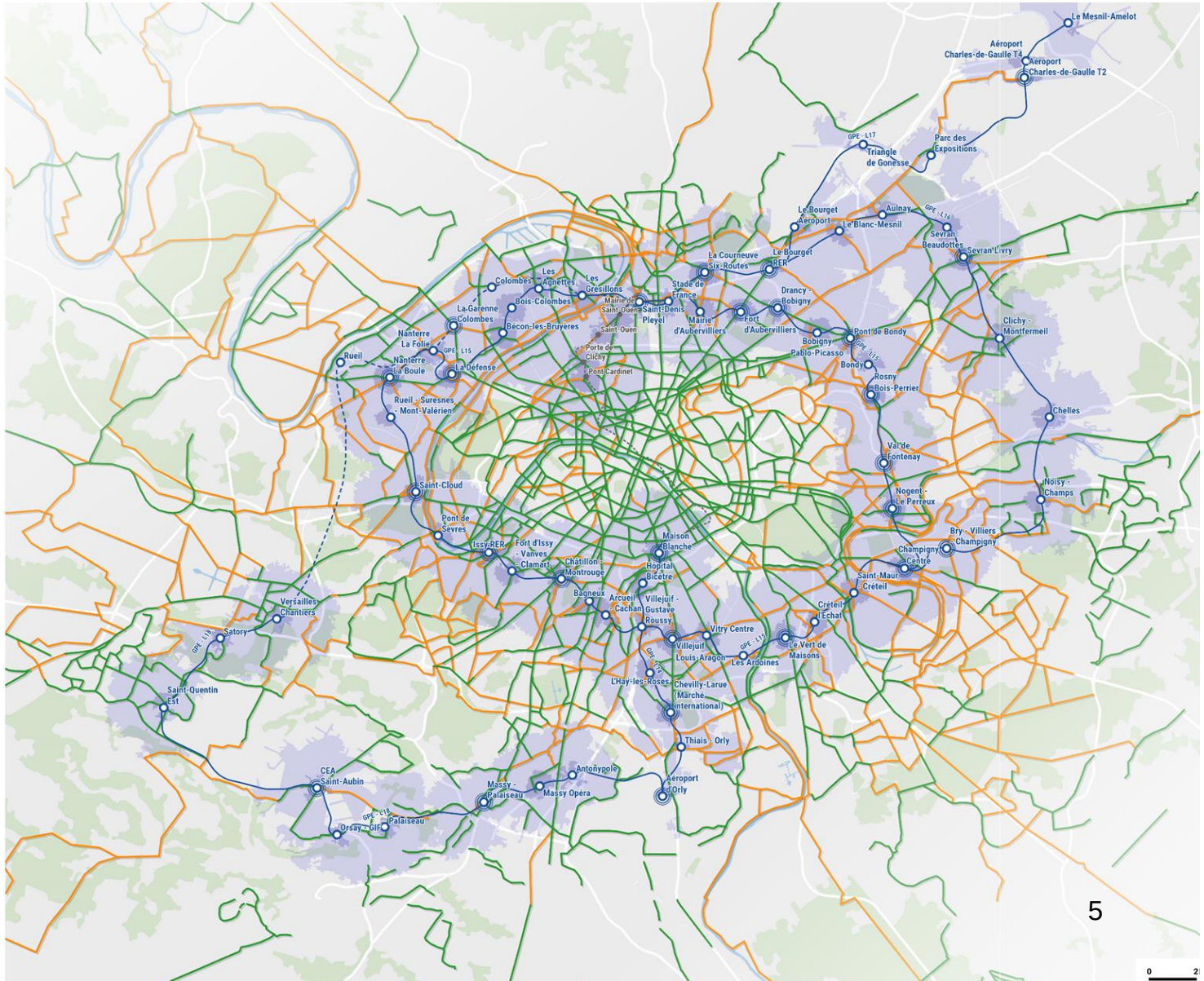
26 gares en interconnexion directe avec un réseau cyclable structurant en projet

dont 14 avec le Vélo île-de-France
et 8 avec le Plan Vélo Métropolitain



L'aire d'influence vélo du GPE

2,95 M d'habitants entre 800m et 3km autour des gares du GPE, soit à **15 min max à vélo**

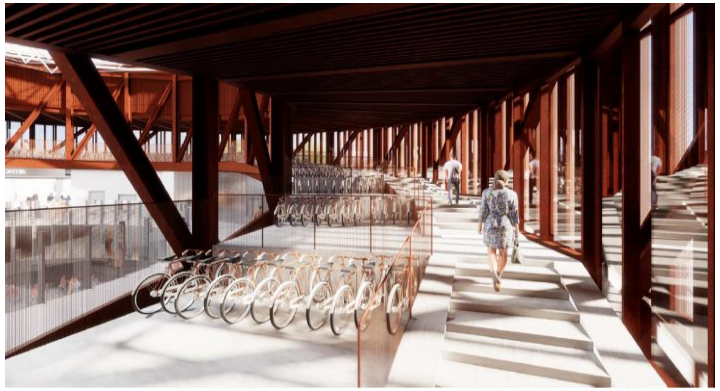


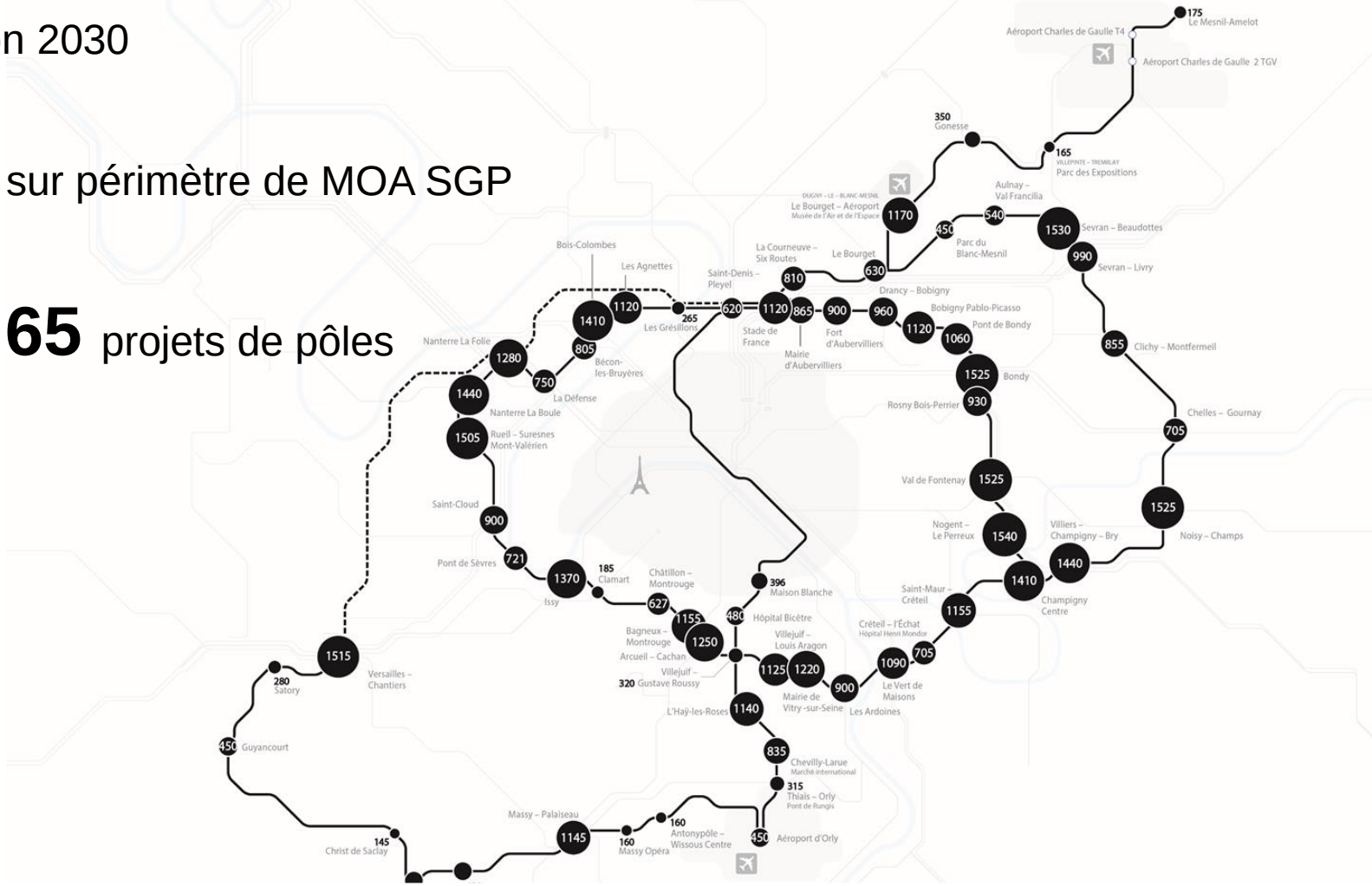
Le rôle de la SGP dans le volet vélo du GPE

55 000 Stationnement vélo à horizon 2030

30% du projet de stationnement vélo sur périmètre de MOA SGP

+ de 150 maîtres d'ouvrage pour **65** projets de pôles





Le rôle de la SGP dans le volet vélo du GPE

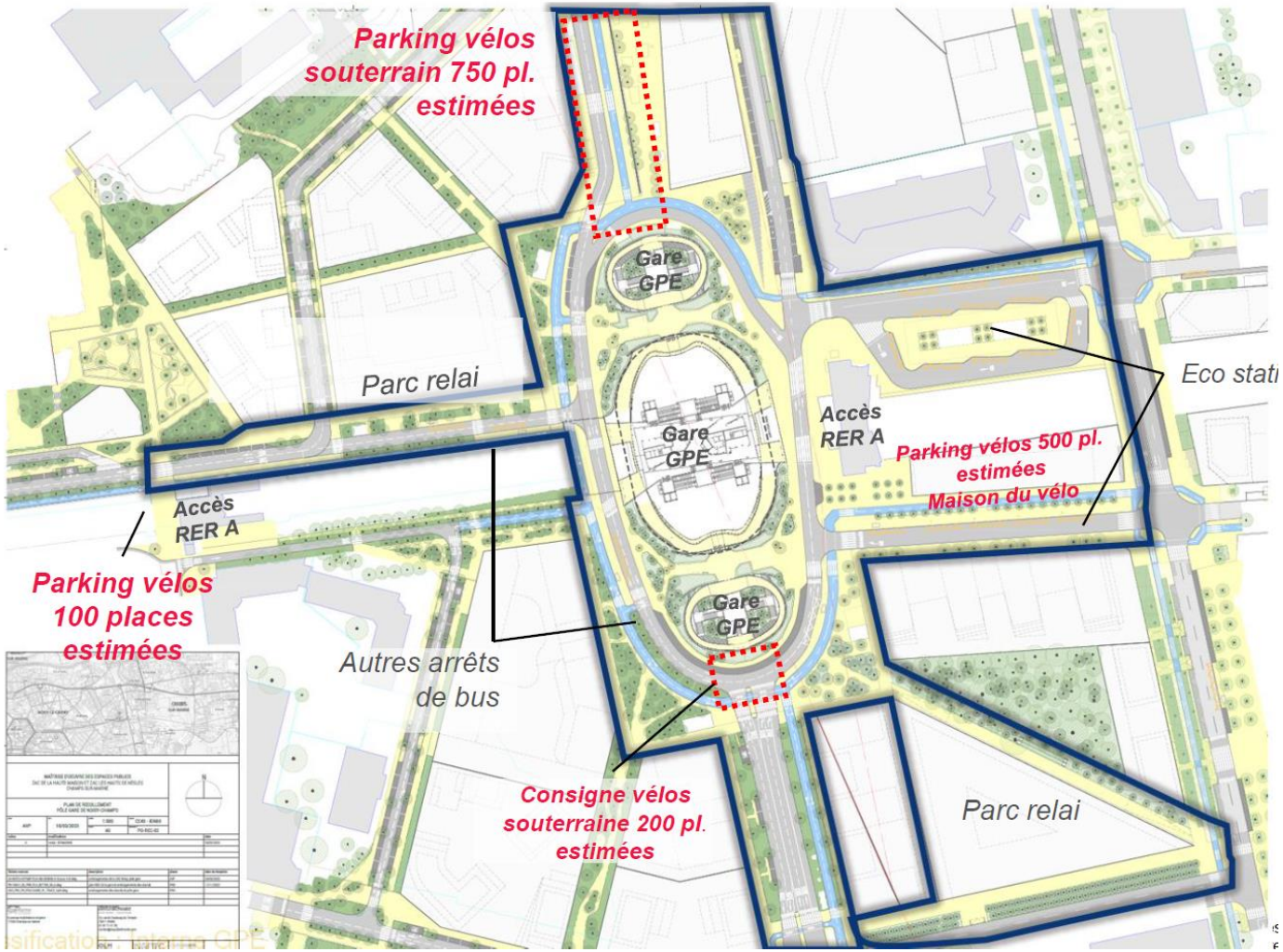
Exemple de la gare de Noisy-Champs

Continuités cyclables

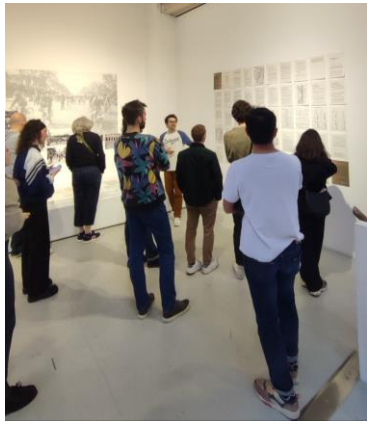
- **Itinéraire structurant** “VIF” intégré au pôle
- Aménagement cyclable de **desserte** en cohérence avec le plan vélo de la ZAC
- **Aménagements sécurisés** (en bleu)
- Rabattement/diffusion à **3KM** à l’étude

Services vélo

- **Stationnement sécurisé** au plus proche des accès
  - Transfert de MOA à la SGP : parking souterrain de 750 places vélo de tout type
  - Consignes sécurisées « classiques »
- **Stationnement en libre accès** à proximité des axes cyclables – prioritaire selon les asso. d’usagers
- **Maison du vélo** construite par la ZAC, gérée par l’AOM (locations, réparation, communication, etc.)



Une méthode collaborative



Partie 2

VELO ET SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN DES HAUTS-DE-FRANCE

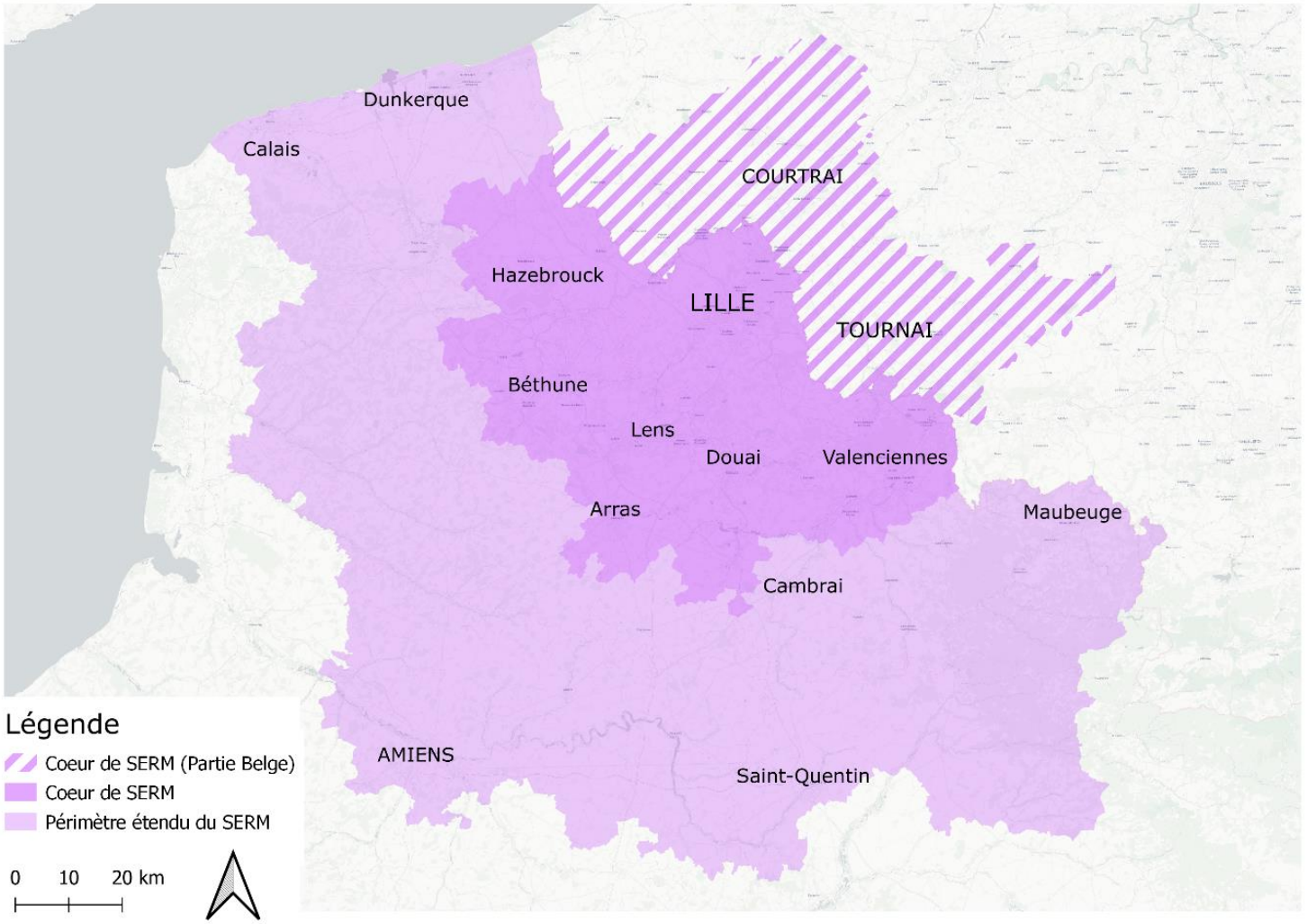
Ce document est la propriété de la Société des Grands Projets. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Présentation du SERM HDF

Périmètre du SERM HDF **avec le Bassin Minier au cœur de ce SERM.**

Un SERM qui s'appuie **sur l'armature ferroviaire existante et le renforce.**

Un SERM qui comprends également :
- l'aménagement des quartiers de gare et des pôles d'échanges multimodaux,
- **l'amélioration du rabattement vers ces gares et PEM existants**
- etc.



Stratégie développée dans le cadre du SERM HDF

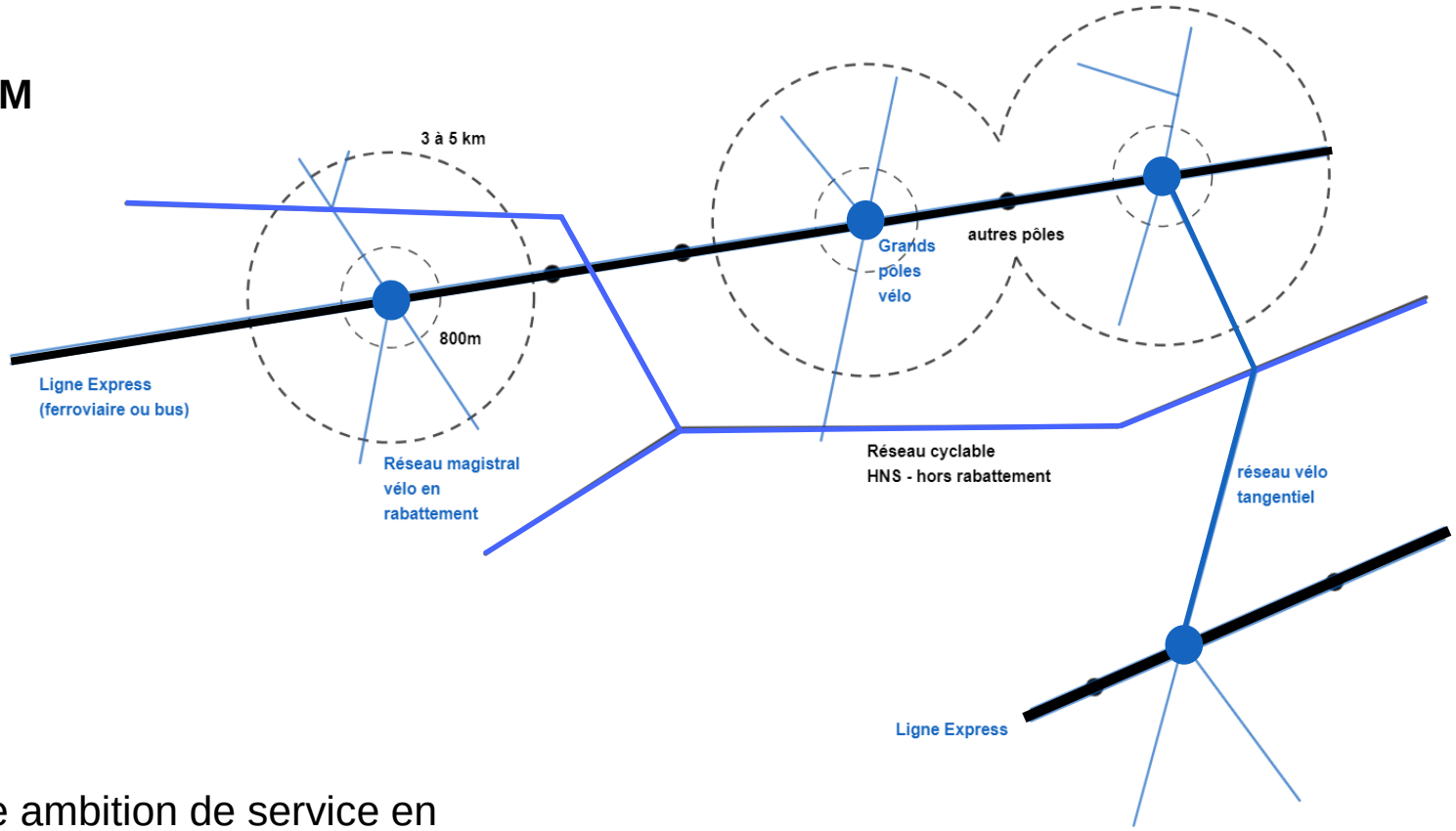
Le vélo = un mode indispensable du SERM

Les composantes du réseau cyclable du SERM

- **Infrastructures cyclables** interconnectées
- Des **équipements** vélos (notamment du stationnement)
- Des **services** adaptés au territoire

Deux usages ciblés dans le SERM

- Le vélo comme mode de déplacement à part entière, en **multimodalité** avec les transports collectifs
- Le vélo comme mode de rabattement vers les transports collectifs en **intermodalité**



Co-construire avec les territoires une ambition de service en matière de réseaux et de services cyclables ;

Stratégie développée dans le cadre du SERM HDF

Objectif : avoir une infrastructure cyclable continue, sécurisée, attractive et utilisable toute l'année. Pour cela :

- s'appuie sur les politiques cyclables du territoire, dont **Schéma régional véloroute** (SRV) ;
- **traitement intermodal** des pôles ferroviaires (stationnement sécurisé, services (outillage, location...)),

Le SERM :

- est une opportunité pour **fédérer l'ensemble des acteurs** autour d'une stratégie cyclable cohérente et coordonnée (s'assurer que les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités et **veiller aux continuités cyclables** entre tous les territoires au sein du SERM, **y compris le périmètre belge**).
- sert **de catalyseur** pour structurer davantage la **démarche initiée par les AOM** dans le cadre de leur schéma cyclable et donner une impulsion supplémentaire à la coordination des acteurs locaux pour la poursuite et l'amplification des aménagements cyclables.

Phase de diagnostic

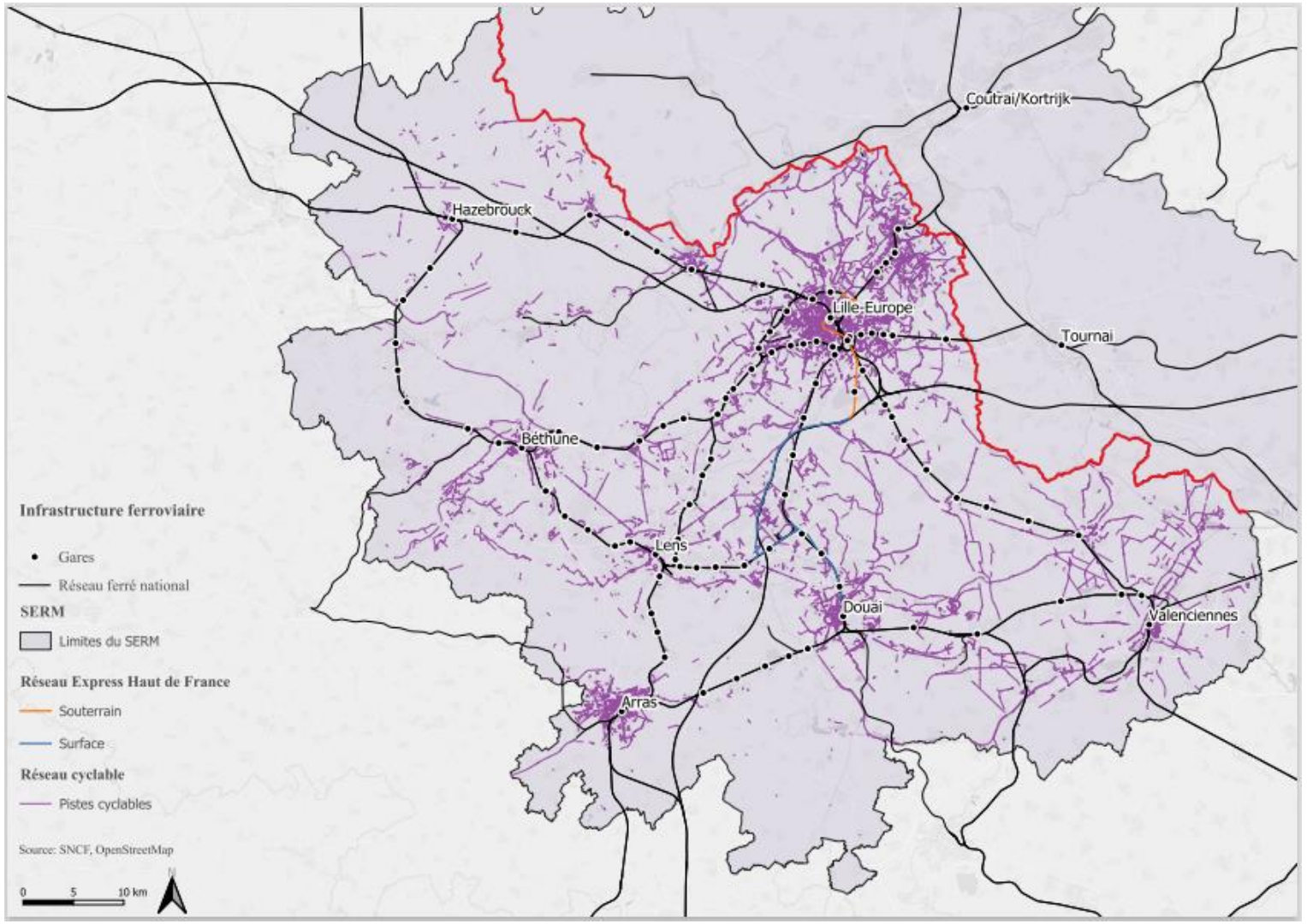
Le réseau cyclable actuel sur le territoire du SERM **présente des contrastes importants** :

- MEL : possède le réseau le plus développé,

- **Arras, Valenciennes et Douai : bien connectés aux réseaux cyclables locaux,**

- Hazebrouck, Armentières et **Béthune** : pistes cyclables au niveau des gares apparaissent plus clairsemées,

- Autres gares : besoin de pistes cyclables bien connectées aux gares.



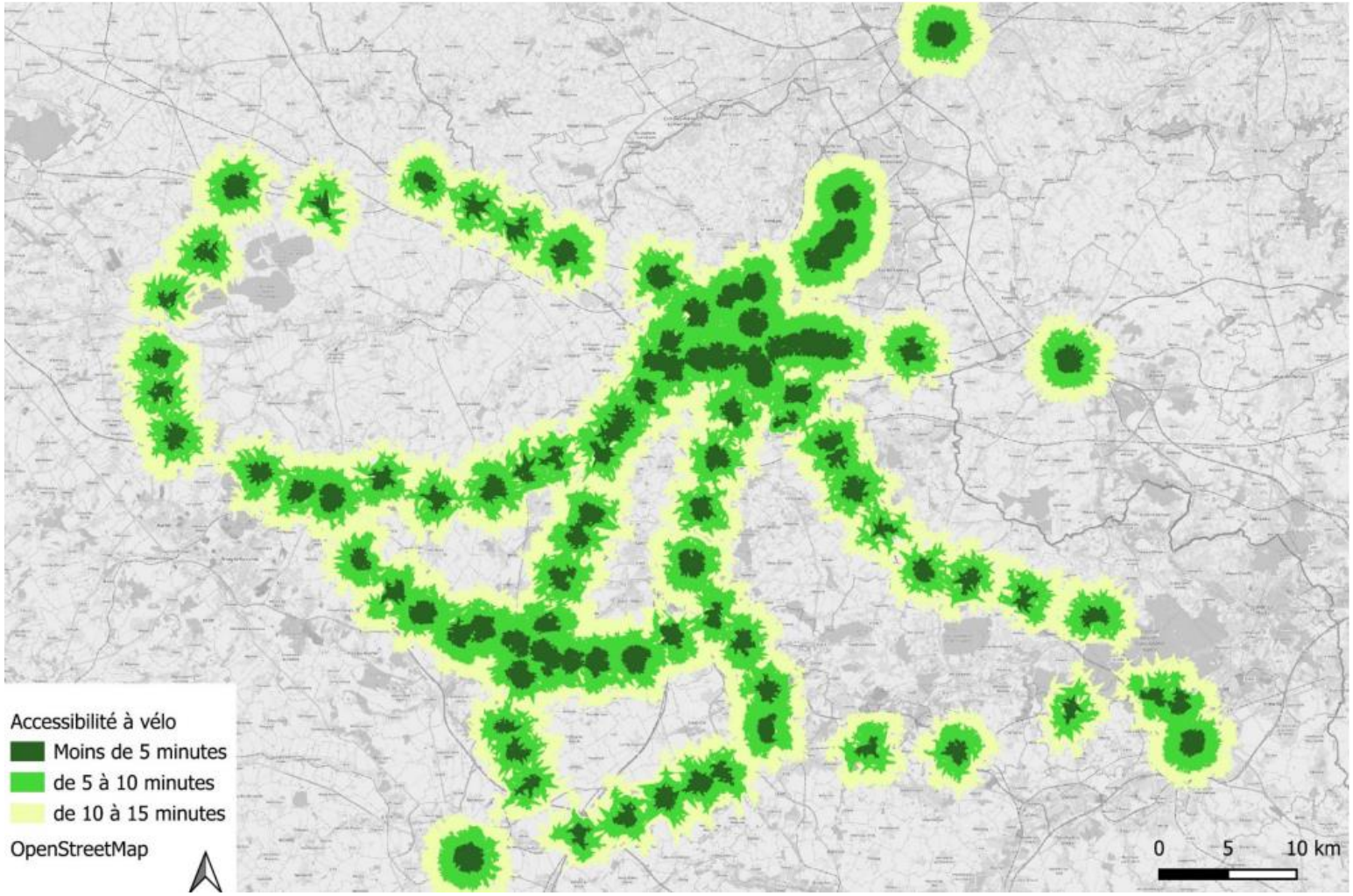
Phase de diagnostic

Une étude du CEREMA indique un fort potentiel de report modal :

Environ 600 000 et 1 100 000 habitants résident respectivement à moins de 5 ou 10 minutes en vélo d'une gare du SERM.

➡ **un fort potentiel de développement de l'intermodalité vélo/train**

Dans la suite des études, priorisation de l'aménagement des rabattements vélo vers les gares et PEM prioritaires (fréquence importante, liaisons directes…)



Phase de diagnostic

Le territoire du SERM Hauts-de-France présente **une hétérogénéité d'offres de services vélos** :

- MEL : offre complète et structurée,
- Autres territoires : certains services sont déjà présents, en cours de développement ou absents. Besoins à compléter à l'horizon de mise en service du SERM.
- Les échanges avec les AOM et les associations d'usagers permettent une meilleure définition du besoin

La stratégie vélo du SERM Hauts-de-France **sera développée** dans les phases d'études ultérieures, **en lien avec les partenaires**.

Service	Douaisis	Artois	Flandre et Lys	Valenciennois	Arrageois	MEL
Équipements	Quelques stations avec outils de réparation et pompes, stations centrales avec casiers	Stations centrales avec casiers, mais équipement limité	Très peu d'infrastructures	Très peu d'infrastructures	Très peu d'infrastructures	Stations bien équipées avec casiers et pompes
Vélo en libre-service	Absent	Projet de vélos électriques en libre-service reporté (VLS) en raison de contrainte budgétaire	Absent	Réseau Transville : uniquement vélos mécaniques	Absent	Réseau V'Lille performant (2 200 vélos) avec vélos mécaniques et électriques
Location longue durée	Présente	Présente	Présente	Présente	Présente	Présente
Aide à l'achat	Présente	Présente	Présente	Présente	Présente	Présente
Ateliers de réparation	Initiatives associatives	Présence d'ateliers locaux	Limité	Limité	Initiatives associatives	Réseau structuré avec partenaires associatifs et privés
Vélo-écoles	Présente	Présente	Absente	Présente	Présente	Présente
Événements	Initiatives locales	Limitée	Limitée	Initiatives locales	Initiatives locales	Campagnes de sensibilisation régulières
Maison du Vélo	Présente	Absente	Absente	Présente	Absente	Plusieurs Maisons du Vélo déjà établies et fonctionnelles

Questions / réponses