



Fiche action 1.1

Finaliser l'aménagement de la Vélomaritime

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

062-200069029-20250527-2025-196-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 28/05/2025

Publication : 28/05/2025



Contextualisation de l'action :

Véritable colonne vertébrale du cyclotourisme sur le territoire des deux baies en Montreuillois, la Vélomaritime (ou l'Eurovélo 4) est un itinéraire cyclable qui longe la côte nord de la France reliant Dunkerque à Roscoff sur près de 1500 km.

Dix communes de la CA2BM sont traversées par l'axe cyclable européen : Camiers, Etaples, Le Touquet, Cucq, Merlimont Rang-du-Fliers, Berck Groffliers, Waben et Conchil-le-Temple.

En 2022, la collectivité a achevé l'aménagement d'une portion de plus de 5 km entre Groffliers, Waben et Conchil-le-Temple en utilisant sur une partie un nouveau revêtement drainant et durable et adapté à la pratique cyclable : le béton coquillier.

L'aménagement de la portion entre Cucq et Merlimont vient d'être lancé et certaines zones situées au Touquet et entre Groffliers et Conchil-le-Temple nécessitent d'être retravaillées et sécurisées.

Enjeux

- **Promotion du tourisme durable** : une infrastructure cyclable complète et sécurisée attirera davantage de cyclotouristes, contribuant ainsi à l'économie locale tout en réduisant l'impact environnemental.
- **Mobilité locale** : la vélomaritime doit répondre aux besoins des déplacements quotidiens, en permettant aux habitants d'utiliser le vélo pour leurs trajets locaux.
- **Sécurité** : la finalisation de cet aménagement doit se concentrer sur la sécurité de tous les usagers (cyclistes, piétons, automobilistes) en réduisant les conflits entre tous



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les communes
- Le département
- Le maître d'œuvre V2R
- Les associations de cyclistes expertes en matière d'aménagement



Public cible :

- Les cyclotouristes
- Les habitants



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Identification des tronçons manquants et des zones à réaménager et/ou sécuriser
- Choix du maître d'œuvre :
 - ✓ Procéder à un appel d'offres puis sélectionner un maître d'œuvre qualifié qui supervisera les travaux d'aménagement.
- Planification et coordination des travaux d'aménagement :
 - ✓ Finaliser le tracé en lien avec le maître d'ouvrage (la CA2BM) et les communes, déterminer les aménagements à réaliser et définir les contraintes (déplacement de réseaux et support d'affichage, acquisitions foncières etc.)
 - ✓ Etablir un calendrier de travaux pour les tronçons manquants en fonction des études environnementales requises et assurer la coordination avec les collectivités locales
 - ✓ Budgétiser une estimation prévisionnelle des travaux
- Travaux d'aménagement :
 - ✓ Caler une date de démarrage de chantier, en tenant compte des périodes de trafic
 - ✓ Réunion de tous les partenaires autour du projet avant le lancement des travaux
 - ✓ Mettre en place une signalisation uniforme et claire le long de l'itinéraire, en respectant les standards EuroVelo.
- Suivi et évaluation :
 - ✓ Organiser des réunions régulières avec toutes les parties prenantes



Indicateurs de suivi :

- Continuité de l'itinéraire
- Fréquentation et satisfaction des utilisateurs
- Respect des délais et du budget
- Impact économique local



Estimation budgétaire et détail :

Total estimé : 5,5 Millions d'€ comprenant le coût de la Maîtrise d'œuvre à hauteur de 200 000 €



Calendrier :

- 2024 – Semestre 2 : Choix du maître d'œuvre, diagnostic des tronçons manquants et identification des études environnementales à mener.
- 2025 : Réalisation des études environnementales et planification des travaux.
- 2026 : Réalisation des travaux d'aménagement, renforcement de la signalisation, et installation des infrastructures complémentaires.



Dispositifs d'aide existants :

- FEDER
- Fond Mobilité Active
- Versement mobilité



Fiche action 1.2

Compléter le maillage de stationnement vélo, notamment dans les communes d'arrière-pays



Contextualisation de l'action :

L'aménagement de zones de stationnement cyclable est indispensable pour accompagner la politique du territoire en matière de mobilités durables.

Chaque cycliste doit pouvoir avoir accès à des stationnements adaptés, notamment à proximité des services publics, commerces, gares, écoles et équipements sportifs ou culturels. Il s'agit aussi de réduire les risques de vols en installant des dispositifs adaptés, sécurisés et conformes aux normes actuelles.

Le diagnostic a montré qu'un quart des communes de la CA2BM disposent d'au moins une zone de stationnement cyclable. De plus, la centaine de zones de stationnement recensées sont principalement installées sur le littoral.

Qu'il s'agisse d'arceaux simples, d'abris sécurisés ou de garages collectifs, l'installation de stationnements cyclables est un véritable levier pour développer la cyclabilité du territoire et y renforcer la pratique du vélo.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les communes
- Les associations cyclistes locales



Public cible :

- Les habitants et les vélotafeurs
- Les cyclotouristes
- Les collégiens et lycéens
- Les commerçants, établissements touristiques et scolaires



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Réaliser un diagnostic pour identifier les besoins en stationnement vélo en privilégiant l'arrière-pays particulièrement démunis.
 - ✓ Identifier et cartographier les lieux stratégiques à équiper, en concertation avec les habitants, les élus locaux, les acteurs économiques, touristiques et les écoles
- Planification des équipements :
 - ✓ Accompagnement des communes dans le choix des modèles les plus pertinents à implanter (arceaux, abris sécurisés, abris collectifs etc.) en fonction des différents types de profil d'utilisateur (écoliers, adultes, touristes, vélos électriques, vélos cargo etc.).
 - ✓ Lister, contacter des fournisseurs agréés et les mettre en lien avec les communes.
- Rechercher des financements et candidater pour bénéficier des dispositifs tels que Alevole Plus ou encore le label Employeur Pro Vélo dédiés aux acteurs économiques.
- Travaux : installer les équipements de stationnement en suivant le plan établi.
- Communication : informer les habitants et usagers des nouvelles infrastructures via des campagnes locales (affiches, réseaux sociaux etc).
- Entretien : mettre en place une stratégie de maintenance régulière pour garantir la durabilité des équipements.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de stationnements vélos créés
- Taux d'occupation des infrastructures
- Évolution du nombre d'utilisateurs du vélo
- Taux de vol et de vandalisme des vélos



Estimation budgétaire et détail :

- Les coûts peuvent varier de 200 à 600 € par arceau de stationnement, jusqu'à 5000 € pour des abris vélos sécurisés et couverts



Calendrier :

- 2025 - semestre 1 : réalisation du diagnostic et planification des travaux
- 2025 - semestre 2 : installation des infrastructures dans les premières communes pilotes
- 2026 : extension de l'action dans les autres communes



Dispositifs d'aide existants :

- Programme Alevole Plus porté par la FUB permet des aides financières à hauteur de 40 %
- Label Objectif Employeur pro Vélo permet une prise en charge de 40 à 60 % pour certains équipements
- Dispositif « Développer le vélotourisme » de l'ADEME



Fiche action 1.3

Inciter à la sécurisation des points noirs pour favoriser les continuités cyclables



Contextualisation de l'action :

Les points noirs cyclables correspondent aux discontinuités d'aménagement et d'itinéraire, aux interruptions brutales d'aménagement dédié, et à toutes les situations pouvant générer des situations accidentogènes, ou à minima un sentiment d'insécurité, notamment dans l'interaction avec les autres modes. Les cyclistes occasionnels ou débutants sont les plus impactés car généralement moins à l'aise à vélo que les cyclistes chevronnés.

Le recensement de ces points noirs a été réalisé grâce à des visites de terrain et à la centralisation de données récoltées par des organismes, associations et usagers.

276 signalements ont ainsi été enregistrés dans les bases de données et les 22 points noirs recensés sur le terrain correspondent principalement à des interruptions brutales telles que des sorties d'aménagements, des ronds points, ou l'absence de traversée cyclable entre deux aménagements.

Cette action consiste à mettre en place des mesures correctives pour les sécuriser. Les interventions peuvent inclure l'aménagement de pistes cyclables dédiées, l'installation de signalisation adaptée, la mise en place de ralentisseurs, l'amélioration des pistes cyclables etc.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- Les communes
- La CA2BM
- Les associations cyclistes locales
- Service de sécurité routière du département



Public cible :

- Tous les usagers



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Identifier, cartographier et prioriser les points noirs à sécuriser
 - ✓ Se servir des données existantes et déjà recensées.
 - ✓ Impliquer les associations de cyclistes et les usagers dans la détection des zones problématiques.
 - ✓ Prioriser les zones à sécuriser en fonction de leur impact sur la continuité cyclable et la sécurité des usagers
- Choix des solutions d'aménagement :
 - ✓ Étudier les options adaptées à chaque point noir (séparateurs physiques, marquages renforcés, installation de feux ou de ralentisseurs, création de pistes cyclables sécurisées) en concertation avec les gestionnaires de voirie.
- Proposer un accompagnement technique et matériel (signalisation et jalonnement) auprès des communes et superviser les travaux d'aménagement.
- Financement et mobilisation des ressources : identifier et solliciter les financements disponibles
- Suivi et évaluation :
 - ✓ Mettre en place un suivi post-aménagement pour évaluer l'impact des travaux sur la sécurité et la fréquentation.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de points noirs sécurisés
- Réduction des accidents
- Augmentation de la fréquentation cyclable
- Satisfaction des usagers
- Continuité des itinéraires



Estimation budgétaire et détail :

- Amélioration de la signalisation : 2 000 à 10 000 €
- Aménagements simples (marquages, bandes cyclables) : 10 000 à 50 000 €
- Aménagements complexes (pistes séparées, ronds-points sécurisés) : 50 000 à 200 000 €



Calendrier :

- 2025 - semestre 2 : Identification, cartographie et priorisation des points noirs à sécuriser.
- 2026 - semestre 1 : Concertation et conception des solutions.
- 2026 – semestre 2 : Financement et réalisation des travaux.
- 2027 : extension de l'action selon l'ordre de priorité



Dispositifs d'aide existants :

- Fonds Mobilités Actives
- FEDER



Fiche action 1.4

Uniformiser la signalisation et le jalonnement cyclable en se référant à la Charte des aménagements cyclables



Contextualisation de l'action :

L'harmonisation de la signalisation et du jalonnement cyclable a un impact important sur la cohérence cyclable du territoire. Cette action peut donc favoriser :

- La lisibilité et l'attractivité grâce à des panneaux clairs, cohérents, et uniformes sur tout le territoire.
- La sécurité des usagers grâce à la réduction des risques liés aux erreurs d'interprétation ou à une signalisation absente.
- La continuité des itinéraires grâce à des parcours plus fluides, notamment pour les usagers peu familiers du réseau cyclable (touristes, cyclotouristes, etc.).
- La valorisation du territoire grâce à une meilleure image des aménagements cyclables, alignés sur les standards nationaux.

La rédaction d'une Charte des aménagements cyclables permettra ainsi de déterminer les figurines à privilégier lors des futures opérations d'entretien et/ou de pose d'aménagements cyclables. Le choix des modèles pourra se faire en concertation avec les gestionnaires de voirie, en prenant en compte les pictogrammes déjà présents sur le territoire et ceux préconisés par les institutions nationales.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les communes
- Les associations cyclistes locales et les usagers
- Le département
- Les offices de tourisme



Public cible :

- Tous les usagers à vélos



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Diffusion de la Charte des aménagements cyclables :
 - ✓ Organiser un temps fort pour valoriser la Charte des aménagements et faciliter la prise en main de cet outil par les élus et les techniciens.
- Diagnostic de l'existant :
 - ✓ Inciter les communes à recenser la signalisation et le jalonnement actuels en identifiant notamment les points de discontinuité, de confusion ou de manque de signalisation.
- Élaboration d'un plan d'action :
 - ✓ Prioriser les secteurs nécessitant une intervention urgente (zones à forte fréquentation, croisements complexes).
 - ✓ Travailler avec les communes et les services techniques pour assurer une cohérence du jalonnement à toutes les échelles.
- Remplacement et installation des équipements :
 - ✓ Guider les communes dans la sélection des solutions idéales en matière de signalisation et de jalonnement en se référant à la Charte des aménagements cyclables.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de panneaux installés/remplacés
- Satisfaction des usagers
- Fréquentation des itinéraires cyclable



Estimation budgétaire et détail :

- Fabrication et installation des équipements : 200 à 500 € par panneau selon le type et le contexte.



Calendrier :

- 2025 - semestre 2 : Valorisation de la Charte des aménagements cyclables
- 2026 - semestre 1 : Identification, cartographie et priorisation des zones à améliorer.
- 2026 – semestre 2 : Installation des nouveaux équipements



Dispositifs d'aide existants :

- Fonds Mobilités Actives
- FEDER



Fiche action 1.5

Favoriser l'entretien régulier du réseau cyclable par une répartition claire des interventions



Contextualisation de l'action :

Le diagnostic cyclable et les différentes sorties sur le terrain avec les communes de la CA2BM ont mis en avant la nécessité de s'accorder sur la planification et la répartition des responsabilités pour entretenir le réseau cyclable. L'entretien est en effet un enjeu central pour assurer la sécurité des usagers, maintenir la qualité des infrastructures et garantir leur attractivité.

Un réseau cyclable, même bien conçu, peut rapidement perdre en qualité s'il n'est pas entretenu régulièrement. Les dégradations comme les fissures, les nids-de-poule, les marquages effacés ou encore la végétation envahissante constituent autant d'obstacles pour les cyclistes. Elles nuisent à la sécurité et dissuadent les usagers..

Cette action vise ainsi à mettre en place une organisation claire et coordonnée des responsabilités entre les acteurs concernés, tout en instaurant des outils de suivi efficaces et des calendriers précis pour les interventions.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les communes
- Le département
- Les usagers et les associations de cyclistes (pour signaler)



Public cible :

- Tous les usagers à vélos



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Rédaction d'une convention d'entretien pour la Vélomaritime:
 - ✓ Réunir les gestionnaires du réseau (département, CA2BM, communes) pour définir une répartition des responsabilités et les critères d'entretien (fréquences minimales, normes de qualité, délais d'intervention etc.).
 - ✓ Réunir les parties prenantes pour signer la convention.
- Accompagner les communes sur l'entretien de leur réseau cyclable respectif :
 - ✓ Mutualiser des interventions d'entretien entre les communes.



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'interventions réalisées
- Réduction des signalements d'utilisateurs
- Satisfaction des utilisateurs
- Pérennité des infrastructures



Estimation budgétaire et détail :



Calendrier :

- 2025 - semestre 2 : Rédaction et signature de la convention d'entretien



Dispositifs d'aide existants :

-



Fiche action 2.1

Développer les axes cyclables structurants identifiés dans le diagnostic et la concertation



Contextualisation de l'action :

Le diagnostic mené dans le cadre du schéma directeur cyclable a permis de montrer que le réseau actuel était beaucoup plus adapté aux besoins touristiques qu'aux besoins quotidiens. L'absence d'accessibilité cyclable sécurisée vers des lieux régulièrement fréquentés abaisse fortement le potentiel d'utilisation du vélo au quotidien. Certaines populations font ainsi face à des difficultés de mobilité qui freinent leur insertion sociale et professionnelle.

Il a aussi permis de repérer les axes à fort potentiel de développement pour le vélo. Ces corridors, déjà empruntés malgré des infrastructures inadaptées ou inexistantes, concentrent les besoins en termes d'aménagements pour structurer un réseau cohérent. La concertation a confirmé l'importance de ces axes pour les déplacements locaux et intercommunaux.

Voici les axes structurants évoqués :

- Montreuil-sur-Mer – Etaples
- Verton – Rang-du-Fliers
- Verton – Waben
- Rang-du-Fliers - Airon Saint-Vaast
- Neuville-sous-Montreuil – Inxent
- Montreuil-sur-Mer – Littoral
- Neuville-sous-Montreuil – Attin.

Ces aménagements doivent ainsi contribuer à :

- Favoriser les déplacements cyclables du quotidien (travail, école, loisirs).
- Améliorer la sécurité et le confort des usagers.
- Encourager un report modal durable vers le vélo.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- Département
- CA2BM
- Communes
- Usagers et associations
- Propriétaires privés



Public cible :

- Usagers quotidiens
- Cyclotouristes
- Salariés et scolaires



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Analyse de la faisabilité des axes prioritaires :
 - ✓ Lister les critères de faisabilité (techniques, desserte, fréquentation, conflits d'usage, mobilisation des acteurs etc.).
- Priorisation des axes à aménager :
 - ✓ Définition des critères de priorisation objectifs (potentiel de fréquentation, continuité du réseau cyclable, faisabilité technique et financière, demande exprimé, sécurité routière etc.)
- Proposition de scénarios d'aménagements adaptés :
 - ✓ Etudier les différentes options en concertation avec les communes et les usagers (pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zone de circulation apaisée, chaussidou etc.)
- Accompagnement des communes par la CA2BM :
 - ✓ Proposer une assistance technique pour la conception des projets (partage d'expertise et d'exemples de bonnes pratiques issus du territoire ou d'ailleurs)
 - ✓ Soutenir les communes dans la recherche de financements (subventions nationales et européennes)
- Planification et mise en œuvre progressive des travaux :
 - ✓ Définir un phasage pour répartir les travaux en fonction des priorités identifiées.
 - ✓ Intégrer ces aménagements dans les calendriers des travaux routiers pour limiter les nuisances.
- Suivi et évaluation :
 - ✓ Organiser des réunions régulières avec toutes les parties prenantes



Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres d'aménagements réalisés
- Nombre d'usagers cyclistes sur ces axes
- Taux de satisfaction des usagers
- Respect du budget et des délais fixés.



Estimation budgétaire et détail :

- Entre 50 000 et 100 000 € le km.



Calendrier :

- 2025 – Semestre 2 : Analyse et priorisation des axes structurants
- 2026 – Semestre 1 : Priorisation des axes, proposition de scénarios d'aménagements et recherche de financements
- 2026 – Semestre 2 : Réalisation des travaux d'aménagement des premiers axes prioritaires ciblés
- 2027 : Réalisation des travaux sur les axes secondaires, tertiaires etc.



Dispositifs d'aide existants :

- FEDER
- Fond Mobilité Active



Fiche action 2.2

Favoriser les connexions cyclables entre les pôles générateurs de flux



Contextualisation de l'action :

Le diagnostic et les ateliers de concertation ont mis en lumière un manque d'infrastructures reliant les pôles générateurs de flux. Cela concerne entre autres les zones d'activités qui concentrent les principales structures employeuses et certains établissements scolaires présents (à Montreuil-sur-Mer, Ecuire et Etaples par exemple). Ces lieux, souvent fortement fréquentés, nécessitent des aménagements spécifiques pour répondre aux besoins des usagers et encourager un report modal vers le vélo.

Pourtant, favoriser l'usage du vélo au collège, au lycée, en entreprise et plus généralement aux abords des lieux les plus fréquentés permettrait de :

- réduire des congestions routières aux heures de pointe
- réduire le nombre de places de stationnement à déployer
- pérenniser, pour les plus jeunes, la pratiques du vélo à l'âge adulte

La communauté d'agglomération, en tant que facilitatrice, joue un rôle clé pour accompagner les communes dans la conception et la mise en œuvre de ces connexions stratégique et optimiser ainsi l'accessibilité de ces pôles générateurs de flux pour les modes doux.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- Les communes
- La CA2BM
- Les associations de cyclistes
- Les établissements administratifs et scolaires
- Les structures employeuse



Public cible :

- Les vélotafeurs
- Les usagers du quotidien
- Les collégiens et lycéens



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Identification des connexions prioritaires :
 - ✓ Cartographier les pôles générateurs de flux et identifier les itinéraires cyclables manquants ou discontinus reliant ces pôles.
 - ✓ Prioriser les connexions à réaliser en fonction de critères spécifiques (fréquentation, sécurité, demande exprimée).
- Accompagnement des communes dans la planification des aménagements :
 - ✓ Etudier les différentes options d'itinéraires (signalisation, jalonnement et le cas échéant des aménagements de voiries etc.).
 - ✓ Favoriser le partage d'expertise et d'exemples de bonnes pratiques entre les communes.
- Recherche et mobilisation de financements :
 - ✓ Soutenir les communes dans la constitution des dossiers de subventions.
- Associer les structures des pôles générateurs de flux :
 - ✓ Faciliter l'organisation de campagne de sensibilisation sur la pratique du vélo.
- Planification et suivi des travaux :
 - ✓ Définir un phasage pour répartir les travaux en fonction des priorités identifiées.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres de connexions cyclables créés ou améliorés
- Augmentation du nombre de trajets à vélo
- Taux de satisfaction des usagers



Estimation budgétaire et détail :

- Entre 50 000 et 100 000 € le km de voie cyclable.
- Entre 2000 et 5000 € le km d'itinéraire jalonné.



Calendrier :

- 2027 – Semestre 1 : Identification des connexions prioritaires, priorisation et recherche de financements
- 2027 – Semestre 2 : Lancement des travaux et des campagnes de sensibilisation dans les structures concernées
- 2028 : Extension des travaux autour des autres pôles générateurs de flux



Dispositifs d'aide existants :

- FEDER
- Fond Mobilité Active



Fiche action 2.3

Inciter les communes à intégrer le vélo dans les projets de voiries et les accompagner dans leurs réalisations



Contextualisation de l'action :

Sur les 46 communes qui composent la CA2BM, 13 d'entre elles seulement disposent d'aménagements cyclables ou d'itinéraires cyclables complémentaires à la Vélomaritime. Face à ce constat, apparaît la nécessité d'assurer une coordination entre les communes et l'intercommunalité pour répondre aux objectifs de développement d'aménagement cyclable.

Les travaux de voirie et d'aménagements des espaces publics doivent intégrer la pratique, le confort et la lisibilité des modes actifs. Cette action a ainsi pour objectif de créer un « réflexe vélo » et de porter systématiquement, dans la conception des espaces publics et des projets d'aménagements, une priorité et une attention particulière à la sécurité des cyclistes et des piétons, que ce soit au niveau intercommunal ou communal.

Pour ce faire, la CA2BM accompagnera les communes dans l'élaboration et la conception de leurs projets d'aménagements cyclables. Cet accompagnement pourra se traduire par une expertise technique et réglementaire, un appui à la constitution des dossiers techniques et les recherches de subvention.

Les communes pourront aussi s'appuyer sur les recommandations du département, du CEREMA et celles présentées dans la Charte des aménagements cyclables.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- Les communes
- La CA2BM
- Le département
- Les associations de cyclistes



Public cible :

- Les techniciens et les élus des communes



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Sensibilisation et formation des acteurs locaux :
 - ✓ Organisation de sessions d'information pour les élus et techniciens municipaux sur les aménagements cyclables, les bonnes pratiques et le cadre législatif (loi LOM).
 - ✓ Diffusion de la Charte des aménagements cyclables.
- Assistance technique :
 - ✓ Intégrer la pratique cyclable dans l'aménagement des espaces publics à travers des documents d'urbanisme (PLU-i)
 - ✓ Mise à disposition d'un accompagnement pour les projets communaux (conseil sur le choix des types d'aménagements, préconisations techniques, suivi).
 - ✓ Mise en relation avec le CEREMA et des associations experte en aménagement cyclable.
- Recherche de financements :
 - ✓ Soutien des communes dans la constitution des dossiers de subventions.



Indicateurs de suivi :

- Création d'aménagements cohérents et continus pour les cyclistes
- Augmentation du nombre de sollicitations par les élus et techniciens sur les projets d'aménagement.



Estimation budgétaire et détail :

-



Calendrier :

- 2026 : Lancement des prises de contact avec les communes et déploiement des sessions d'information.
- 2028 : Arrêt du PLI-i.



Dispositifs d'aide existants :



Fiche action 3.1

Faciliter l'aménagement d'aires de service vélo le long de la Vélomaritime



Contextualisation de l'action :

La Vélomaritime, itinéraire européen (EuroVelo 4), traverse le territoire et constitue un axe cyclable structurant d'intérêt touristique et local. Bien que cet itinéraire attire un nombre croissant de cyclistes, il manque, sur notre territoire, des infrastructures adaptées pour répondre aux besoins essentiels des utilisateurs, comme des espaces pour se reposer, effectuer des réparations ou sécuriser les vélos.

L'aménagement d'aires de service, placées à intervalles stratégiques le long du tracé, contribuera à améliorer l'expérience des cyclistes et à renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire.

Vélo & Territoire distingue les aires de service vélo des haltes de repos. La première est plus pourvue en équipements et répond à de nombreux besoins de l'utilisateur : repos, restauration, sanitaires, information, loisirs, petite réparation, recharge et connexion Wifi etc. Tandis que la deuxième permet une courte halte le long de la Véloroute avec des informations sur le territoire traversé.

Cette action a donc pour objectifs :

- d'améliorer l'expérience des usagers en leur offrant des espaces pratiques et accueillants.
- de renforcer l'attractivité de cet itinéraire cyclable en le dotant d'équipements de qualité.
- d'encourager les pratiques de cyclotourisme tout en répondant aux besoins des cyclistes locaux.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- CA2BM
- Communes
- ADEME (financement)
- Associations d'usagers
- Fournisseurs



Public cible :

- Cyclotouristes
- Usages locaux
- Vélotafeurs



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Identification des emplacements stratégiques :
 - ✓ Diagnostiquer les besoins en aires de service sur la Vélomaritime.
 - ✓ Prioriser les emplacements en fonction de l'intensité du flux de cyclistes, de la distance entre les points de service existants et de la proximité avec des zones d'intérêt.
- Équipements des aires de service :
 - ✓ Associer les communes et les acteurs du tourisme pour définir les priorités et modalités d'aménagement en matière d'équipements (type de stationnement, point d'eau, table de pique nique, borne de réparation, borne de recharge, signalétique, QR-Code etc.).
- Recherche de cofinancements :
 - ✓ Mobiliser les financements disponibles (ex AAP Développer le Vélotourisme de l'ADEME).
- Mise en œuvre et suivi :
 - ✓ Planifier et superviser les travaux d'aménagement des aires.
 - ✓ Mettre en place un dispositif de maintenance régulière pour garantir la qualité des infrastructures.



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aires de service créées ou améliorées.
- Fréquentation des aires par les cyclistes
- Taux de satisfaction des usagers
- Montant des financements obtenus



Estimation budgétaire et détail :

- Entre 8 000 et 25 000 € par aire selon le niveau de service



Calendrier :

- 2026 – Semestre 2 : Diagnostic des besoins, identification des emplacements stratégiques et concertation
- 2027 : Mise en œuvre des premiers aménagements prioritaires. 2026 – Semestre 2 : Réalisation des travaux d'aménagement des premiers axes prioritaires ciblés
- 2028 : Finalisation des aires restantes et mise en place du suivi d'entretien.



Dispositifs d'aide existants :

- AAP de l'ADEME « Développer le vélotourisme »



Fiche action 3.2

Aménager des stationnements vélos au niveau des gares, des sites et des équipements touristiques



Contextualisation de l'action :

Le territoire dispose d'un réseau cyclable en développement, mais les infrastructures de stationnement vélo sont insuffisantes, notamment autour des gares et des sites touristiques. La présence d'arceaux ou d'abris vélo bien localisés est un facteur clé pour inciter à l'usage du vélo, aussi bien pour les trajets domicile-travail que pour le cyclotourisme. Les gares représentent des points stratégiques pour l'intermodalité, tandis que les équipements touristiques et culturels sont des destinations prioritaires pour les visiteurs à vélo.

L'aménagement de stationnements sécurisés et pratiques répond à plusieurs enjeux :

- Il renforce l'attractivité du vélo
- Il favorise le respect des espaces naturels visité
- Il permet de capter les cyclistes itinérants et booste l'économie touristique locale
- Il renforce l'attractivité du territoire en attirant des touristes soucieux de leur empreinte écologique
- Il permet de limiter les congestions sur les axes routiers en saison haute.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- La CA2BM
- Les communes
- La SNCF et opérateurs de transport
- Les gestionnaires de sites touristiques
- Les associations de cyclistes



Public cible :

- Les cyclotouristes



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Diagnostic des besoins :
 - ✓ S'appuyer sur la cartographie établie lors des ateliers de concertation qui localise les besoins en stationnement et la compléter si nécessaire.
 - ✓ Etudier les types de stationnements requis (arceaux simples, abris sécurisés, consignes fermées).
- Concertation avec les acteurs locaux :
 - ✓ Associer les communes, SNCF (ou autres opérateurs de transport), et gestionnaires de sites touristiques pour prioriser et définir les besoins en stationnement.
 - ✓ Impliquer les associations cyclistes pour valider les choix techniques et l'emplacement des stationnements.
- Recherche de financements :
 - ✓ Mobiliser les aides nationales (Alvéole Plus, ADEME)
- Mise en œuvre et suivi :
 - ✓ Planifier l'installation des équipements selon les priorités identifiées.
 - ✓ Assurer une maintenance régulière pour garantir la qualité des infrastructures.
 - ✓ Mettre en place une signalétique claire pour indiquer les emplacements des stationnements.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de nouveaux stationnements vélo installés
- Taux d'occupation des stationnements
- Nombre de sites touristiques et gares équipés



Estimation budgétaire et détail :

- Les coûts peuvent varier de 200 à 600 € par arceau de stationnement, de 5000 à 50 000 € pour des abris vélos sécurisés et couverts



Calendrier :

- 2025 – semestre 2 : Diagnostic et cartographie des besoins. Concertation avec les acteurs locaux.
- 2026 – semestre 1 : Mise en œuvre des premières zones de stationnement
- 2026 – semestre 2 : Extension de l'action sur les autres sites selon leur degré de priorité



Dispositifs d'aide existants :

- ALVEOLE PLUS
- ADEME



Fiche action 3.3

*Viser la labellisation nationale « Accueil Vélo »
d'établissements touristiques du territoire*



Contextualisation de l'action :

Le cyclotourisme est un levier de développement économique important pour les territoires, favorisant les séjours respectueux de l'environnement et les retombées locales. Le label « Accueil Vélo » est un gage de qualité qui valorise les services proposés par les établissements touristiques, tels que les hébergements, les restaurants, les lieux de visite et les offices de tourisme.

Accueil Vélo, c'est la garantie pour le cycliste d'un établissement :

- situé à moins de 5 km d'un itinéraire vélo
- disposant d'équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo sécurisé, kit de réparation
- avec un accueil chaleureux (informations pratiques, conseils, itinéraires, météo etc...)
- qui fournit des services dédiés aux voyageurs à vélo : transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage vélo

Cette action a donc pour objectif de renforcer l'attractivité du territoire pour le tourisme à vélo en augmentant le nombre d'établissements labellisés « Accueil Vélo ». Ce label, reconnu nationalement, garantit un accueil de qualité pour les cyclotouristes et une offre adaptée à leurs besoins.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- Les cyclotouristes
- Les établissements touristiques
- La CA2BM
- Pas de Calais Tourisme
- Les communes



Public cible :

- Les établissements touristiques
- Les communes



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Identification des établissements cibles :
 - ✓ Cibler et prioriser les établissements touristiques du territoire susceptibles de demander le label (hébergements, sites touristiques, offices de tourisme, restaurants, etc.).
- Aides financières et techniques :
 - ✓ Etudier la possibilité de soutenir financièrement les investissements nécessaires à la mise aux normes (ex : financement des kits de réparation).
- Sensibilisation et accompagnement des acteurs locaux :
 - ✓ Organiser des réunions d'information pour présenter les avantages du label « Accueil Vélo » (notamment l'augmentation de la fréquentation et la visibilité nationale/internationale).
 - ✓ Proposer un accompagnement personnalisé pour aider les établissements à préparer leur dossier.
- Promotion et valorisation des labellisés :
 - ✓ Créer une carte ou un guide des établissements labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire.
 - ✓ Intégrer ces établissements dans les outils de communication de la Communauté d'agglomération et les partenariats touristiques régionaux.



Indicateurs de suivi :

- Augmentation du nombre d'établissements labellisés
- Renforcement de l'attractivité du territoire pour le cyclotourisme.
- Accroissement des retombées économiques pour les acteurs locaux.



Estimation budgétaire et détail :

- Financement des kits de réparation : entre 40 et 100 € par kits.



Calendrier :

- 2025 – semestre 1 : Identification des établissements cibles, prise de contact et animation de réunions d'information
- 2025 – semestre 2 : Poursuite de la sensibilisation et de l'accompagnement
- 2026 : extension de l'action



Dispositifs d'aide existants :

- CA2BM



Fiche action 3.4

Favoriser l'émergence d'une boucle touristique cyclable itinérante mettant en avant le territoire de la CA2BM



Contextualisation de l'action :

Le territoire de la communauté d'agglomération dispose de nombreux atouts touristiques : paysages variés, sites patrimoniaux, équipements culturels, et une richesse gastronomique. Cependant, ces points d'intérêt ne sont pas toujours reliés par des itinéraires cyclables adaptés, limitant ainsi leur accessibilité pour les cyclotouristes.

La création d'une boucle touristique itinérante à l'échelle du territoire de l'Agglomération est une proposition sortie du travail de mise en tourisme des sentiers de randonnée, porté par la Direction Développement Economique. Elle se veut un projet emblématique pour consacrer la CA2BM comme une destination touristique cyclable de premier ordre. Cette boucle permet d'abord de faire découvrir à vélo un certain nombre de points d'intérêt touristique locaux, mais revêt également un intérêt sportif puisqu'il s'agit d'un tracé de plusieurs centaines de kilomètres réalisables en plusieurs jours



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- La CA2BM
- Les communes
- Les offices de tourisme
- Les acteurs économiques locaux
- Les associations de cyclistes



Public cible :

- Cyclotouristes
- Sportifs du territoire



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Étude et identification de l'itinéraire :
 - ✓ Identifier les sites touristiques majeurs (patrimoine, nature, culture) et les services existants (hébergements, restaurants, stations-service vélo) en concertation avec les parties prenantes.
 - ✓ Déterminer les sections déjà aménagées, les connexions à réaliser, et les zones nécessitant des aménagements.
 - ✓ Définir un tracé cohérent, sécurisé et attractif, intégrant les points d'intérêt prioritaires (sur la base de l'étude IMMERGIS).
- Recherche de financements et mobilisation des partenaires :
 - ✓ Accompagner les communes dans la recherche de financements pour les travaux d'aménagement
 - ✓ Construire des partenariats avec les acteurs locaux (hébergeurs, restaurateurs, offices de tourisme) pour mutualiser les moyens et intégrer leurs offres dans la boucle.
- Aménagement et valorisation de l'itinéraire :
 - ✓ Mettre en œuvre des aménagements adaptés aux sections identifiées comme prioritaires : utilisation des tronçons cyclables existants, création ou amélioration de pistes cyclables, installation de signalétique touristique et sécuritaire, aménagement d'aires de services et de repos.
- Promotion et mise en réseau des acteurs :
 - ✓ Développer des supports de communication attractifs pour faire connaître la boucle, en mettant en avant les atouts culturels et naturels du territoire.
 - ✓ Organiser un événement de lancement pour inaugurer la boucle.



Indicateurs de suivi :

- Longueur de la boucle aménagée.
- Nombre de points d'intérêt touristiques connectés.
- Fréquentation.
- Retombées économiques.



Estimation budgétaire et détail :



Calendrier :

- 2028 : Etude et identification de l'itinéraire en concertation avec les parties prenantes. Recherche de financements.
- 2029 : Aménagements des tronçons prioritaires.
- 2030 : Aménagements des tronçons restants et inauguration.



Dispositifs d'aide existants :

- FEDER
- Fond Mobilité Active



Fiche action 4.1

Mettre en place une aide à l'achat de vélos



Contextualisation de l'action :

En avril et mai 2023, la CA2BM a déployé une enquête cyclable pour donner l'opportunité aux habitants d'exprimer leur vision de la pratique cyclable à moyen et long terme.

Les 331 répondants ont fait part de leurs attentes et leurs préconisations pour favoriser la pratique du vélo sur le territoire.

Parmi celles-ci, 18% ont suggéré la mise en place d'une aide financière à l'achat de vélos, qui fait écho aux contraintes liées au coût d'achat et d'entretien, évoquées notamment par les jeunes de moins de 25 ans.

Cette aide s'inscrirait dans la volonté d'encourager une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement et poursuit l'objectif de soutenir les habitant.es du territoire vers des choix de mobilité alternative.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les fournisseurs de vélos
- Les associations



Public cible :

- Les habitants permanents de la CA2BM
- Les « vélotafeurs »
- Les lycéens
- Les étudiants



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Définir les critères de l'aide :
 - ✓ Cibler le public bénéficiaire
 - ✓ Définir les équipements concernés
 - ✓ Définir une durée, une enveloppe globale et le montant de l'aide.
 - ✓ Définir s'il est possible de renouveler une demande de subvention après X années .
- Élaboration des procédures de mise en œuvre
 - ✓ Créer un processus de demande : formulaire de demande facile à remplir et à soumettre, avec une liste des documents nécessaires
 - ✓ Mise en place des moyens de vérification : processus pour vérifier l'éligibilité des demandeurs et la conformité des factures
 - ✓ Modalités de versement de l'aide
- Communication et sensibilisation
 - ✓ Informer les habitants de l'existence et des avantages de l'aide
 - ✓ Mobiliser les partenaires locaux (commerçants de vélos, entreprises et associations)
- Suivi et évaluation du dispositif
 - ✓ Collecte des données et évaluation de l'impact



Dispositifs d'aide existants :

- Versement mobilité
- Fonds vert



Indicateurs de suivi :

- Nombre de bénéficiaires de l'aide
- Répartition géographique des bénéficiaires
- Augmentation de la part modale du vélo



Estimation budgétaire et détail :

- Enveloppe de 35 000 euros par an



Calendrier :

- 2025 – semestre 1 : définir et valider les critères.
- 2025 – semestre 2 : Lancement de l'aide.



Fiche action 4.2

Accompagner les entreprises, établissements publics et les établissements scolaires à développer leur stratégie cyclable



Contextualisation de l'action :

13% des émissions de gaz à effet de serre des transports proviennent des déplacements entre le domicile et le travail. Ce taux représente 17,4 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (tCO₂e) en 2019, dont 98% dues à la voiture.

Le développement des Plans vélo pour les entreprises, les établissements publics et les écoles s'inscrit ainsi dans une démarche globale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi à désengorger les réseaux de transport et à améliorer la qualité de vie des usagers.

En offrant des alternatives de mobilité durable, les établissements renforcent leur attractivité, répondent aux attentes de leurs employés, usagers et élèves, et contribuent à l'atteinte des objectifs climatiques.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les communes
- L'association *En savoir plus* qui porte le label « Objectif Employeur pro Vélo »
- L'association *Génération Vélo* qui porte le programme « Savoir rouler à vélo »
- Association de cyclistes.



Public cible :

- Entreprises de toute taille
- Établissements publics (santé, mairies, administrations, etc.)
- Établissements scolaires (collèges, lycées, écoles supérieures)



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Promouvoir le label « Objectif employeur Pro Vélo » auprès des entreprises.
 - ✓ Aider à la réalisation de l'état des lieux de l'infrastructure et à l'analyse des habitudes de déplacement.
 - ✓ Aider à la programmation de formations, d'ateliers réparation et d'ateliers d'apprentissage ou de remise en selle.
- Inciter les écoles primaires à déployer le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » pour favoriser la pratique du vélo chez les enfants de 6 à 11 ans.
 - ✓ Coordonner le dispositif dans les écoles, en privilégiant les établissements de l'arrière-pays, avec l'appui de l'association Génération Vélo
- Accompagner les entreprises, établissements publics et les établissements scolaires pour favoriser l'usage du vélo au quotidien.
 - ✓ Aider à l'organisation de campagne de sensibilisation sur les bienfaits du vélo (santé, environnement, économies de transport).
 - ✓ Créer une dynamique positive autour du vélo grâce à des événements tels que la Semaine de la mobilité, la Journée du vélo ou l'organisation de défis inter-entreprises.
- Aider à l'amélioration des infrastructures cyclables (stationnement, bornes de réparation etc.).
- Faciliter la mise en place de partenariats entre les entreprises/établissements publics/établissements scolaires et des associations ou acteurs locaux qui promeuvent la pratique quotidienne du vélo.
- Relayer et mettre en avant les aides financières existantes pour soutenir les investissements nécessaires des structures visées.



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'entreprises labélisées « Employeur Pro Vélo »
- Nombre d'enfants sensibilisés grâce aux dispositifs « Savoir Rouler à Vélo »
- Augmentation du pourcentage d'utilisateurs réguliers du vélo dans les trajets domicile-travail/école.
- Nombre de places de stationnement vélo créées dans les entreprises et établissements.



Estimation budgétaire et détail :



Calendrier :

- 2026 – semestre 1 : sensibilisation



Dispositifs d'aide existants :

- Subvention grâce au label « Objectif Employeur pro Vélo » variant entre 40 et 100% selon les actions
- Les interventions réalisées dans le cadre du déploiement du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % de leur montant total.



Fiche action 4.3

Favoriser l'implantation de zones de stationnement vélo aux abords des structures employeuses et des écoles



Contextualisation de l'action :

Lors du diagnostic cyclable, près d'une centaine de zones de stationnement cyclable ont été recensées sur le territoire de la CA2BM mais celles-ci sont principalement localisées sur le littoral. Le manque de stationnement cyclable sur le territoire a été souligné dans l'enquête vélo déployée en mai-juin 2023.

Améliorer et encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école ne peut pas se faire sans l'implantation de zones de stationnement sécurisé et accessible à proximité des structures employeuses et des établissements scolaires.

Cette action répond à plusieurs enjeux :

- permettre aux cyclistes de garer leurs vélos dans des emplacements adaptés, sécurisés, et proches de leur lieu de destination.
- favoriser l'accès au stationnement vélo pour tous les usagers, notamment les jeunes et les salariés, en intégrant des infrastructures aux abords des établissements scolaires et des entreprises.
- encourager les employés et les élèves (ainsi que leurs familles) à utiliser des modes de transport actifs au quotidien en leur offrant des solutions de stationnement pratiques et fiables.
- contribuer à la réduction des émissions de CO₂ en limitant les déplacements en voiture pour les trajets courts.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- Les structures employeuses et les établissements scolaires
- Les communes
- La CA2BM
- Les fournisseurs d'infrastructures de stationnement
- L'association *En savoir plus* qui porte le label « Objectif Employeur pro Vélo »
- La FUB et son programme « *Alvéole Plus* »



Public cible :

- Les salariés et les acteurs économiques du territoire
- Les professeurs et agents du département
- Les collégiens, lycéens et leur famille



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Réaliser un diagnostic pour identifier les besoins en stationnement vélo en consultant les structures employeuses et des établissements scolaires.
 - ✓ Cartographier et prioriser les structures à fort potentiel de cyclabilité
- Conseiller et guider les structures dans le choix d'infrastructures
 - ✓ Mettre en avant différents modèles de stationnement (arceaux, abris fermés, consignes sécurisées) et des solutions adaptées aux différents profils (enfants, adultes, vélos électriques, vélos cargo).
 - ✓ Proposer des fournisseurs et des installateurs agréés.
- Proposer un accompagnement technique et financier
 - ✓ Mettre en avant les dispositifs existants tels que Alevole Plus ou encore le label Employeur Pro Vélo.
- Mettre en place des indicateurs de suivi de la fréquentation des stationnements et de l'évolution des pratiques de déplacement.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de stationnements vélos créés
- Taux d'occupation des infrastructures
- Évolution du nombre d'usagers du vélo
- Taux de vol et de vandalisme des vélos



Estimation budgétaire et détail :

- Les coûts peuvent varier de 200 à 600 € par arceau de stationnement, jusqu'à 15 000 € pour des abris vélos sécurisés et couverts



Calendrier :

- 2025 - semestre 1 : diagnostic et planification
- 2025 - semestre 2 : installation des infrastructures sur les premiers sites pilotes
- 2026 : extension de l'action



Dispositifs d'aide existants :

- Le programme Alveole Plus porté par la FUB permet des aides financières à hauteur de 40 %
- Le label Objectif Employeur pro Vélo permet une prise en charge de 40 à 60 % pour certains équipements



Fiche action 4.4

Faciliter la création d'un atelier vélo participatif et solidaire dans le but de favoriser l'insertion professionnelle et la revente de vélo d'occasion



Contextualisation de l'action :

Le développement de la pratique du vélo passe par un élargissement de l'offre de services.

En plus des vélocistes déjà installés sur le territoire, la mise en place d'un atelier vélo participatif et solidaire permettrait de contribuer à l'insertion professionnelle des publics en difficulté tout en facilitant l'accès au vélo à des prix réduits. Cet atelier vise à renforcer la pratique du vélo, notamment pour les personnes ayant des moyens limités, et à encourager les mobilités douces au quotidien.

L'action consisterait ainsi à créer un atelier participatif où des mécaniciens formateurs et des bénévoles animeraient des sessions de réparation et de recyclage de vélos. Quelques fois par an, une revente de vélos reconditionnés pourrait être organisée.

Cette action répond donc aux enjeux suivants:

- Insertion professionnelle : l'écosystème vélo est vecteur d'emploi et ce projet permettrait de former des personnes éloignées de l'emploi
- Accessibilité sociale : permettre à des populations aux revenus modestes de réparer et s'équiper en vélo à prix réduit, favorisant ainsi la mobilité durable pour tous.
- Transition écologique : Encourager l'usage du vélo comme mode de transport quotidien et valoriser la réparation et le recyclage des vélos pour limiter les déchets.
- Développement d'une culture vélo : sensibiliser les citoyens à l'entretien des vélos, à l'autonomie et à la pratique de la mobilité douce.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- Les structures d'insertion et de formation
- La CA2BM, le département et la région
- Les associations de promotion du vélo
- Les structures qui favorisent l'accès à l'emploi
- Les acteurs de l'économie circulaire



Public cible :

- Les personnes éloignées de l'emploi
- Les habitants
- Les associations et les acteurs de la mobilité durable
- Les collectivités locales et entreprises locales



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Étude de faisabilité et diagnostic des besoins.
 - ✓ Évaluer la demande locale pour un atelier vélo (besoins en vélos d'occasion, formations, etc.).
 - ✓ Identifier la structure porteuse du chantier d'insertion, les partenaires potentiels et les publics cibles pour les parcours d'insertion.
- Création de l'atelier vélo et définition du cadre de fonctionnement
 - ✓ Trouver un lieu adapté et accessible, idéalement proche des axes cyclables.
 - ✓ Rechercher des sources de financement pour soutenir l'atelier
- Lancement des activités d'insertion et de reconditionnement de vélos.
 - ✓ Mettre en place des parcours d'insertion et de formation, incluant la réparation, le diagnostic, et le montage de vélos.
 - ✓ Proposer des ateliers de réparation ouverts au public et des initiations à la mécanique vélo.
 - ✓ Reconditionner des vélos usagés pour leur revente à bas prix aux habitants.
- Sensibilisation et communication.
 - ✓ Informer la population locale sur les services de l'atelier : vente de vélos, sessions de réparation, ateliers de formation.
- Mettre en place des indicateurs pour évaluer la fréquentation, l'impact social (nombre de personnes formées, parcours vers l'emploi), et la performance environnementale (nombre de vélos reconditionnés).



Indicateurs de suivi :

- Fréquentation de l'atelier
- Nombre de vélos réparés
- Nombre de personnes formées
- Taux d'insertion professionnelle
- Nombre de vélos vendus



Calendrier :

- 2027 – semestre 2 : Etudes de faisabilité, recherche de partenaires et financements.
- 2028 – semestre 1 : Constitution de l'équipe, aménagement du local, acquisition d'équipements,
- 2028 – semestre 2 : lancement des premières formations et activités de réparation



Estimation budgétaire et détail :

- L'aménagement du local (5 000 à 15 000 €)
- L'équipement en outillage et pièces de rechange (environ 10 000 €)
- Le personnel encadrant (variable selon les subventions d'insertion professionnelle disponibles) : 30 000 €

Total estimé : 50 000 €



Dispositifs d'aide existants :

- Aides à l'insertion professionnelle et à la formation (FSE, Pôle Emploi, Département, Région etc.)
- Subventions pour la promotion de la mobilité durable, l'économie circulaire et le réemploi (CEE, ADEME etc.)
- Subventions pour les associations et les structures solidaires



Fiche action 4.5

Encourager la pratique cyclable des séniors et des personnes à mobilité réduite



Contextualisation de l'action :

La réputation des bienfaits de l'air pur de la Côte d'Opale, depuis près de deux siècles, a largement favorisé l'émergence de structures de santé. Le territoire de la CA2BM compte en effet la présence de trois hôpitaux, de laboratoires, de professionnels de santé ou encore de structures de formations.

Ce projet vise à expérimenter un projet de mobilité inclusive, en intégrant les séniors et les personnes à mobilité réduites (PMR) dans le plan cyclable. En leur donnant la possibilité d'accéder à des vélos adaptés (vélo à assistance électrique, tricycles, tandems, vélos cargos, etc.) et un accompagnement approprié, l'action lève les barrières d'accessibilité, améliore l'autonomie, la santé, la qualité de vie des séniors et des PMR et participe ainsi à un territoire plus accessible et ouvert aux mobilités douces pour tous.



Parties prenantes et acteurs concernés :

- La CA2BM
- Les fournisseurs de vélos adaptés
- Les acteurs de santé
- Les associations pour une mobilité inclusive
- Les maisons de retraite et centres d'accueil spécialisés



Public cible :

- Les personnes à mobilité réduite
- Les séniors ayant besoin d'un vélo adapté
- Le personnel de santé



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Étude de besoins et identification des utilisateurs.
 - ✓ Mener l'enquête pour identifier les besoins spécifiques en matière de vélos adaptés.
 - ✓ Évaluer les zones prioritaires pour la mise à disposition de vélos (communes, résidences, centres de soins).
 - ✓ Mobilisation de partenaires du secteur de la santé pour mettre en place cette expérimentation
- Acquisition de vélos adaptés :
 - ✓ Identifier le type de vélos adaptés à acheter : vélos tricycles pour une stabilité accrue, tandems pour l'accompagnement, vélos cargos pour le transport d'objets ou de personnes, vélos à assistance électrique (VAE) pour faciliter les trajets.
 - ✓ Privilégier des fournisseurs locaux et rechercher des aides financières pour l'acquisition des vélos.
- Déploiement et expérimentation du service de location :
 - ✓ Définir un mode de prêt : location à tarif réduit ou gratuit, à l'année ou périodiquement, avec un accompagnement ou non.
- Sensibilisation et formation à l'usage des vélos adaptés :
 - ✓ Organiser des sessions de formation et d'initiation au maniement des vélos adaptés en partenariat avec des associations de mobilité ou des structures de santé



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'utilisateurs
- Fréquence d'utilisation des vélos adaptés
- Impact sur la santé et le bien-être



Calendrier :

- 2029 – semestre 1 : Étude de besoins, élaboration des partenariats, et sélection de la flotte de vélos adaptés.
- 2029 – semestre 2 : Acquisition des vélos et lancement des premières locations.



Estimation budgétaire et détail :

- Achat de vélos adaptés (5 000 à 10 000 € par vélo)
- Frais d'entretien : environ 500 à 1 000 € par an et par vélo
- Frais de formation et accompagnement des utilisateurs

Total estimé pour 3 vélos : 30 000 €



Dispositifs d'aide existants :

- Il existe une aide à l'achat pour les particuliers qui peut atteindre 2000 € à l'échelle nationale.
- Fonds de l'Agence Régionales de Santé ?



Fiche action 5.1

Fédérer les acteurs du vélo et créer un Comité vélo



Contextualisation de l'action :

La mise en œuvre opérationnelle du Schéma directeur Cyclable repose sur la coordination d'une diversité d'acteurs : communes, associations d'usagers, professionnels du tourisme, entreprises locales, établissements scolaires, et partenaires institutionnels.

Dans une logique d'évaluation et d'amélioration continue, il semble donc opportun de mettre en place un « Comité Vélo » qui permettrait de :

- Favoriser la transversalité et la cohérence des projets liés au vélo.
- Associer les usagers et les parties prenantes au suivi des actions du schéma directeur cyclable.
- Valoriser les initiatives locales et mutualiser les compétences.

Concrètement, ce comité pourrait ainsi se retrouver une à deux fois par an et pourra être sollicité sur les secteurs géographiques concernés pour faire un point sur les aménagements prévus. A ce titre, il viendrait en appui des communes dans l'élaboration de leurs projets d'aménagements cyclables, dans l'accompagnement de services (notamment dans le déploiement de stationnements vélos), mais également dans la promotion d'une culture vélo à l'échelle des 46 communes.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- CA2BM (élus et techniciens)
- CEREMA, ADEME
- Associations d'usagers
- Offices de tourisme
- Acteurs économiques locaux



Public cible :



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Structuration du Comité vélo :
 - ✓ Identifier les acteurs clés à intégrer au Comité
 - ✓ Définir les modalités de fonctionnement du Comité : fréquence, animation, organisation de groupes de travail thématiques
- Lancement du Comité vélo :
 - ✓ Organiser une réunion de lancement pour présenter le projet et recueillir les attentes des membres.
 - ✓ Élaborer une charte de fonctionnement pour formaliser les missions et engagements des membres.
- Animation et rôle du Comité vélo :
 - ✓ Faire du Comité un espace d'échanges et de co-construction pour :
 - *Suivre la mise en œuvre des actions du schéma directeur cyclable.*
 - *Identifier les besoins et priorités du territoire en termes d'aménagements, de services et proposer des solutions concrètes pour répondre aux enjeux identifiés*
 - ✓ Organiser des ateliers participatifs et des visites de terrain pour analyser les projets cyclables en cours ou à venir.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de participants au Comité vélo.
- Fréquence et qualité des réunions



Estimation budgétaire et détail :



Calendrier :

- 2025 – semestre 1 : identification des parties prenantes et création du Comité vélo
- 2025 – semestre 2 : organisation des premières réunions et suivi de la mise en œuvre du SDC



Dispositifs d'aide existants :



Fiche action 5.2

Impulser une communication digitale sur la pratique cyclable sur le territoire



Contextualisation de l'action :

La communication joue un rôle important dans le développement de la mobilité cyclable. Les réseaux sociaux, grâce à leur capacité à toucher un large public et à encourager l'interactivité, constituent un outil stratégique pour informer, fédérer et sensibiliser les habitants et visiteurs.

Ce futur canal de communication permettra ainsi de valoriser :

- Les infrastructures cyclables existantes et leur mise à jour.
- Les projets en cours dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Les événements liés à la pratique du vélo (randonnées, ateliers de sensibilisation, inaugurations)

Il permettra aussi de :

- Créer un lien direct et interactif avec les usagers du vélo.
- Dynamiser la pratique cyclable grâce à une meilleure communication sur les événements et projets.



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- La CA2BM
- Les communes
- Les associations d'usagers
- Les offices de tourisme



Public cible :

- Les usagers
- Les cyclotouristes



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Création et lancement de la page :
 - ✓ Sélectionner les réseaux sociaux les plus adaptés à la cible locale
 - ✓ Créer un nom de page identifiable (ex : Le Montreuillois à Vélo) et une charte graphique cohérente
 - ✓ Annoncer la création de la page sur les autres canaux de communication existants
- Contenus et animations proposés :
 - ✓ Définir le type de contenus mis en avant et le ton utilisé (réseau cyclable existant, cartes interactives, mises à jour des travaux en cours, conseils pour les usagers, itinéraires, ateliers de réparation, valorisation des associations/clubs etc.)
 - ✓ Récouter des retours d'expérience et des attentes des usagers via des sondages ou des discussions.
- Animation et gestion de la page :
 - ✓ Assurer une animation régulière avec des publications hebdomadaires
 - ✓ Organiser des campagnes de communication autour d'événements spécifiques (journées de la mobilité, inauguration d'infrastructures).
 - ✓ Collaborer avec les communes et les associations pour enrichir les contenus et relayer leurs initiatives.
- Évaluation et ajustement :
 - ✓ Suivre les performances de la page (nombre d'abonnés, interactions, partages) pour évaluer l'impact de la communication.
 - ✓ Adapter les contenus et le ton en fonction des retours.



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'abonnés à la page et d'interactions
- Hausse de la fréquentation sur les itinéraires
- Taux de participation aux événements annoncés sur la page..



Estimation budgétaire et détail :



Calendrier :

- 2026 – semestre 1 : Création de la page et de l'identité visuelle, définition du calendrier éditorial.
- 2026 – semestre 2 : Réalisation des premières publications.



Dispositifs d'aide existants :



Fiche action 5.3

Promouvoir le vélo lors de l'événement annuel « Festival des Randonnées » organisé par la CA2BM.



Contextualisation de l'action :

Le « Festival des Randonnées » est un événement phare organisé chaque année par la Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM), rassemblant de nombreux habitants et visiteurs autour de la découverte du territoire à pied, à cheval ou encore à vélo.

L'objectif de cette action est de renforcer ce dernier pour encourager sa découverte et sa pratique auprès de tous les publics. Cet événement constitue en effet une vitrine idéale pour :

- Mettre en avant les itinéraires cyclables et les boucles touristiques.
- Sensibiliser le grand public aux avantages du vélo (mobilité durable, loisirs, santé).
- Développer l'attractivité cyclotouristique du territoire.
- Organiser des ateliers de réparation, d'autoréparation ou de remise en selle
- Organiser une bourse aux vélos



Parties prenantes et acteurs à mobiliser :

- Les associations locales
- La CA2BM
- Les offices de tourisme
- Les fournisseurs de vélo
- Le département



Public cible :

- Familles
- Sportifs
- Citoyens
- Touristes



Description des mesures et conditions de réalisation :

- Incorporer des activités cyclables au festival :
 - ✓ Proposer des randonnées cyclistes encadrées adaptées à différents publics
 - ✓ Organiser des ateliers de réparation et d'entretien des vélos
 - ✓ Présenter les itinéraires cyclables existants
- Valoriser le vélo dans la communication du festival :
 - ✓ Inclure une communication dédiée au vélo dans les supports de promotion du festival (programme, affiches, réseaux sociaux, site web de la CA2BM).
- Mobiliser les partenaires locaux autour du vélo :
 - ✓ Inciter les associations cyclistes à tenir des stands pour présenter leurs activités et sensibiliser les visiteurs.
 - ✓ Engager des acteurs économiques et touristiques proposant des services autour du vélo (loueurs, hébergements labellisés « Accueil Vélo »).
- Mettre en avant les initiatives du schéma directeur cyclable :
 - ✓ Tenir un stand dédié à la présentation des actions en cours et à venir dans le cadre du schéma directeur cyclable.
 - ✓ Faire la promotion du vélo comme alternative à la voiture pour les déplacements du quotidien.



Indicateurs de suivi :

Nombre de participants aux randonnées et ateliers
Nombre de supports distribués
Retombées médiatiques
Retours des participants



Estimation budgétaire et détail :

- 10 000 à 15 000 €, selon le nombre d'activités proposées et le matériel requis



Calendrier :

- 2026 – semestre 1 : Mobilisation des partenaires, élaboration du programme cyclable et préparation des supports de communication.
- 2026 – semestre 2 : Communication auprès des habitants, touristes et partenaires.
- Le jour J : Animation des randonnées et ateliers, animation du stand dédié au schéma directeur cyclable.



Dispositifs d'aide existants :