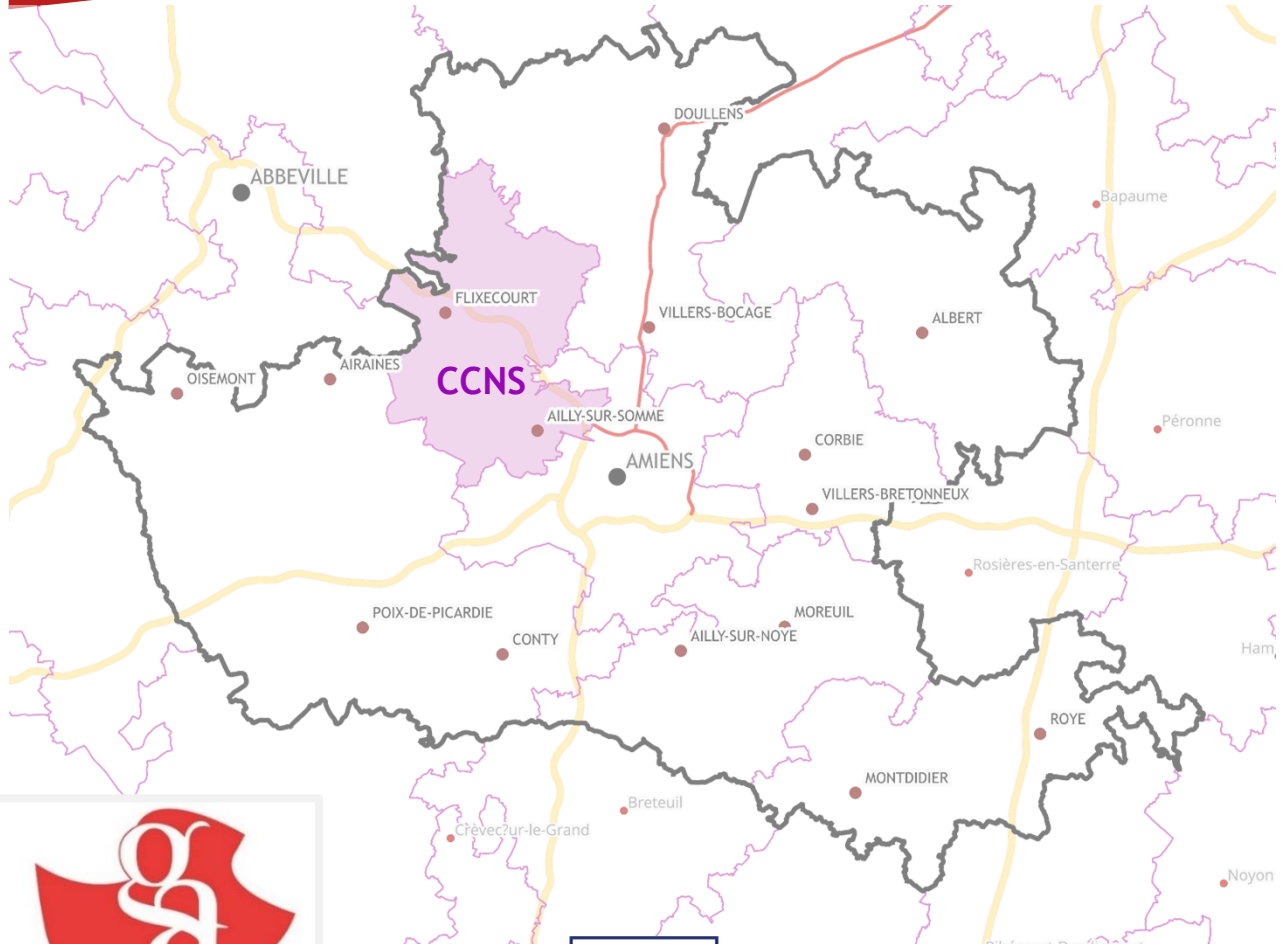


# Plan de mobilité simplifié de la CCNS

Préparé pour le compte de :  
**PMGA**

Version finale

Erreur ! Source du renvoi introuvable.



Gestion du document	
<b>Titre de l'étude :</b>	Elaboration d'une stratégie de mobilité globale, de 5 Plans de Mobilité Simplifiés et de 5 Schémas Directeurs Cyclables pour 5 EPCI du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois
<b>N° de projet :</b>	C23-00163
<b>Titre du document :</b>	Plan de mobilité simplifié de la CCNS
<b>Maitre d'ouvrage :</b>	PMGA
<b>Auteur principal :</b>	Léa Colombier
<b>Autre(s) rédacteur(s) :</b>	Laurent Jardinier

Distribution				
Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0	Laurent Jardinier	05/05/2025	PMGA	

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>4</b>
<b>PREAMBULE</b> .....	<b>6</b>
<b>LA DEMARCHE DU PDMS</b> .....	<b>6</b>
<b>LES CHIFFRES-CLES DU DIAGNOSTIC</b> .....	<b>8</b>
<b>LES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>10</b>
<b>LA STRATEGIE DE MOBILITE GLOBALE A L'ECHELLE DU PMGA</b> .....	<b>11</b>
<b>LE PLAN D'ACTION</b> .....	<b>13</b>
<b>LES ACTIONS DU PLAN D'ACTION</b> .....	<b>13</b>
<b>ORIENTATION 1 : FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE SOLO POUR L'ACCES AUX AMENITES DU QUOTIDIEN</b>	
<b>AXE A : AU SEIN DES COMMUNAUTES DE COMMUNES</b> .....	<b>15</b>
ACTION A.1 – DEVELOPPER DES OFFRES ALTERNATIVES .....	15
ACTION A.2 – METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA CYCLABLE .....	20
ACTION A.3 – FAVORISER L'INTERMODALITE .....	24
<b>AXE B : DEPUIS ET VERS LES TERRITOIRES VOISINS</b> .....	<b>32</b>
ACTION B.1 – VALORISER ET RENFORCER L'EXISTANT .....	32
ACTION B.2 – DEPLOYER DES LIGNES DE COVOITURAGE .....	36
<b>AXE C : DANS LES CENTRES-BOURGS</b> .....	<b>42</b>
ACTION C.1 – DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS .....	42
ACTION C.2 – LIMITER LE TRAFIC ROUTIER DE POIDS-LOURDS (PL) EN TRANSIT DANS LES CENTRES-BOURGS .....	51
<b>ORIENTATION 2 : AGIR EN FAVEUR D'UNE MOBILITE POUR TOUS ET DURABLE</b>	
<b>AXE D : GARANTIR LE DROIT A LA MOBILITE</b> .....	<b>56</b>
ACTION D.1 – S'INSCRIRE DANS LA DEMARCHE DU PAMS POUR LA DEFINITION DE « L'OFFRE SOCLE » DE MOBILITE SOLIDAIRE DES CC .....	56
<b>AXE E : ACCOMPAGNER AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS</b> .....	<b>63</b>
ACTION E.1 – COORDONNER LES ACTIONS D'INTERET INTERTERRITORIAL .....	63
ACTION E.2 – S'APPUYER SUR DES RELAIS LOCAUX D'INFORMATION POUR INFORMER, COMMUNIQUER ET SENSIBILISER .....	67
<b>ORIENTATION 3 : METTRE EN PLACE LA GOUVERNANCE MOBILITE</b>	
<b>AXE F : ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS</b> .....	<b>72</b>
ACTION F.1 – ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS .....	72
<b>PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE</b> .....	<b>76</b>
<b>PROGRAMMATION TEMPORELLE</b> .....	<b>76</b>
<b>ESTIMATION DES COUTS</b> .....	<b>78</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>81</b>

**TABLEAU DETAILLE DES COUTS ..... 81**

# PREAMBULE

## La démarche du PDMS

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM - loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) définit deux outils permettant la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale, en fonction des besoins de chaque territoire :

- Le Plan de Mobilité (PDM), qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), et qui est obligatoire pour les unités urbaines dépassant les 100 000 habitants.
- Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) qui concerne les autres territoires moins denses et plus ruraux et est non obligatoire. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une adaptabilité aux enjeux de chaque territoire.

Le PDMS détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité sur le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, et poursuit plusieurs objectifs :

- Rendre effectif le droit à la mobilité pour tous ;
- Intégrer les spécificités du territoire ;
- Couvrir l'ensemble du territoire d'étude et s'articuler avec les territoires voisins ;
- Faire l'état des lieux des actions existantes et définir les mesures et actions prioritaires à mettre en place ;
- Prendre en compte les plans de mobilité employeurs et autres mesures de politiques plus transversales.

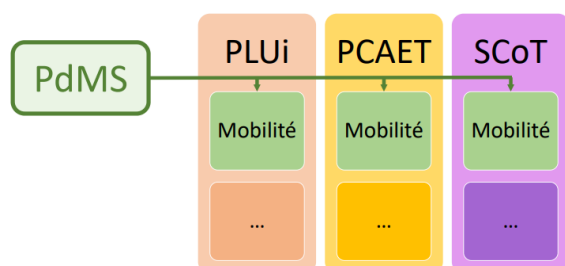
Le PDMS permet de réaliser un diagnostic du territoire et de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée à ses besoins, tout en prenant en compte les démarches déjà existantes. Il offre aux acteurs publics l'opportunité de construire une feuille de route déclinée dans un projet de mobilité, contribuant ainsi à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire portées par tous types d'acteurs, privés ou publics. Il crée une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques pour une action publique plus efficace.

L'élaboration du plan de mobilité simplifié suit les principes généraux fixés par le code des Transports en matière d'élaboration de Plan de Mobilité, tout en apportant une certaine souplesse et flexibilité dans sa formalisation :

- L'article L1214-36-1, créé par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), définit le plan de mobilité simplifié (voir ci-dessous) ;
- L'article L1231-5, qui rend obligatoire la consultation du comité des partenaires avant l'approbation du plan.

Contrairement au plan de mobilité, le PDMS n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou schémas et ne dispose d'aucun caractère opposable. Toutefois, les PDMS doivent être cohérents avec les orientations des documents de portée supérieure, comme le SRADDET, le PCAET, le SCoT ou les schémas cyclables régional et départemental, le schéma départemental de covoiturage et également avec les démarches en cours menées par la Région (COM/PAMS).

Les Plans De Mobilité Simplifiés (PDMS) élaborés sur chaque Communautés de Communes viendront alimenter les volets « mobilité » des documents de planification, tels que les PLUi des Communautés de Communes, et le SCoT du Grand Amiénois (en cours de révision).



SOURCE : Cerema

Le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois a engagé une démarche volontaire visant à élaborer cinq Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) et cinq Schémas Directeurs Cyclables (SDC) pour cinq de ses EPCI membres : les communautés de communes Avre-Luce-Noye (CCALN), Nièvre et Somme (CCNS), Pays du Coquelicot (CCPC), Territoire Nord Picardie (CCTNP) et Val de Somme (CCVS).

La démarche a consisté à élaborer un diagnostic et une stratégie globale à l'échelle du Pôle Métropolitain, déclinés par la suite en Plans de Mobilité Simplifiés et en Schémas Directeurs Cyclables pour chacune des communautés de communes mentionnées ci-dessus.

Le présent rapport constitue le Plan de Mobilité Simplifié de la communauté de communes Nièvre et Somme (CCNS).

# Les chiffres-clés du diagnostic

## Contexte territorial



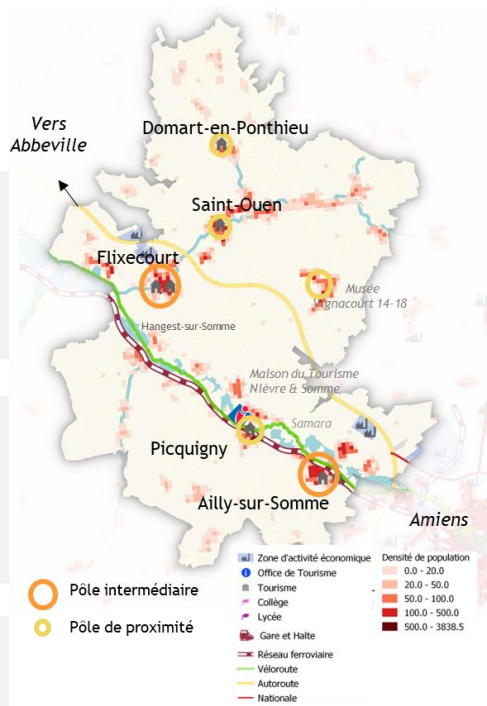
- **Communes** : 36
- **Pôles structurants (Scot)** :
  - Pôle intermédiaire : Ailly-sur-Somme, Flixecourt
  - Pôle de proximité : Domart-en-Ponthieu, Saint-Ouen, Picquigny
- **Sites touristiques** : Musée Vignacourt, Maison du Tourisme Nièvre & Somme, Parc à Thème préhistorique Samara



- **Population** : 27 803 habitants [INSEE 2020]
- **Evolution Population entre 2014 - 2020** : - 562 hab. (- 2 %)
- **Densité population** : Peu dense, avec 88,5 hab/km<sup>2</sup> (Département : 92 hab/km<sup>2</sup>)
- **Taux de pauvreté** : 12,1 % (Département : 15,7 %)
- **Indice vieillissement population** : 84 habitants de +65 ans pour 100 jeunes de -20 ans (Département : 83)



- **Emplois** : 5 600 emplois au lieu de travail (dont 2 000 à Flixecourt)
- **Taux chômage** : 13,8 % (Département : 8,7 %)
- **ZA** : 3 grandes zones d'activités
- **Scolaire** : 4 collèges et 1 lycée, 1 Maison Familiale Rurale



## Pratiques de déplacements



- **Flux Domicile-Travail** (données Insee 2019) :

Voiture	Motocyclette	Bus	Bicyclette	Marche	Pas de déplacement
87%	1%	2%	1%	5%	5%

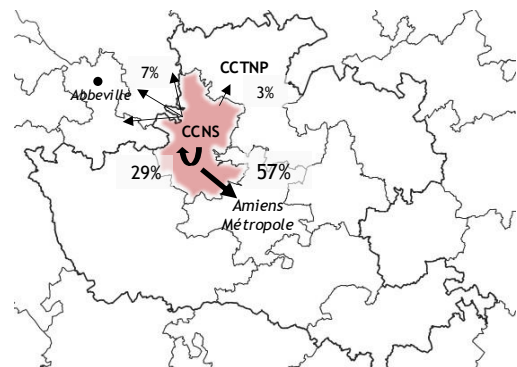
→ 57% flux dirigés vers Amiens, 29% se font au sein de la CCNS, et 7% avec les territoires extérieurs au PMGA

- **Enquête achat 2022** : Moyens de locomotion utilisés par les habitants pour faire des achats

	Voiture	Motocyclette	Bus	Bicyclette	Marche	Autre
En centre-ville / marché	88%	1%	1%	1%	9%	1%
En commerce de périphérie	93%	0%	1%	1%	4%	1%

→ Les habitants de Flixecourt effectuent 37% de leurs achats dans la commune

Principaux flux Domicile-Travail (source : Insee 2019)



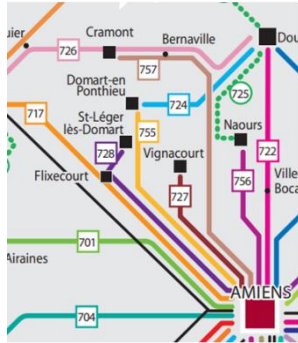
## Offres de mobilité



- 3 gares et haltes, 1 ligne TER avec :
  - environ 13 trains/jour/sens pour la gare d'Ailly-sur-Somme,
  - environ 7 trains/jour/sens pour les autres gares
- 54% habitants de la CCNS résident à moins de 5 km d'une gare (données Insee 2017)



- Trans'80 : 5 lignes de car
- Transport à la demande : CCAS (Flixecourt, Saint-Sauveur) pour les achats



Gare de Picquigny (stationnement vélo et borne de recharge)



Stationnement vélo et consigne Amazon - Gare d'Ailly-sur-Somme



- Véloroute : V30
- Aménagements vélos/piétons : Quelques aménagements ponctuels à Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart
- Stationnement vélo : Flixecourt, gare de Picquigny et Ailly-sur-Somme, le long de la V30



- Zone apaisée : zones 30 et zones de rencontre ponctuelles
- Cohabitation voiture / piéton parfois difficile

Véloroute V30 -Ailly-sur-Somme



Voiture stationnée sur le trottoir - Ailly-sur-Somme



Trottoirs très étroits - Picquigny



- Principaux axes routiers (CD80 - 2022):
  - A16 (15 200 véh./jour) Amiens (données 2018)
  - RD1001 (9 300 véh./jour) Amiens
  - RD936 (4 100 véh./jour) Picquigny/Amiens
  - RD12 (3 200 véh./jour) Vignacourt
- Configuration routes: Réseau en étoile vers Amiens



- Part des ménages/foyers ayant au moins une voiture : 88,5 % (Département : 82,2%)



- 2 aires de covoiturage formelles
- 4 aires de covoiturage prévues dans le schéma départemental








## Les enjeux sur le territoire

La réalisation du diagnostic a permis de distinguer cinq enjeux majeurs de mobilité à l'échelle du PMGA.

- Un enjeu sur l'accès aux aménités du quotidien, quelles que soient les distances à parcourir (au sein des centres-bourgs, à l'intérieur des CC, ou en interactions avec les autres EPCI et les territoires extérieurs au PMGA) ;
- Un enjeu sur le droit à la mobilité pour tous, notamment pour favoriser le déplacement des personnes non motorisées pour l'accès à l'emploi, aux achats, aux soins ;
- Un enjeu sur l'attractivité touristique du territoire, notamment l'accès au PMGA et les déplacements des touristes à vélos ;.
- Un enjeu sur l'accompagnement aux changements de comportement ;
- Un enjeu sur la gouvernance, en lien avec la prise de compétence mobilité.

Bien que ces enjeux répondent aux besoins des 5 Communautés de Communes, certains territoires possèdent néanmoins des particularités, révélées par le diagnostic. Des enjeux spécifiques ont donc été identifiés et sont à prendre en compte pour mieux appréhender les spécificités de ces territoires.

Le tableau ci-dessous récapitule ces enjeux.

Les enjeux globaux	
	<p><b>L'accès aux aménités du quotidien (emplois, commerces, soins, établissements scolaires, services...)</b></p> <p>Le lien entre les Communautés de Communes et les aménités d'Amiens Métropole et hors PMGA L'accès aux pôles et aux zones d'emplois présents sur les Communautés de Communes depuis les villages et lieux d'intermodalité La mobilité dans les pôles et les centres-bourgs</p>
	<p><b>Le droit à la mobilité</b></p> <p>Le déplacement des personnes non motorisées (précaires, séniors) notamment pour l'accès aux achats du quotidien et aux soins L'accès à l'emploi et à la formation pour les jeunes ou les personnes en recherche d'emploi non motorisées</p>
	<p><b>La gouvernance</b></p> <p>La mise en œuvre de la compétence mobilité</p>
	<p><b>L'attractivité touristique du territoire</b></p> <p>Le potentiel touristique d'itinérance vélo</p>
	<p><b>L'accompagnement aux changements de comportements</b></p> <p>La communication et un accompagnement à la mobilité à toutes les échelles, notamment des scolaires Le développement de PDME et PDME communs</p>
<p><b>Enjeu global : L'accès aux aménités du quotidien</b></p> <p>• <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CCTNP : Enjeu d'accès à l'Espace industriel nord d'Amiens Métropole et enjeu de multimodalité sur la RN25</li> <li>• CCNS, CCVS et CCPC : Enjeu sur la connexion entre les pôles et les véloroutes</li> <li>• CCNS, CCPC, CCVS et CCALN : Enjeu sur la connexion entre les zones d'emplois, les gares et les haltes</li> </ul>	<p><b>Enjeu global : Le droit à la mobilité</b></p> <p>• <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CCALN : Enjeu sur la poursuite des solutions existantes liées aux déplacements des publics spécifiques (navettes, bus)</li> <li>• CCALN, CCTNP : Enjeu sur la prise en compte de la mobilité des aides à domicile</li> <li>• CCPC : Enjeu sur l'intégration du futur service de TAD (en lien avec l'adhésion à HDF Mobilité)</li> </ul>

## La stratégie de mobilité globale à l'échelle du PMGA

La stratégie globale de mobilité vise la cohérence des actions entre territoires pour assurer la continuité des parcours de mobilité et leur coordination pour optimiser moyens humains et financiers. Elle s'appuie sur les enjeux communs identifiés et validés en phase de diagnostic, leur hiérarchisation, ainsi que sur les apports des instances de pilotage et des séances de co-construction. Lors de ces instances, les 8 EPCI du PMGA étaient représentés.

Cette stratégie s'appuie également sur les autres démarches en cours : la révision du SCoT (en cours, approbation prévue en 2027), et les démarches COM/PAMS menées par la Région Hauts-de-France et le Département de la Somme.

### La hiérarchisation des enjeux et les solutions identifiées

Afin de définir une stratégie, il a tout d'abord été nécessaire de hiérarchiser les enjeux précédemment formulés. Un temps plénier a été organisé à cet effet le 14 mars 2024 dans l'objectif de recueillir le positionnement des élus sur la priorisation des enjeux. Ce temps d'échange a réuni 23 participants, appartenant aux différentes CC du PMGA.

L'ensemble des enjeux a été partagé par les participants puisque tous ont reçu des suffrages. Il a toutefois été noté une forte mobilisation sur 2 enjeux :

- L'accès aux pôles et zones d'emplois présents sur les 5 CC depuis les villages et lieux d'intermodalité ;
- Le déplacement des personnes non motorisées (précaires, seniors) notamment pour l'accès aux achats du quotidien et aux soins.

Des solutions répondant aux différents enjeux ont également été identifiées lors du temps plénier organisé en mars 2024.

### L'approche retenue

Afin de permettre la construction du scénario global, deux approches contrastées à horizon de 15 ans ont été définies :

- **Approche 1 : « Des habitants, des liens ».** Cette approche s'appuie sur les ressorts de la mobilité solidaire et du covoiturage pour compléter le système de mobilité existant. Les AOM favorisent la mise en relation, communiquent et valorisent l'existant.
- **Approche 2 : « Des réseaux, un système ».** Cette approche s'appuie davantage sur une implication de la puissance publique incarnée par les CC, pour construire des solutions collectives. Ainsi, ces CC (en tant qu'AOM au titre de la compétence mobilité) mettent en place des réseaux de transports collectifs et déploient la palette des services de mobilité. En complément, le développement des mobilités actives permet d'assurer le dernier kilomètre.

Ces approches apportent ainsi des solutions différentes à chaque enjeu. Elles ont en commun la gouvernance et l'accompagnement aux changements de comportements, deux facteurs déterminants pour leur réussite.

Les deux approches et les solutions en émanant ont été présentées et validées par les élus, lors du COPII du 16 avril 2024. L'approche 1 a été retenue pour l'ensemble des enjeux, et complétée pour certains enjeux par quelques éléments de l'approche 2. Le tableau ci-dessous récapitule les éléments qui ont été retenus.

Enjeu	Eléments retenus de l'approche 1 lors du COPIL du 16 avril 2024	Eléments retenus de l'approche 2 lors du COPIL du 16 avril 2024
<b>Les déplacements intra EPCI</b>	<p>Organiser et développer du covoiturage spontané/autostop organisé</p> <p>Aménager et valoriser des aires de mobilités (aire de covoiturage + gares/haltes)</p> <p>Identifier et développer des liaisons cyclables vers les pôles, les zones d'emplois, les zones touristiques et au sein des bourgs</p>	<p>Développer le transport à la demande</p>
<b>Le droit à la mobilité</b>	<p>S'appuyer et aider au développement des TUS (Transport d'Utilité Sociale), TAD géré par les CCAS ou centres sociaux ruraux, taxis privés, marchands ambulants / livraisons à domicile</p> <p>Mettre en place des locations longues durée de VAE, des locations de véhicules sans permis ou scooters</p>	
<b>La mobilité dans les bourgs</b>	<p>Développer les mobilités actives dans les pôles et apaiser la circulation</p> <p>Développer pédibus et Vélobus</p>	
<b>Les déplacements inter EPCI</b>	<p>Valoriser l'offre de transport en commun existante (TER, car, bus)</p> <p>Rabattre vers les gares, parkings-relais et aires de mobilité, via les mobilités actives et le covoiturage</p> <p>Organiser et aménager des lignes de covoiturage inter EPCI en complémentarité de l'offre régionale (spatiale ou temporelle)</p>	<p>Aménager l'accès aux aires de mobilité via les mobilités actives</p>

# LE PLAN D'ACTION

## Les actions du plan d'action

La stratégie globale à l'échelle du PMGA se matérialise sous forme de **plan d'action global**. Le plan d'action global à l'échelle de la CCNS se décline en 3 niveaux :

- **Des orientations stratégiques**, traduisant les ambitions politiques et permettant de répondre aux enjeux formulés ;
- **Des axes de mise en œuvre**, traduisant les principaux objectifs pour répondre aux ambitions ;
- **Des actions**, présentant des solutions, sous forme de fiches actions.

Le plan d'action retenu est composé de 3 orientations stratégiques, de 6 axes et de 11 de fiches actions. Le plan d'action de la CCNS est présenté ci-dessous :

### **Orientation n° 1 : Favoriser les alternatives à la voiture solo pour l'accès aux aménités du quotidien**

#### **Axe A : Au sein des communautés de communes**

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité

#### **Axe B : Depuis et vers les territoires voisins**

- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche B.2 - Déployer des lignes de covoiturage

#### **Axe C : Dans les centres-bourgs**

- Fiche C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs
- Fiche C.2 - Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) en transit dans les centres-bourgs

### **Orientation n° 2 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable**

#### **Axe D : Garantir le droit à la mobilité**

- Fiche D.1 - S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC

#### **Axe E : Accompagner aux changements de comportements**

- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

## **Orientation n ° 3 : Mettre en place la gouvernance mobilité**

**Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS**

**Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS**

## Orientation 1 : Favoriser les alternatives à la voiture solo pour l'accès aux aménités du quotidien

### Axe A : Au sein des communautés de communes

#### Action A.1 - Développer des offres alternatives



##### Constats et enjeux

Sur le territoire des cinq communautés de communes (CCNS, CCTNP, CCPC, CCVS, CCALN), la voiture individuelle reste le mode de déplacement largement privilégié. D'après l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema menée en 2024, la part modale de la voiture est comprise entre 64 % et 71 % selon les Communautés de Communes. La voiture est également largement utilisée pour les trajets courts. En effet, **46 % des trajets de 1 à 2 km sont réalisés en voiture et 64 % des trajets de 2 à 5 km**. Cette dépendance s'explique en partie par l'insuffisance de solutions de transport alternatives à la voiture individuelle et par le manque de connaissance des offres existantes. Le réseau de transports en commun n'offre pas toujours une fréquence et une amplitude adaptées aux besoins de la population, limitant son attractivité, en particulier pour les actifs. Les infrastructures cyclables, quant à elles, demeurent rares et sont souvent discontinues, ce qui restreint l'utilisation du vélo comme véritable alternative à la voiture.

Le covoiturage, bien que présentant un fort potentiel pour réduire la pratique autosoliste de la voiture individuelle, est encore peu développé sur le territoire. Les plateformes de covoiturage restent peu connues et utilisées par la population, notamment la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage. Dans les ateliers réalisés dans le cadre du diagnostic, les principaux freins au covoiturage mentionnés par les participants sont la difficulté de mise en relation et le manque d'informations sur cette pratique.



Source : Pass Pass Covoiturage

Il est ainsi essentiel de développer des alternatives à la voiture individuelle, comme le covoiturage, en particulier à travers la mise en place de plateformes adaptées et en déployant une stratégie de communication pour mieux faire connaître ces services auprès des usagers.

##### Objectifs opérationnels

- Développer des offres alternatives à la voiture individuelle assurant l'accès aux aménités du quotidien
- Promouvoir, communiquer sur les services existants

##### Périmètre de l'action

- Cette action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**.

## Description de l'action

Pour répondre aux besoins de mobilité sur le territoire et encourager des modes de transport plus durables, il est essentiel de développer des offres alternatives à la voiture individuelle et de diversifier les solutions proposées. L'objectif est de favoriser les pratiques de mobilité durable, de faciliter l'accès aux services et d'harmoniser les offres existantes. Plusieurs leviers d'action peuvent être explorés pour atteindre ces objectifs :




- **Etudier l'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour accéder au panel de solution :** L'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHDF) permettrait à la Communauté de Communes de bénéficier d'un appui technique et d'un accès facilité aux outils et services développés par le SMMHDF. En y adhérant, la communauté de communes pourra bénéficier de :

- Un accès facilité aux outils développés par SMMHDF (Plateforme Pass Pass, et la plateforme Pass Pass covoiturage), notamment par la **création d'une communauté CCNS sur la plateforme de covoiturage (gratuit si la Communauté de Communes adhère au SMMHDF)**. Le SMMHDF propose de l'animation autour du covoiturage auprès des entreprises ou Zone d'Activités Economiques. Le SMMHDF propose également la formation des prescripteurs (ou agents de structures telles que France Services) à l'utilisation des outils Pass Pass ainsi qu'à l'acquisition d'un premier niveau de savoir sur la mobilité propre à un territoire.
- Un partage d'expérience entre AOM qui ont en commun la nature peu dense de leur territoire, à travers les commissions « Transport à la Demande » et « Nouvelles AOM »
- La possibilité de répondre avec des EPCI contigus à un marché de Transport à la demande (comme c'est le cas pour la CCPC)
- La mise en place d'une billetterie unique grâce à la carte Pass Pass, permettant un accès simplifié et harmonisé à l'ensemble des réseaux de transport.

Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

A l'échelle de la Région des Hauts-de-France, 32 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont adhéré au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, dont la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot. A titre d'exemple, elle travaille à l'élaboration d'un service de transport à la demande (TAD) zonal en collaboration avec le syndicat et a créé une communauté sur la plateforme Pass Pass Covoiturage. Ainsi, l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités permettrait à la CCNS d'harmoniser les solutions alternatives à la voiture individuelle, telles que la plateforme Pass Pass Covoiturage et le développement du TAD, tout en facilitant leur mise en œuvre grâce à des outils communs et un accompagnement technique adapté.

- **Communiquer sur les offres et plateformes existantes de mise en relation des covoitureurs :** Une communication ciblée est indispensable pour encourager l'adoption des solutions de mobilité alternatives. Dans un premier temps, il s'agit de mener une veille approfondie sur les différents types de covoiturage et les plateformes disponibles :

Plateforme	Type de covoiturage	Prestataire / Organisme
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → longue distance	Prestataire privé (BlaBlaCar)
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → courte distance, trajets du quotidien	Prestataire privé (BlaBlaCar)
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → courte à moyenne distance	Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (Syndicat Mixte SRU)

Cette identification des différentes offres disponibles permettra de mieux orienter les habitants et de leur apporter une compréhension claire des solutions proposées. Ensuite, des campagnes de communication et de promotion des plateformes existantes pourront être menées (cf. actions suivantes et cf. Fiche E.1 et E.2). Ces campagnes permettront d'informer les habitants sur les services disponibles, leurs bénéfices et les besoins spécifiques auxquels chaque solution peut répondre.

- **Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage, ou rechercher un prestataire privé pour le développement d'une plateforme de covoiturage adaptée au covoiturage spontané** : Le diagnostic avait mis en lumière des difficultés sur la mise en relation des covoituteurs, un aspect essentiel pour le développement du covoiturage. Un besoin spécifique a été identifié pour des solutions adaptées aux trajets réguliers, comme les déplacements domicile-travail. Pour cela, plusieurs actions peuvent être mises en place :
  - **La promotion de la plateforme Pass Pass Covoiturage** : Cette plateforme permet aux conducteurs de publier leurs trajets et de proposer des places aux passagers. Les usagers peuvent rechercher et réserver des trajets en fonction de leurs besoins, qu'ils soient réguliers ou plus ponctuels. Dans les Hauts-de-France, la plateforme Pass Pass Covoiturage s'est imposée comme un outil clé pour encourager le covoiturage sur les trajets quotidiens et réguliers. En 2023, la plateforme a enregistré 15 712 usagers, avec 51 794 trajets et 80 communautés inscrites à travers la Région. Elle connaît une évolution positive, avec une augmentation de 12 % du nombre d'usagers entre 2022 et 2023 et une hausse de 67 % des annonces publiées (source : Bilan Pass Pass Covoiturage 2023 - Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France). Ces chiffres témoignent de l'engouement croissant pour cette solution de mobilité durable, et soulignent l'importance de renforcer sa visibilité et son efficacité pour répondre à la demande. Afin de davantage faire connaître la plateforme, une campagne de communication pourra être menée sur le territoire. Cette campagne pourra inclure des supports de communication ciblés, des affiches, des annonces ou des publications en ligne. (cf. actions E.1 et E.2). Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a d'ailleurs mis à disposition sur son site internet tout un panel de support de communication et de guide à destination des utilisateurs et communautés, qui seront à relayer par la Communauté de Communes, qu'elle adhère ou non au syndicat mixte :

Exemples de supports de communication Pass Pass Covoiturage

<https://www.passpasscovoiturage.fr/boite-a-outils>

The image shows a screenshot of a website titled "Retrouvez tous les supports de communication Passpass". Below the title, it says: "Si vous souhaitez nous aider à faire connaître Pass Pass Covoiturage, vous pourrez télécharger ici nos outils de communication, que nous mettons à votre disposition". The website displays a grid of 16 communication support items, each with a thumbnail and a title: "Plier en main de la plateforme", "Créer un événement", "Guide du référent de communauté", "Prime 100€", "Tutoriel Prime 100€", "Affiche 40x60cm", "Affiche 40x60cm", "Affiche A4", "Dépliant", "Bannière GIF 300x200px", "Bannière GIF 300x200px", "Bannière GIF 300x200px", "Bannière GIF 330x200px", "Bannière GIF 330x200px", and "Bannière". To the right of the grid is a large pink poster with the text "TROUVER UN COVOITURAGE FACILEMENT" and "sur passpasscovoiturage.fr". The poster features a stylized white car with large eyes and a smiling mouth. At the bottom of the poster, it says "LES HAUTS-DE-FRANCE PARTOY. TOUT LE TEMPS. MAINTENANT !" and includes the logo for "Mobilités 2025".

Source : Hauts-de-France Mobilités

- **Recherche d'un prestataire privé pour développer une plateforme de covoiturage adaptée au covoiturage spontané** : Une autre option consiste à collaborer avec un prestataire privé, tel que BlaBlaCar Daily ou autre, pour répondre aux besoins spécifiques du territoire en matière de covoiturage. Cette démarche permettrait de proposer une plateforme plus adaptée aux déplacements du quotidien comme les trajets domicile-travail, les déplacements liés à l'achat ou les déplacements de dernière minute.

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Mener une campagne de communication adaptée au public ciblé
- Veiller à ne pas multiplier les plateformes de covoiturage au sein du PMGA et plus largement de la Région
- Rester ouvert aux initiatives privées, démontrant une efficacité et une adoption significative sur certains territoires



### Conditions de réussite

- Développer un panel suffisant d'offres alternatives
- Rechercher un équilibre entre coordination globale à l'échelle du PMGA et flexibilité locale, avec un cadre favorisant l'expérimentation et l'adaptation à la réalité du territoire
- Déployer une campagne de communication attractive pour faire connaître les offres existantes
- Veiller à la coordination avec la Région, cheffe de file et avec les EPCI voisins

### Lien avec les autres actions

- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche B.2 - Déployer des lignes de covoiturage
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des GES et de la pollution de l'air par le report modal et le taux de remplissage des véhicules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement de services motorisés (autopartage, navette) / Recommandation : privilégier des véhicules électriques</li> </ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communauté de communes</li> <li>• PMGA (Veille sur les plateformes de covoiturage, information et harmonisation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et/ou Prestataire privé</li> <li>• Région Hauts-de-France</li> <li>• PMGA</li> <li>• Communes</li> </ul>

## Cadre réglementaire

- Compétence Mobilité

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"><li>• Communication sur le covoiturage : Action chiffrée dans les fiches E1 et F1</li><li>• Adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France: Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)+ Coût de l'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France : 4 200 € par an</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• PMGA et CCNS</li><li>• CCNS</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• -Fonds vert : Développement du covoiturage : Campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation) → Financement entre 20 % et 50 %</li><li>• -ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action</li></ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"><li>• Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme) : En continu</li><li>• Etudier l'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France Court terme</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de campagne de communication sur des offres alternatives</li><li>• Nombre d'inscrits sur les plateformes de covoiturage</li><li>• Parts modales covoiturage / taux d'occupation des véhicules</li></ul>

## Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Etudier la pertinence de l'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France : Rencontrer le syndicat et échanger sur les bénéfices de l'adhésion
- Étape 2 : Réaliser une veille sur les différents types et plateformes de covoiturage existantes, et sélectionner la ou les plateformes pertinentes pour le territoire
- Étape 3 : Promouvoir et communiquer sur la ou les plateformes de covoiturage identifiée(s) via la transmission des supports de communication (cf. action E.2)

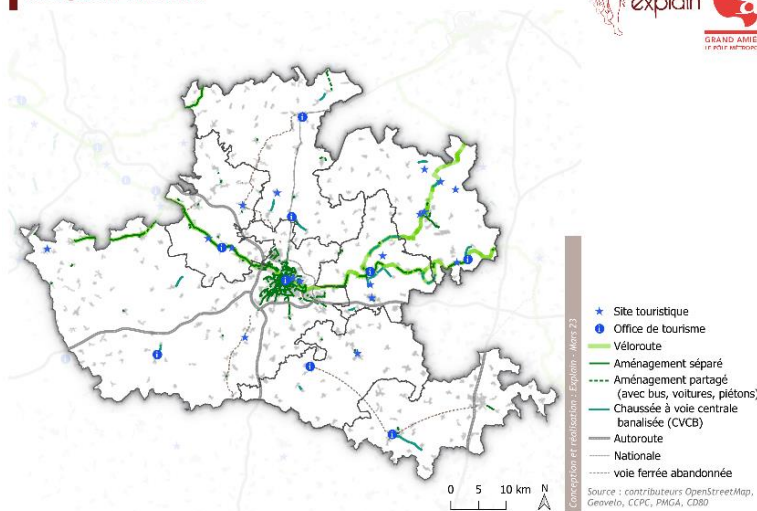
## Action A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable



### Constats et enjeux

À l'échelle des cinq EPCI, les aménagements cyclables apparaissent peu nombreux. Un manque d'aménagement sécurisé et continu a été constaté. Les départementales, principaux axes de liaisons entre les communes, sont généralement dépourvues d'aménagements cyclables ou parfois aménagées en chaudiou (aménagement mixte non sécurisé), et peu propices à la pratique cyclable en l'état (trafic routier important, vitesse de circulation élevée). L'offre cyclable est essentiellement basée sur le tourisme, avec la présence de véloroutes (Véloroute de la vallée de la Somme-V30, Véloroute de la mémoire-V32). Les services vélo (stationnement, atelier de réparation, jalonnement, ...) sont également très peu développés sur le territoire, à l'exception de certaines gares ou de certains centres-villes et sont de même essentiellement axés sur le tourisme.

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA  
Aménagements vélo existants



Il résulte de ce manque d'aménagement et services un très faible usage du vélo, notamment pour les trajets domicile-travail : la part modale du vélo à l'échelle du PMGA était de 3% en 2019 selon l'INSEE. Dans l'enquête menée dans le cadre du diagnostic, environ 1/4 des personnes enquêtées évoquent comme principale difficulté à la pratique cyclable le manque d'aménagements sécurisés. La pratique du vélo peine à se développer sur le territoire du PMGA : dans l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) de 2024, sa part modale est de 2,5%.

Néanmoins, il existe un véritable potentiel de développement de la pratique cyclable pour la mobilité du quotidien, notamment en lien avec le tourisme. Des projets en faveur des mobilités actives sont en cours ou en réflexion sur le territoire. Le Schéma directeur cyclable de la Somme renouvelé en 2022 constitue également une opportunité pour le développement du vélo ainsi que le Plan Vélo Régional adopté en 2023.

#### Focus sur la CCNS

- Un territoire traversé par la Véloroute V30 longeant la Somme avec des voies vertes qualitatives (pour les piétons et les vélos)
- Des services vélos concentrés autour de la V30, notamment à Ailly-sur-Somme et Picquigny (location de vélo...)
- Un projet d'aménagement d'anciennes voies ferrées entre Flixecourt/Saint-Léger-lès-Domart/Canaples
- Une part modale faible du vélo sur la CCNS de 2% (source : EMC<sup>2</sup> 2024)

## Objectifs opérationnels

- Assurer une pratique sécurisée du vélo pour accéder aux aménités du quotidien (emplois, commerce, soins, ...)
- Offrir des équipements et services vélos adaptés
- Développer le tourisme d'itinérance vélo
- Promouvoir, communiquer sur les aménagements et services existants, et sensibiliser à la pratique vélo

## Périmètre de l'action

- Cette action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes** et coordonnée avec les EPCI voisins.

## Description de l'action

L'action concerne la **mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable**, afin de développer la pratique cyclable, que ce soit en lien avec les déplacements du quotidien ou en lien avec le tourisme. Le schéma directeur cyclable consiste à définir une stratégie pour le développement du vélo sur le territoire. La communauté de commune a ainsi adopté un schéma, comprenant :

- Une partie sur le développement des infrastructures cyclables, avec des liaisons hiérarchisées. Deux niveaux de priorité ont été définis : les liaisons du quotidien (priorité 1) et les liaisons liées aux loisirs, au tourisme ou en connexion avec les territoires voisins (priorité 2). Au total, 8 liaisons de priorité 1 et 2 liaisons de priorité 2 ont été définies. Ces liaisons représentent un **linéaire total de 34 km**.

Parmi ces liaisons, **5 itinéraires prioritaires ont été identifiés et approfondis sous forme de fiche de préconisation d'aménagements cyclables** :

- Flixecourt <-> Véloroute 30
- Gare d'Ailly-sur-Somme <-> ZAC Les Bornes du Temps
- Saint-Léger-lès-Domart <-> Domart-en-Ponthieu
- Picquigny <-> Belloy-sur-Somme
- Flixecourt <-> gare d'Hangest-sur-Somme

- Une partie sur un **plan d'action vélo** avec le déploiement de services sur le territoire. Ce plan s'articule en **3 axes et 5 fiches actions** :

*Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien*

- Fiche a.1 - Développement du stationnement vélo
- Fiche a.2 - Développement d'un jalonnement vélo cohérent et lisible

*Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo*

- Fiche b.1 - Mise en place de services liés au tourisme d'itinérance vélo

*Axe C : Promouvoir le vélo*



- Fiche c.1 - Promotion ou mise en place d'aides à l'acquisition ou la location de vélo (mécanique ou à assistance électrique)
- Fiche c.2 - Mise en place d'action de communication / sensibilisation



## Lien avec les autres actions

- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche C.1 - Développer la pratique des modes actifs dans les centres-bourgs
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial : communication, organisation d'évènement en lien avec le vélo
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal vers le vélo</li> <li>• Bienfait sur la santé publique, les émissions de GES et sur la pollution de l'air</li> <li>• Amélioration de la sécurité des cycles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artificialisation des sols, lors d'implantation d'aménagement cyclable sur des espaces non artificialisés</li> </ul>

## Modalité de pilotage

Principaux Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Communauté de Communes</b> : suivi de la mise en œuvre, coordination avec la maîtrise d'ouvrage</li> <li>• <b>Gestionnaires de voirie</b> : Création d'aménagement vélo</li> </ul>	<p>Les partenaires et les maîtrises d'ouvrage concernés sont détaillés au sein du Schéma Directeur Cyclable</p>

## Rôle de l'EPCI

- Assurer le pilotage et le suivi des actions inscrites au sein du Schéma Directeur Cyclable

## Budget prévisionnel

Budget prévisionnel
<p>2,0 M € pour la création des 5 itinéraires vélos prioritaires 0,7 M € pour les actions des fiches vélos</p> <p><i>Les budgets sont détaillés au sein du Schéma Directeur Cyclable</i></p>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Linéaire d'aménagement cyclable réalisé (km)</i></li> <li>• <i>Fréquentation des aménagements cyclables</i></li> <li>• <i>Part modale du vélo</i></li> <li>• <i>Nombre de stationnements vélos implantés</i></li> </ul>

## Action A.3 - Favoriser l'intermodalité

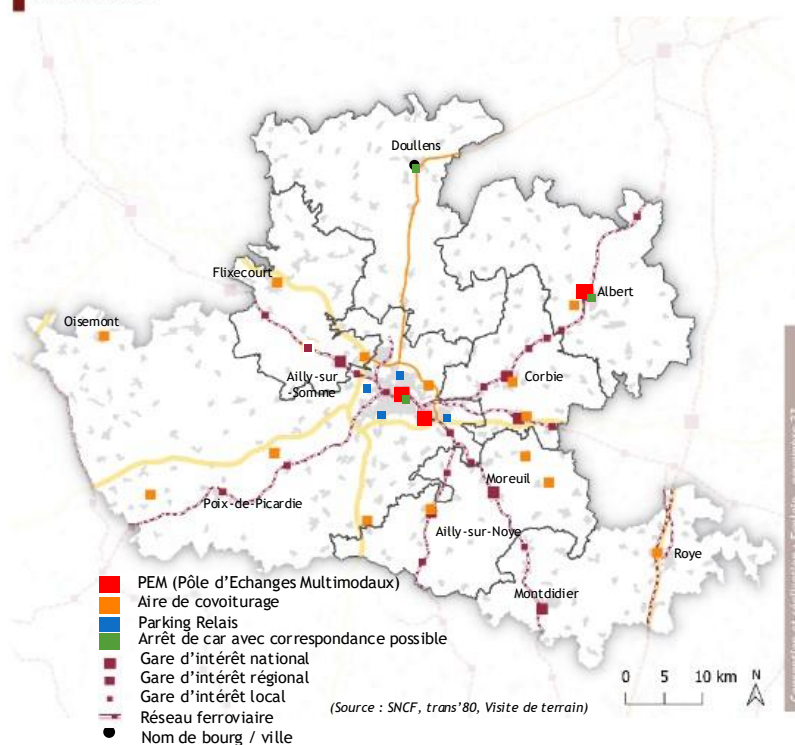


### Constats et enjeux

L'intermodalité\* est actuellement peu développée sur le territoire. Les lieux d'intermodalité, tels que les gares, haltes ferroviaires, aires de covoiturage, arrêts de car disposent de peu de services multimodaux et les liaisons de rabattement vers ces lieux ne sont souvent pas aménagées (particulièrement pour les piétons et les cycles). Au total sur les 5 EPCI, 16 gares/haltes et 9 aires de covoiturage officielles sont présentes. Ces lieux sont surtout concentrés sur les axes ferroviaires et autoroutiers menant à Amiens. Concernant les services offerts dans ces lieux, il existe une grande hétérogénéité en termes de qualité. Les aires de covoiturage sont souvent peu équipées. À l'inverse, certaines gares bénéficient d'aménagements spécifiques tels que des stationnements pour tous modes de transport, des bornes de recharge pour véhicules électriques ou encore des espaces pour taxis. Les haltes ferroviaires, quant à elles, sont peu ou pas aménagées, avec parfois une absence de stationnement pour les voitures.

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA

#### Intermodalité



Le schéma départemental des aires de covoiturage prévoit la création d'une vingtaine d'aires supplémentaires sur le territoire. Cette dynamique est d'autant plus prometteuse qu'une demande existe déjà, notamment à travers la pratique informelle de covoiturage spontanée observée à proximité des voies de circulation principales et dans les centres-bourgs.

*\*Intermodalité : Aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux moyens de locomotion, au cours d'un même trajet*

#### Focus sur la CCNS

- 3 gares sur le territoire
- 2 aires de covoiturage existantes, et 1 aire prévue pour 2025 sous maîtrise d'ouvrage de la SANEF (Parc d'activités des Hauts du Val de Nièvre à Flixecourt).
- 3 aires de covoiturage et 1 halte de covoiturage inscrites dans le schéma départemental (aucune aire sous maîtrise d'ouvrage du département).

## Objectifs opérationnels

- Développer l'intermodalité sur le territoire dans le but de réduire l'utilisation de la voiture individuelle
- Favoriser la pratique du covoiturage
- Favoriser l'aménagement de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) autour des gares
- Favoriser l'accès aux pôles et lieux d'intermodalité

## Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**.

## Description de l'action

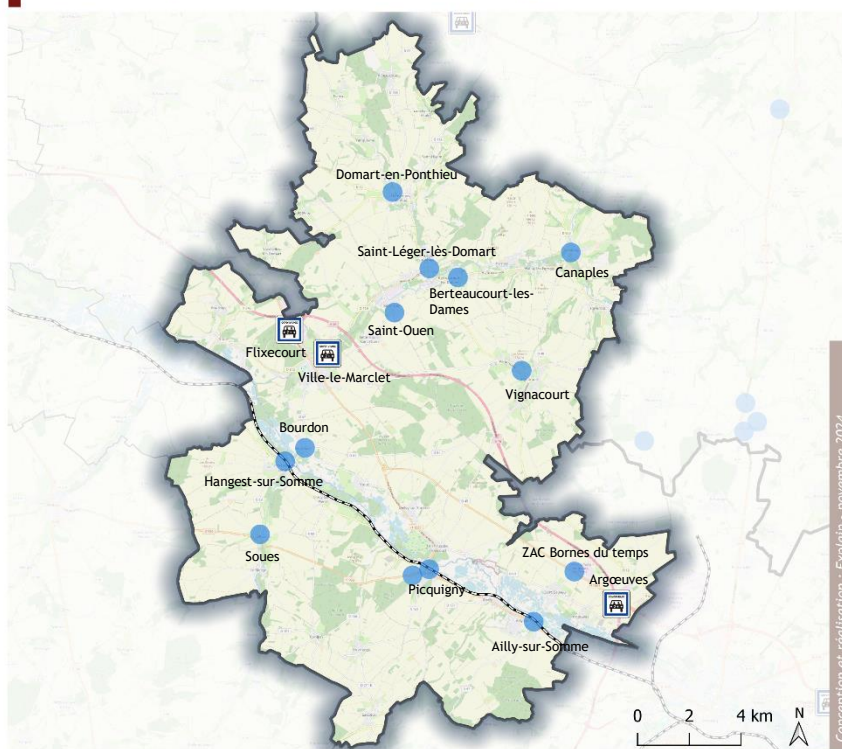
Les aires de covoiturage constituent des points d'intermodalité essentiels, en complément des gares, et jouent un rôle clé dans la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Afin d'encourager le covoiturage et de proposer des alternatives à l'autosolisme, il est prioritaire de **poursuivre l'aménagement de ces aires et de créer un maillage territorial stratégique**. L'objectif est **d'établir un réseau d'haltes de covoiturage** de capacité modérée (entre 3 et 10 places). Ces haltes, de plus petites tailles qu'une aire, sont plus faciles à aménager sur le territoire. Elles doivent être positionnées à des endroits stratégiques et de préférence sur des parkings existants (centres-bourgs, zones d'activités, nœuds routiers, lieu de covoiturage informel, etc.) permettant ainsi de limiter l'artificialisation des sols. La capacité de chaque halte de covoiturage dépendra de l'espace disponible et de la fréquentation prévue de la zone. À titre de référence, les capacités recommandées sont les suivantes :

- 2 à 3 places minimum, pour les haltes de covoiturage en centre-bourg ;
- de 3 à 5 places minimum, pour les haltes de covoiturage à proximité de grands équipements, ou de zones d'activités, industrielles et commerciales ;
- de 5 à 10 places, pour les aires de covoiturage se situant à proximité d'un axe routier structurant.

Un tel réseau permettra de couvrir efficacement le territoire, en offrant aux habitants des solutions de covoiturage à proximité, favorisant ainsi les déplacements partagés et réduisant l'utilisation individuelle de la voiture. La carte ci-contre présente l'ensemble des localisations potentielles pour la création de ce réseau d'haltes de covoiturage (travail issu du diagnostic, du schéma départemental des aires de covoiturage, et des ateliers de concertation) :

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA

Localisation de potentielles aires / haltes de covoiturage



Conception et réalisation : Explain - novembre 2024

- Aire existante ou en projet
- Localisation identifiée pour la création d'une potentielle aire / halte de covoiturage

Source : OpenStreetMap

Les localisations potentielles à privilégier sont les principaux **centres-bourgs** du territoire, les **équipements**, ou les **zones d'activités**. 13 lieux potentiels ont été identifiés :

- Le centre bourg d'Ailly-sur-Somme (à proximité de la gare) ;
- La commune de Picquigny, le long de la RD936 en sortie de bourg ;
- La gare de Picquigny (lieu de covoiturage informel existant) ;
- La gare d'Hangest-sur-Somme ;
- La ZAE des Bornes du Temps ;
- La commune de Saint-Ouen ;
- La commune de Vignacourt (lieu de covoiturage informel existant) ;
- La commune de Saint-Léger-lès-Domart (lieu de covoiturage informel existant) ;
- La commune de Domart-en-Ponthieu ;
- La commune de Soues (RD936) ;
- La commune de Canaples (RD933) ;
- La commune de Berteaucourt-les-Dames (rue Léon Blum) ;
- La commune de Bourdon (Place de la Mairie).

Les nouvelles aires et haltes de covoiturage, tout comme celles déjà existantes, doivent être correctement signalées pour maximiser leur utilisation et améliorer leur visibilité. Il s'agira ainsi d'améliorer la lisibilité des aires et haltes de covoiturage avec du jalonnement directionnel aux abords des sites, ainsi que de mettre en place une signalisation ou un marquage distinctif homogène sur le territoire. L'application d'une charte



graphique unifiée permet de créer une identité visuelle reconnaissable. Le département a élaboré dans son schéma départemental des aires de covoiturage, un cahier des charges formulant différentes recommandations sur le choix des revêtements, les équipements, et sur la signalisation. Il est essentiel de veiller à la cohérence des aménagements en s'appuyant sur ce cahier des charges afin de garantir l'harmonisation et la qualité des infrastructures.

(<https://www.somme.fr/wp-content/uploads/SITE-INTERNET/Services/Routes-et-deplacements/schema-aires-covoiturage-2022.pdf>).

*Exemple des aires de Feuquières-en-Vimeu et d'Essertaux, Source : CD80*

Le département a également adopté une charte graphique à respecter lors de la mise en place d'une halte ou d'une aire :



Source : CD80

Il pourra être également pertinent d'installer des panneaux signalétiques mettant en avant la plateforme Pass Pass Covoiturage afin d'en accroître la notoriété auprès des usagers de la route.

Exemple réussi de jalonnement



Jalonnement départemental halte de covoiturage de Dœuilly



Signalisation Pass Pass covoiturage



Jalonnement aire de covoiturage de Roye

Les lieux d'intermodalité principaux, qu'il s'agisse des gares ou des aires de covoiturage, devront être équipés de services de mobilité complémentaires et d'équipements adaptés, afin de créer de véritables lieux d'intermodalité. Ces services et équipements peuvent prendre la forme de stationnements vélo, de bornes de recharge, d'abris, de jalonnement, de stationnement-minute, etc. Les communes et la CCNS seront chargées de mettre en place ces services complémentaires. Pour les aires de covoiturage sous maîtrise d'ouvrage du département, le Département devra être consulté avant la mise en place d'aménagements. Dans le cadre de la création d'une liaison cyclable entre Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart, le Département aménagera en 2025 une aire de pique-nique avec 4 arceaux vélos sur l'aire de covoiturage de Ville-le-Marcllet.

Ces services complémentaires à mettre en place sont précisés dans le tableau suivant, sur la base des besoins identifiés lors du diagnostic et des ateliers :

	Gare	Aire de covoiturage
Stationnement vélo (box vélo sécurisé) - (si l'équipement est desservi par un itinéraire vélo aménagé ou si l'équipement est présent dans une zone urbaine (bourg))	X	X
Casiers / consignes (si l'équipement est présent dans une zone urbaine (bourg))	X	X
Point relais pour les colis	X	
Panneau d'information		X

A titre de précision, le décret n°2021-741 pris en application de la LOM fixe des seuils minimaux pour le nombre de places de stationnement vélo sécurisé. La **gare d'Ailly-sur-Somme**, concernée par ce décret, devrait disposer de 10 places sécurisées de stationnement vélo (contre 3 actuellement).

Exemple réussi d'équipements et de services sur une aire de covoiturage :



Source : CC Côte d'Émeraude

La CC Côte d'émeraude a mis en place en 2021 trois « aires d'échanges multimodales ». Il s'agit de lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports. Ces aires sont principalement composées d'une aire de covoiturage, de stationnement vélos (box sécurisé pour vélos) et desservies par des liaisons cyclables.

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Limiter l'artificialisation des sols par la réutilisation des espaces de stationnement déjà existants
- Lever les freins à la pratique du covoiturage (peur de l'inconnu) par la communication (cf. actions E.1, E.2 et A.1)
- Mettre en place des services adaptés au contexte et pertinents (exemple : favoriser l'implantation de stationnement cyclable au sein des lieux d'intermodalité accessibles à vélo)



### Conditions de réussite

- Faciliter l'accès à l'aire de covoiturage : liaisons de rabattement à pied, à vélo, signalisation.
- Créer des aires/haltes de stationnement à proximité de lieux ou d'axes routiers empruntés, et visibles depuis la route
- Assurer une communication efficace, et communiquer sur les plateformes existantes (cf. action A.1)
- Mener un travail en concertation avec le Département pour l'aménagement des aires identifiées dans le schéma départemental des aires de covoiturage

### Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche B.1 - Valoriser l'existant
- Fiche B.2 - Déployer des lignes de covoiturage
- Fiche C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Baisse des émissions de GES et de polluants par la diminution de la pratique autosoliste de la voiture</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Artificialisation potentielle des sols (recommandation : privilégier la réutilisation des espaces de stationnement existants)</li></ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Gestionnaire de voirie</b> (pour l'aménagement d'aires de covoiturage)</li><li>• <b>CC</b> (pour le développement de services aux abords des gares et des aires de covoiturage)</li><li>• <b>SNCF Gares et Connexions</b> (stationnement vélo dans les gares)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Région</b></li><li>• <b>Département</b></li></ul>

## Cadre réglementaire

- Compétence Mobilité (Communauté de Communes) → Planification de la création des aires et haltes de covoiturage
- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie) + propriétaire foncier → Réalisation des aménagements

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements) : Coût d'investissement de 90 000€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Gestionnaire de voirie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● - <b>Région Hauts-de-France</b> : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable</li> <li>- <b>Etat/Préfecture</b> : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes dans le milieu rural (DETR mobilité durable en milieu rural) → Financement entre 35 et 40 %</li> <li>- <b>Etat/Préfecture</b> : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) → Financement jusque 80%</li> <li>- <b>Fonds vert</b> : Développement du covoiturage - Volet 2 : Aires de covoiturage → Financement entre 20 % et 50 %</li> <li>- <b>FEDER</b> : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens → financement sur des projets d'aires de covoiturage dont le montant de l'assiette éligible est supérieur à 200 000€HT.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Jalonnement des aires : Coût d'investissement de 7 800 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Gestionnaire de voirie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● - <b>Département de la Somme</b> : Aide au développement des aires et des haltes de covoiturage, uniquement sur les aires identifiées dans le schéma départemental (subventions suspendues jusqu'au vote du budget primitif 2025) → taux maximal d'intervention : 40 % de l'assiette éligible HT</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mise en place de services de mobilité complémentaires : Coût d'investissement d'environ 34 000€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Gestionnaire de voirie et CC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● - <b>Région Hauts-de-France</b> : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable</li> <li>- <b>Département de la Somme</b> : Aide au développement des aires et des haltes de covoiturage, uniquement sur les aires identifiées dans le schéma départemental (subventions suspendues jusqu'au vote du budget primitif 2025) → taux maximal d'intervention : 40 % de l'assiette éligible HT</li> </ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements) : Court à moyen terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Nombre de places de covoiturage aménagées</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Jalonnement des aires : Court à moyen terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Fréquentation des aires de covoiturage (nombre de places occupées sur le nombre de places total un mardi ou jeudi à 10h)</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mettre en place des services de mobilité complémentaires : Court à moyen terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Nombre de services implantés</i></li> <li>● <i>Taux de remplissage des véhicules</i></li> </ul>

## Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Définition et validation de la localisation des aires et haltes de covoiturage
- Étape 2 : Echanges avec le Département sur les subventions envisageables
- Étape 3 : Elaboration d'une programmation temporelle
- Étape 4 : Réalisation des travaux (marquage, signalisation...)
- Étape 5 : Communication sur les aménagements réalisés (cf. action A.1 - E.1 - E.2)

## Axe B : Depuis et vers les territoires voisins

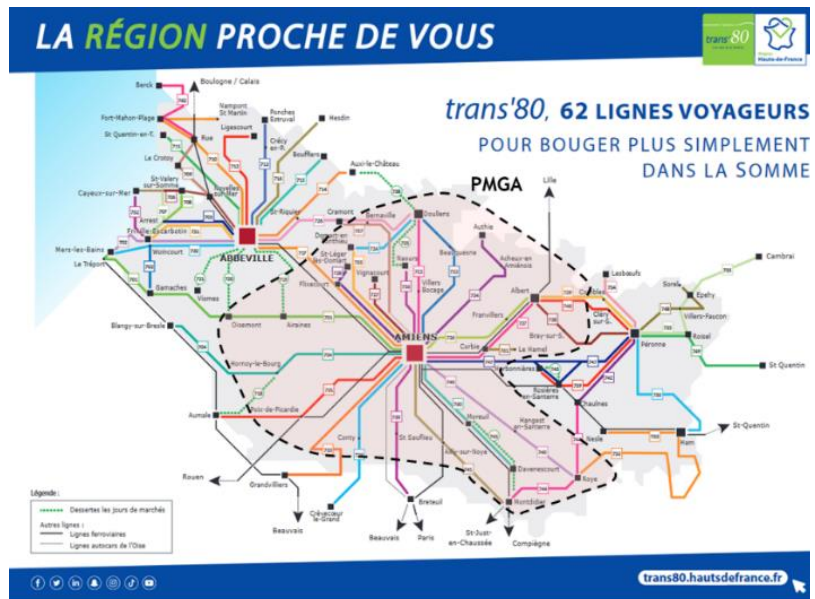
### Action B.1 - Valoriser et renforcer l'existant



#### Constats et enjeux

Le territoire du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois est desservi par des services de transports collectifs réguliers, avec le réseau ferroviaire desservant au total 26 gares et le réseau de cars interurbains régionaux Trans'80 avec 26 lignes sur le territoire.

Si l'offre ferroviaire constitue un mode de transport concurrentiel à la voiture individuelle, l'offre de cars est quant à elle peu attractive pour les actifs. Les lignes commerciales possèdent des fréquences de passage très faibles et surtout adaptées aux horaires des scolaires. Les lignes circulent en direction d'Amiens le matin, et dans le sens inverse le soir, avec peu de cars par sens. Un autre frein majeur à l'utilisation des transports en commun est l'absence de solutions favorisant la multimodalité. Les infrastructures qui permettraient de combiner efficacement différents modes de transport sont peu développées, limitant ainsi les possibilités de déplacements fluides.



Enfin, le manque de communication et d'information sur l'offre existante constitue un obstacle important. Les usagers méconnaissent souvent les horaires, les tarifs, ou encore les itinéraires des transports en commun, ce qui contribue à leur image peu attractive.

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) réalisée en 2024 sur 466 communes indique une part modale des transports en commun pour la population de 5 ans et plus de 8% à l'échelle du PMGA. Elle est en augmentation sur le territoire, puisqu'elle était de 5,9% dans le Grand Amiénois (4,6% hors Amiens) lors de la précédente enquête réalisée en 2010 sur 381 communes. Ce constat met en lumière un potentiel de développement du réseau de transports collectifs existant, notamment si les services sont mieux adaptés aux besoins de mobilité des actifs et de la population en général.

#### Focus sur la CCNS

- 3 gares ferroviaires sur le territoire
- 5 lignes de car régulières sur le territoire, convergentes vers Amiens
- Part modale des transports en commun de la CCNS : 3% (Source : EMC<sup>2</sup> 2024)

## Objectifs opérationnels

- Rendre plus attractif et compétitif le réseau de cars pour les déplacements du quotidien
- Faciliter l'intermodalité cars/trains
- Communiquer sur les offres et services existants

## Périmètre de l'action

- L'action sera menée à **différentes échelles : Région et CC**

## Description de l'action

L'action doit permettre un usage amélioré et facilité des cars régionaux. Des **discussions seront à mener avec la Région**, notamment dans le cadre du reconventionnement de la Région avec les transporteurs du réseau Trans'80 et de l'élaboration du contrat opérationnel de la mobilité du bassin Grand Amiénois-Grand Roye, **pour investiguer les solutions envisageables** en faveur d'une amélioration de l'offre en transport en commun. Les points suivants seront abordés :

- **L'amélioration de la lisibilité de l'offre**, notamment en clarifiant les informations liées au réseau et aux horaires pour qu'elles soient facilement accessibles et compréhensibles par tous les publics. Une communication efficace est essentielle pour rendre ces informations plus visibles et utilisables par les usagers. Une **campagne de communication** pourra être mise en œuvre pour mieux informer les habitants des services disponibles. Des supports de communication ciblés, comme des **guides simplifiés**, des **affiches** ou des **publications en ligne** (par exemple sur les avantages de l'utilisation des transports en commun) pourraient être transmis par la Région, puis relayés par la Communauté de Communes sur son territoire (Cf. actions E.1 et E.2). Par exemple, une **version simplifiée et plus didactique du réseau de cars pourrait être créée**, avec une présentation claire des lignes principales. D'autres supports, comme des fiches dédiées à chaque ligne avec les arrêts desservis, les horaires clés et les points de correspondance, pourraient également être développés. Ces outils devront être conçus en collaboration avec la Région.

Exemple réussi sur d'autres territoires :

**Les tarifs au 1<sup>er</sup> septembre 2024**

Tarifs applicables quelle que soit la distance parcourue et même en correspondance directe avec une autre ligne routière de la Région Nouvelle-Aquitaine.

<b>VOYAGE SIMPLE</b>	<b>VOYAGE ALLER/RETOUR<sup>(1)</sup></b>	<b>10 VOYAGES</b>
2,50 € Tarif tout public	4,50 € Tarif tout public	Tarif tout public soit 2,00 € le voyage
0,40 € Tarif solidaire (sous conditions de ressources)		Tarif - 28 ans soit 1,00 € le voyage
<b>PASS HEBDO<sup>(2)</sup></b>	<b>PASS MENSUEL<sup>(3)</sup></b>	<b>PASS ANNUEL<sup>(4)</sup></b>
18,00 € Tarif tout public	45,00 € Tarif tout public	450,00 € Tarif tout public soit 17,25 € / mois
9,00 € Tarif - 28 ans	22,50 € Tarif - 28 ans	225,00 € Tarif - 28 ans soit 18,75 € / mois
<b>ACCÈS GRATUIT</b>	<b>GROUPE +10 PERS. (sur réservation)</b>	
• Enfant -4 ans avec un adulte payant	17,50 € pour 10 pers.	
• Accompagnant PMR*		
• Ancien combattant (sur présentation de la carte)		

**Carte SOLIDAIRE**

un vrai coup de pouce pour vos déplacements

- La Carte Solidaire permet de voyager à bord des trains et cars régionaux de Nouvelle-Aquitaine avec une réduction de 80% qui s'applique sur le billet au tarif normal.
- La carte est nominative, gratuite et valable un an.
- Faites la demande en ligne sur [transports.nouvelle-aquitaine.fr](http://transports.nouvelle-aquitaine.fr) ou téléchargez le formulaire de souscription sur le site. 0 969 36 89 11 (appel non surtaxé).

Source : Région Nouvelle-Aquitaine



La région Nouvelle-Aquitaine a mis en place un guide de poche pour le réseau de cars régionaux de la Vienne. Ce support, à destination des usagers, offre une excellente lisibilité du réseau. Il regroupe toutes les informations essentielles, telles que les tarifs, les modalités de préparation et de déroulement d'un voyage, les lieux d'achat des titres de transport, ainsi qu'un aperçu des lignes et des arrêts.

- **L'amélioration de la desserte des zones d'activités** : Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, des réflexions pourront également être menées avec la Région sur l'amélioration de la desserte des lignes existantes : tracés des lignes, horaires (notamment sur la période méridienne et aux heures d'entrée et de sortie du travail, soit 7h-9h et 17h-19h), correspondances entre les lignes de cars ou avec les trains. Cette réflexion concernera particulièrement les lignes desservant ou passant à proximité des principales zones d'activité du territoire, comme les lignes 717, 727, 728 et 755. L'objectif est d'assurer un accès optimal aux principales zones d'activités du territoire, telles que les zones d'activités de Flixecourt et des Bornes du Temps. Ces adaptations viseront particulièrement les actifs, pour faciliter leurs trajets domicile-travail.
- **Le renforcement des connexions entre les cars et les trains** : Un autre volet important consiste à améliorer les connexions entre les réseaux de cars et de trains. L'objectif est de faciliter les correspondances entre ces deux modes de transport pour renforcer l'intermodalité et encourager l'usage des transports en commun. Cela pourrait passer par une **synchronisation des horaires, une meilleure signalétique dans les gares, et la mise à disposition d'informations sur les correspondances**, en ciblant en priorité la gare d'Ailly-sur-Somme, qui bénéficie de la meilleure desserte.
- **L'appui sur l'application mobile intermodale développée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France** : Afin de faciliter l'usage des transports en commun, il est essentiel pour le territoire de disposer d'une application mobile intermodale, regroupant les différents modes de transport (cars, trains, etc.). Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place et développe une application similaire à Google Maps pour centraliser les offres de mobilité. La nouvelle mouture du site [www.passpass.fr](http://www.passpass.fr) et l'appli seront mis en ligne fin mars 2025. Cette évolution permettra une meilleure intégration et mutualisation des données pour renforcer la connexion entre les différents systèmes de transport. Par ailleurs, l'ouverture des données (horaires, services) en open data pourrait favoriser l'interopérabilité. L'enjeu réside alors dans la promotion et la communication autour de cet outil pour en accroître la visibilité et l'usage auprès des habitants du territoire. Des campagnes de communication numériques et incluant des supports physiques pourront alors être menées, en s'appuyant sur les relais locaux d'information (cf. action E.2).

### Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial (communication)
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

### Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques par le report modal vers le transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aucun</li> </ul>

### Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Région</li> <li>● CC (pour la communication)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le Syndicat Mixte des Mobilités des hauts-de-France (communication, Pass Pass)</li> <li>● Gestionnaire de voirie / Département (arrêts de cars)</li> <li>● Communes</li> </ul>

## Rôle de l'EPCI

- Assurer des échanges réguliers avec la Région, et assurer le suivi des actions
- Mettre en place une communication sur les services existants (cf. action E.2) et diffuser les supports de communication transmis par la Région ou le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

## Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la lisibilité de l'offre : Campagne de communication comptabilisé dans la fiche E.1 + Coûts internes à la Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CCNS /Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la desserte des zones d'activité : Coût de fonctionnement compris entre 2 et 5,30 € par kilomètres supplémentaire parcouru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Région</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement des connexions entre les cars et les trains : Non chiffrable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Région</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Appui application mobile intermodale du SMMHDF : Action de communication chiffrée dans la fiche E1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CCNS</li> </ul>	

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la lisibilité de l'offre : Moyen terme</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la desserte des zones d'activité : Moyen à long terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de campagnes de communication menées</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement des connexions entre les cars et les trains (synchronisation des horaires, etc.) : Moyen à long terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fréquentation du réseau de car régional (données à fournir par la Région)</li> <li>Fréquentation des gares TER (données disponibles en open data)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Appui sur l'application mobile intermodale développée par le SMMHDF : Court terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parts modales des transports en commun</li> </ul>

## Action B.2 - Déployer des lignes de covoiturage



### Constats et enjeux

Le covoiturage est actuellement très peu implanté sur le territoire, avec une pratique essentiellement informelle. Les plateformes numériques et les applications dédiées au covoiturage sont rares, ce qui limite les opportunités pour les usagers de s'organiser facilement. Quelques initiatives locales sont tout de même en cours sur le territoire, comme l'adhésion de la CC du Pays du Coquelicot à la Plateforme Pass Pass Covoiturage.

D'après les résultats de l'enquête menée en automne 2023 dans le cadre du diagnostic réalisé sur 5 des 7 Communautés de Communes du PMGA (CCNS, CCTNP, CCPC, CCVS, CCALN), 79 % des personnes interrogées n'ont jamais pratiqué le covoiturage. Parmi les principaux freins identifiés, la difficulté de mise en relation entre covoitureurs et conducteurs ressort comme un obstacle majeur, tout comme l'insuffisance de trajets disponibles. Ce manque de connexion entre l'offre et la demande limite fortement l'attrait du covoiturage.

Cependant, il existe un véritable potentiel de développement de la pratique du covoiturage. L'enquête a révélé des attentes concernant la facilitation de la mise en relation entre covoitureurs. Il y a donc un réel enjeu à structurer et dynamiser cette pratique, en la rendant plus visible et plus accessible. L'enquête mobilité certifiée Cerema menée en 2024 a également mis en lumière un autosolisme assez fort (représentant 72% des trajets en voiture), avec cependant un taux d'occupation des véhicules en hausse par rapport à l'enquête précédente (1,37 personnes / véhicule, contre 1,28 personnes / véhicule dans l'enquête déplacement de 2010). Le taux d'occupation des véhicules reste néanmoins faible pour les déplacements domicile-travail, avec 1,04 personnes/véhicule. Il existe ainsi un enjeu majeur de réduction de l'autosolisme pour les trajets domicile-travail. De ce fait, le covoiturage représente une solution adaptée au territoire, où les distances à parcourir sont relativement longues, avec une moyenne de 8 km par trajet domicile-travail (source : EMC<sup>2</sup> 2023-2024).

### Objectifs opérationnels

- Développer la pratique du covoiturage
- Favoriser les déplacements intra et inter EPCI alternatifs à la voiture autosoliste

### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes et du PMGA en lien avec la Région.**



explain



GROUPE  
ROUGE VIF  
CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité

PINTAT  
AVOCATS

## Description de l'action

Cette action consiste à **étudier la mise en place d'une ou de plusieurs lignes de covoiturage conjointement avec la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.**

Les lignes de covoiturage sont une forme de covoiturage spontané, forme informelle de covoiturage ne nécessitant pas de réservation préalable. Elles permettent aussi bien des déplacements au sein de la communauté de communes que vers les territoires voisins. Les lignes de covoiturage reposent sur l'aménagement de points d'arrêt sur des axes fréquentés. Les usagers peuvent signaler leur destination via des points lumineux ou sur une application. Le fonctionnement est comparable à une ligne de bus. Il s'agit de « covoiturage semi-organisé ».

### Une ligne de covoiturage, comment cela fonctionne ?

Dans une ligne de covoiturage, le conducteur effectue son trajet habituel et passe devant un arrêt, il voit donc s'il y a une demande. Il a pu également avoir l'information grâce à une application dédiée s'il est abonné, auquel cas il aura également fourni son trajet qui alimentera la base de données de l'application. Le passager, inscrit sur une application ou pas, arrive à l'arrêt. Sur certains services, il peut annoncer son arrêt de destination, qui s'affiche sur un panneau lumineux, et dans d'autres cas l'arrêt de dépose sera communiqué au conducteur soit par le passager lui-même quand il monte à bord, soit par l'application.

Si de nombreux conducteurs possèdent l'application du service, dans certains services le passager peut obtenir une idée de son temps d'attente. Une fois le trajet effectué, le conducteur récupère l'argent du partage des frais, soit directement auprès du passager, soit via l'application. Ce dernier cas permet de ne pas avoir d'échanges financiers entre personnes et d'augmenter le nombre de conducteurs possédant l'application et donc la qualité de l'information pour les passagers. Le fait de passer par une application permet également d'offrir des gratifications aux usagers.

*Source : Cerema*

La mise en place d'une ligne de covoiturage se fait en plusieurs temps :

- Etude d'opportunité et de faisabilité d'aménagement d'une ligne de covoiturage

*Si l'étude confirme le potentiel de déploiement de la ligne,*

- Déploiement de la ligne : Réalisation des travaux, implantation des aménagements (panneaux, abri, marquage de la dépose-minute)
- Exploitation de la ligne : Gestion et suivi de la ligne, animation et communication.

**Exemples réussis :**

- Le pôle Métropolitain Le Mans Sarthe, qui est autorité organisatrice de la mobilité depuis 2022, a mis en place le réseau de covoiturage « COUP D'POUCE ». Deux lignes de covoiturage sont en service sur ce territoire : une ligne entre Marigné-Laiillé (CC d'Orée et de Bercé - Belinois) et Ecommoy (CC d'Orée et de Bercé - Belinois) et une ligne entre les communes de Fillé et Spay (CC du Val de Sarthe) et Allones (Le Mans Métropole). Cette dernière ligne permet aux habitants des communes de Fillé et Spay de rejoindre le réseau de transports en commun urbain d'Allones. 2 arrêts pour la première ligne et 3 arrêts pour la seconde ont été installés et matérialisés. Il suffit aux piétons d'appuyer sur un bouton pour activer un signal lumineux permettant de faire savoir aux automobilistes qu'ils souhaitent covoiturer. Ce type de covoiturage est un service amical. Le conducteur n'accepte pas de rémunération et ne réalise donc pas de bénéfice. Il s'agit d'une offre de mobilité gratuite à 100 %.



Source : Ouest France - Le Mans Sarthe Mobilités

- La Communauté de Communes Seille Grand Couronné a mis en place deux lignes de covoiturage permettant de rejoindre Essey-lès-Nancy, membre de la métropole du Grand Nancy : une ligne desservant Champenoux et Laneuvelotte (CCSGC) et une ligne desservant Leyr et Bouxières-aux-Chênes (CCSGC). Le réseau est opéré par un prestataire privé, qui a mis en place les aménagements des arrêts fixes sur les différentes lignes. La gestion de ce réseau se fait via l'application du prestataire privé. Les conducteurs renseignent leurs trajets et les passagers peuvent réserver à l'avance ou à la dernière minute leur place.



Source : CC Seille Grand Couronné

● L'agglomération de Chambéry a mis en place un réseau de covoiturage qui dessert trois communes de périphérie (3 000 habitants) avec une vingtaine d'arrêts sécurisés. Les usagers empruntent ce service pour des trajets de 4 à 15 km. Les arrêts sont matérialisés par des panneaux à message variable indiquant le nombre de passagers et la destination (alimentés par des panneaux solaires). Les informations recensées permettent à l'agglomération d'analyser les pratiques et de comprendre les itinéraires. Dans cet exemple, l'organisation du covoiturage est spontanée (sans application, en adéquation avec un territoire peu connecté). L'agglomération délivre une carte d'identification covoitreur pour l'usager et une vignette pour la voiture.



Sources : Boite à outils milieu peu dense - CEREMA ; Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - ADEME

Pilotage : Le réseau est opéré par un prestataire privé, qui a mis en place les aménagements sur les différentes lignes. Avant et pendant la mise en place du service, l'agence Ecomobilité Savoie a proposé des actions d'accompagnement et d'animation afin de faire découvrir et inciter à la pratique du covoiturage. L'ADEME estime que les territoires où les actions en faveur du covoiturage fonctionnent le mieux consacrent plus de 75% de leur budget à l'animation et à la communication.

Dans le cadre du diagnostic réalisé et de sa concertation, 7 axes avec un potentiel de ligne de covoiturage ont été identifiés sur le territoire de la Communauté de Communes. Les axes sont présentés ci-dessous et classés par ordre de pertinence au regard du trafic routier mesurés sur les principaux axes et des déplacements Domicile-Travail actuels.

Corridor identifié	Aires de covoiturage existantes potentiellement desservies	Potentiel de covoiturage
(1) <b>Abbeville &lt;-&gt; Amiens</b> <i>Par Flixecourt</i>	Aires de Flixecourt, Aire d'Amiens Nord	Trafic moyen deux sens confondus sur la RD1001* : environ 11 100 véhicules/jour  Nombre de navetteurs quotidien Domicile-Travail entre Amiens et Abbeville** : environ 585
(2) <b>Domart-en-Ponthieu &lt;-&gt; Amiens</b> <i>Par Saint-Léger-lès-Domart, Berteaucourt-les-Dames et Vignacourt</i>		Sur la RD12 : environ 5 550 véhicules/jour  Domicile-Travail entre Amiens et Vignacourt : environ 530
(3) <b>Airaines &lt;-&gt; Amiens</b> <i>Par Picquigny et Ailly-sur-Somme</i>		Sur la RD936 : environ 4 100 véhicules/jour  Domicile-Travail entre Airaines et Amiens : environ 200
(4) <b>Domart-en-Ponthieu &lt;-&gt; Saint-Léger-lès-Domart</b>		Sur la RD12 : environ 3 150 véhicules/jour
(5) <b>Canaples &lt;-&gt; Amiens</b> <i>Par Flesselles</i>		Sur la RD933 : 2 145 véhicules/jour
(6) <b>Berteaucourt-les-Dames &lt;-&gt; Bernaville</b> <i>Par Canaples</i>	Aire de Bernaville	Sur la RD933 : environ 1 700 véhicules/jour
(7) <b>Berteaucourt-les-Dames &lt;-&gt; Candas</b> <i>Par Canaples</i>		Sur la RD57 : environ 1 400 véhicules/jour

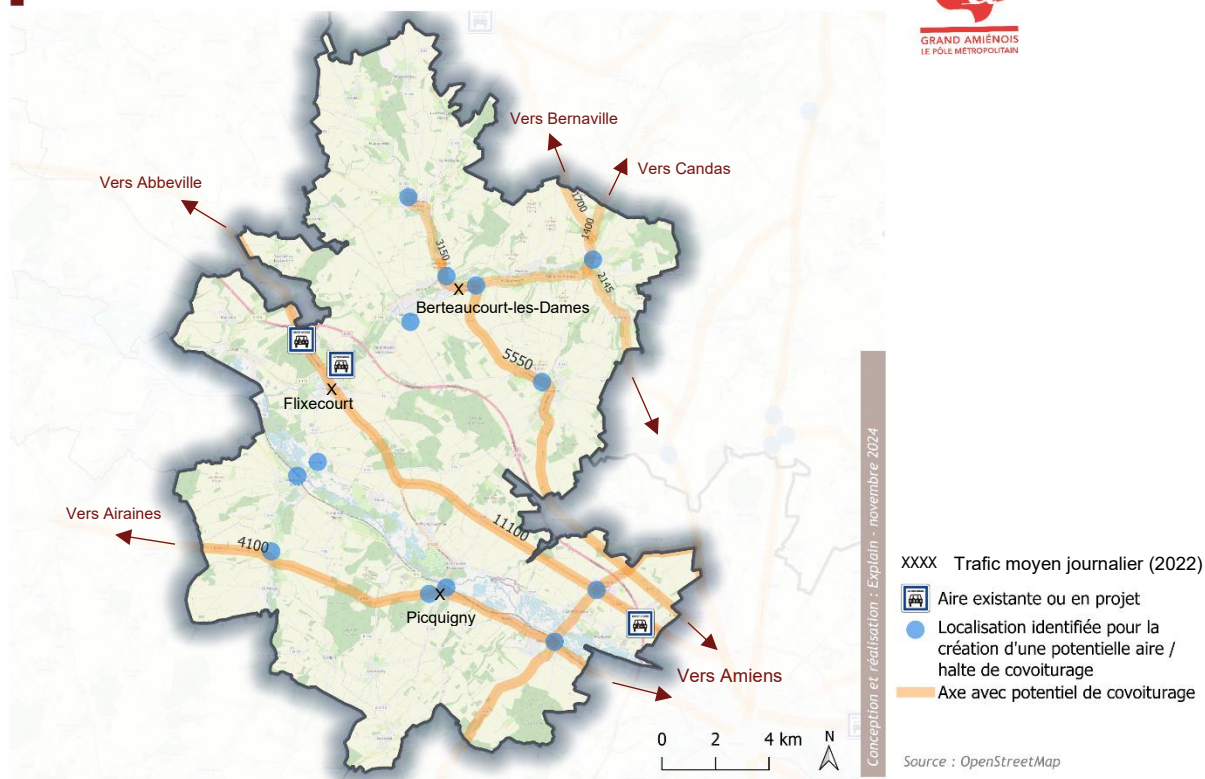
\*Données sur l'année 2022 - CD80

\*\*Données Mobpro Insee 2021

La carte ci-dessous identifie les principaux corridors de covoiturage pertinents mentionnés lors des ateliers (démarche PDMS).

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA



### Localisation des potentiels axes de covoiturage



### Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques</li> <li>● Diminution de la pratique autosoliste de la voiture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Potentielle artificialisation des sols lors de la création des points d'arrêts (Recommandation : privilégier un aménagement sur des places de stationnement existantes)</li> </ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Région Hauts-de-France (avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)</li> <li>● CC (communication)</li> <li>● Gestionnaires de voirie (pour l'aménagement des arrêts)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CA Amiens Métropole</li> <li>● EPCI Voisins, dont CC2SO et CCTNP</li> <li>● Cerema (partenaire technique)</li> <li>● Prestataires privés (aménagement et gestion des lignes)</li> </ul>

## Rôle de l'EPCI

- Assurer des échanges avec la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sur les études en cours.

## Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Coût d'investissement : coût d'une étude (environ 20 000 €) + infrastructures (aménagement des arrêts jusque 10 000 € ou 20 000 € par arrêt) + aménagement de la voirie + mise en place d'une application + Coût de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>-Fonds vert :</b> Développement du covoiturage (Volet 4 : Lignes de covoiturage) → Financement entre 20 % et 50 %</li> <li>● <b>-Etat/Préfecture :</b> Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) → Financement jusque 80%</li> </ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage : Court à long terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nombre de lignes de covoiturage étudiées et mises en place</li> <li>● Fréquentation des lignes de covoiturage</li> </ul>

## Axe C : Dans les centres-bourgs

### Action C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs



#### Constats et enjeux

Les aménagements cyclables sont peu présents sur le territoire de la Communauté de Communes Nièvre et Somme, en dehors de la Véloroute V30, ce qui limite les possibilités de déplacements à vélo dans les centres-bourgs et entre les communes. Néanmoins, certains projets de liaisons cyclables sont à l'étude, comme le réaménagement d'une ancienne voie ferrée en voie verte (porté par le Département), qui relierait Flixecourt, Saint-Ouen et Domart-en-Ponthieu. Les infrastructures piétonnes sont également insuffisantes à certains endroits, avec des trottoirs étroits ou en mauvais état, rendant les déplacements difficiles, notamment pour les personnes à mobilité réduite. De plus, des conflits d'usage sont fréquemment observés, comme le stationnement de véhicules sur les trottoirs, empêchant le passage des piétons.



*Stationnement sur trottoirs à Ailly-sur-Somme (gauche) et trottoirs étroits à Picquigny (droite)*

Ce manque d'aménagement se traduit par un faible usage des mobilités actives sur le territoire, y compris pour les déplacements de proximité comme les achats en centre-ville. Les résultats de l'enquête sur les comportements d'achats menée en 2022 révèlent des parts modales particulièrement basses pour la marche (9 %) et le vélo (1 %), les plus faibles parmi les Communautés de Communes du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois. De plus, les habitants ont exprimé, dans l'enquête en ligne et la concertation menées dans la démarche d'élaboration du PDMS (automne 2023), le besoin d'améliorer la qualité et la sécurité des aménagements piétons existants. La qualité des aménagements a en effet été citée comme principal frein à la pratique de la marche à pied.

Ces constats mettent en évidence la nécessité d'agir pour développer les mobilités actives au sein des centres-bourgs. Ces espaces sont particulièrement propices au développement de la marche et du vélo car les distances à parcourir sont adaptées (moins de 5 km), contrairement aux déplacements entre communes où les distances sont bien plus longues à parcourir.

#### Objectifs opérationnels

- Assurer une pratique sécurisée du vélo et de la marche au sein des centres-bourgs
- Réduire les conflits d'usage piéton/voiture
- Développer la pratique des modes actifs

#### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**.

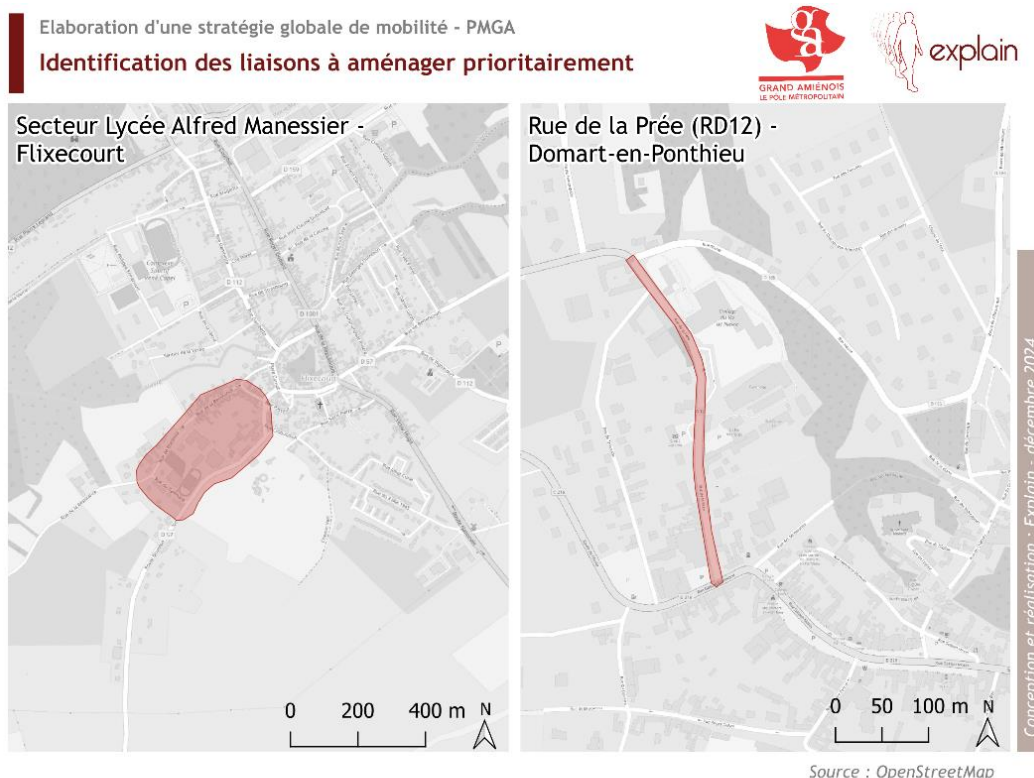
## Description de l'action

Cette action vise à développer et sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes dans les centres-bourgs du territoire, tout en assurant des cheminements piétons continus vers les principaux équipements.

Tout d'abord, l'objectif est de créer des **espaces adaptés et sécurisés** pour encourager les mobilités actives au sein des centres-bourgs. Les interventions cibleront **en priorité les zones autour des équipements structurants** tels que les **écoles, les établissements de santé, les gares, les commerces, et les lieux publics**.

Il s'agira de :

- **Identifier les besoins prioritaires**, c'est-à-dire les lieux pour lesquels il est important de donner aux piétons et aux vélos du confort et de la sécurité, et les points durs actuels (trottoirs étroits, obstacles récurrents, intersections dangereuses, etc.). Pour cela, les comptes-rendus des ateliers réalisés lors du diagnostic et du plan d'action du PDMS et du Schéma Directeur Cyclable pourront servir de base de travail pour l'identification de ces secteurs.
- Certains centres-bourgs ont été identifiés pour la sécurisation de cheminements piétons et vélos, lors des ateliers : *Domart-en-Ponthieu, Saint-Léger-lès-Domart, Berteaucourt-les-Dames, Saint-Ouen, Vignacourt, Flixecourt, Hangest-sur-Somme, Picquigny, Ailly-sur-Somme*
- Deux secteurs ou axes plus précis prioritaires pour l'aménagement de liaisons ont également été identifiés lors des ateliers organisés lors de l'élaboration du PDMS :



### Légende :

- secteur identifié pour la sécurisation des cheminements piétons et vélos

- **Identifier les besoins d'ajustement du plan de circulation** : En complément des besoins prioritaires, il s'agit de réfléchir à l'échelle des communes à des plans de circulation qui favorisent davantage les modes actifs en les préservant notamment de la circulation automobile (par exemple, élimination des trafics de shunt sur des voiries locales en les canalisant sur des voiries structurantes).


● **Développer des cheminements confortables et sécurisés** : Pour cela, des aménagements plus qualitatifs et confortables devront être mis en place :

- **Elargissement des trottoirs** : La largeur minimale réglementaire est de 1,40 mètres. Le Cerema recommande quant à lui, une largeur confortable de trottoir de 2,50 mètres (1,8 m minimum recommandé), permettant de garantir un passage confortable pour tous les usagers, y compris ceux en fauteuil roulant ou munis de poussettes. Les espaces devront également être désencombrés pour supprimer les obstacles à la marche, tels que les véhicules stationnés de manière inappropriée, les poubelles, ou le mobilier urbain mal positionné.

Différents leviers d'action peuvent être activés, dépendant des situations, pour récupérer de l'emprise en faveur des piétons :







- Suppression de places de stationnement,
- Transformation de stationnement en épis en stationnement longitudinal,
- Révision du plan de circulation, avec mise à sens unique d'une rue,
- Réduction de la largeur de la chaussée. Il est recommandé de conserver 3 mètres de largeur par voie pour les voies principales (3,2 mètres si un bus doit y circuler). En cas de voie à double sens, la largeur peut être réduite à 2,75 mètres par sens soit 5,5 mètres pour les 2 sens. Pour les voies locales ou de desserte, une largeur de 5 mètres peut suffire, à condition qu'il n'y ait pas de passage de bus. (Cela pourrait par exemple concerner la rue des Prés à Domart-en-Ponthieu).

Exemple :

<u>Rue de la Résistance à Flixecourt</u>	<u>Leviers d'action envisageables :</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de la largeur de la chaussée à 3,2 m (contre environ 5 m actuellement) et garder une surlargeur de 0,3m pour le stationnement, pour la partie longeant le collège</li> <li>• Réduction de la largeur des places de stationnement à 2,1 m de largeur (contre environ 2,8 m actuellement), pour la partie longeant les habitations</li> </ul> <p>Aménagements possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agrandissement des trottoirs</li> </ul> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'une voie verte (piéton + vélo) de 3 à 4 m, avec la réutilisation des trottoirs et bandes enherbées côté Est</li> </ul> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'une bande cyclable d'1,5 m dans le sens opposé à la circulation motorisée</li> </ul>

- **Mise en place de zones apaisées**, lorsque le contexte est adapté. Ces aménagements favoriseront un partage harmonieux de l'espace public et renforceront de la sécurité des déplacements. Ces zones apaisées peuvent prendre différentes formes :

Tableau sur les recommandations d'aménagement de zone 30, zone de rencontre et de limitation à 30km/h :

	Description	Aménagement	Localisation
<b>Limitation 30km / h</b> 	Section où la limitation de vitesse est de 30 km / h.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation aux entrées et sorties de section</li> <li>• Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes)</li> </ul>	-En zone urbaine
<b>Ville 30</b>   	Ville dont plus de 70% de la voirie a une limitation à 30 km / h ou moins. Quelques axes structurants peuvent rester limités à 50 km / h, voire plus rarement à 70 km / h. Les zones stratégiques peuvent faire l'objet de mesures d'apaisement spécifiques (zones 30 ou zones de rencontre par exemple)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation en entrée de la ville panneau et potentiel marquage au sol</li> <li>• Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes)</li> </ul>	-Sur l'entièreté de la ville ou du centre-bourg
<b>Zone 30</b> 	Zone où la limitation de vitesse est de 30 km / h pour tous les usagers. <b>Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes</b> , sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Le piéton est tenu d'utiliser le trottoir dès qu'il existe et est praticable, il peut franchir la chaussée en tout point, sauf si un passage piéton est présent	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation aux entrées et sorties de zone : panneaux et marquage au sol</li> <li>• Trottoirs séparés de la chaussée et confortables</li> <li>• Aménagements en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (plateau surélevé, écluse)</li> <li>• Traitement de l'espace public homogène qui facilite le repérage par les usagers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au niveau de pôles générateurs entraînant une forte présence tous modes, notamment de modes actifs.</li> <li>- Au sein des centres-bourgs commerçants.</li> <li>- Aux abords de établissements scolaires.</li> </ul>
<b>Zone de rencontre</b> 	Zone où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km /h. <b>Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes</b> , sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Idéalement, le stationnement est supprimé sur l'ensemble de la zone, cependant, en cas de nécessité celui-ci peut être conservé, en veillant à ce qu'il n'obstrue pas la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation et marquage au sol aux entrées et sorties de zone.</li> <li>• Abaissement des trottoirs, et aménagement d'espaces continus et sans obstacles pour les piétons.</li> <li>• Aménagement de priorités à droite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au niveau des pôles générateurs entraînant une forte présence piétonne.</li> <li>- En centre-ville touristique ou ancien.</li> <li>- Dans les lieux d'intermodalité qui génèrent une forte affluence piétonne.</li> <li>- Dans des rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité aux PMR où un besoin de donner une réelle priorité aux piétons est identifié.</li> </ul>

Exemples d'aménagements (Source : CEREMA) :



La zone de rencontre est adaptée aux rues commerçantes où l'on cherche à concilier fréquentation piétonne et circulation des véhicules motorisés



La zone de rencontre peut s'appliquer aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.



Dans des secteurs centraux, générateurs de flux piétons et motorisés, la zone 30 permet des aménagements qualitatifs pour les modes doux sans contraindre notablement le trafic motorisé



La plupart des voies de quartiers ont vocation à être affectées en zone 30, sans nécessité d'aménagements lourds.

Zones de rencontre

Zones 30

Exemple :

<p><b>Desserte du collège Val de Nièvre</b></p> <p>Itinéraire alternatif via la rue de Thionville</p>	<p><b>Leviers d'action envisageables :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inciter les collégiens à emprunter la rue de Thionville</li> </ul> <p><b>Aménagements possibles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'une zone de rencontre, ou d'une aire piétonne avec accès interdit aux véhicules motorisés sauf riverains</li> <li>• Jalonnement modes actifs</li> <li>• Sécurisation des intersections avec la route Départementale</li> </ul>
---	---

Dans ces zones apaisées, des aménagements de réduction de la vitesse pourront être mis en place. Différents types d'aménagements peuvent être envisagés, selon le contexte :

**Tableau sur les infrastructures permettant un ralentissement des véhicules :**

**Ecluse :**

Rétrécissement ponctuel de la chaussée, ne permettant pas aux véhicules de se croiser. L'un des véhicules doit céder le passage à l'autre (un sens prioritaire est défini par la signalisation). Ce dispositif est à privilégier sur les voies de diffusion / desserte. L'écluse peut être réalisée avec des plots, des pots de fleurs ou du stationnement.

Recommandation : Inclure des by-pass vélo de chaque côté des écluses, pour ne pas contraindre les cyclistes et les sécuriser.



Photo CG 67



Photo Certu



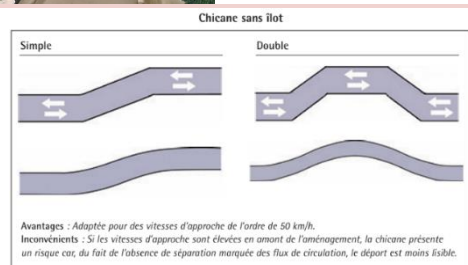
Cyclotourisme Mag

**Chicane :**

Rétrécissement ponctuel de la chaussée. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus. De même que l'écluse, la chicane peut être réalisée simplement en utilisant le stationnement sur chaussée. Un dispositif physique doit aussi être prévu, comme des îlots en tête de stationnement, pour garantir le fonctionnement pérenne de la chicane indépendamment de l'occupation du stationnement.



Photo Certu



### Ralentisseur plateau :

Le plateau est une surélévation de la chaussée qui en occupe toute la largeur et est de longueur variable selon le contexte. Sa visibilité est assurée par le marquage au sol de dents de requins ou mieux, en zone 30, par un matériau contrasté avec la chaussée assurant sa visibilité. Il peut être mis en œuvre en section courante, aux intersections, en prolongement de trottoir, en sortie de giratoire mais ne doit pas dépasser 30m.



### Coussin berlinois :

Le coussin berlinois est une alternative au ralentisseur plateau, lorsque la route est fréquemment empruntée par des poids-lourds et des cars. Il permet également un aménagement en 2 temps, avec des coussins amovibles permettant de tester l'aménagement, avant un aménagement pérenne.

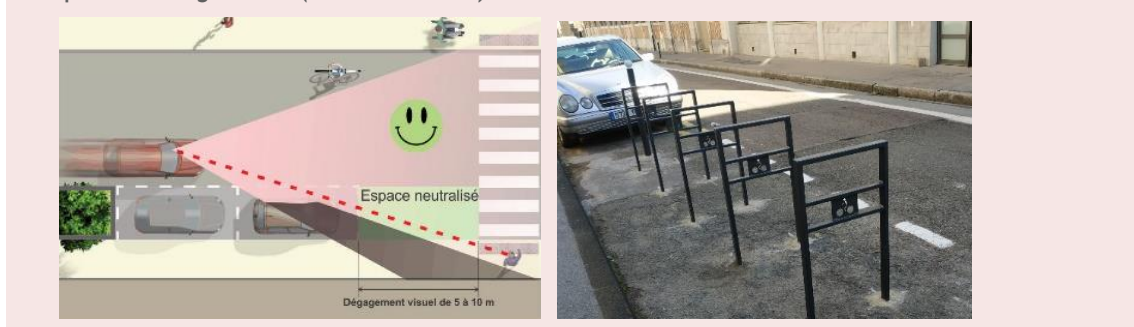


Le coussin peut être construit sur place.  
(Source : Cete de l'Est.)

- **Sécurisation des intersections :** Les intersections devront faire l'objet d'une attention particulière. Des traversées piétonnes sécurisées et bien visibles seront mises en place, avec une signalétique adaptée.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la **suppression des places de stationnement à moins de 5 mètres en amont des passages piétons** d'ici le 31 décembre 2026, afin d'assurer la co-visibilité des usagers (Article 52 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019). La suppression de ces places permet également la mise en œuvre de **stationnement vélo**, qui est autorisé du fait des plus faibles gabarits des vélos permettant de bonnes conditions de co-visibilité. **Une place de stationnement voiture permet d'implanter 4 à 5 arceaux vélos.**

Exemples d'aménagements : (Source : CEREMA)



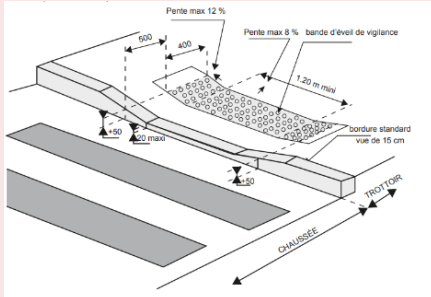
Les **avancées de trottoirs** sont également un autre levier efficace pour sécuriser les intersections. Elles jouent plusieurs rôles à la fois. Elles servent de mesure d'atténuation de la circulation tout en attirant l'attention des automobilistes sur la présence d'un passage piéton. L'objectif est de privilégier des avancées de trottoirs créant des carrefours à angle droit. De telles avancées raccourcissent la distance que le piéton doit parcourir pour traverser la chaussée.

Exemples d'aménagements d'avancées de trottoirs : (Source : Atingo)



- **Mise en accessibilité des aménagements piétons** : Les cheminements piétons et traversées piétonnes devront être conformes aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), notamment grâce à l'installation de surfaces adaptées, de rampes d'accès, et d'indications podotactiles pour les personnes malvoyantes. Ces actions contribueront à faire des centres-bourgs des espaces accueillants, sécurisés et inclusifs pour tous les usagers.

Exemples d'aménagements aux normes PMR : (Source : CEREMA)



Mise aux normes PMR d'un passage piéton



Exemple de bande d'éveil de vigilance

- **Renforcer l'attractivité des parcours** : Pour renforcer l'attractivité des parcours piétons, il est essentiel d'intégrer des éléments qui rendent les trajets à pied non seulement pratiques, mais aussi agréables et engageants :
  - **Intégration de mobilier urbain** : Cela pourra inclure des bancs disposés à des intervalles réguliers pour permettre aux usagers, notamment les personnes âgées ou à mobilité réduite, de faire des pauses lors de leurs déplacements. Des espaces paysagers bien aménagés pourront également embellir les cheminements, offrant des cadres agréables et apaisants qui incitent à la promenade.
  - **Aménagements ludiques ou innovants** : Cela pourra inclure des marquages au sol ludiques ou des éclairages artistiques. L'objectif est de transformer les espaces publics en lieux vivants et attractifs, augmentant l'envie de se déplacer à pied.
  - **Jalonnement spécifique à destination des piétons** : Une signalisation piétonne claire pourra être mise en place. Ce jalonnement pourra indiquer les principaux points d'intérêt du centre-bourg, comme les écoles, les commerces ou les équipements publics, tout en précisant les durées de trajet et les distances à parcourir. Ce type d'information, présenté sur des panneaux directionnels à l'identité visuelle marquée, renforcera la lisibilité des parcours et facilitera les déplacements pour tous les usagers.

Exemples réussis :



Mobilier urbain à Cras-sur-Reyssouze

(Source : Cerema)



Marquage artistique au sol à Nancy

(Source : Cerema)



Jalonnement indiquant les principaux équipements

(Source : INPES)

Une attention particulière doit être portée pour les cheminements piétons vers les gares en priorité dans un rayon de 200 à 500 mètres. L'objectif est de garantir des trajets continus, sécurisés et agréables, afin de favoriser l'usage des transports en commun combiné avec la marche. Les actions à mener pour améliorer ces cheminements reprendront les principes décrits précédemment, avec une attention particulière portée à la suppression des discontinuités, à l'élargissement des trottoirs, et à l'installation de mobilier urbain et d'éclairage public adapté. De même, le jalonnement jouera un rôle clé, avec des panneaux directionnels indiquant clairement les gares, et les temps de parcours à pied, voire la distance.

Pour les cyclistes, les aménagements cyclables dans les centres-bourgs sont intégrés dans une approche cohérente et globale, dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Assurer une cohérence entre les différents aménagements réalisés
- S'assurer de la qualité des aménagements réalisés (matériaux utilisés, etc.), et en cohérence avec les recommandations des sites et monuments inscrits ou classés (si présents à proximité)



### Conditions de réussite

- Mener un travail collaboratif avec les différents acteurs, y compris avec les habitants et les usagers du territoire
- Mener des opérations de communication pour informer les usagers de la mise en place de nouveaux aménagements

### Lien avec les autres actions

- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche C.2 - Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) en transit dans les centres-bourgs

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bienfait sur la santé publique et sur la pollution de l'air par le report modal vers le vélo et la marche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun</li> </ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestionnaire de voirie (aménagement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Département</li> <li>Région (pour les aménagements en rapport avec les gares)</li> </ul>

## Cadre réglementaire

- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie) + propriétaire foncier → Réalisation des aménagements

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des besoins prioritaires : Non chiffrable</li> <li>• Développement de cheminements piétons confortables et sécurisés : Non chiffré car Coût dépendants des actions menées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CCNS</li> <li>• Gestionnaire de voirie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -Département de la Somme : Aide à l'aménagement des traverses d'agglomération → Financement maximal de 40 %</li> </ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les besoins prioritaires : Court terme</li> <li>• Développer des cheminements piétons confortables et sécurisés : Court à long terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Part modale de la marche à pied et du vélo</i></li> <li>• <i>Linéaire d'aménagement piéton (et cyclable) requalifié au sein des centres-bourgs</i></li> </ul>

## Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Identification des secteurs ayant un besoin d'amélioration des mobilités actives (en repartant des retours de la concertation)
- Étape 2 : Identifier les leviers à actionner pour améliorer la circulation des modes actifs (révision du plan de circulation, suppression stationnement, ...)
- Étape 3 : Définir les modalités de pilotage et la programmation des actions
- Étape 4 : Réaliser les études et travaux

## Action C.2 - Limiter le trafic routier de poids-lourds (PL) en transit dans les centres-bourgs



### Constats et enjeux

Un des enjeux majeurs pour le développement et la sécurisation des mobilités actives dans les centres-bourgs réside dans la maîtrise de la circulation de poids-lourds. Leurs traversées des centres-bourgs génèrent des points durs de circulation, notamment sur des voiries au profil et au gabarit non adaptés à ces véhicules. Ces flux, parfois quasi-continus, sont particulièrement marqués dans les principaux centres-bourgs du territoire (Flixecourt, Picquigny), et à proximité des zones d'activités. Ce phénomène est amplifié par le caractère rural du territoire, avec la circulation d'engins et de véhicules agricoles. Cette circulation de véhicules à grand gabarit détériore parfois la voirie et induit une proximité insécuritaire avec les publics plus vulnérables (piétons, cyclistes, trottinettes).



*Traversées de Poids-lourds à Flixecourt (gauche) et Picquigny (droite)*

Les impacts de cette circulation sont nombreux et affectent directement la qualité de vie des riverains ainsi que la fluidité du trafic. La présence de poids-lourds dans les centres-bourgs encombre la circulation et crée des conditions de déplacement difficiles et peu attractives pour les piétons et les cyclistes, particulièrement en l'absence d'aménagements adaptés. Ces véhicules, en partageant la voirie avec les modes actifs, rendent les cheminements très peu sécuritaires. De plus, cette circulation engendre des nuisances sonores et de la pollution de l'air, contribuant ainsi à une dégradation générale de la qualité de vie dans les centres-bourgs.

Face à ces problématiques, mieux réguler la circulation des poids-lourds dans les centres-bourgs apparaît comme un enjeu essentiel. Cela permettrait de libérer l'espace public au profit des modes actifs, tout en atténuant les nuisances pour les habitants.

### Objectifs opérationnels

- Limiter le trafic de Poids-Lourds en transit au sein des centres-bourgs
- Sécuriser la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs

### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**.

## Description de l'action

Cette action vise à limiter le trafic routier des poids-lourds en transit dans les centres-bourgs. Pour cela, il convient d'analyser les solutions règlementaires possibles, permettant de limiter ou de réorganiser la circulation des poids-lourds. Une solution clé consiste à restreindre ou interdire le passage des poids-lourds en transit sur certaines voiries. Deux mesures peuvent être envisagées :

- Une **interdiction permanente dans certains périmètres particulièrement sensibles**, pour éviter le passage des poids-lourds en transit dans ces zones fragiles.
- Des **restrictions horaires** interdisant par exemple la circulation des poids-lourds pendant les heures de pointe ou les périodes de forte fréquentation des espaces publics (début et fin de journée scolaire, week-end, etc.).

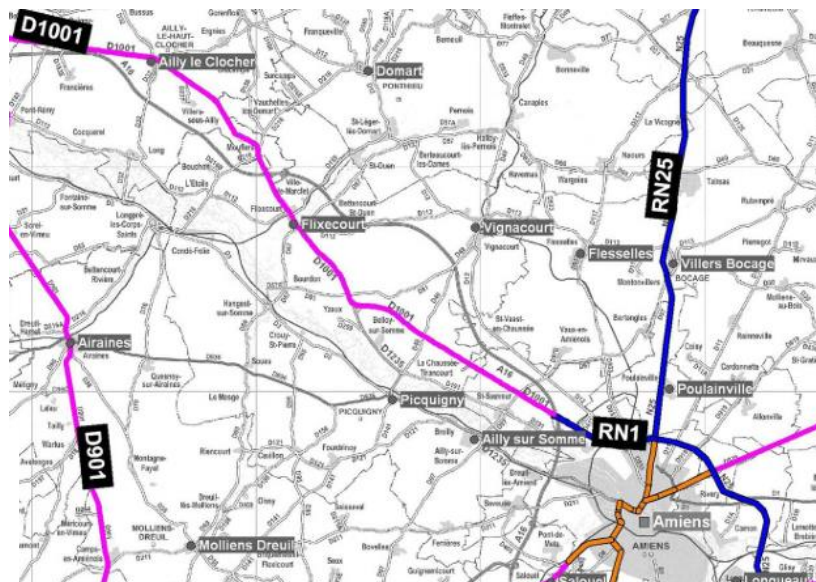
Le Code général des Collectivités territoriales autorise l'interdiction du trafic de transit (hormis sur les routes à grande circulation) sous réserve de prouver qu'elle est nécessaire pour la circulation ou la protection de l'environnement, et en regard des impacts négatifs générés par cette interdiction :

Article L. 2213-1 : « Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. »

Article L. 2231-2 : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ».

Les « routes à grande circulation » ont été définies par l'article L.110-3 du Code de la route : « Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination ». Elles sont ainsi constituées des routes nationales, et de certaines voies départementales. **Sur le territoire de la CCNS, seule la D1001 est classée comme une route à grande circulation.** Il n'est ainsi pas possible (hors déclassement de cet axe) sur cette voie de mettre en place une interdiction de circulation de poids-lourds en transit, ces axes devant laisser le passage en toute circonstance à tous types de véhicules.

Extrait de la Carte des routes à grande circulation (Source : Département de la Somme)



#### Exemples réussis :



Source : France Bleu

De Espas à Barcelonne-du-Gers, les poids-lourds de plus de 19 tonnes en transit ont définitivement interdiction de circuler sur la RD 931-924 par un arrêté du Département du Gers validé par la préfecture. Cette interdiction concerne ainsi plusieurs communes du Gers.



Source : Ouest France



A Changé, les véhicules de plus de 7,5 t sont interdits dans le centre-bourg (sur la RD92) depuis octobre 2022, sauf pour desserte locale. Cela répond à la demande des riverains. Cette mesure a été mise en place par la commune, en coopération avec le Département de la Sarthe.

La commune de Mortrée (dans l'Orne) a également pris un arrêté municipal validé par les services de l'Etat interdisant la traversée des poids-lourds en transit de plus de 7,5 tonnes.

Il s'agira ainsi d'identifier **les besoins prioritaires**, c'est-à-dire les centres-bourgs qui pourraient être concernés par la mise en place de telles réglementation. Pour cela, les comptes-rendus des ateliers réalisés lors du diagnostic et du plan d'action du PDMS et du Schéma Directeur Cyclable pourront servir de base de travail pour l'identification de ces secteurs. **Deux centres-bourgs ont été identifiés : Picquigny et Ailly-sur-Somme.**

L'application des restrictions nécessite une **communication claire auprès des différents acteurs** : transporteurs, entreprises locales, élus et riverains. Cela passe par une explication des objectifs (amélioration de la qualité de vie, sécurité, réduction des nuisances) et par des outils pratiques (signalisation, cartographie des zones interdites, fiches informatives, etc.).

De plus, un **dispositif de contrôle renforcé** devra être mis en place dans les premières semaines d'application, avec le soutien des forces de l'ordre, pour s'assurer du respect des nouvelles règles de circulation.

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Gérer le report de flux sur les autres axes



### Conditions de réussite

- Mise en place de dispositifs de contrôle efficaces
- Concertation nécessaire entre les différents acteurs et les territoires voisins (pouvant pâtir d'un report de trafic)

### Lien avec les autres actions

- Fiche C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Amélioration de la qualité de l'air et diminution de la pollution au sein des centres-bourgs</li><li>• Bienfait sur la santé publique et la qualité de l'air par l'augmentation de la part modal du vélo et de la marche</li><li>• Diminution des nuisances sonores</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Augmentation des émissions de CO2 en raison de potentiels trajets moins directs de poids-lourds</li></ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"><li>• Communes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Département</li><li>• Transporteurs</li><li>• Chambre d'agriculture</li></ul>

## Cadre réglementaire

- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie)

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"><li>• Non chiffrable car dépendant des actions menées</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gestionnaire de voirie</li></ul>	<i>A COMPLETER</i>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"><li>• Interdiction permanente de circulation des PL, restrictions horaires, : Moyen terme</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Pourcentage de PL sur les axes des principaux centres-bourgs</i></li></ul>

## Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Identification des besoins
- Étape 2 : Elaboration des mesures réglementaires
- Étape 3 : Mise en œuvre opérationnelle
- Étape 4 : Communication et sensibilisation
- Étape 5 : Bilan de l'efficacité des mesures

## Orientation 2 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable

### Axe D : Garantir le droit à la mobilité

#### Action D.1 - S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC



##### Constats et enjeux

À l'échelle du PMGA, plusieurs services de mobilité solidaire existent. La démarche de PAMS (Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire) co-pilotée par l'Etat (Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté), la Région et le Département, a permis d'établir un recensement des services existants. L'offre est dense, mais inégalement répartie sur le ressort territorial du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois.

L'offre de mobilité solidaire est hétérogène en termes de densité de services, d'organismes, de bénéficiaires, de couverture, et d'informations accessibles en ligne.

La mobilité solidaire représente un enjeu majeur, avec d'une part une population vieillissante, et d'autre part tous les ménages qui ne sont pas motorisés. Les seniors sont souvent exposés à un risque d'isolement, tandis que les publics en situation de précarité ou jeunes peuvent rencontrer des freins pour l'accès aux services du quotidien, à l'emploi, ou encore aux établissements d'enseignement. Il devient ainsi indispensable de garantir le droit à la mobilité\* pour tous et de répondre aux besoins de déplacement des publics les plus vulnérables.

*\* Le code des transports définit le droit à la mobilité, comme « le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de lutte contre la sédentarité et de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »*

Dans ce contexte, la Région Hauts-de-France et le Département de la Somme ont élaboré un Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS). Dans le cadre du PAMS, un diagnostic a été réalisé, mettant en lumière les différents enjeux concernant la mobilité solidaire sur le territoire, notamment l'accès à l'information et l'accompagnement de la population, et le déploiement d'une offre de mobilité solidaire. Le plan d'action réalisé par la suite définit une « offre socle » que chaque communauté de communes devra mettre en place pour garantir des services de mobilité solidaire essentiels. Cette offre socle comprend (Source : PAMS) :

- Le diagnostic mobilité individuel, première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de transport, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne
- L'accompagnement mobilité, qui vise à doter les bénéficiaires des compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire...
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, 2-roues motorisé, voiture sans permis, voiture avec permis - pour les bénéficiaires les plus autonomes
- Le transport solidaire : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale - pour les bénéficiaires les moins autonomes
- L'accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation - entretien
- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire

L'enjeu réside ainsi dans le déploiement de ces services de mobilité solidaire pour chaque composante de l'offre socle, et de s'assurer que chaque communauté de communes dispose des outils nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité des publics les plus vulnérables.

#### Focus sur la CCNS

- Sur la CCNS, il existe un panel de services de mobilité solidaire comprenant : diagnostic et accompagnement à la mobilité, transport solidaire, achat et réparation solidaire. Sur ce territoire, les services ciblent surtout les personnes non-motorisées et bénéficiaires de minima sociaux.
- Il faut tenir compte du vieillissement de la population :
  - Diminution des 0-44 ans (-1,5 points pour les 0-14 ans ; -0,5 point pour les 15-29 ans et -1,1 points pour les 30-44 ans)
  - Augmentation des plus de 60 ans (+1,6 points entre 2015 et 2020)

#### Objectifs opérationnels

- Développer une « offre socle » complète et harmonisée de mobilité solidaire
- Assurer l'accès aux aménités du quotidien et à l'emploi pour tous, notamment pour les personnes non motorisées.

#### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**

## Description de l'action

Le tableau ci-dessous récapitule les offres existantes et les actions complémentaires proposées dans le PDMS. Ces propositions sont cohérentes et complètent le plan d'action proposé dans le cadre du PAMS (Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire) co-pilotée par l'Etat (Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté), la Région Hauts-de-France et le Département de la Somme.

Offre socle	Existante	Proposée dans le PDMS
Diagnostic mobilité individuel	Maison des mobilités et des services (MMS de Doullens)	-
Accompagnement mobilité	Accompagnement individuel et collectif (MMS) Auto-école solidaire et ateliers chantiers d'insertion (APFE) Relais d'informations (Mission locale du Grand Amiénois)	Assurer l'accès à l'information pour tous via les relais d'informations locaux et la mise en place d'une plateforme internet
Mise à disposition ou location	Garages solidaires (Amiens Avenir Jeunes, Association Saint-Jean) Garages avec programmes solidaires (Norauto, Renault) Mise à disposition de vélos et scooters électriques aux salariés en insertion (Somme Emploi Service) Mise à disposition de deux-roues (vélos musculaires, de vélos et trottinettes à assistance électrique, scooters) pour des situations d'urgence (MMS)	Etudier la mise en place d'un garage solidaire sur la CCNS
Transport solidaire		Identifier les opportunités pour implanter un TUS* Développer le transport des Personnes à Mobilité Réduite
Accès pérenne à tarif social à un véhicule	Vente de vélos musculaires réhabilités (MMS)	-
Accès à une aide financière en fonction du profil de la personne	Aides financières pour achat et réparation de tous types de véhicules, participation aux abonnements de transports en commun, indemnités kilométriques (Département de la Somme) Aide financière pour l'achat d'un VAE d'un montant de 100€ (CCNS)	

Territoire couvert : Département de la Somme, Bassins de vie du territoire, CCNS et CCTNP, CCNS, Commune

\*TUS : Transport d'utilité sociale : service de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

Les actions proposées sont les suivantes :

- La première étape à mener sera de **compléter et actualiser annuellement le recensement sur les aides et structures de mobilité existante**. Pour cela, la Communauté de Communes s'appuiera sur le travail réalisé dans le cadre du PAMS. Puis :
  - Assurera l'accès à l'information pour tous via l'annuaire des mobilités développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHDF) sur son site internet pass pass, et des relais locaux d'information
    - Créer un réseau de relais locaux d'informations (cf. fiche action E.2)

- Fera la promotion des plateformes numérique et/ou téléphonique de mobilité existantes
  - Les réflexions pourront être menées à partir du PAMS, et en collaboration avec la Région et le Département sur les outils existants.
  - Dans un premier temps, la Communauté de Communes référencera ses offres de mobilité sur la plateforme gouvernementale DORA\* et communiquera sur son existence. A terme, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France développera un annuaire des mobilités qui sera intégré à la plateforme Pass Pass. Une fois créée, la Communauté de Communes communiquera sur cet annuaire.

*\*La plateforme DORA est un site internet mis en place par le gouvernement qui permet de recenser toutes les offres d'inclusion. Le moteur de recherche permet de trouver la solution qui répond aux besoins des usagers et de la localiser. Les services peuvent directement s'inscrire sur la plateforme qui les mettra en lien avec des bénéficiaires potentiels.*

- Identifiera les opportunités pour implanter du TUS (Transport d'Utilité Sociale)

La Communauté de Communes prendra contact avec les associations du territoire et des associations présentes sur les territoires voisins susceptibles d'organiser du TUS.

Par exemple, l'association Saint-Jean propose un transport à la demande pour les seniors de plus de 65 ans. Il serait pertinent de s'appuyer sur cette association ou de bénéficier de son expérience pour développer un transport d'utilité sociale ouvert à d'autres publics dont les moyens de déplacement sont limités.

#### Exemple de TUS :

L'association Familles Rurales intercommunale CIEL a mis en place dans les CC du Pays de Colombey Sud Toulouais et Pays du Saintois (54), un réseau de conducteurs bénévoles qui proposent du transport dans la limite de 5 trajets par mois et 80 kms aller-retour par voyage.



#### Bénéficiaires :

Selon le code des transports, peuvent bénéficier du TUS les personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. Dans ces CC rurales, le service est accessible sous conditions de ressources. Les bénéficiaires cotisent annuellement à l'association (23€) puis paient la course différemment selon leur niveau de revenus (0,05€ ou 0,35€ au km).

#### Financements :

CIEL est financée par le département et les intercommunalités, ainsi que par la CARSAT Nord-Est et la Fondation de France. En 2017, le budget de l'association consacré au défraiement des conducteurs était de 17 700€. De plus, un chargé de mission mobilité solidaire est employé en contrat d'avenir (contrat d'insertion pour jeunes en difficultés ou demandeurs d'emploi).

En 2017, les bénévoles ont effectué 1 058 déplacements au bénéfice de 114 familles. Les motifs principaux de déplacement étaient les rendez-vous médicaux et les courses. La portée moyenne de ces trajets était de 50 km.

- Identifiera les opportunités pour développer le transport des personnes à mobilité réduite

La Communauté de Communes réalisera une veille des services proposant du transport pour les personnes en situation de handicap. Cette veille permettra d'identifier les solutions existantes à promouvoir auprès de ses administrés, ou à développer.

#### Exemple : Le réseau Ulysse

Ulysse est un réseau de transporteurs indépendants offrant des solutions de mobilité pour les personnes en situation de handicap. Plus de 110 agences réparties dans toute la France sont franchisées Ulysse et proposent du transport de qualité, adapté aux besoins spécifiques de ce public avec des véhicules aménagés et des conducteurs formés.

Les transporteurs du territoire peuvent se franchiser auprès d'Ulysse et ainsi être recensés dans le réseau, ce qui permet aux usagers de trouver facilement à qui s'adresser localement.



#### - Etudiera la mise en place d'un garage solidaire

- Réaliser une veille sur les garages solidaires existants dans le Département de la Somme, et prendre contact avec les parties prenantes.
- Prendre contact avec le Département. Les garages solidaires sont généralement des structures associatives et non des entreprises, puisque le but n'est pas de générer des profits. Ces associations peuvent avoir un objectif de réinsertion professionnelle. Du fait de cette action sociale, la **collaboration avec le Département est nécessaire**.
- Etudier les opportunités de développement d'un garage solidaire (lieux, modalités de fonctionnement et de gestion). Afin d'assurer le financement de la structure, outre les contributions du département et éventuellement d'autres collectivités, les entreprises peuvent être mises à contribution, avec des participations déductibles des impôts. L'implantation d'un garage solidaire est à privilégier au sein d'un garage déjà existant, afin de limiter les coûts.

#### Exemples :

##### - Amiens Avenir Jeunes

AAJ est œuvre au profit des publics jeunes et adultes rencontrant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle. L'organisme a notamment mis en place un **Garage de l'Avenir**. Le garage remet en état des voitures et les vend aux bénéficiaires du RSA. L'atelier fonctionne grâce à des travailleurs en réinsertion.

##### - Les garages solidaires de Renault

Renault a mis en place un programme solidaire permettant de bénéficier de réparations automobiles jusqu'à 50% moins chères, pour les personnes en réinsertion et dont le projet professionnel exige la possession d'un véhicule. Les 300 établissements ayant adhéré au programme proposent également de la location longue durée avec option d'achat et assurent la vente de voiture d'occasion à petit prix. Un garage solidaire Renault est implanté sur le territoire de la CC Avre Luce Noye.

##### - Garage solidaire du Beauvaisis (hors PMGA)



Le garage solidaire du Beauvaisis est une structure associative ouverte à tous, qui propose des services de réparation, d'entretien, de vente ou location de véhicules, ainsi que de lavage et de rénovation. La structure remplit une mission sociale, en permettant la réinsertion et l'accompagnement vers le marché du travail de personnes éloignées de l'emploi. Par ailleurs, les services automobiles s'adressent dans un premier temps aux demandeurs d'emplois, pour qui posséder une voiture est une nécessité pour trouver un travail dans le département. Le financement de la structure est assuré par une contribution des collectivités locales (département, communauté d'agglomération), ainsi que par des fondations d'entreprise. Du fait de son utilité pour l'action sociale, les contributions à la structure ouvrent le droit à des déductions fiscales.

Pour le garage solidaire du Beauvaisis, le Conseil Départemental de l'Oise a subventionné le projet à hauteur de 200 000 €, et a également fourni 4 véhicules réformés et un fourgon (source : <https://www.evasionfm.com/actualite-48125-un-garage-solidaire-inaugure-a-beauvais.html?version=oise> ).

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Identifier les opportunités de synergies avec la démarche du PAMS co-pilotée par le Département et la Région, pour ne pas dédoubler les actions. La gouvernance du PAMS (COFIL annuel et club de la mobilité solidaire annuel où la CCNS sera conviée) réunira l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire et contribuera à l'échange des bonnes pratiques et au suivi des actions à l'échelle du bassin de mobilité Grand Amiénois-Grand Roye.
- Montage multi-acteurs à discuter et à sécuriser avant la mise en œuvre des dispositifs de TUS, TPRM, garage solidaire



### Conditions de réussite

- Cibler les personnes concernées par les offres proposées.

### Lien avec les autres actions

- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

## Impacts environnementaux

	
● Accès à des mobilité alternatives à la voiture individuelle pour tous	Aucun

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
● <b>Communauté de Communes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Etat (PAMS), Région (PAMS), Département (PAMS, aides existantes, TUS, garage solidaire)</li> <li>● Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (Annuaire)</li> <li>● Communes,</li> <li>● Acteurs sociaux, Structures existantes (Maisons France service, etc.), associations (Somme Emploi Service...), bénévoles, acteurs sociaux</li> <li>● Relais locaux d'informations</li> </ul>

## Cadre réglementaire

- *Compétence mobilité, compétence sociale*

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
● Compléter annuellement le recensement des aides et des	● CCNS	

<p>structures de mobilité : Moyen humains (chiffré dans la fiche F1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etudier le déploiement plateforme numérique : Non chiffrable</li> <li>Identifier les opportunités pour implanter du TUS : Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) + Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an si mise en place du service</li> <li>Identifier les opportunités pour développer le transport de PMR : Moyens humains et communication (comptabilisé dans les fiches E1 et F1)</li> <li>Etudier la mise en place d'un garage solidaire : Moyen humains (comptabilisé fiche F1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CCNS</li> <li>CC (et association)</li> <li>CCNS</li> <li>CCNS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>-Fonds vert</b> : Développement des mobilités durables en zones rurales (Volet 2) → taux de subvention moyen national de 25%.</li> <li><b>-Fonds vert</b> : Développement des mobilités durables en zones rurales (Volet 2) → taux de subvention moyen national de 25%. - <b>Etat/Préfecture</b> : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) →Financement jusque 80%</li> </ul>
--	---	--

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> <li>Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité : En continu</li> <li>Etudier le déploiement plateforme numérique : Court terme</li> <li>Identifier les opportunités pour implanter du TUS : Court terme</li> <li>Identifier les opportunités pour développer le transport de PMR : Court terme</li> <li>Etudier la mise en place d'un garage solidaire : Moyen terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de publications sur la mobilité solidaire</li> <li>Services TUS mis en place et nombre d'inscrits</li> </ul>

## Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Compléter et actualiser le recensement sur les aides et structures de mobilité existantes en repartant du travail mené sur le PAMS ;
- Étape 2 : Collecter et transmettre les informations sur la mobilité solidaire aux relais-locaux d'information identifiés (cf. action E.2), et promotion de la plateforme nationale DORA et de l'annuaire des mobilités du SMMHDF, et poursuivre les réflexions sur le développement d'une plateforme plus locale ;
- Étape 3 : Réaliser une veille sur les offres de TUS, de transport de personnes en situation de handicap et de garage solidaire ;
- Étape 4 : Prendre contact avec les collectivités ayant monté des expériences similaires pour plus de précisions, et contacter les structures ou associations intéressées ;
- Étape 5 : Engager des discussions avec le Département sur le garage solidaire, et étudier l'opportunité de développement d'un garage solidaire sur le territoire.

## Axe E : Accompagner aux changements de comportements

### Action E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial



#### Constats et enjeux

Le territoire de la CC est marqué par une dépendance importante à la voiture individuelle. La culture des transports en commun, du covoiturage et des modes actifs reste marginale et peu ancrée dans les habitudes des habitants. En effet, d'après l'enquête mobilité certifiée Cerema de 2024, la part modale des transports en commun varie de 3% à 7% selon les communautés de communes, et la part modale du vélo de 1% à 2% (elles sont de respectivement 10% et 3,5% pour Amiens Métropole). De plus, les offres de mobilité alternatives, souffrent souvent d'un manque de visibilité. Ce manque de communication a été souligné à plusieurs reprises lors des ateliers organisés dans le cadre de la démarche d'élaboration du PDMS.

Face à ces constats, il est nécessaire de déployer des actions visant à promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle. L'objectif est d'initier un changement d'habitudes de mobilité des habitants. Bien que certaines actions aient été mises en œuvre, comme par exemple la campagne de communication pour l'enquête mobilité du Cerema, elles demeurent limitées et à une échelle trop restreinte.

Le véritable enjeu réside ainsi dans la coordination et la généralisation de ces initiatives à l'échelle du PMGA, afin de toucher un public plus large et d'harmoniser les efforts entre les différentes communautés de communes.



#### Objectifs opérationnels

- Promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle
- Accompagner la population aux changements de comportement
- Harmoniser les actions entre les CC

#### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle du **PMGA**.

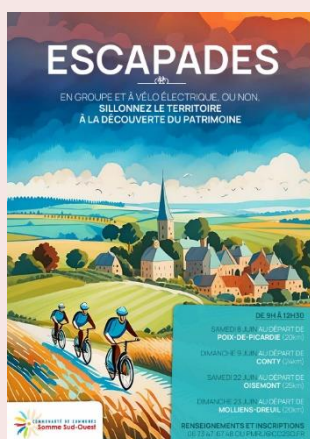
## Description de l'action

Le PMGA aura pour mission de coordonner les actions à l'échelle interterritoriale afin d'accompagner le changement des comportements de mobilité. L'objectif est d'harmoniser les initiatives et de les rendre plus visibles et impactantes. Cette coordination pourra se décliner sous plusieurs formes :

- Mise en place d'une **communication généralisée**. Le PMGA assurera la diffusion d'une communication cohérente et globale sur les services de mobilité disponibles. Cela pourra comprendre la création de supports de communication (affiche, brochure, etc.) présentant les services et infrastructures relatif à la mobilité (réseau de transport collectif, offres de covoiturage, parkings-relais etc.). Par ailleurs, des campagnes de communication pourront être organisées pour sensibiliser la population à différents enjeux de mobilité, comme :
  - Campagne de sensibilisation à la sécurité routière, notamment en faveur des piétons et des cyclistes
  - Campagne d'information sur la restructuration du réseau de bus, changements d'horaires, ...
  - Promotion des avantages économiques et écologiques du covoiturage, des transports en commun, et des modes actifs.
- L'organisation et la coordination d'**événements de sensibilisation** ou de promotion de la mobilité alternative à la voiture individuelle, notamment dans le cadre d'**événement nationaux**, comme « Mai à Vélo », le challenge de la mobilité, la semaine européenne de la mobilité, la campagne « Cycliste Brillez » portée par la Fédération des usagers de la Bicyclette (FUB), ... Ces événements seront l'occasion de créer une dynamique locale autour de ces thématiques. Durant ces événements, diverses activités pourront être proposées, telle que :
  - Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos
  - Des balades à vélos pour découvrir les itinéraires cyclables du territoire
  - Des essais de vélos à assistance électrique
  - Des animations et stands d'information...

Ces événements seront organisés en coordination entre les communautés de communes, Amiens Métropole et le PMGA. Le PMGA jouera un rôle moteur en **incitant et en accompagnant les communautés de communes dans leur mise en œuvre**. Cela inclura des actions de communication, la transmission de supports de communication, ainsi que des conseils pour faciliter l'organisation de tels événements.

### Exemples réussis :



Escapades vélo organisées par la CC250



Inscription au Challenge Mai à Vélo de la CC du Grand Cubzaguais dans le cadre de l'événement national

- La mise en place d'une veille sur les aides et financements possibles de solution de mobilité. Il pourra être réalisé une veille active sur les dispositifs d'aides financières et les subventions disponibles, que ce soit à l'échelle régionale, nationale ou européenne. Cette veille permettra aux communes et aux acteurs locaux d'avoir une meilleure vision des aides financières existantes. Cette veille sera assurée par chaque acteur du territoire, et les informations devront être partagées et diffusées au sein du réseau.

## Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche B.2 - Déployer des lignes de covoiturage
- Fiche D.1 - S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

## Impacts environnementaux

- Impact indirect sur les changements de comportement, et le recours aux modes alternatifs à la voiture solo.

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• CC</li><li>• PMGA</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Région</li><li>• Département</li><li>• Hauts-de-France Mobilités</li><li>• Amiens Métropole</li><li>• 6 autres CC du PMGA</li><li>• Acteurs sociaux</li><li>• Associations</li></ul>

## Rôle de l'EPCI

- Organisation des événements en coordination avec le PMGA

## Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"><li>• Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux : Enveloppe budgétaire du PMGA de 50 000€ par an (10 000€ pour la CCNS)</li><li>• Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches : Enveloppe budgétaire de la CCNS de 20 000 € par an.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• PMGA</li><li>• CCNS</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action</li></ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"><li>● Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux : En continu</li><li>● Préparation, animation d'évènements : En continu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Nombre d'évènements mis en place</li><li>● Nombre de document de communication élaboré</li><li>● Nombres de participants aux évènements</li></ul>

## Action E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser



### Constats et enjeux

Le territoire du pôle métropolitain bénéficie d'une offre de mobilité diversifiée, avec des services et des aides à la mobilité accessibles pour différents publics. Cependant, une large partie de cette offre reste méconnue par les habitants. Ce constat souligne un manque d'information et de communication efficace auprès des habitants. Ce déficit touche particulièrement les populations seniors, souvent moins familiarisées avec les outils numériques, ce qui limite leur capacité à bénéficier pleinement de toutes les informations. Ces constats soulignent la nécessité de structurer une communication de proximité pour informer efficacement les habitants, en particulier les publics vulnérables, sur les offres de mobilité et accompagner aux changements de comportements.

#### Public vulnérable

La vulnérabilité décrit une situation de fragilité (pour une personne, un groupe de personnes, une organisation ou un territoire) qui peut rapidement basculer vers une situation de précarité. Une situation de vulnérabilité se manifeste dès lors que la mobilité pourra être rendue difficile ou même entravée. Plusieurs exemples de publics vulnérables peuvent être cités : *les scolaires/apprentis, jeunes, personnes précaires, personnes en situation de handicap, seniors, demandeurs d'emploi, personnes non motorisées.*

Il apparaît donc nécessaire de renforcer la communication en s'appuyant sur des relais locaux d'information accessibles et capables de toucher la population de manière plus ciblée. Ce besoin est d'autant plus important que de nombreuses initiatives pourraient être renforcées grâce à des acteurs de proximité. Par exemple, les Maisons France Services existantes ou à venir, représentent une réelle opportunité pour devenir des relais d'information sur les offres de mobilité, en offrant un lieu de proximité pour la diffusion d'informations et la sensibilisation des publics. Également, les nombreuses entreprises, zones d'activités et établissements scolaires présents offrent une opportunité de promotion de modes plus durables et respectueux de l'environnement.

### Objectifs opérationnels

- Promouvoir les offres et services de mobilité
- Sensibiliser la population à la mobilité durable et à la santé environnementale
- Accompagner la population aux changements de comportement

### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle de la **Communauté de Communes**.

## Description de l'action

Afin de sensibiliser l'ensemble de la population aux enjeux de la mobilité et faciliter les changements de comportements, la Communauté de Communes peut jouer un **rôle de coordinateur et de distribution d'information sur la mobilité au travers d'un réseau de relais locaux d'informations du territoire**. Dans cette perspective, elle devra :

- **Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations en version papier et numérique**
  - Établir un recensement de l'ensemble des offres et services de mobilité présents sur le territoire, en incluant les offres en faveur de la mobilité solidaire (cf. action D.1) ;
  - Établir un recensement des plateformes d'information sur la mobilité concernant le territoire (Pass Pass, DORA (cf. action D.1))
  - Centraliser les informations en version numérique au travers des plateformes existantes :
    - Site internet de la Communauté de Communes, et des relais locaux identifiés, Et/ou
    - IntraMuros : IntraMuros est une application prête à l'emploi à destination des collectivités pour informer, alerter et faire participer les administrés à la vie locale ;
  - Diffuser au format papier les informations liées à la mobilité, au travers des relais locaux d'information.
- **Identifier les relais locaux d'information existants et créer un répertoire en se positionnant comme coordinateur de la mobilité**

- Recenser les relais locaux d'informations du territoire :

Public cible	Lieux
Personnes âgées, personnes avec peu de ressources numériques	Maisons France services (Flixecourt), Résidences seniors, EHPAD, club de seniors, familles d'accueil seniors
Personnes en situation de handicap	Centres communaux d'action sociale et mairies
Personnes éloignées de l'emploi	CCAS et mairies, Guichets emplois (Flixecourt, Picquigny), associations des demandeurs d'emploi, Centres autonomie
Personnes en situation de précarité	CCAS et mairies, ESAT, Secours catholique (Berteaucourt)
Enfants et jeunes	Écoles, collèges, relais d'infos jeunes, médiathèque
Touristes	Office du tourisme (Picquigny), Sites touristiques
Habitants et actifs	Mairies, gares, arrêts de bus, entreprises et administrations, villages d'entreprises, associations et amicales

*Sur la CCNS, on peut notamment recenser des CCAS à Ailly-sur-Somme, Picquigny, Saint-Sauveur, Belloy-sur-Somme, Flixecourt, Saint-Ouen, Domart-en-Ponthieu.*

- Créer un réseau de contacts locaux. Il est nécessaire d'identifier un représentant de la transmission des informations pour chaque point relais. Le répertoire sera mis à jour régulièrement.
- Assurer la transmission des informations de la CC ou des informations transmises ou détenues par des instances partenaires (Hauts-de-France Mobilités, Région, Département, PMGA, EPCI voisins) aux relais locaux d'information. Les informations seront actualisées selon les nouveautés mises en place par les acteurs du territoire ou directement par la Communauté de Communes.
- Assurer la transmission des informations entre les relais-locaux. La CC se positionnera également en coordinateur. Les relais-locaux pourront transmettre des informations à diffuser sur le territoire. La CC aura la charge de transmettre ces informations à l'ensemble du réseau de relais-locaux.
- **Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique.** Les informations papier seront présentes dans les relais locaux d'information, et pourront également être envoyées directement aux usagers par voie postale.

Supports papiers	Supports numériques
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Supports à disposition dans les relais locaux d'information</li> <li>- Supports transmis directement aux usagers</li> <li>- Presse écrite (Courrier Picard, Journal d'Abbeville)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Application numérique des communes qui en possèdent (exemple : IntraMuros*)</li> <li>- Mobilisation des relais numériques d'information (site internet de la CC, médiathèques, sites internet des mairies et partenaires)</li> <li>- Presse numérique</li> </ul>

*\*IntraMuros est une application prête à l'emploi à destination des collectivités pour informer, alerter et faire participer les administrés à la vie locale.*

### ● Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement du covoiturage

Les entreprises représentent des relais d'information majeurs du territoire. La Communauté de communes identifiera les entreprises de plus de 50 salariés sur son territoire, et diffusera les supports d'information sur la mobilité auprès des entreprises, notamment concernant les offres de covoiturage.

### ● Mettre en place des actions de sensibilisation

En complément des actions de communication auprès des relais locaux d'information et sur les plateformes numériques, la Communauté de Communes en collaboration avec les associations vélo et réparateurs vélo du territoire, organisera :

- des ateliers de réparation vélo ;
- des interventions de sensibilisation sur les bonnes pratiques et la sécurité à vélo, ou à trottinettes.

La Communauté de Communes prendra contact avec les associations. Ces actions pourront être organisées :

- Lors d'événements nationaux ou locaux comme la semaine de la mobilité (cf. action E.1) ;
- Au sein des établissements scolaires ;
- Au sein des entreprises.

Le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois accompagnera la Communauté de Commune dans la sensibilisation de la population aux enjeux de la mobilité, avec l'organisation d'événements (cf. action E.1).

## Conditions de réussite

### Points de vigilance

- Prévoir des moyens humains suffisants pour assurer la transmission et l'actualisation des informations aux relais-locaux (cf. action F.1)



### Conditions de réussite

- Identifier des référents locaux pour la transmission d'information aux habitants : Créer une liste des lieux susceptibles d'être un relais local d'information, et identifier la ou les personnes référente(s) de ces relais locaux
- Cibler le plus large public possible en utilisant différents moyens de communications (numérique, physique, humain)
- Assurer une communication régulière
- Faire le lien avec le plan d'action du PAMS co-piloté par la Région et le Département
- Faire le lien avec le plan d'action du futur contrat opérationnel de mobilité porté par la Région

## Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche D.1 - S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

## Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impressions de documentation (recommandation : privilégier du papier recyclé et recyclable)</li> </ul>

## Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communauté de communes</li> <li>• PMGA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes</li> <li>• Équipements</li> <li>• Acteurs sociaux</li> <li>• Établissements scolaires</li> <li>• Acteurs économiques, entreprises, zones d'activités, CCI</li> <li>• Associations : En Savoir Plus, Véloxygène</li> <li>• Hauts-de-France Mobilité</li> <li>• Région</li> <li>• Département</li> </ul>

## Cadre réglementaire

- Compétence mobilité (Communauté de Communes), Compétence sociale, Compétence tourisme

## Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CCNS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication, formation, sensibilisation) → jusqu'à 70% selon le type d'action</li> </ul>

## Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"><li>Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations : Court terme</li><li>Identifier les relais locaux d'information existants : Court terme</li><li>Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique : En continu</li><li>Communiquer auprès des entreprises : En continu</li><li>Mettre en place des actions de sensibilisation : En continu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><i>Nombre de relais locaux identifiés et contactés</i></li><li><i>Quantité de supports de communication transmis, nombre de téléchargements</i></li><li><i>Nombre de demandes dans les relais locaux</i></li></ul>

## Orientation 3 : Mettre en place la gouvernance mobilité

### Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

#### Action F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS



##### Constats et enjeux

Le territoire du pôle métropolitain fait face à des défis importants en matière de mobilité, notamment en raison de la diversité de ses acteurs et des particularités territoriales de chaque communauté de communes. Il existe actuellement un manque de coordination entre les démarches menées sur le territoire, ce qui limite l'efficacité de leur mise en œuvre. Les échanges d'informations entre les acteurs de la mobilité, qu'ils soient publics ou privés, sont parfois insuffisants, ce qui limite la diffusion des bonnes pratiques et la synergie entre les projets. En effet, à plusieurs reprises lors des ateliers organisés dans la démarche d'élaboration du PDMS, il a été évoqué le manque de concertation entre les acteurs. La compétence AOM étant nouvelle, les actions du PDMS doivent s'accompagner d'un travail continu de sensibilisation des élus aux enjeux de mobilité, et de suivi des actions portées.

Par ailleurs, le manque d'outils de suivi et d'évaluation de la mobilité sur le territoire rend difficile l'identification des progrès réalisés ou des ajustements nécessaires en matière de mobilité. Dans le cadre de la mise en œuvre des actions du PDMS, l'efficacité de chaque action doit pouvoir s'illustrer, afin de vérifier si l'objectif visé est atteint ou non. La création d'un outil permanent de suivi des actions programmées et des impacts réels sur la population, les pratiques de mobilité, l'environnement apparaît donc nécessaire.

##### Objectifs opérationnels

- S'assurer de l'avancée du PDMS et de ses effets
- Coordonner la mise en œuvre des PDMS à l'échelle du pôle métropolitain

##### Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle du **PMGA** et à l'échelle de chaque **Communauté de Communes en lien avec les partenaires.**

## Description de l'action

Cette action vise à assurer la mise en œuvre coordonnée des Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS), et garantir une cohérence globale entre les démarches menées par les différentes Communautés de Communes et d'optimiser l'efficacité des actions. Pour cela, plusieurs initiatives seront mises en place :

- **Identifier les ressources internes affectées à la Mobilité** : En premier lieu, et afin de pouvoir assurer le suivi et le pilotage des actions du PDMS, il s'agira d'identifier les **ressources internes à la communauté de communes nécessaires au suivi des projets de mobilité**. La Communauté de communes devra a minima disposer :
  - D'un(e) vice-président(e) Mobilité
  - D'un(e) chargé(e) de mission mobilité, en charge de la mise en œuvre et du suivi du PDMS.
  
- **Mise en place d'instances de partage entre les acteurs à l'échelle du PMGA** :
  - Instances : Deux instances seront mises en place : une avec les élus (comité de pilotage) et une avec les techniciens (comité technique).
  - Objectifs : L'objectif est de faire état de l'avancement des PDMS et des schémas directeurs cyclables à l'échelle du pôle métropolitain. Il s'agira également d'une opportunité pour partager et transmettre les informations entre les différents EPCI et acteurs.
  - Participants : Le PMGA, les huit EPCI du PMGA, et les principaux partenaires des actions (Région, Département, Hauts-de-France Mobilité, EPCI voisins) participeront à ces réunions.
  - Animation : Le PMGA aura la charge d'organiser ces instances et de les animer.
  - Périodicité : Le comité technique se réunira 2 fois par an et le comité de pilotage 1 fois par an.
  
- **Mise en place d'une instance de suivi du PDMS à l'échelle de la Communauté de Communes** :
  - Instances : Une instance de suivi du PDMS, avec les élus et techniciens de la Communauté de Communes.
  - Objectifs : L'objectif sera de faire un bilan de l'avancement des PDMS et schéma directeurs cyclable, et de définir les adaptations éventuelles à apporter, tout en préservant les objectifs fixés.
  - Participants : Les élus et les techniciens de la Communauté de Communes en charge de la mobilité seront conviés. Les communes pourront également être sollicitées, à la demande de la Communauté de Communes.
  - Animation : La Communauté de Communes aura la charge d'organiser et d'animer cette instance.
  - Périodicité : L'instance de suivi du PDMS se réunira deux fois par an, avant les instances à l'échelle du PMGA.

L'instance de suivi du PDMS à l'échelle de la Communauté de Communes assurera **des échanges réguliers avec les EPCI voisins** (hors ressort territorial du PMGA) pour assurer la continuité des actions en lien avec les autres territoires.
  
- **Mise en place d'un outil de suivi du PDMS** : Un outil de suivi devra être mis en place par la Communauté de Commune. Il pourra prendre la forme d'un tableau de bord récapitulatif :
  - les actions et leurs objectifs,
  - les acteurs concernés,
  - les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions)
  - le degré d'avancement des actions.

Ce tableau de bord pourra être utilisé et présenté lors des réunions annuelles avec les instances de suivi du PDMS. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices. Le suivi et l'évaluation se feront via le renseignement des indicateurs. Pour chaque indicateur, il devra être précisé : sa définition, l'état de référence, l'objectif visé, sa périodicité, son périmètre, et le ou le(s) fournisseur(s) de données. Cet outil pourra alimenter l'observatoire des mobilités et réciproquement. Cet outil pourra être harmonisé à l'échelle des 5CC dans une perspective de suivi à l'échelle du PMGA.

- **Sollicitation du comité des partenaires** :
  - Instances : Le comité des partenaires.

- **Objectifs** : L'objectif sera de faire un bilan de l'avancement des actions et de partager les informations.
- **Participants** : Les membres du comité des partenaires
- **Animation** : La Communauté de Communes aura la charge d'organiser et d'animer cette instance.
- **Périodicité** : Il se réunira à minima une fois par an.

- **Création d'un observatoire des mobilités** : À l'échelle du pôle métropolitain, un observatoire des mobilités sera mis en place. Cet observatoire aura pour mission de centraliser et de diffuser les données relatives à la mobilité, et de suivre l'évolution des pratiques de déplacement sur le territoire. Il permettra également d'évaluer l'impact des actions mises en œuvre et d'adapter les stratégies en fonction des résultats. Chaque acteur partagera et diffusera les informations de la veille menée sur les financements (Cf fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial). Toutes les observations pourront par exemple être intégrées dans des publications annuelles.

**Exemples réussis :**  
Publications annuelles des observatoires des mobilités de la Métropole Rouen Normandie et de l'agence d'urbanisme de Strasbourg



**OMMeR** Observatoire des mobilités de la Métropole Rouen Normandie

Chiffres clés 2022



LES NOTES DE L'ADEUS

**ADEUS**  
Agence d'Urbanisme de Rouen et des Pays de Seine et Eure

**OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS 2021 EN CHIFFRES**

332 DÉPLACEMENTS

**L'Observatoire des mobilités (OOM)** de l'ADEUS est une plateforme d'échange et de suivi des performances de mobilité visant à compléter le bilan annuel, sectionné et à identifier les politiques publiques.

Cet observatoire publie annuellement un rapport synthétique qui met à disposition l'ensemble des données relatives aux mobilités à l'échelle de la Métropole.

Après une année 2020 au caractère « singulier », et une version 2021 du rapport qui a permis de recenser de nombreux évènements observés sur le territoire de la Métropole, ce rapport intègre cette année de nombreux

Les dix dernières années en matière de déplacements de personnes et d'effets des politiques de mobilité, le rapport 2022 brosse le territoire de nouveaux indicateurs. L'année 2021 a en effet été marquée par l'ouverture de l'axe Seine AAD et de mise en œuvre de mesures sur le territoire métropolitain AAD. C'est une première en ce qui concerne la mise en œuvre de mesures de mobilité à l'échelle de la Métropole.

Ces grands changements font évoluer la manière de mobiliser les données de mobilité de la Métropole métropolitaine intercommunale. C'est pourquoi le rapport intègre cette année de nombreux

Indicateurs de suivi des effets de ces mesures.

Au-delà de ces nouveautés, le rapport 2022 de l'OOM est structuré par la logique de la hiérarchie des transports en continu et de l'échelle de Strasbourg (territoire, puis territoire des réseaux de transport à bord CC/CC), à l'échelle également d'autres territoires observés ou susceptibles de le devenir à l'avenir de l'usage de la voiture et le processus de développement des services à la mobilité et à l'intermodalité.

**Lien avec les autres actions**

- Fiche A.1 : Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 : Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche B.1 : Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche D.1 : S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.1 : Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 : S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

**Impacts environnementaux**

- Impact indirect sur le développement d'offre et de services alternatifs à la voiture solo.

**Modalité de pilotage**

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>● PMGA (instances PMGA, observatoire des mobilités)</li> <li>● CC (instances CC, suivi PDMS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aduga (Observatoire des mobilités)</li> <li>● Partenaires pour le suivi et la mise en œuvre des actions : Région, Département, Hauts-de-France Mobilités, EPCI voisins, Communes, EPCI voisins</li> </ul>

## Rôle de l'EPCI

- Assurer le pilotage et le suivi des actions inscrites au sein du Plan De Mobilité Simplifié, et solliciter les partenaires.

### Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs
<ul style="list-style-type: none"><li>Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1 : Moyens humains du PMGA (1/2 ETP, soit environ 22 500€ par an)</li><li>Suivi et pilotage PDMS : Moyens humains de la CC (1 ETP, soit environ 45 000 € par an)</li><li><b>ADUGA (observatoire)</b> : inclus dans le programme de travail mutualisé dont les 5 CC sont partenaires</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>PMGA</li><li>CCNS</li><li>ADUGA</li></ul>

### Indicateurs de suivi et d'évaluation et calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"><li>Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1 : En continu</li><li>Suivi et pilotage PDMS : En continu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Nombre d'actions réalisées du PDMS</li><li>Nombre d'instances réalisées</li><li>Parts modales</li></ul>

# PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

## Programmation temporelle

La mise en œuvre du plan d'action du PDMS relève d'une multiplicité d'acteurs, impliquant une diversité de financement, ainsi que de plusieurs temporalités (court, moyen et long terme).

La communauté de communes, la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme, et les communes sont les principaux acteurs des actions à réaliser. Plusieurs maîtres d'ouvrage potentiels pouvant être concernés, les modalités de partenariat et de financement ne peuvent parfois pas être anticipées. Cette programmation pourra donc évoluer dans le temps.

Le tableau ci-après présente une vision synthétique de l'échéancier prévisionnel, en considérant pour chaque action les échéances suivantes :

- Court terme : moins de 5 ans ;
- Moyen terme : entre 5 et 10 ans ;
- Long terme : plus de 10 ans.

Action	Sous-action	Horizon	MOA Principal
<b>A.1 - Développer des offres alternatives</b>	Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme)	En continu	PMGA et CCNS
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	Court terme	CCNS
<b>A.2 Mettre en œuvre le SDC</b>		<i>Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable</i>	CCNS / Gestionnaire de voirie
<b>A.3 Favoriser l'intermodalité</b>	Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements)	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Jalonnement des aires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
<b>B.1 Valoriser et renforcer l'existant</b>	Amélioration de la lisibilité de l'offre	Moyen terme	CCNS /Région
	Amélioration de la desserte des zones d'activité	Moyen à long terme	Région
	Renforcement des connexions entre les cars et les trains (synchronisation des horaires, etc.)	Moyen à long terme	Région
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	Court terme	CCNS
<b>B.2- Déployer des lignes de covoiturage</b>	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Court à long terme	Région

<b>C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs</b>	Identifier les besoins prioritaires	Court terme	CCNS
	Développer des cheminements piétons confortables et sécurisés	Court à long terme	Gestionnaire de voirie
<b>C2- Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) dans les centres-bourgs</b>	Interdiction permanente de circulation des PL, restrictions horaires,	Moyen terme	Gestionnaire de voirie
<b>D1-S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC</b>	Compléter annuellement le recensement aides et structures de mobilité	En continu	CCNS
	Etudier le déploiement plateforme numérique	Court terme	CCNS
	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	Court terme	CCNS (et association )
	Identifier les opportunités pour développer le transport de PMR	Court terme	CCNS
	Etudier la mise en place d'un garage solidaire	Moyen terme	CCNS
<b>E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial</b>	Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux	En continu	PMGA
	Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches	En continu	CCNS
<b>E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser</b>	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	Court terme	CCNS
	Identifier les relais locaux d'information existants	Court terme	CCNS
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique	En continu	CCNS
	Communiquer auprès des entreprises	En continu	CCNS
	Mettre en place des actions de sensibilisation	En continu	CCNS
<b>F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS</b>	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	En continu	PMGA
	Suivi et pilotage PDMS	En continu	CCNS

## Estimation des coûts

Le plan d'action du PDMS est composé de 11 actions de portée et d'avancement variés :

- Certaines s'inscrivent dans la continuité temporelle : exemple de l'action E.1
- Certaines renvoient à des études complémentaires, afin de préciser les choix : exemple de l'action B.2
- Certaines correspondent à des actions nouvelles : exemple de l'actions A.3


La mise en œuvre du PDMS ne se traduira pas forcément par uniquement des dépenses nouvelles, mais peut également résulter de la réorientation de certains budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maîtres d'ouvrage concernés.

Compte-tenu des incertitudes sur l'organisation et les moyens financiers des collectivités territoriales, les estimations financières présentées ne peuvent être qu'indicatives. Le chiffrage définitif des actions dépendra des choix opérés in fine par les maîtres d'ouvrages et des partenaires financiers. C'est pourquoi de nombreux prix unitaires sont proposés : ils permettent de s'adapter à différents scénarios, le coût total dépendant directement du dimensionnement du service. Ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des actions du PDMS. Elles seront affinées projet par projet.

Le tableau sur la page suivante récapitule les estimations financières de l'ensemble des actions toutes maîtrises d'ouvrage confondues. Les coûts affichés correspondent à des ordres de grandeur, dont le prix peut évoluer en fonction de paramètres multiples : faisabilité technique complexe, opportunité offerte par un nouveau dispositif financier... Ces coûts ne prennent pas en compte les coûts d'acquisition foncière, d'entretien des réseaux de voirie, de modifications des réseaux d'eau ou d'électricité. Ils concernent uniquement le territoire de la communauté de communes, et n'intègrent pas les autres territoires.

Le tableau ci-dessous regroupe :

- Les coûts d'investissement nécessaire à la mise en place des actions ;
- Les coûts de fonctionnement annuels.

Les actions pour lesquelles seuls des coûts unitaires sont fournis, leur chiffrage devant être affiné en fonction du dimensionnement du service, sont signalées par le logo suivant : 

*A noter que le tableau détaillé des coûts est fourni en annexe.*

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage principal	Coûts associés
<b>A.1 - Développer des offres alternatives</b>	Communiquer sur le covoiturage	PMGA et CCNS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	CCNS	Coût de fonctionnement de 4 200€/an + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)

<b>A.2 Mettre en œuvre le SDC</b>		CCNS / Gestionnaire de voirie	<i>Détail du chiffrage dans le Schéma directeur cyclable</i>
<b>A.3 Favoriser l'intermodalité</b>	Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements)	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 90 000€
	Jalonnement des aires	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 7 800€
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Gestionnaire de voirie	Chiffrage à réaliser en fonction des services mis en place (Coût d'investissement estimatif de 34 000 €) €
<b>B.1 Valoriser et renforcer l'existant</b>	Amélioration de la lisibilité de l'offre	CCNS / Région	Action chiffrée fiche E1 + coût supporté par la Région
	Amélioration de la desserte des zones d'activité	Région	Coût de fonctionnement d'une ligne de car compris entre 2 et 5,30 € par kilomètres supplémentaire parcouru €
	Renforcement des connexions entre les cars et les trains	Région	Non chiffrable
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	CCNS	Action de communication chiffrée dans la fiche E1
<b>B.2- Déployer des lignes de covoiturage</b>	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Région	Coût d'investissement : coût d'une étude (environ 20 000 €) + infrastructures (aménagement des arrêts jusque 10 000 € ou 20 000 € par arrêt) + aménagement de la voirie + mise en place d'une application Coût de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne) €
<b>C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs</b>	Identifier les besoins prioritaires Développer des cheminements piétons confortables et sécurisés	CCNS Gestionnaire de voirie	Non chiffrable
<b>C2- Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) dans les centres-bourgs</b>	Interdiction permanente de circulation des PL, restrictions horaires,	Gestionnaires de voirie	Non chiffrable
<b>D1-S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC</b>	Compléter annuellement le recensement aides et structures de mobilité	CCNS	Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)
	Etudier le déploiement plateforme numérique	CCNS	Non chiffrable

	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	CCNS (et association )	Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)
	Identifier les opportunités pour développer le transport de PMR	CCNS	Communication et Moyens humains (Action chiffrée dans les fiches E1 et F1)
	Etudier la mise en place d'un garage solidaire	CCNS	Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)
<b>E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial</b>	Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux	PMGA	Enveloppe budgétaire du PMGA de 50 000€ par an pour les 5 EPCI (10 000€ pour la CCNS)
	Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches	CCNS	Enveloppe budgétaire de la CCNS de 20 000 € par an
<b>E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser</b>	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	CCNS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Identifier les relais locaux d'information existants	CCNS	
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique	CCNS	
	Communiquer auprès des entreprises	CCNS	
	Mettre en place des actions de sensibilisation	CCNS	
<b>F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS</b>	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	PMGA	22 500 € par an
	Suivi et pilotage PDMS	CCNS	45 000€ par an

# ANNEXES

## Tableau détaillé des coûts

Action	Sous-action	Description	Hypothèse de coût	SOURCE	MOA Principal	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT / AN
A.1 - Développer des offres alternatives	Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme)	Action comptabilisée dans les fiches E1 et F1	-		PMGA et CCNS	/	/
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	Moyens humains. Si adhésion : Coût de l'adhésion à HdFM pour 27 736 habitants au sein de la CCNS	Coût de l'adhésion : 0,15 € / habitant / an		CCNS	/	4 160 €
A.2 Mettre en œuvre le SDC	Chiffré dans le SDC				CCNS / Gestionnaire de voirie	/	/
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements)	Aménagement de places de covoiturage sur les emplacements identifiés (45 places au total)	2 000€ / place	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	90 000 €	/
	Jalonnement des aires	Mise en place de panneaux autour du point de covoiturage (3 panneaux / lieu)	400€ par panneau	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	7 800 €	/
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Mise en place de stationnement vélo (comptabilisé dans le SDC), Mise en place de 5 casiers/consignes (gares + aire de covoiturage en zone urbaine), de points relais pour les colis (pas de coûts), panneau d'information (sur 6 aires).	Entre 4 000€ et 8000€ pour une petite consigne automatique Environ 600€ pour un panneau d'information	<a href="https://conseils.hellopro.fr/combien-coute-une-consigne-automatique-3088.html">https://conseils.hellopro.fr/combien-coute-une-consigne-automatique-3088.html</a> <a href="https://www.celona.fr/77-panneaux-d-affichage-et-d-information">https://www.celona.fr/77-panneaux-d-affichage-et-d-information</a>	Gestionnaire de voirie	33 600 €	/

B.1 Valoriser et renforcer l'existant	Amélioration de la lisibilité de l'offre	Campagne de communication (comptabilisé action E.1) et création d'une version simplifiée et didactique du réseau (coûts internes à la Région)			CCNS /Région	/	/
	Amélioration de la desserte des zones d'activité	Uniquement des coûts de fonctionnement liées au nombre de km parcouru, coût unitaire car dépendant des améliorations mises en place	<b>Coût de fonctionnement</b> d'une ligne de bus entre 2 et 5,30 € par km parcouru	CEREMA : <a href="https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596049/fiche-n-6-les-services-urbains-de-transport-regulier-en-zones-peu-denses">https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596049/fiche-n-6-les-services-urbains-de-transport-regulier-en-zones-peu-denses</a>	Région	/	Entre 2 et 5,30 € par km supplémentaire parcouru
	Renforcement des connexions entre les cars et les trains (synchronisation des horaires, etc.)	Non chiffrable			Région	/	/
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	Action de communication chiffrée dans la fiche E1			CCNS	/	/
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Coût d'une étude + coûts unitaires à définir selon les lignes mises en place	<b>Coûts d'investissement :</b> Etude d'opportunité et de faisabilité, Infrastructures (aménagement des arrêts (jusque 10 000 € ou 20 000 €)+ aménagement de la voirie), mise en place d'une application <b>Coûts de fonctionnement :</b> Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne)	Base des coûts Explain CEREMA : <a href="https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses">https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses</a>	Région	20 000€ (étude) + infrastructure + application	Non chiffré (entretien arrêt, application, gratification des usagers)
C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs	Identifier les besoins prioritaires	Non chiffrable			CCNS	/	/
	Développer des cheminements piétons confortables et sécurisés	Non chiffré car coûts dépendants des actions menées			Gestionnaire de voirie	/	/

C2- Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) dans les centres-bourgs	Interdiction permanente de circulation des PL, restrictions horaires,	Non chiffrable			Gestionnaire de voirie	/	/
D1- S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC	Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité	Moyen humains (comptabilisé fiche F1)			CCNS	/	/
	Etudier le déploiement plateforme numérique	Non chiffrable			CCNS	/	/
	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	Coût de fonctionnement par an	Coût de fonctionnement : Entre 17 000 et 34 000€ par an, incluant défraiment de bénévoles, salaire du référent, communication, autres	CEREMA : <a href="https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles">https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles</a>	CC (et association)	/	25 500 €
	Identifier les opportunités pour développer le transport de PMR	Moyens humains et communication (comptabilisé dans les fiches E1 et F1)			CCNS	/	/
	Etudier la mise en place d'un garage solidaire	Moyen humains (comptabilisé fiche F1)			CCNS	/	/
E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial	Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux	Enveloppe budgétaire du PMGA	10 000 €/CC par an		PMGA	/	50000
	Préparation, animation d'évènements	Enveloppe budgétaire de la CCNS	Enveloppe de 20 000€ par an		CCNS	/	20000
E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCNS		
	Identifier les relais locaux d'information existants	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de			CCNS		

on pour informer, communiquer et sensibiliser		communication (chiffré action E1)					
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCNS	/	/
	Communiquer auprès des entreprises	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCNS	/	/
	Mettre en place des actions de sensibilisation	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCNS	/	/
F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	Moyens humains	1/2 ETP		PMGA	0	22 500 €
	Suivi et pilotage PDMS	Moyens humains	1ETP		CCNS	0	45 000 €

EXPLAIN est un cabinet de conseil qui contribue à améliorer le système de transport.

Nous accompagnons l'Etat, les collectivités locales et les exploitants pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, stratégies et projets de transport. Nous accompagnons les promoteurs et les investisseurs dans leurs projets de développement.

Pour plus d'information, rendez-vous sur [www.explainconsultancy.com](http://www.explainconsultancy.com)



Email : [contact@explainconsultancy.com](mailto:contact@explainconsultancy.com)



Gérer la Cité **PINTAT**  
AVOCATS