

Le directeur général adjoint

Monsieur René LOGNON

Président de la communauté de communes
Nièvre et Somme
118 chemin du Marais
80 310 PICQUIGNY

Réf : DIMCSNE-2025-023620

Dossier suivi par : Sandrine HENET

Tél : +33374274011

Mail : Sandrine.HENET@hautsdefrance.fr

Lille, le **20 OCT. 2025**

Objet : Avis sur votre plan de mobilité simplifié et sur votre schéma directeur cyclable

Monsieur le Président,

Par courrier réceptionné le 23 juillet 2025, vous avez transmis à la Région Hauts-de-France pour avis, au titre de l'article L.1214-36-1 du Code des Transports, le plan de mobilité simplifié que la Communauté de communes Nièvre et Somme a arrêté pour avis et consultation lors du conseil communautaire du 12 juin 2025.

Je souhaite tout d'abord souligner l'effort de coordination entre les cinq EPCI du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois (PMGA) qui se sont entendus pour élaborer de manière conjointe et cohérente des Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) et des Schéma de Développement Cyclable sous maîtrise d'ouvrage du PMGA.

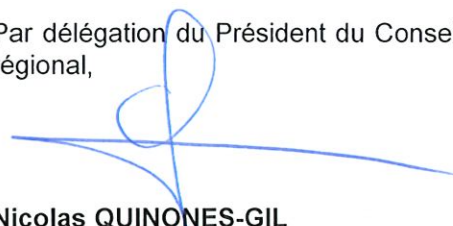
Dans le cadre de la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM), la Région a initié des travaux à l'échelle des bassins de mobilité. Ce nouvel espace de concertation a vocation à répondre aux attentes relatives à la mobilité quotidienne de la population; attentes qui peuvent dépasser largement les frontières administratives d'une seule Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Le bassin de mobilité du Grand Amiénois – Grand Roye reprend les mêmes limites administratives que le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois, ce qui favorise la cohérence entre les réflexions stratégiques des EPCI et de la Région. Aussi, l'élaboration et la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) et du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS), à l'échelle de votre bassin, devront faciliter les collaborations et les échanges entre votre Communauté de Communes et la Région.

Au regard du rôle d'AOM régionale et de chef de file de la mobilité, les services régionaux ont formulé quelques remarques concernant le plan de mobilité simplifié que vous nous avez soumis. Vous trouverez ces différentes remarques en annexe de ce courrier.

Globalement, le document tient compte des grandes priorités régionales concernant la mobilité qui ont été identifiées et actées dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et sont cohérents avec le PAMS du Grand Amiénois, adopté en décembre 2024, et le COM en cours d'élaboration pour ce bassin de mobilité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments dévoués.

Par délégation du Président du Conseil régional,



Nicolas QUINONES-GIL



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. (0)3 74 27 00 00 – fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr

ANNEXE 1

Remarques de la Région Hauts-de-France relatives au plan de mobilité simplifié et au schéma directeur cyclable

de la Communauté de communes Nièvre et Somme

Les enjeux présentés en pages 10, 11 et 12 sont cohérents avec les enjeux et objectifs du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM - en cours d'élaboration) et du Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire (PAMS – adopté en décembre 2024).

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

▪ Axe A – Au sein des Communautés de commune

Action A.1 – Développer des offres alternatives

Page 16 : « A l'échelle de la Région des Hauts-de-France, 14 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont adhéré à Hauts-de-France Mobilités, dont la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot ».

- Le nombre de 14 AOM adhérentes au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (ex HdFM) est erroné. A ce jour, il y a 32 AOM qui sont adhérentes.

Page 17 : « Rechercher un prestataire privé pour le développement d'une plateforme de covoiturage adaptée au covoiturage spontané : Une autre option consiste à collaborer avec un prestataire privé, tel que BlaBlaCar Daily »

- BlaBlaCar Daily fait plutôt du covoiturage planifié et non spontané (à la différence de Ynstant par exemple) ;
- Il existe d'autres plateformes que BlaBlaCar Daily, certes leader actuel en part de marché. La rédaction laisse entendre que le choix est déjà fait ou qu'il n'existe pas d'alternatives à cette plateforme.

Page 18 : « Veiller à ne pas multiplier les plateformes de covoiturage au sein du PMGA et plus largement la Région. »

- Cette préconisation est pleinement en phase avec les propositions du Contrat Opérationnel de Mobilité. Il s'agit de garantir la visibilité des outils et de s'assurer d'une masse critique d'utilisateur pour amortir le plus possible l'implication des collectivités dans ces outils.
- Dans cette optique, la mutualisation des outils de mise en relations des covoitureurs à l'échelle du PMGA semble pertinente.

Action A.2 – Mettre en œuvre le Schéma de Développement Cyclable

Pages 20 et 21 : Les paragraphes « Constat » ou « Description de l'action » ne mentionnent à aucun moment l'existence du Plan Vélo Régional, adopté en octobre 2023, et proposant des actions et des outils, au niveau régional, pour développer la part modale du vélo.

Action A.3 – Favoriser l'intermodalité

Page 25 : La Région souscrit à la volonté de la CCNS pour favoriser l'intermodalité sur les lieux tels que les gares, les aires de covoiturage, afin de faciliter le rabattement vers les grands pôles. Dans le cadre de ses compétences, la Région encourage particulièrement l'aménagement de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) autour des gares, qui concentrent un grand nombre d'usagers et de déplacements pendulaires (domicile-travail). Elle préconise également de renforcer le covoiturage comme mode d'accès aux gares, en coordonnant l'aménagement des aires de covoiturage pour permettre une meilleure connexion avec les gares et haltes ferroviaires. Dans le cadre de ses interventions sur les PEM, la Région accompagne les territoires dans l'aménagement de ces espaces d'intermodalité, notamment en gare. Les porteurs de projets peuvent prendre contact avec la Région, que ce soit pour solliciter un financement ou pour présenter leur projet. Ce PDMS met principalement l'accent sur le covoiturage dans le cadre de l'intermodalité. Toutefois, la Région privilégie une approche centrée sur les gares, en encourageant la création de places dédiées au covoiturage sur les parkings existants ou l'aménagement d'espaces spécifiques à proximité des gares.

Page 25 : Sur les aires de covoiturage, il faudrait utilement mentionner le référencement de ces aires sur les outils numériques, notamment via le Point d'Accès Régional (Geo2France) ou National (les deux communiquent ensemble). Ce référencement est utile notamment pour les applications qui récupèrent ces données en OpenData et pourra faire échos aux dispositions du COM du Grand Amiénois.

Page 29 : « *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).* »

- La fiche pourrait avantageusement mentionner le cahier de préconisations d'aménagement des PEM, adopté en octobre 2023 par la Région, qui permet de guider les maîtres d'ouvrages dans leurs réflexions sur les question d'intermodalité.

Page 30 : « *FEDER : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens.* »

- Le FEDER ne peut financer que les projets d'aires de covoiturage dont le montant de l'assiette éligible est supérieure à 200 000 €HT.

https://europe-en-hautsdefrance.eu/fileadmin/DOCUMENTS/20250625_DOMO_V13.pdf

Page 31 : « *Échanges avec le Département sur les subventions envisageables.* »

- Il semblerait pertinent d'associer la région, cheffe de file des mobilités et autorité de gestion dans le cadre du programme opérationnel 2021-2027, à ces échanges.

▪ **Axe B – Depuis et vers les territoires voisins**

Action B.1 – Valoriser et renforcer l'existant

Page 33 : « *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).* »

- Cette proposition sera à confirmer avec la Région.

Page 34 : « Afin de mieux répondre aux besoins des habitants des réflexions pourront être menées avec la Région sur l'amélioration de la desserte des lignes existantes »

- Cette proposition sera à confirmer avec la Région. Cette proposition fait actuellement l'objet d'échanges avec les partenaires dans le cadre de l'élaboration du COM du Grand Amiénois – Grand Roye.

Page 34 : « Le renforcement des connexions entre les cars et les trains. »

- Cette remarque fait écho à l'une des propositions du COM du Grand Amiénois – Grand Roye et est donc en phase avec la vision opérationnelle de la Région sur le sujet. Un travail est déjà mené sur ce point afin de permettre des correspondances entre les horaires de cars et de trains. Toutefois, cela n'est pas toujours possible.

Action B.2 – Déployer des lignes de covoiturage

Page 37 : « Cette action consiste ainsi à étudier la mise en place d'une ou de plusieurs lignes de covoiturage conjointement avec la Région et Hauts-de-France Mobilités. »

- Au regard du contexte budgétaire, il est peu probable que la Région s'engage sur la mise en place de lignes de covoiturage sur des territoires où elle n'est pas AOM ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, porte actuellement, pour le compte de ses membres, une étude avec la société Ecov pour identifier de futurs axes d'expérimentation de lignes de covoiturage ;
- Concernant la mise en place de lignes sur le PMGA, d'autres montages semblent envisageables (via groupement notamment – par exemple, projet de lignes de covoiturage autour de Nantes Métropole). Il existe toujours un vide juridique assez important concernant les compétences des AOM en matière de covoiturage.

▪ **Axe C – Dans les centres bourgs**

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

Page 54 : « Pourcentage de PL sur les axes principaux des centres-bourgs »

- Un indicateur de ce type semble particulièrement difficile à collecter ou récupérer à l'échelle d'un EPCI et encore plus à l'échelle des axes principaux d'une commune.

❖ **Orientation n°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

Page 56 : « 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. »

- Le renforcement de « l'offre socle » dans le PAMS s'entend à l'échelle d'un bassin de mobilité, et non systématiquement sur chaque EPCI. Il s'agit notamment de coordonner l'offre en fonction des services et outils existants sur le bassin et par rapport aux autres EPCI. La configuration idéale serait que chaque EPCI dispose des outils et services essentiels mais une offre organisée et mutualisée constitue aussi un objectif pertinent.
- Le Département de la Somme a d'ores et déjà organisé la création d'une plateforme de mobilité, via un soutien direct. Le Département de la Somme est divisé en 5 secteurs qui bénéficient tous d'un accès à une plateforme de mobilité par l'intermédiaire d'opérateurs sélectionnés par le Département.

Page 59 : *« Etudiera les possibilités de déploiement d'une plateforme numérique et/ou téléphonique à destination des habitants de la Communauté de Communes. »*

- Cette proposition pourrait faire doublon avec la plateforme de mobilité départementale qui assure déjà cette fonction sur le territoire via l'APFE.

Page 62 : *« Identifier les opportunités pour implanter du TUS »: Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an si mise en place du service- Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) - Financement jusque 80%. »*

- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) n'intervient que sur des dépenses d'investissement et ne peut donc contribuer à financer le fonctionnement d'un service de Transport d'Utilité Social (TUS) à l'échelle d'un EPCI.

▪ **Axe E – Accompagner aux changements de comportements**

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

Pages 68 : *« 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 ».*

- Le réseau de veille et de diffusion de l'information mis en place pourrait utilement participer à la mise à jour de l'annuaire régional des services de mobilité pour ce qui concerne les services et outils sur le territoire de la CC Nièvre et Somme.

❖ **Orientation n°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

Pages 73 : *« Sollicitation du comité des partenaires [...]. Il se réunira à minima une fois par an. »*

→ Le Comité des partenaires de la Mobilité a été modifié à deux reprises depuis la fin d'année 2023. Une première modification est apportée par la loi du 27 décembre 2023 relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Cette loi modifie la composition des comités locaux et du comité régional des partenaires de la mobilité. Aussi, les représentants des organisations syndicales de salariés doivent désormais être membres des comités locaux et du comité régional. Mais les modifications importantes proviennent de la loi de Finances pour 2025. Ainsi, le nouvel article L 1231-5 du Code des transports est ainsi modifié sur différents sujets : à présent, les employeurs doivent disposer de 50% des sièges du comité des partenaires ; le comité des partenaires doit se réunir au moins une fois par semestre (au lieu d'une fois par an).

ANNEXE 2

Remarques de la Région Hauts-de-France relatives au schéma directeur cyclable

de la Communauté de communes Nièvre et Somme

Le SDC de la CC Nièvre et Somme prend bien en compte les SDC régional et départemental. De plus, des démarches sont entreprises avec les EPCI voisins pour assurer la continuité entre les territoires.

Les ouvrages du Cerema « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite » et de la DGITM : « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations » sont utilisés pour élaborer les préconisations. Ceci est un gage de qualité des aménagements.

Il est évoqué page 25 que « si les sables stabilisés sont les moins chers à l'achat, l'enrobé s'impose comme la solution la plus économique sur dix ans grâce à sa durabilité ». La Région et l'Europe ne financent pas les revêtements stabilisés sans liant hydraulique.

Concernant les financements possibles de la Région Hauts-de-France mentionnés pages 122 et 123, les participations régionales maximales sont de 40% pour les véloroutes d'intérêt national et de 30% pour les véloroutes d'intérêt régional (les 50% sont réservés aux itinéraires d'intérêt européen).

Des financements FEDER sont également envisageables au titre de la mobilité, pour accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle (cf l'action 1 du Document Opérationnel de Mise en Œuvre pour le programme régional 2021-2027 du FEDER).
