

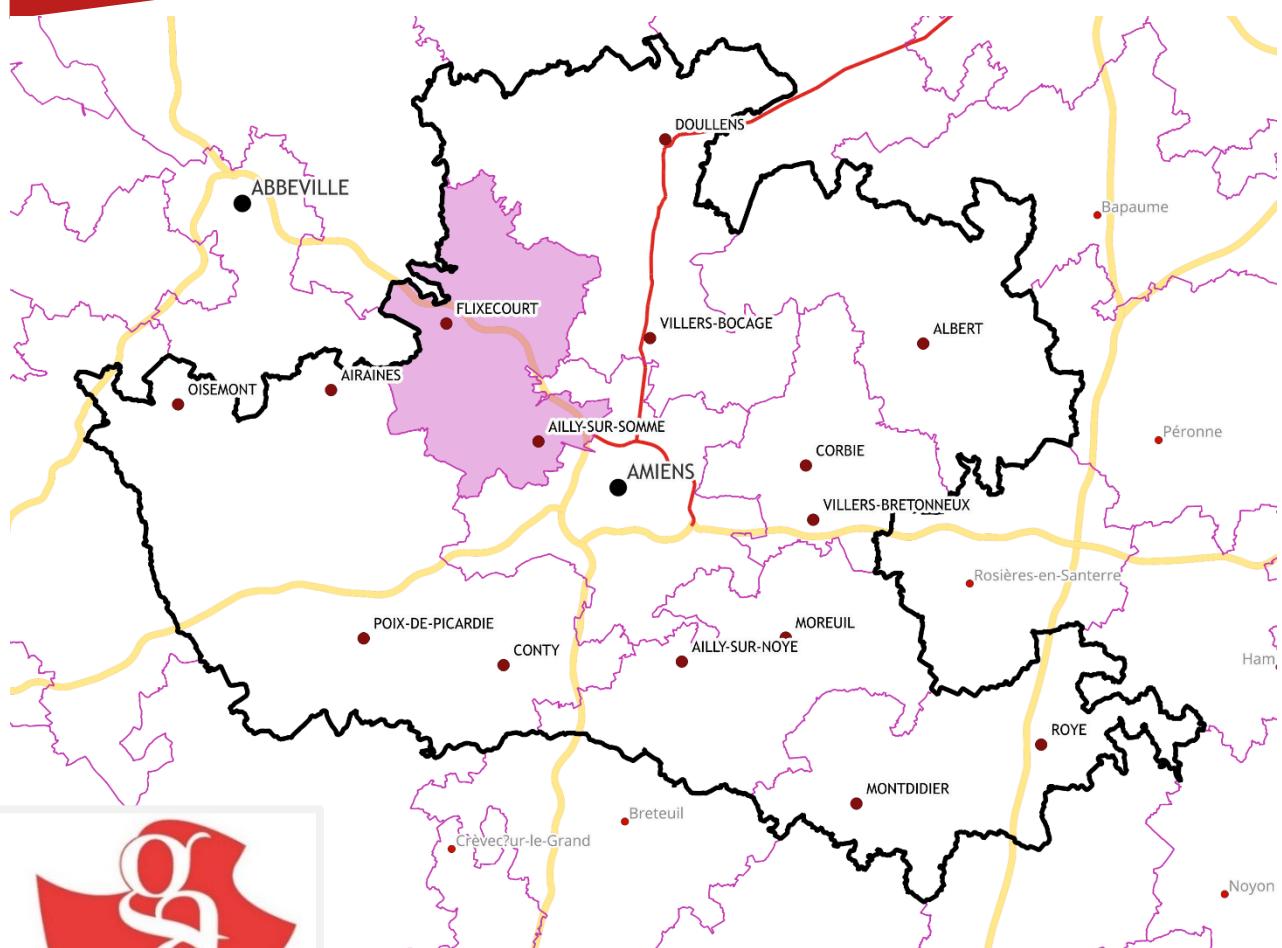
Schéma directeur cyclable de la CCNS



Préparé pour le compte de :
PMGA

Version 1.0

Erreurs ! Source du renvoi introuvable.



Gérer la Cité



PINTAT AVOCATS

Gestion du document

Titre de l'étude :	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
N° de projet :	C23-00163
Titre du document :	Schéma directeur cyclable de la CCNS
Maître d'ouvrage :	PMGA
Auteur principal :	Gabriel Oyarzun
Autre(s) rédacteur(s) :	Anne-Sophie Tholozan, Eva Legner, Léa Teachout, Mathilde Lemesle Léonard Laplanche

Distribution

Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0	Gabriel Oyarzun	14/05/2025	PMGA	

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PREAMBULE	5
LA PHILOSOPHIE	5
LES LIAISONS D'INTENTION A L'ECHELLE DU PMGA	5
LE PLAN D'ACTIONS GLOBAL	8
PRINCIPES D'AMENAGEMENT CYCLABLE	9
INTRODUCTION	9
DOCUMENTS DE REFERENCE SUR L'AMENAGEMENT CYCLABLE.....	9
CHOIX DES AMENAGEMENTS	9
TYPES D'AMENAGEMENTS SOUHAITES SELON LES TYPES DE CYCLISTES.....	9
TYPES D'AMENAGEMENTS EN FONCTION DU CONTEXTE ROUTIER	10
ALTERNATIVES POSSIBLES EN MILIEU RURAL	13
TYPOLOGIE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	14
CHIFFRAGE : METHODOLOGIE ET VISION STRATEGIQUE	24
METHODOLOGIE EMPLOYEE POUR LE CHIFFRAGE	24
USAGE DU CHIFFRAGE DANS LA POLITIQUE VELO DE LA CC ET SES LIMITATIONS	24
CRITERES STRATEGIQUES A CONSIDERER.....	24
CHOIX DES REVETEMENTS ET COUTS A COURT ET LONG TERMES	25
FICHE ITINERAIRE CYCLABLE.....	27
LE PLAN D'ACTION.....	83
AXE A : AMELIORER L'USAGE DU VELO AU QUOTIDIEN	83
ACTION A.1 – STATIONNEMENT VELO	83
ACTION A.2 – ASSURER UN RESEAU DE JALONNEMENT VELO	89
AXE B : DEVELOPPER LE TOURISME D'ITINERANCE VELO	95
ACTION B.1 – SERVICES LIES AU TOURISME D'ITINERANCE VELO	95
AXE C : PROMOUVOIR LE VELO	101
ACTION C.1 – AIDES A L'ACQUISITION OU LA LOCATION VELO / VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE VAE	101
ACTION C.2 – COMMUNICATION.....	105
PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE.....	109
PROGRAMMATION TEMPORELLE	109
ESTIMATION DES COUTS	111

<u>ANNEXES.....</u>	<u>122</u>
SUBVENTION	122
REFERENCE	127

PREAMBULE

La philosophie

La stratégie globale cyclable vise la **cohérence des actions** entre territoires pour assurer la **continuité des parcours de mobilité**. Elle s'appuie principalement sur les **enjeux communs** identifiés et validés en phase de diagnostic, et leur hiérarchisation. La stratégie se décline en :

- Schéma d'intention cyclable, avec l'identification et la hiérarchisation de liaisons cyclables. 5 liaisons jugées prioritaires par les CC font l'objet de fiches itinéraires spécifiques, avec des recommandations d'aménagements.
- Fiches actions complémentaires sur les services vélos.

Les liaisons d'intention à l'échelle du PMGA

Afin de déterminer ces liaisons, une démarche de définition des connexions cyclables a été menée, en tenant compte des **enjeux identifiés**. Deux niveaux de priorités ont été définis, en lien avec la hiérarchisation des enjeux. Les différentes intentions de connexions sont listées ci-dessous, de manière priorisée :

PRIORITE 1 (rayon de 8 km max)

- Connexion zones d'emplois - Lieux intermodalité
- Connexion zones d'emplois - Pôles
- Connexion pôles - Villages
- Connexion pôles - lieux d'intermodalité
- Liaisons internes aux pôles pour les scolaires, et les commerces

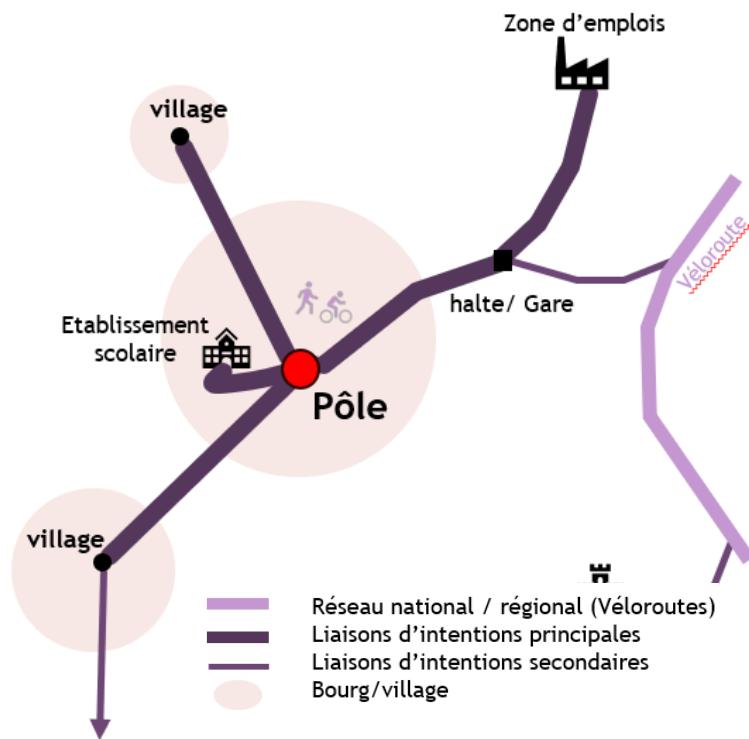
PRIORITE 2 (rayon de 8 km max)

- Le prolongement des liaisons vers CAAM
- Connexion aux véloroutes depuis : Les gares, les pôles, les sites touristiques
- Connexion aux liaisons des autres EPCI

Ces connexions doivent être adaptées aux déplacements à vélo (mécanique ou à assistance électrique), en s'inscrivant dans le domaine de pertinence de ce mode. Un linéaire de 8 kilomètres a été fixé pour ces connexions.

Le schéma ci-dessous représente un exemple d'application des différentes connexions de manière hiérarchisée et territorialisée :

Schéma - exemple d'application locale



Par ailleurs, le schéma d'intention s'appuie sur le schéma cyclable départemental de la Somme et le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes. De ce fait, la stratégie cyclable :

- Veille aux connexions avec le réseau structurant et le réseau d'intérêt local du Schéma cyclable Départemental (qui s'appuie également sur le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes).
- Reprend les liaisons de potentiel cyclable utilitaire identifiées dans le Schéma Départemental, si celles-ci sont cohérentes avec les enjeux (connexions de priorité 1 et 2 définies) et les distances de pertinence du vélo fixées.

Schéma Directeur Cyclable du département de la Somme



De façon analogue, les démarches sur les EPCI voisins, notamment la CC2SO et CAAM, ont été prises en compte pour assurer la continuité entre les territoires.

Un premier schéma d'intention a été élaboré. Les différents pôles du territoire ont été identifiés sur la base du SRADDET, des PLUi et de l'étude sur les centres d'équipements de l'INRAE-CESAER-ANCT datant de 2019. Le choix des liaisons à conserver et à approfondir sera affiné lors de la déclinaison de la stratégie cyclable par Communauté de Communes. Cinq liaisons par CC jugées prioritaires ont fait l'objet de fiches itinéraires spécifiques, avec des recommandations d'aménagements.

Afin de formuler ces recommandations, une note sur les grands principes d'aménagement a été construite (voir annexe). Elle permet d'assurer une cohérence globale entre les aménagements et de choisir des solutions adaptées.

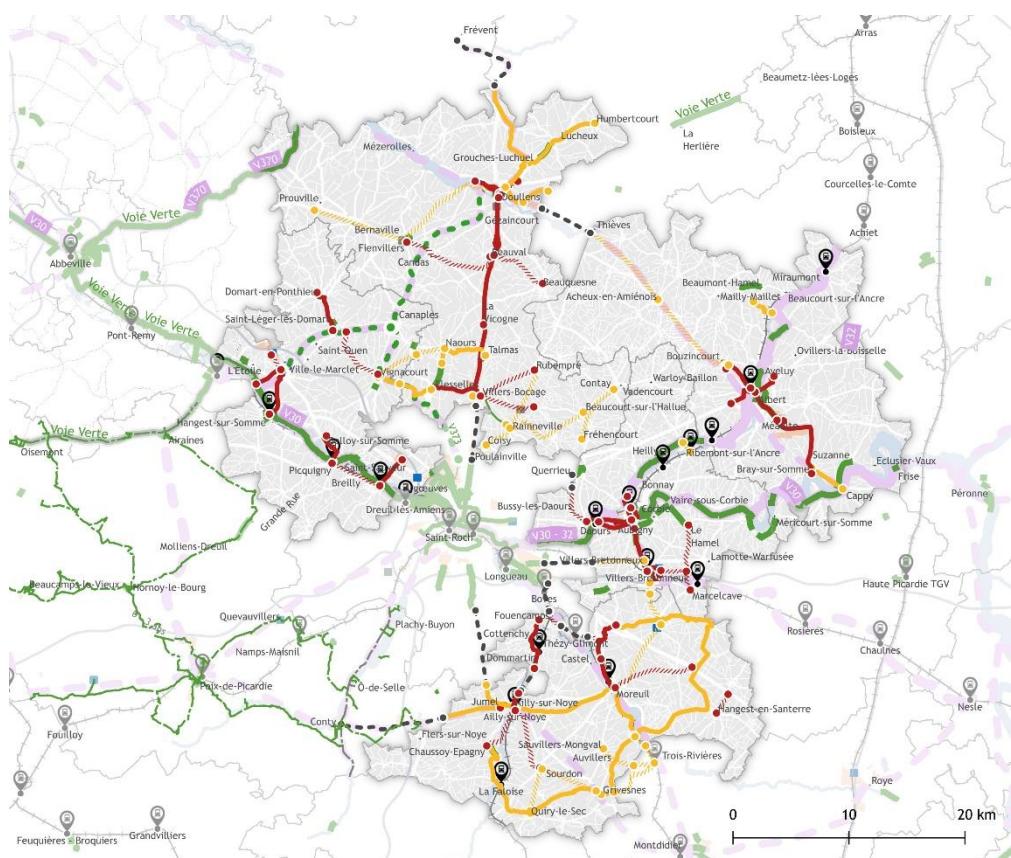
5 Schémas directeurs cyclables

Hiérarchisation des itinéraires cyclables

180 km d'itinéraire du quotidien

— 54% préconisés à court/moyen terme

220 km environ de liaison loisir/tourisme/connexion vers d'autres EPCI



Légende

Itinéraires du Schéma Directeur Cyclable

- quotidien et court-moyen terme
- quotidien et long terme
- tourisme/loisir/autres EPCI et court-moyen terme
- tourisme/loisir/autres EPCI et long terme
- hors territoire

Schéma Véloroutes et Voies Vertes Somme

- Ouvert
- Projet

Infrastructure cyclable

- Existante
- Projets confirmés
- Réseau points noeuds Somme
- SDC de la CC2SO
- Horizon de l'itinéraire
- Hors phasage
- Zone d'activités économiques

Infrastructure ferroviaire

- Voie ferrée
- Gares et Haltes

Aire de covoiturage

- Existante
- Prévue avec CD80 comme maître d'ouvrage

Le plan d'actions global

En complément, la stratégie cyclable a été déclinée en un plan d'action commun aux cinq Communautés de Communes concernées par la démarche. Cinq fiches actions relatives aux services vélos sont proposées, réparties en trois axes stratégiques

- Améliorer l'usage du vélo au quotidien
- Développer le tourisme d'itinérance vélo
- Promouvoir le vélo

Le plan d'action détaillé est présenté ci-dessous.

Axe a : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

- Fiche a.1 - Stationnement vélo
- Fiche a.2- Jalonnement vélo

Axe b : Développer le tourisme d'itinérance vélo

- Fiche b.1 - Services liés au tourisme d'itinérance vélo

Axe c : Promouvoir le vélo

Fiche c.1 - Aides à l'acquisition ou la location de vélo/VAE

Fiche c.2 - Communication

PRINCIPES D'AMENAGEMENT CYCLABLE

Introduction

Documents de référence sur l'aménagement cyclable

Le territoire est majoritairement à dominante rurale, avec des itinéraires souvent interurbains, et quelques passages au sein de petites villes ou bourgs. En ce sens, il est nécessaire d'adapter le choix des aménagements au contexte local. Les documents suivants et cette partie visent à donner les principales clés pour l'identification de choix d'aménagements vélos.

La présente partie vise à synthétiser les éléments d'aide au choix d'un aménagement cyclable, ainsi que d'expliquer les grandes caractéristiques de chaque typologie d'aménagement. Elle repose sur les ouvrages très détaillés suivants :

- Les ouvrages du Cerema : Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite
 - [Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite - Un guide pratique du Cerema | Cerema](#)
 - <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-cyclables-hors-agglomeration-retour>
- L'ouvrage de la DGITM : « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations » - DGITM - document datant de février 2024
 - [DGITM_DMR_Amenagements_cyclables_hors_agglomeration_V1.1_Fev-2024-1.pdf \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Choix des aménagements

Types d'aménagements souhaités selon les types de cyclistes

Types d'usagers		Profil	Types d'aménagement
Sportifs	Routiers	Individuels et groupes (clubs), 15-65 ans	Surlargeurs, bandes cyclables, site propre en entrée de ville
	Vététistes	Individuels, groupes (clubs), familles 15-40 ans	Circuits VTT, grandes traversées
Utilitaires	Enfants, adultes	Individuels 7-77ans	Bandes et pistes cyclables en milieu urbain et périurbain
Loisirs	Familiaux < 20km	Famille avec enfants, petits groupes	Sites propres (voie verte ou piste cyclable) routes tranquilles

Vélotouristes

Couples, petits groupes, familles

Sites propres ou routes à faible trafic jalonnées

Types d'aménagements en fonction du contexte routier

Les types d'aménagements proposés sont déterminés en fonction des charges de trafic et des vitesses observées sur les axes routiers. Plus les charges de trafic et les vitesses de circulation augmentent, plus le dispositif de séparation des circulations vélo et véhicules motorisés sera important.

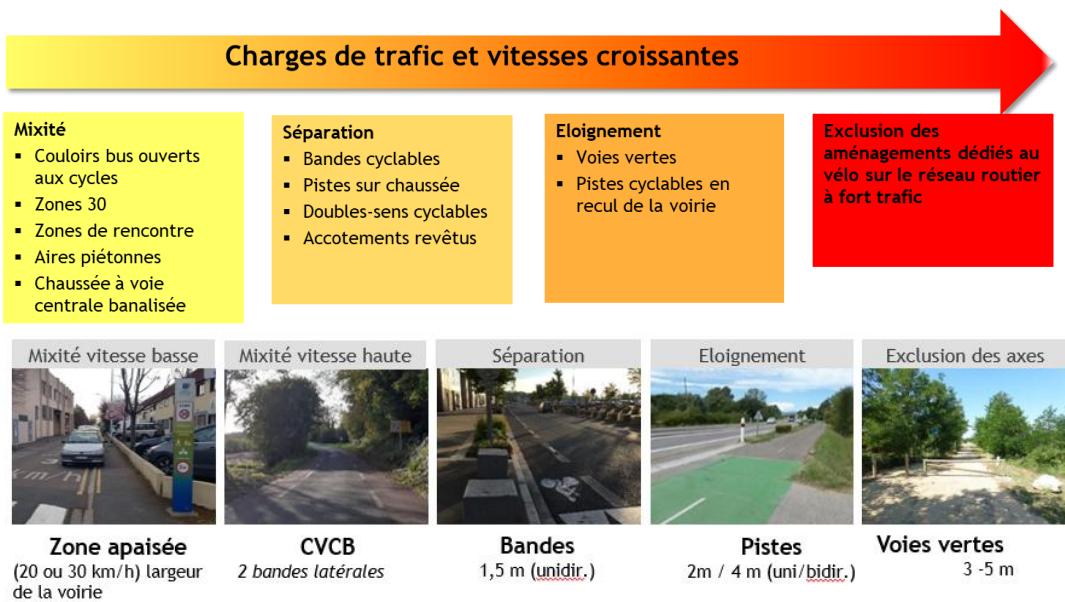
Le choix de l'aménagement cyclable dépend du milieu traversé en ou hors agglomération, avec classiquement :

- Hors agglomération des aménagements en site propre sont privilégiés sur les axes très fréquentés et du jalonnement sur les axes avec une faible charge de trafic routier
- En milieu urbain, où les vitesses sont plus modérées et les voiries plus contraintes, des bandes cyclables ou des zones de circulation apaisées sont privilégiées

Point d'attention pour le public scolaire

Concernant les aménagements situés à proximité des établissements scolaires ou des équipements sportifs, une séparation entre l'aménagement cyclable et la circulation motorisée est à étudier, même si les trafics motorisés sont faibles.

Figure 1 : Principes d'aménagements en fonction de la charge de trafic et des vitesses croissantes (source : Explain)



Les tableaux suivants explicitent le choix des aménagements cyclables en fonction :

- De la limitation de vitesse
- Du trafic motorisé, et de la catégorie du réseau routier

- Du débit cyclable souhaité ou de la catégorie du réseau cyclable

Figure 2 : Choix des aménagements cyclables en fonction du contexte routier et du débit cycliste souhaité en milieu urbain (Source : CEREMA)

V85 VITESSE LIMITÉE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)			
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRES (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)	
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable	
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable	
	> 4000	Piste ou bande cyclable			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte			
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte		

A noter que la vitesse à prendre en compte est la V85. Cela désigne la vitesse en dessous laquelle 85% des véhicules circulent sur une route donnée.

Figure 3 : Tableau des aménagements cyclables hors agglomération en fonction de la hiérarchisation du réseau cyclable et des catégories de trafic motorisé (Source : DGITM)

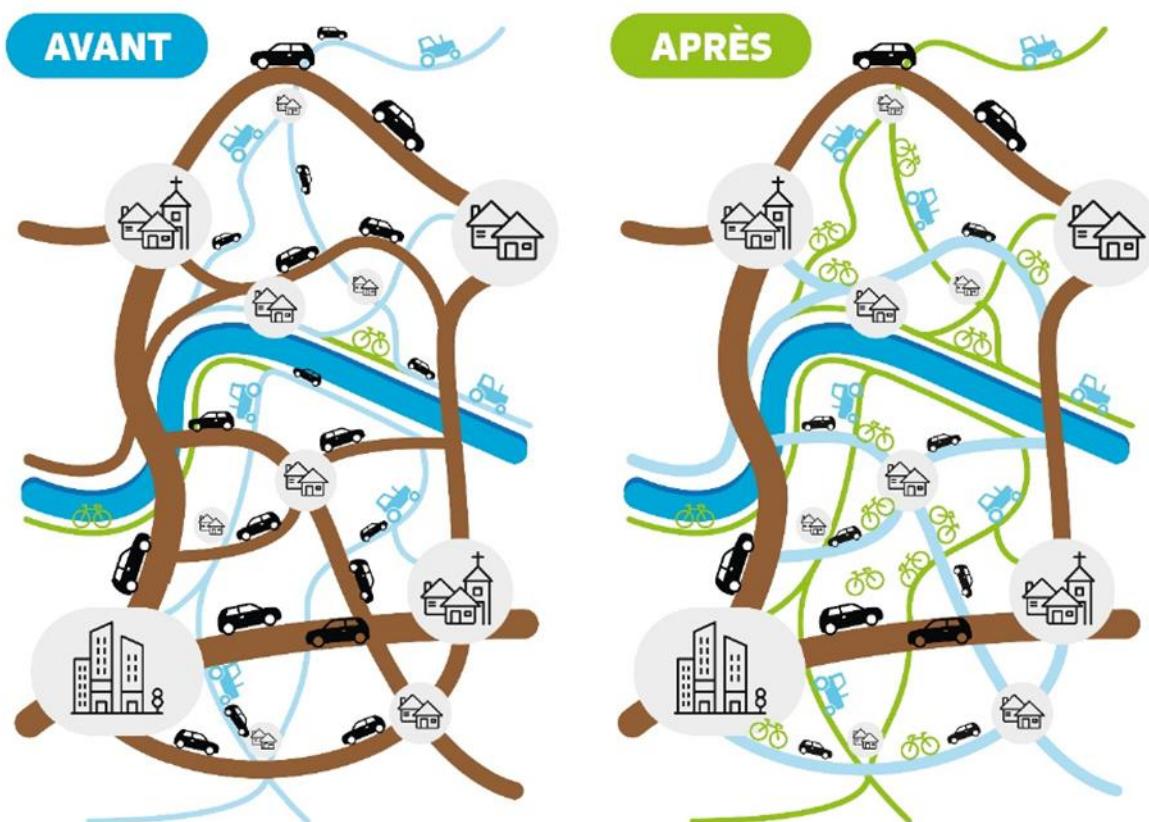
Tableau des aménagements	Catégories de réseau cyclable	Réseau cyclable secondaire	Réseau cyclable principal	Réseau cyclable à haut niveau de service
Catégories de trafic motorisé (selon les définitions du 6.26.2)				
Aménagement autonome	Trafic motorisé interdit ou réglementé (véhicules d'entretien et de secours, éventuellement riverains sur voies vertes)	piste cyclable <u>voie verte</u>	piste cyclable voie verte	piste cyclable voie verte
Routes secondaires pour le trafic motorisé (hors du domaine d'application de l'ARP)	Routes à très faible trafic (jusqu'à 100 véhicules par jour et peu de poids lourds)	mixité	mixité	mixité piste cyclable
	Routes à faible trafic (jusqu'à 800 véhicules ou 30 poids lourds par jour)	mixité (jusqu'à 500 véhicules par jour seulement si largeur inférieure à 4,20 m) piste cyclable chaussée à voie centrale banalisée	mixité sur route de largeur supérieure à 4,20 m piste cyclable chaussée à voie centrale banalisée	piste cyclable
	Routes secondaires ordinaires (jusqu'à 2500 véhicules par jour hors application de l'ARP)	mixité jusqu'à 1000 véhicules par jour si largeur supérieure à 5,20 m, 1500 si largeur supérieure à 7 m piste cyclable bande multifonctionnelle ou bande cyclable (si largeur supérieure à 6 m)	piste cyclable	piste cyclable
Route principale pour le trafic motorisé (application de l'ARP)	Niveau de fonction modéré (jusqu'à 4000 véhicules ou 300 poids lourds par jour)	bande multifonctionnelle bande cyclable piste cyclable voie verte	piste cyclable voie verte itinéraire alternatif	piste cyclable voie verte itinéraire alternatif
	Niveau de fonctions intermédiaire (jusqu'à 10000 véhicules ou 500 poids lourds par jour)	piste cyclable <u>voie verte</u>	itinéraire alternatif piste cyclable voie verte	itinéraire alternatif piste cyclable si impossibilité
	Niveau de fonctions élevé (plus de 10000 véhicules ou de 500 poids lourds par jour), créneaux de dépassement, routes à trois voies	itinéraire alternatif piste cyclable ou voie verte en cas de besoin pour la desserte riveraine	itinéraire alternatif piste cyclable ou voie verte si impossibilité	itinéraire alternatif piste cyclable si impossibilité

Alternatives possibles en milieu rural

Le territoire à dominante rurale des Communautés de Communes concernées par la démarche, offre des possibilités d'aménagements sur des itinéraires alternatifs. Bien qu'il ne s'agisse pas d'aménagements dédiés uniquement aux cyclistes, ces aménagements représentent une opportunité d'itinéraires favorables au développement de la pratique cyclable. Il peut s'agir :

- Des chemins partagés (chemins accessibles aux modes actifs (vélos, piétons) et aux véhicules agricoles). La Largeur doit être supérieure à 3 mètres pour faciliter le croisement entre les vélos et les véhicules agricoles. Une attention particulière doit être accordée au revêtement. Le passage d'engins lourds dégradant plus facilement les revêtements. Des revêtements en grave compactée ou en enrobé sont privilégiés.
- Des « petites routes » ou « routes étroites » définies par le guide de la DGITM. Ces routes communales ou intercommunales sont souvent peu fréquentées (moins de 1 000 véhicules motorisés par jour) peuvent être équipées favorablement aux vélos, grâce à du jalonnement et un abaissement des limitations de vitesse. Un point d'attention doit être accordé à la visibilité pour assurer la sécurité des cyclistes, ainsi qu'un traitement particulier pour sécuriser les intersections. Ces rues ou routes peuvent devenir à terme des rues où la circulation motorisée est interdite.

Exemple de modification d'un plan de circulation, avec transformation de voies motorisées en voies partagées ou voies vertes (source : FUB)



Typologie des aménagements cyclables

Les aménagements vélos

Voie verte

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés (cyclistes, rollers, PMR, parfois cavaliers) à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cyclomobiles légers. Des véhicules motorisés peuvent également être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe, et qui ne peut excéder 30 km/h.

[Engin de déplacement personnel motorisé = Regroupe des engins tels que les différents modèles de trottinettes et patinettes électriques, les gyropodes, les monoroues ou les hoverboards.]

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none">Aménagement partagé entre les cycles, les piétons, les cavaliers, les cyclomobiles légers et les engins de déplacement personnel motorisés, avec une séparation (souvent végétalisée) entre l'aménagement et la routeLinéarité (le plus direct possible)Accessibilité au plus grand nombreLargeur : 3 m (2,5 m dans des cas exceptionnels)Pas de dénivelé excessif ($\leq 3\%$)Accotements $\geq 0,5$ m ou bordure en bétonSécuritéTraversées avec les routes principales évitées/sécuriséesJalonnement / balisageTraversée des piétons et des cyclistes à aménager aux intersectionsD'après les recommandations de la DGITM, les intersections entre les voies vertes et les autres routes sont à traiter comme de véritables intersections entre routes, avec notamment la définition du régime de priorité par l'autorité chargée du pouvoir de police. Le régime retenu pourra dépendre du classement de la voie verte, de sa fréquentation et celle de la voie traversée.		  

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<p>La signalisation et l'aménagement doivent traduire clairement le choix.</p> <ul style="list-style-type: none"> On peut voir dans l'exemple à droite un projet ayant évolué d'un stabilisé vers un enrobé au fil du temps. Le Cerema propose plusieurs recommandations relatives aux voies vertes, parmi lesquelles figure un benchmark présentant des projets de voies vertes adjacentes aux routes départementales avec séparateurs en béton. <p>Présentation PowerPoint : https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-cyclables-hors-agglomeration-retour</p>		<p><i>Exemple de voie verte évoluant d'un revêtement en sable stabilisé drainant avec bordure en béton en 2021 à un enrobé avec bordure en béton en 2023. (de Wimereux vers Ambleteuse):</i></p> 

Piste cyclable

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Aménagement réservé aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés Un aménagement privilégié sur les axes qui présentent très peu d'intersections Un aménagement ne jouxtant pas la circulation et infranchissable par les autres usagers Des séparateurs plus larges si le trafic est élevé Une piste bidirectionnelle doit être bien séparée visuellement de la chaussée, pour qu'il n'y ait pas de confusion de nuit avec le trafic automobile (la DGITM recommande une séparation de 3 m pour une piste bidirectionnelle, et 2 m pour une piste unidirectionnelle) Une chaussée réduite avec ou sans nécessité de réduire la vitesse 	 	 

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Largeur : 3 - 4 m (bidirectionnelle) et 2 - 3 m (unidirectionnelle) + séparateurs En général, même règle de priorité que sur la chaussée. D'après les recommandations de la DGITM, les cyclistes qui circulent sur une piste cyclable qui longe une route sont soumis aux mêmes règles de priorité que les conducteurs circulant sur la chaussée principale à moins que l'autorité investie du pouvoir de police n'en décide autrement (articles R415-13 et R415-14 du Code de la route). 		

Bandes cyclables

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés Un aménagement à privilégier sur les axes qui présentent de nombreuses intersections Un aménagement franchissable par les autres usagers Une chaussée réduite avec ou sans nécessité de réduire la vitesse Largeur (pouvant être plus importante hors agglomération) : 3 m (bidirectionnelle) et 1,5-2 m (unidirectionnelle) Il est conseillé de mettre en place des bandes unidirectionnelles de 2m de largeur avec marquage compris hors agglomération 	 	

Chaussée à voie centrale banalisée

Caractéristiques	Signalisation	Principe de fonctionnement
<ul style="list-style-type: none"> Chaussée étroite sans marquage axial. Les véhicules circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. Les véhicules sont autorisés à emprunter la rive lorsqu'ils se croisent Aménagement ayant pour principal objectif d'améliorer les circulations des cyclistes sur des sections contraintes sur lesquelles les aménagements cyclables « classiques » ne peuvent se réaliser en conservant 2 voies de circulation automobile Aménagement privilégié sur une distance minimum (environ 200 m) en interurbain et sur des axes présentant de faibles trafics. La CVCB peut-être proposés sur des linéaires plus courts (exemple : traversée sur un pont) si le trafic y est faible et si la visibilité le permet. 		 <p>Principe de fonctionnement d'une CVCB</p> 

Double sens cyclable

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Voie à double sens pour les cyclistes, dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cyclistes Aménagement privilégié dans la voie à sens unique pour les automobilistes de manière à faciliter la circulation des cyclistes Les marquages au sol de type pictogramme ou bande cyclable doivent être choisis en fonction des caractéristiques de la rue : 		

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Largeur < 3.5 m : de simples pictogrammes suffisent Largeur entre 3.5 m et 4.5 m : de simples pictogrammes ou bandes cyclables sont possibles en fonction du trafic Largeur > 4.5 m : marquage de type bande cyclable 		

L'aménagement d'itinéraire vélo sur des voies partagées

Les routes dites « toutes petites » et « routes étroites » (cf. Document « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations » DGITM)

Caractéristiques	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Routes à vocation de desserte fine et à faible trafic routier (moins de 1000 véhicules/jour avec une vitesse maximale autorisée de 80 km/h, ou moins de 1500 véhicules/jour avec une vitesse maximale autorisée de 70 km/h), et avec une largeur de chaussée comprise entre 4 m et 5,2 m (« route étroite ») et < 4 m souvent de 3 à 3,5 m (pour les « toutes petites routes ») Des accotements pour les piétons sont recommandés Des bandes cyclables et des bandes multifonctionnelles sont déconseillées, car l'agrandissement peut entraîner une hausse des vitesses pratiquées par les véhicules Une bonne visibilité doit être assurée Jalonnement/balisage Pour un haut niveau de service vélo (plus de 500 cyclistes/jour), la vitesse maximale autorisée doit être abaissée à 50 km/h 	

Chemin partagé piéton/cycles/véhicules agricoles

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Aménagement avec cohabitation des usages : agriculteurs, exploitants forestiers, chasseurs, riverains... Largeur : 3 à 5 m Revêtement à adapter selon les usages pour éviter la dégradation du chemin : Enrobé ou stabilisé renforcé dans le cas de véhicules pouvant dégrader la couche de roulement, notamment les tracteurs Stabilisé compacté en cas d'un trafic de voiture très réduit En cas de forts usages agricoles notamment, une séparation des usages est souhaitable : voie verte pour les usages non motorisés et voie classique en parallèle, nécessitant 6 m de largeur 	 	 

Intersections hors agglomération

Caractéristiques	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> La mise en place d'aménagements vélos s'accompagne nécessairement d'un traitement adapté des intersections. La non prise en compte de ces aménagements peut représenter une discontinuité, et une insécurité pour les cyclistes, et nuire à l'usage. Une bonne visibilité est requise, en fonction de la limitation de vitesse de circulation. 	

Zone apaisée

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Un aménagement privilégié sur les voies avec mixité de trafic (milieu urbain) Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés Zone 20 : les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Une chaussée réduite avec des aménagements incite à la réduction de la vitesse (ralentisseurs, plateaux surélevés, coussins berlinois...) Largeur de voie : 3 à 5 m selon les cas de figure 	 	 

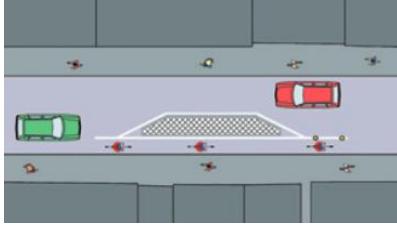
Jalonnement

Caractéristiques	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Signalétique verticale ou horizontale, permettant aux cyclistes de se repérer facilement, et de suivre les itinéraires identifiés Il peut s'agir de panneaux de signalisation ou de pictogrammes vélos au sol (notamment aux intersections) Il convient de noter que, bien que les GPS soient largement utilisés, la signalisation généralisée ne facilite pas seulement le vélotourisme, mais réduit aussi les situations de stress lors des intersections. 	

Coussins berlinois

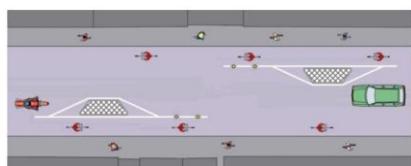
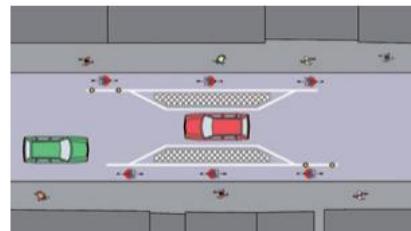
Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée. Chaque coussin est signalé par un ensemble de 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin et axés sur celui-ci. La base d'un triangle est de 0,5 m. Le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation. Le panneau ci-contre s'intitule « surélévation de chaussée » et non ralentisseur de type coussin berlinois Les coussins berlinois doivent être intégrés sur des voiries avec une pente inférieure à 6%. Il est fortement recommandé de privilégier les coussins berlinois en béton préfabriqué afin de minimiser leur dégradation sur le long terme. 		 

Écluse avec by-pass vélo

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Une écluse avec by-pass vélo se caractérise par un rétrécissement unilatéral de la chaussée, tout en maintenant la continuité de la bande cyclable. L'objectif est de réduire la vitesse des automobilistes sans gêner la circulation des cyclistes. Les écluses peuvent être simples (avec rétrécissement axial ou latéral) ou doubles, selon les contextes d'implantation, comme l'illustrent les schémas de référence. 	    <i>B 21a1</i> <i>B 21a2</i>   <i>A 3</i> <i>A 3b</i>	

- Les écluses simples avec rétrécissement axial peuvent intégrer un passage piéton, comme le montre l'un des exemples visuels. L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse afin qu'elle soit facilement identifiable par l'usager. Il est important qu'un usager en approche d'une ait conscience d'une situation potentielle de freinage pour laisser le passage à un autre usager.
- Il est souhaitable que la distance de visibilité de l'écluse pour un véhicule en approche soit au moins égale à la distance d'arrêt sur chaussée mouillée
- L'introduction d'écluses sur les routes départementales doit maintenir une largeur de 4 mètres de voirie, franchissable par les engins agricoles.
- Dans certains cas, pour une meilleure intégration paysagère, la surface de l'écluse pourra être végétalisée.
- Pour plus de détails sur les modalités d'implantation des écluses, se référer à l'étude suivante :

[Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques \(CERTU\). \(2012\). Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines. Lyon, France : CERTU.](#)



Chicanes avec stationnements alternés

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Le principe de modération de la vitesse des chicanes est basé sur une déviation de la trajectoire imposée par l'aménagement. La forme géométrique de la chicane est suffisamment identifiable et compréhensible par un usager pour ne pas générer de comportements à risque. L'introduction de chicane sur les routes départementales doit maintenir une largeur de 4 mètres de voirie, franchissable par les engins agricoles. 	 	  

Des recommandations générales sur les aménagements cyclables sont disponibles :

- Sur le site du Cerema : *Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite*
- Sur le site de la DGITM : « *Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations* » - DGITM
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-aménagements-cyclables-hors-agglomeration-retour>

Les documents sont accessibles via le lien suivant : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-aménagements-cyclables-hors-agglomeration-retour>

Chiffrage : méthodologie et vision stratégique

Méthodologie employée pour le chiffrage

La méthodologie repose sur la consultation de sources nationales et de références internes à Explain. Ces documents ont permis de fixer le coût de chaque type d'aménagement, de service ou d'action. Toutes les références utilisées sont répertoriées en annexe.

- Pour les fiches « itinéraires », le coût de chacune a été ventilé par section homogène (une ligne par section). Les infrastructures de réduction de vitesse, le jalonnement, ainsi que le linéaire de revêtement correspondant à la typologie retenue – piste cyclable, bande, voie verte – ont fait l'objet d'une évaluation spécifique. Des frais particuliers, tels que l'abattage d'arbres, la suppression de places de stationnement ou la mise en sens unique, ont également été intégrés. En revanche, certains éléments, dont les séparateurs en béton des voies vertes, n'ont pas été chiffrés individuellement ; la fiche concernée le mentionne explicitement.
- Pour les fiches « services vélo », la même rigueur s'applique. Le stationnement bénéficie de coûts unitaires précis. Le jalonnement est estimé au kilomètre. Les autres rubriques, faute d'un niveau de détail suffisant au stade actuel du schéma directeur cyclable, affichent des montants de référence qui devront être affinés lors des études ultérieures.

Usage du chiffrage dans la politique vélo de la CC et ses limitations

Le chiffrage fournit un ordre de grandeur. Il ne constitue pas un budget définitif. Aux montants figurant dans les fiches « itinéraires » s'ajoutent la maîtrise d'œuvre (environ 10 %), la maîtrise d'ouvrage (3,5 %), ainsi que des provisions pour aléas et pour risques évaluées chacune à 10 %. Ces charges, très variables selon le contexte, n'apparaissent pas section par section ; elles doivent pourtant être intégrées à la planification financière.

Enfin, l'estimation présentée couvre essentiellement l'investissement initial. Elle n'inclut pas les dépenses d'entretien. Or, sur l'ensemble du cycle de vie d'une politique cyclable en France, l'investissement représente près de 85 % des coûts totaux. Cette proportion doit être gardée à l'esprit pour toute projection à long terme.

Critères stratégiques à considérer

Le financement immédiat d'un aménagement cyclable particulièrement ambitieux - qu'il s'agisse d'un revêtement de haute qualité (béton ou enrobé) ou d'une séparation de chaussée surdimensionnée (par exemple 4 m) - peut dépasser les enveloppes budgétaires allouées et retarder la décision de l'autorité organisatrice des mobilités. Dans ce contexte, il est préférable d'envisager une solution élémentaire garantissant dès la première phase la sécurité et la continuité du parcours (lit stabilisé en accotement sur voies départementales à trafic modéré), tout en prévoyant un renforcement ultérieur.

Cette démarche graduelle permet de limiter l'effort financier initial et, au regard de la fréquentation croissante, de justifier à moyen terme une montée en gamme du revêtement (remplacement du stabilisé par un enrobé, par exemple), renforçant la durabilité et le confort d'utilisation.

Il importe toutefois de souligner que, sur un horizon de 10 à 15 ans, le coût global résultant de l'entretien régulier du stabilisé suivi de son basculement vers un enrobé peut, au kilomètre, dépasser celui d'une installation d'enrobé de haute qualité dès l'origine. Néanmoins, cette approche intermédiaire constitue un compromis maîtrisé : elle évite les interventions fréquentes et onéreuses qu'induirait le maintien prolongé d'un stabilisé, tout en lissant l'effort financier sur plusieurs exercices budgétaires et en favorisant l'appropriation progressive de l'infrastructure par les usagers.

Enfin, il est essentiel d'intégrer le coût de l'inaction : l'absence ou le retard d'équipements adaptés freine le report modal vers le vélo et prive la collectivité des externalités positives - réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la santé publique et désengorgement des transports en commun. La prise en compte de cette « dépense invisible » renforce la légitimité d'une stratégie cyclable, même engagée de manière progressive et échelonnée.

Choix des revêtements et coûts à court et long termes

Le choix du revêtement peut relever d'un nombre varié de critères. Cette partie n'a pas vocation à indiquer précisément le type de revêtement à utiliser. Notamment, il dépend :

- Du confort de l'itinéraire souhaité, du niveau de service
- Des usages (usagers quotidiens (vélos « classiques) ou vocation de loisirs/tourisme (VTT))
- Des contraintes patrimoniales (zone de protection aux abords de monuments ou de sites classés ou inscrits)
- De l'impact environnemental sur le milieu naturel et le réseau hydrographique
- De la cohabitation avec les autres usagers
- Des coûts d'investissement et d'entretien
- Des conditions géotechniques (portance du sol, pente)

Différents types de perméabilité sont à distinguer :

- Les revêtements perméables (revêtements innovants type Terraway@)
- Les revêtements semi-perméables, moins roulants (stable/ grave compacté ou stabilité)
- Les revêtements imperméables, moins respectueux de l'environnement (béton, enrobé)

Le choix d'un revêtement dépend d'un équilibre entre coût d'investissement initial et coût d'entretien sur le long terme. 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. Toutefois, les coûts varient fortement selon le contexte local et les exigences d'entretien, rendant chaque projet unique.

Le tableau suivant présente les coûts et la durée de vie moyenne des principaux types de revêtements, soulignant l'intérêt de privilégier l'enrobé sur le long terme, sous réserve d'un financement initial possible.

Figure 4 : Synthèse des coûts de revêtements des aménagements cyclables (Source : Vélo et territoire)

	Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumineux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végéta (ex Végécol)
Coût global annuel moyen k€/km/an	Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm
	Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35
	Investissement	4,9	3,5	1,7	5,0
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9
	Total	10,8	6,3	3,4	6,9

Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources : CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011

Le tableau suivant présente les coûts au mètre carré des différents types de revêtements, mettant en évidence l'intérêt des solutions en stabilisé à court terme en cas de contraintes budgétaires.

Figure 1 : Synthèse des coûts de revêtements des aménagements cyclables (Source : Vélo et territoire)

Type de revêtement	Fourchette de prix (€/m ²)
Stabilisé sans liant	~ 5 €
Enduit superficiel d'usure (monocouche ou bicouche)	~ 5 €
Stabilisé renforcé	~ 10 - 15 €
Béton bitumineux (enrobé)	~ 10 - 15 €
Enrobé coulé à froid	~ 15 - 20 €
Grave traitée au liant hydraulique	~ 15 - 25 €
Enrobé à liant de synthèse	~ 30 - 40 €
Béton	~ 30 - 40 €
Dalles / pierres	> 40 €
Asphalte	~ 50 €

Des recommandations approfondies sur revêtement des aménagements cyclables sont disponibles :

● Dans la fiche action N°9 de vélo et territoires :

http://gard.ffvelo.fr/wa_files/FICHE_20REVETEMENT_20V-T_20_2011-19.pdf

FICHE ITINERAIRE CYCLABLE

Carte globale schéma directeur cyclable CCNS

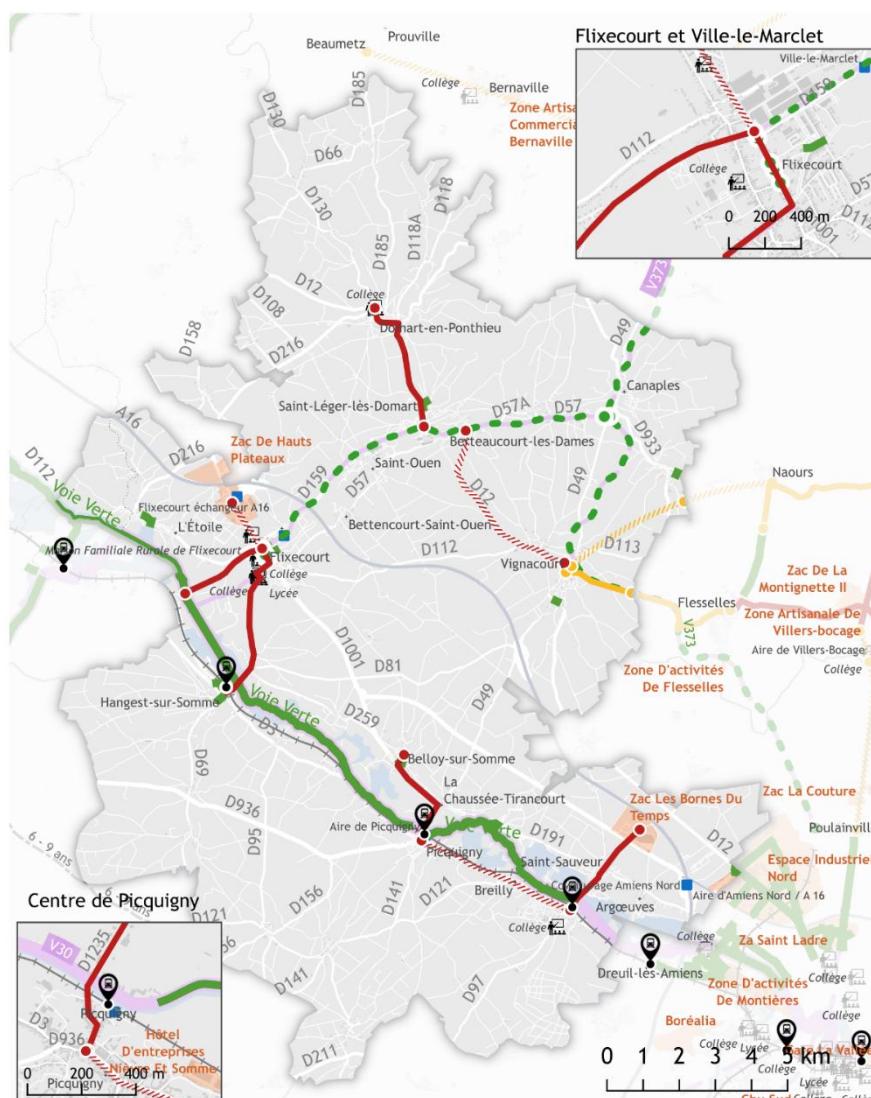
Hiérarchisation des itinéraires cyclables

28,3 km d'itinéraires du quotidien

- 16,9 km Court/moyen terme
- 11,4 km Long terme

5,6 km d'itinéraires de loisir/tourisme/connexion vers d'autres EPCI

- 1,9 km Court/moyen terme
- 3,7 km Long terme



Légende

- Itinéraires du Schéma Directeur Cyclable
 - quotidien et court-moyen terme
 - quotidien et long terme
 - tourisme/loisir/autres EPCI et court-moyen terme
 - tourisme/loisir/autres EPCI et long terme
 - hors territoire
- Infrastructure cyclable
 - Existante
 - Projets confirmés
 - Réseau points noeuds Somme
- Schéma Véloroutes et Voies Vertes Somme
 - Ouvert
 - Projet

- Gares et Haltes
- Voie ferrée
- Zone d'activités économiques
- Enseignement secondaire (collège ou lycée) et Maison Familiale Rurale
- Aire de covoiturage
 - Existante
 - Prévue avec CD80 comme maître d'ouvrage

Synthèse des itinéraires proposés à court, moyen et long terme

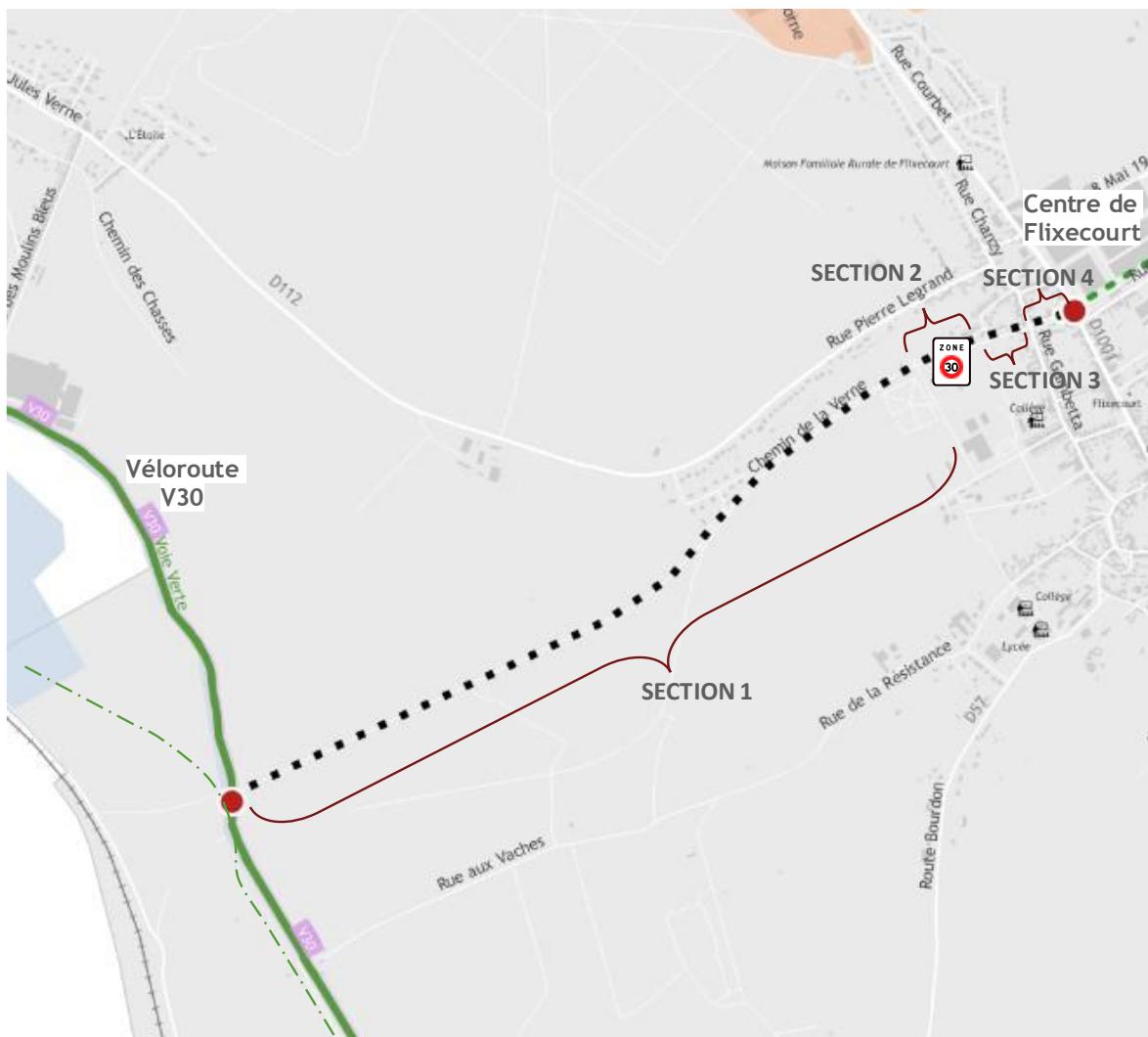
Nom sur la carte	Origine-Destination	Vocation de l'itinéraire	Longueur [km]	
A	Flixecourt V30 - Flixecourt Centre	Quotidien	Court-moyen-terme	2,5
B	ZAC Les Bornes du Temps - Ailly-sur-Somme	Quotidien	Court-moyen-terme	3
D	Saint-Léger-lès-Domart <-> Domart-en-Ponthieu	Quotidien	Court-moyen-terme	3,7
E	Picquigny <-> Belloy sur Somme	Quotidien	Court-moyen-terme	2,9
H	Hangest-sur-Somme - Flixecourt	Quotidien	Court-moyen-terme	4,8
C*	Flixecourt <-> ZAE des Hauts Plateaux	Quotidien	Long-terme	1,5
f	Berteaucourt-les-Dames <-> Vignacourt	Quotidien	Long-terme	5,3
g*	Picquigny <-> Ailly sur Somme	Quotidien	Long-terme	4,6
I	Flesselles <-> Vignacourt	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCIs	Court-moyen-terme	1,9
r	Vignacourt <-> Naours	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCIs	Long-terme	3,7

Liaison A : Flixecourt V30 ↔ Flixecourt centre

Usage quotidien et touristique

2,5 km

■ Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants (Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : chemin de la Verne

(ancienne voie ferrée)

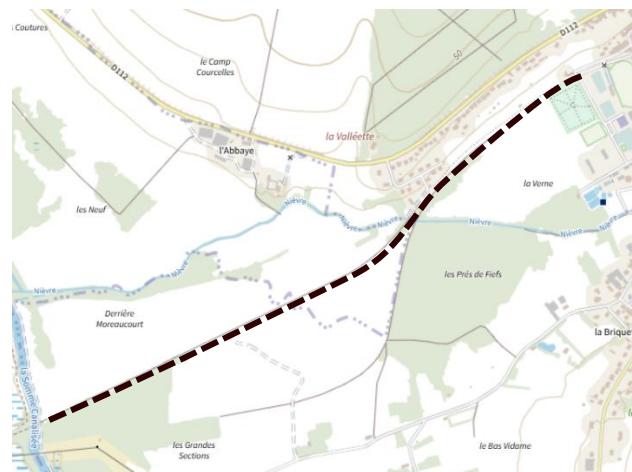
2,1 km

Etat actuel :

Chemin rural



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Revêtement en semi perméable (sable / grave compacte ou stabilisé permettant une cohabitation avec l'exploitation agricole)</i> <i>Étudier le raccordement de la piste cyclable à la VVS.</i> <i>Noter que l'ancienne voie ferrée passe en surplomb de la VVS sans liaison directe.</i>
Largeur	3 m
Domanialité	Communale (Flixecourt et L'Etoile)
Description des travaux	<i>Compactage et traitement de revêtement</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Le foncier appartient à SNCF Réseau. La CCNS devra engager une démarche auprès de la SNCF pour obtenir la cession des parcelles nécessaires à l'aménagement cyclable.</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>
Points d'attention	<i>- Accès à V30 (actuellement pas de raccordement entre le pont et la V30)</i> <i>- Exploitations agricoles</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	375 k€ <i>*Le coût du raccordement à la VVS n'est pas encore intégré</i>	Subventions mobilisables	0 €

Section n°2 : rue Rémi de Ceylan

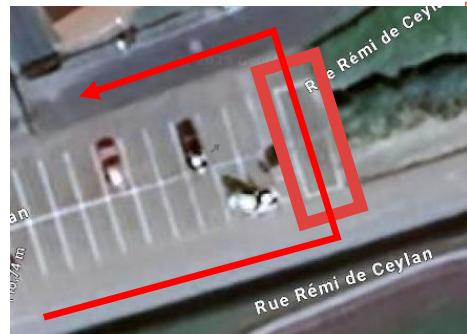
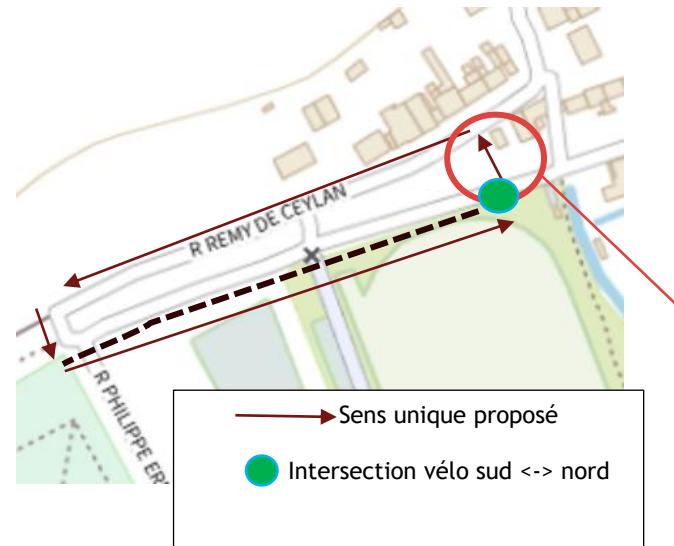
140 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Parking sur le côté Nord
- Section avec absence de trottoir*



Solution :



Élimination de 2 places de stationnement pour compléter la boucle en mise à sens unique.

Proposition	
Aménagement	<i>Mise à sens unique permettant le tour du parking (voir schéma ci-dessus) et piste cyclable bidirectionnelle (3 m) côté sud.</i> <i>Aménagement d'une traversée à la sortie du parking afin de permettre la continuité de l'itinéraire sur la section suivante</i>
Largeur	6 m (hors stationnement au nord), dont 5,5 m de voirie
Domanialité	Communale (Flixecourt)

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>

Description des travaux	<p><i>Mise à sens unique de la rue, créant une boucle. Suppression de deux places de stationnement.</i></p> <p><i>Mise en place d'un jalonnement vertical et horizontal pour les vélos, accompagnée de panneaux indiquant une zone 30 + marquage au sol.</i></p> <p><i>Passage cyclable en diagonale pour maintenir la continuité, du côté sud au côté nord, avec une priorité signalée pour les cyclistes vis-à-vis des véhicules.</i></p>	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Cohérence avec l'aménagement piéton existant - Usagers vulnérables (enfants) - Présence de terrains de sports (Générateurs de flux) - Absence de trottoir sur une partie de la section
-------------------------	---	--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	93 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme Jalonnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°3 : rue Rémi de Ceylan

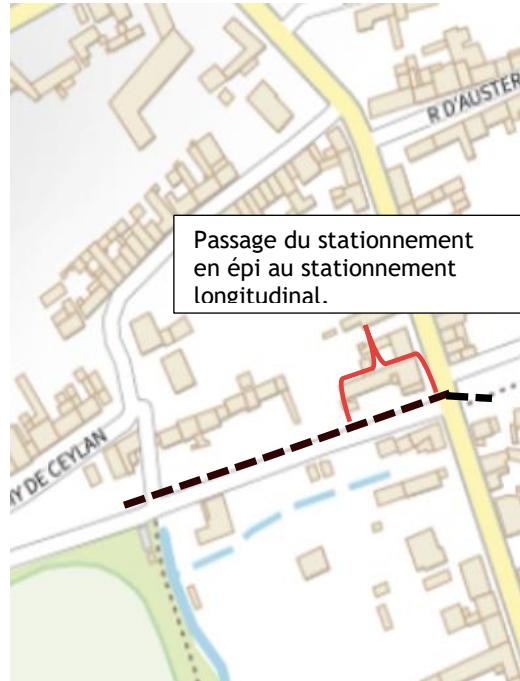
170 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoir séparé sur un côté



Solution :



Proposition		Contraintes	
Aménagement	<p>Voie verte (3 m) au nord de la voie qui prend en partie place sur les plantes existante.</p> <p>Prolongement de la voie verte jusqu'à la fin de la rue Rémi de Ceylan.</p> <p>Traversée nécessaire au croisement de la D112 afin de rejoindre la piste prolongée au sud de la rue Mangenta</p>	Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Largeur	8,5 m dont 5 m de voirie	Techniques	Aucune contrainte
Domanialité	Communale (Flixecourt)	Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Description des travaux	<p>Construction d'une voie verte</p> <p>Maintien de la bande d'irrigation entre la chaussée et les</p>	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> Cohérence avec l'aménagement piéton existant Usagers vulnérables (enfants)

	<p><i>plantations.</i> <i>Remplacement du stationnement en épi en fin de rue par un stationnement longitudinal.</i> <i>Passage en diagonale vers la rue Magenta pour préserver la continuité.</i></p>		<p><i>- Présence de terrains de sport (Générateurs de flux)</i></p>
--	---	--	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Région/Etat /préfecture
Coûts estimatifs	<p>72 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte la réorganisation des parterres de plantes existants</i></p>	Subventions mobilisables	<p><i>Etat/Préfecture ; projet DETR :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p><i>Région Haut-de-France ; MOTE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p><i>Fonds verts :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°4 : rue Magenta

105 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Stationnement sur un côté
- Trottoirs très étroits des deux côtés



Solution :



Proposition		Contraintes	
Aménagement	<p>Voie verte de 3 m sur le côté sud, en continuité avec la voie verte de Rémi de Ceylan. Espace piéton suffisant avec une zone végétalisée à l'arrière du stationnement en épi. Intersection de la rue Courbet sécurisée afin de la relier à la future voie verte</p>	Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Largeur	13 à 15 m, dont 6 m de voirie et 6 m de stationnement	Techniques	Aucune contrainte technique
Domanialité	Communale (Flixecourt)	Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Description des travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Voie verte (3 m) - Modification de la chaussée existante et remplacement par une voie verte, ainsi que la 	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Cohérence avec les autres sections de l'itinéraire - Présence d'entrées charretières

	<p><i>suppression d'une bande de surface végétalisée pour atteindre la longueur de 3 m.</i></p> <p><i>Création d'un passage peint et signalisé pour les véhicules à côté du passage piéton prioritaire de la rue Courbet.</i></p>		
--	---	--	--

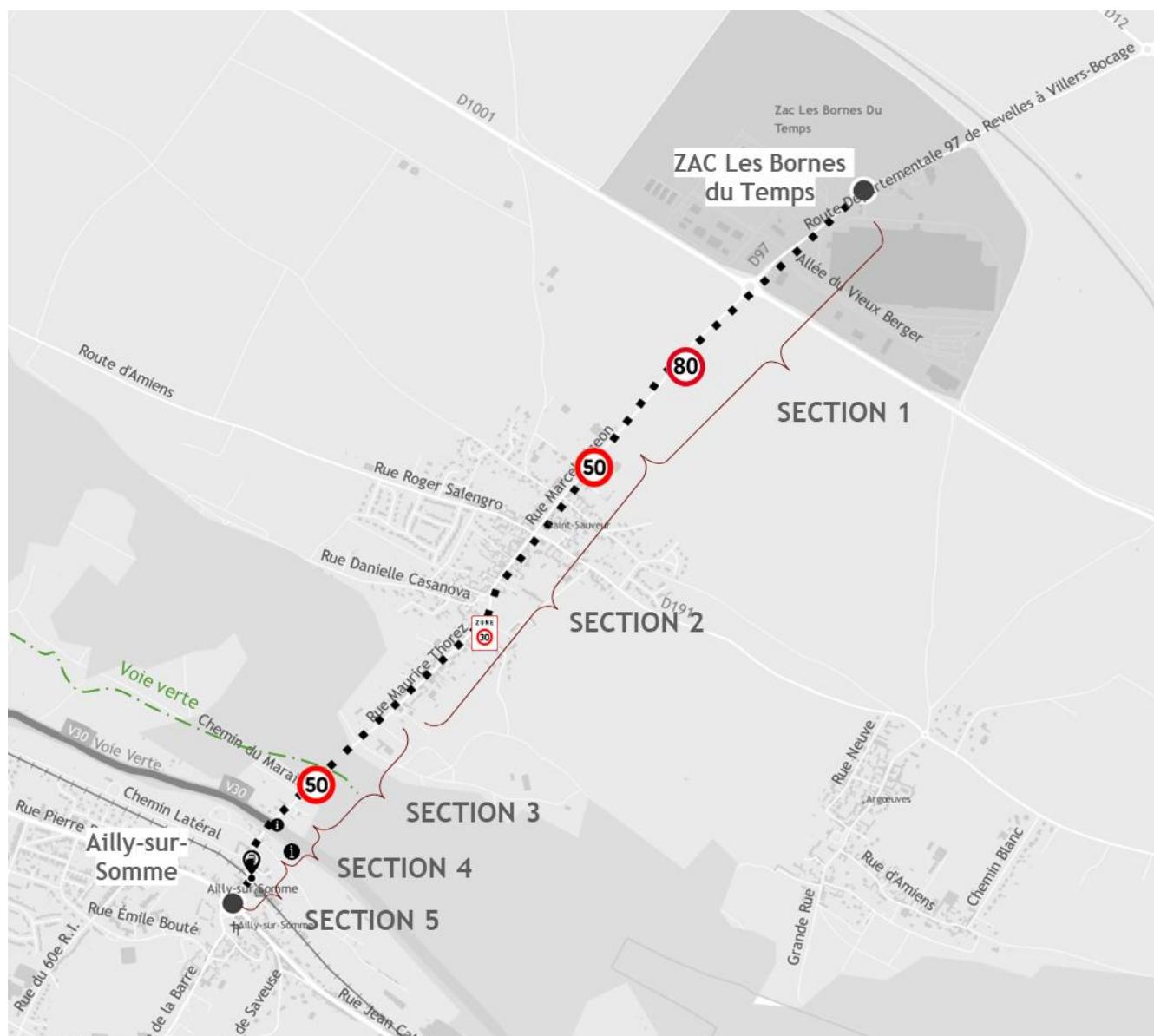
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<p>45 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte le coût de la modification de la chaussée existante et la réorganisation de la surface végétalisée</i></p>	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme hors voie verte :</i></p> <p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Liaison B : ZAC Les Bornes du Temps <-> Ailly-sur-Somme

Usage quotidien

2,5 km

Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants
(Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : rue Marcel Digeon (D97)

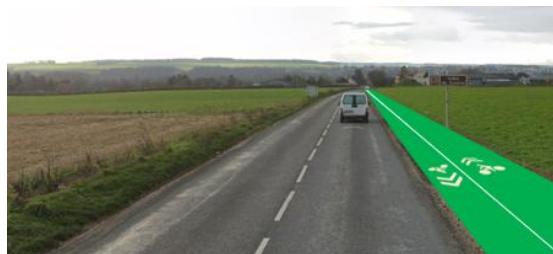
1 km

Etat actuel :

- Double sens large



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Piste cyclable bidirectionnel (3 m) au Sud-Est de la voie sur l'accotement Aménagement d'une traversée en amont de l'entrée sud-est du giratoire</i>
Largeur	<i>7 m + 2 m sur accotement sud</i>
Domanialité	<i>Départementale (RD97)</i>
Description des travaux	<i>Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnels Sécurisation des intersections Aménagement d'une traversée en amont du giratoire</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public (10 m) et acquisition foncière (env. 2 m)</i>
Techniques	<i>Etude géotechnique</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>ZPPA</i>
Points d'attention	<i>- Présence de poids-lourds - Présence de poteaux électriques - Terrain vallonné - Le giratoire RD 1001 / RD 97 nécessite des traversées en deux temps à cause du trafic important ; prévoir des adaptations des îlots</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Région/Etat /Préfecture
Coûts estimatifs	<p>101 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte l'aplanissement de la chaussée nécessaire à la mise en place de la piste cyclable.</i></p>	Subventions mobilisables	<p>Piste bidirectionnelle: Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°2 : rues Marcel Digeon, Jean Catelas, Maurice Thorez (D97)

1,25 km

Etat actuel :

- Double sens large
- Stationnement sur trottoir sur un côté
- Trottoirs sur les deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle (3 m + 1 m) côté est
Largeur	11 m, dont 6 m de voirie et 2 m de stationnement de part et d'autre de la voirie
Domanialité	Communale (Saint-Sauveur) /Départementale (RD97)
Description des travaux	Zone 30 jalonnement horizontal et vertical Coussin berlinois en béton préfabriqué Suppression de stationnements

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	ZPPA
Points d'attention	-Entrées charretières - Rétrécissements sur certaines parties de la section

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Région/Etat /Préfecture
Coûts estimatifs	<p>9 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte la suppression du stationnement</i></p>	Subventions mobilisables	<p><i>Etat/Préfecture ; projet DETR :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p><i>Région Haut-de-France ; MOTE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p><i>Fonds verts :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>FEDER :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Assiette minimale de dépense 200 k€ -taux de financement moyen 47% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°3 : rue Maurice Thorez (D97)

450 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs très étroits sur les deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'une voie verte surélevée (3 m) côté est après la rangée d'arbre
Largeur	8,5 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Départementale (RD97)
Description des travaux	Aménagement d'une voie verte Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Étude géotechnique à prendre en compte
Patrimoniales et environnementales	ZNIEFF de type 2 ZPPA Zone à risque d'inondation
Points d'attention	- Présence de poids-lourds - Arbres des deux côtés - Marais des deux côtés - Zone inondable

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	45 k€ *Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage	Subventions mobilisables	0 €

Section n°4 : rue du Pont (D97)

150 m

Etat actuel :

- Ponts à largeur réduite



Solution :



Légende

- Piste cyclable en encorbellement (35 m et 30 m)
- Pont cyclable (5 m)

Proposition		Contraintes	
Aménagement	<i>Voie verte de 3 m sur le côté est, avec trois franchissements de la Somme sur des espaces très restreints. Pour ces passages, une solution de piste en encorbellement et un petit pont sont préconisés.</i>	Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Largeur	7,5 m dont 6 m de voirie	Techniques	<i>Etudes statiques d'encorbellement</i>
Domanialité	<i>Départemental (RD97)</i>	Patrimoniales et environnementales	<i>ZNIEFF de type 2 ZPPA</i>
Description des travaux	<i>Réalisation d'une voie verte de 3 mètres sur l'espace piéton disponible. Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation. Création de deux pistes en encorbellement de 35 et 30 mètres. Le pont de 30 mètres, reposant sur une canalisation existante,</i>	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Jonction avec la V30 et cohérence entre les aménagements - Arbres présents - 2 ouvrages d'art présents

	<p><i>permet un aménagement avec plus de points d'appui et une structure moins complexe.</i></p> <p><i>Construction d'un pont de 5 mètres pour franchir un cours d'eau de même largeur au niveau du sol.</i></p> <p><i>Mise en place d'un jalonnement vertical et horizontal.</i></p> <p><i>Signalisation de l'accès à la V30.</i></p>	
--	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<p>63 k€</p> <p>Ce chiffrage ne prend pas en compte l'encorbellement du pont et le séparateur en béton.</p>	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme Jalonnement :</p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°5 : rues du Pont et Jean Jaurès

(D97)

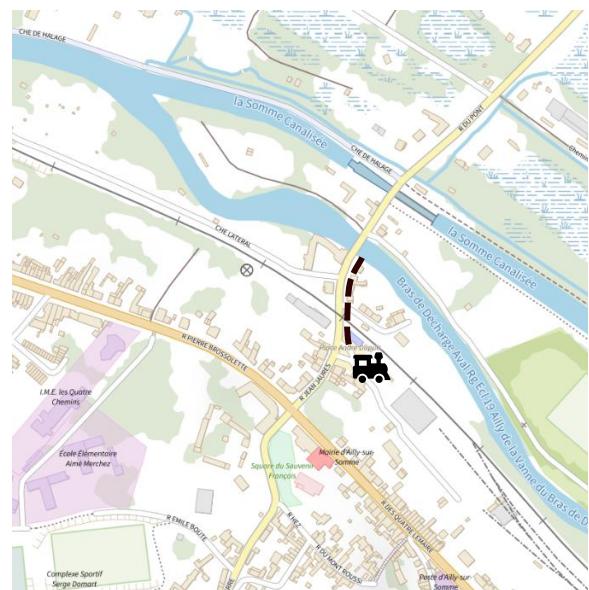
150 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Stationnement sur trottoir



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Prolongement de la zone 30km/h avec jalonnement horizontal et vertical aménagements de réduction de vitesse</i>
Largeur	13,5 m dont 7 m de voirie
Domanialité	Départemental (RD97)

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	ZPPA

Description des travaux	<i>Jalonnement vertical et horizontal via des pictogrammes de vélo, symbole de 30 km/h au centre de la chaussée, ainsi que des panneaux pour renforcer la visibilité de la zone 30 et rappeler les précautions à prendre avec les cyclistes.</i> <i>Aménagements de réduction de la vitesse (coussins berlinois).</i>	Points d'attention	<i>- Passage à niveau - Entrées charretières</i>
-------------------------	--	--------------------	--

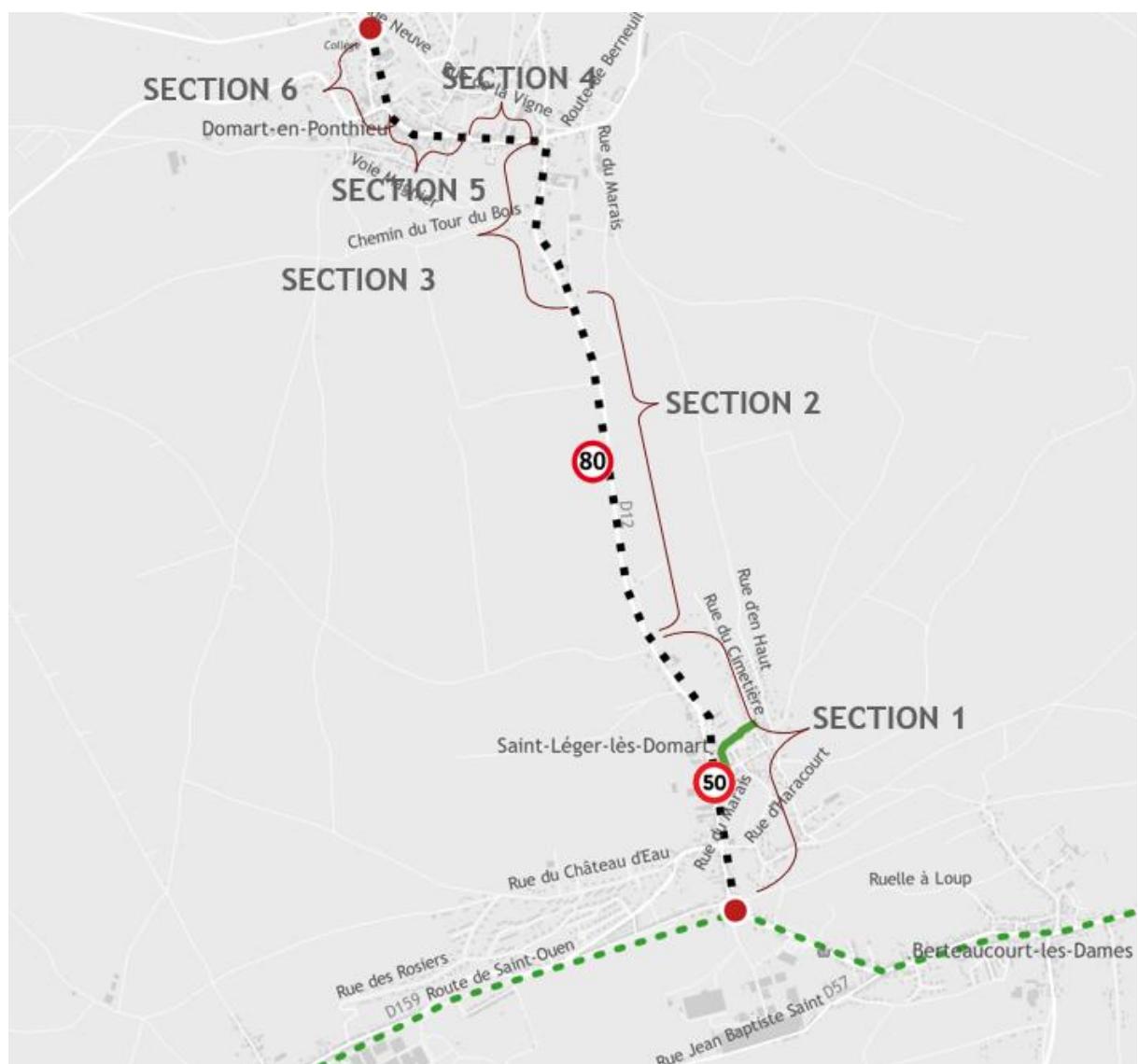
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	7 k€	Subventions mobilisables	Département de la Somme Jalonnement : - Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i>

Liaison D : Saint-Léger-lès-Domart <-> Domart-en-Ponthieu

Usage quotidien

4km

Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants (Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : rue Anatole Jovelet (D12)

900 m

Etat actuel :

- Double sens
- Stationnement sur un côté
- Trottoirs sur les deux côtés



Solution :



Proposition

Aménagement	<i>Création d'une zone 30 Mise en place de ralentisseurs et/ou d'écluses</i>
Largeur	<i>11 m, dont 5 m de voirie et 2 m de stationnement</i>
Domanialité	<i>Communale (Saint-Léger- lès-Domart) /Départementale (RD12)</i>
Description des travaux	<i>Chicane avec alternance de stationnement</i>



Contraintes

Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>
Points d'attention	<i>- Jonction avec la voie verte en projet et cohérence entre les aménagements - Quelques commerces - Entrées charretières - Suppression de stationnement</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	17 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; écluse / jalonnement :</p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°2 : D12

1,2km

Etat actuel :

Double sens large



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest sur la D12 reliant Saint-Léger-les-Domart à Domart-en-Ponthieu (3 m)</i>
Largeur	6,5 m
Domanialité	<i>Départementale (RD12)</i>
Description des travaux	<i>Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle, sécurisation des intersections</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public (15-17 m), avec accotement disponible notamment sur le côté ouest) sur la portion sud, l'acquisition du foncier reste à étudier sur le terrain</i>
Techniques	<i>Étude géotechnique à réaliser (talus)</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>
Points d'attention	<i>- Présence d'arbres</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /Préfecture
Coûts estimatifs	127 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme Sécurisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <p>Piste bidirectionnelle :</p> <p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</p>

Section n°3 : rue de l'Etang (D12)

600 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs souvent étroits des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Maintien du Trafic mixte Traitement des points d'attention Aménagement d'écluses avec by-pass vélo Mise à 30 km/h
Largeur	10 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Communale (Domart-en-Ponthieu) / Départemental (RD12 et RD216)
Description des travaux	Construction d'une écluse simple avec by-pass vélo. Pose de jalonnement vertical (panneaux des écluses, priorité de passage, 30 km/h) et horizontal (pictogramme vélo avec flèche directionnelles).

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Etude de circulation
Patrimoniales et environnementales	Protection au titre des abords de monuments historiques
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> Entrées charretières Stationnements illégaux

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	12 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme écluse / jalonnement:</p> <p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°4 : Rue René Demarest (D216)

350 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs souvent étroits des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Maintien du Trafic mixte Aménagement d'écluses avec by-pass vélo Prolongement de la zone 30 km/h
Largeur	10 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Communale (Domart-en-Ponthieu) / Départemental (RD12 et RD216)

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Etude de circulation
Patrimoniales et environnementales	Protection au titre des abords de monuments historiques

Description des travaux	<i>Construction d'une écluse simple avec by-pass vélo. Pose de jalonnement vertical (panneaux des écluses, priorité de passage, 30 km/h) et horizontale (pictogramme vélo avec flèche directionnelles).</i>	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Entrées charretières - Rues perpendiculaires à la précédente de l'itinéraire
-------------------------	---	--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	11 k€	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme; écluse/jalonnement</i></p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°5 : rue Gaston Morin (D216)

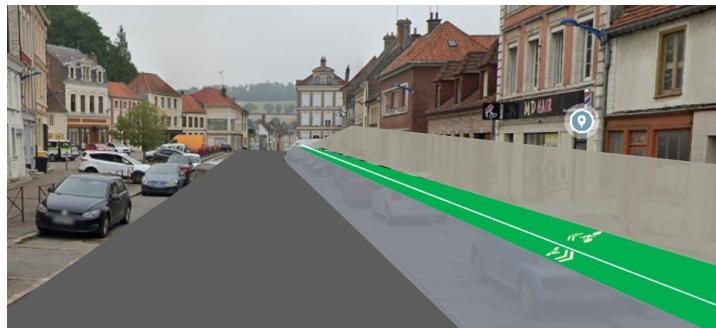
250 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs des deux côtés
- Stationnements des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Piste cyclable bidirectionnelle de 3 m derrière les stationnements véhicules.</i>
Largeur	<i>20 m dont 6,5 m de voirie et 2 x 2 m de stationnement</i>
Domanialité	<i>Communale (Domart-en-Ponthieu) / Départementale (RD216)</i>
Description des travaux	<i>Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle. Maintien des du stationnement</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Etude de circulation</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Protection au titre des abords de monuments historiques</i>
Points d'attention	<i>- Entrées charretières - Rues perpendiculaires - Parking du centre-bourg côté nord de la route</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /Préfecture
Coûts estimatifs	<p>159 k€</p> <p>Ce chiffrage ne prend pas en compte la réorganisation des stationnements existants.</p>	Subventions mobilisables	<p><i>Etat/Préfecture ; projet DETR :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p><i>Région Haut-de-France ; MOTE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p><i>Fonds verts :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°6 : rue de la Prée (D12)

400 m

Etat actuel :

- Double sens
- trottoirs étroits des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'écluses avec by-pass vélo Prolongement de la zone 30 km/h
Largeur	9 à 10 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Communale (Domart-en-Ponthieu) / Départementale (RD216 et RD12)
Description des travaux	Construction d'une écluse simple avec by-pass vélo. Pose de jalonnement vertical (panneaux des écluses, priorité de passage, 30 km/h) et horizontal (pictogramme vélo avec flèche directionnelles).

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Etude de circulation
Patrimoniales et environnementales	Protection au titre des abords de monuments historiques
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Accès au collège - Entrées charretières - Rues perpendiculaires

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	21 k€	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme; écluse/jalonnement:</i></p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Liaison E : Picquigny <-> Belloy-sur-Somme

Usage quotidien

3km

Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants
(Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : rue au-delà du Pont, rue de la Chaussée (D1235)

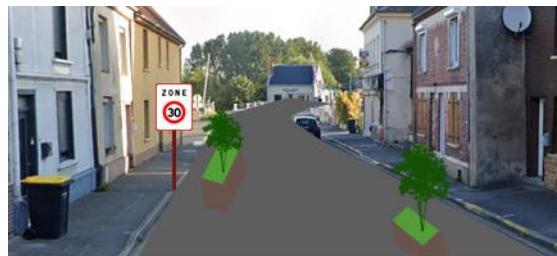
400 m

Etat actuel :

- Double sens large
- trottoirs (étroits) sur les deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Zone 30 avec aménagements de réduction de vitesse
Largeur	10 à 11 m dont 6,5 à 7 m de voirie
Domanialité	Communale (Picquigny) / Départementale (RD1235)
Description des travaux	Mise en zone 30, jalonnement, mise en place d'écluses, ralentisseurs, chicanes

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Protection au titre des abords de monuments historiques ZNIEFF de type 2
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Entrées charretières - Jalonnement avec maison du tourisme Nièvre et Somme - Présence d'arbres - Les écluses seront positionner dans les portions les moins sinueuses

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	21 k€	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme; écluse jalonnement:</i></p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°2 : rue de la Chaussée, rue Jean Catelas (D1235)
 350 m
 Etat actuel :
 - Double sens large
 - Pas de trottoir



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte (3 m ou plus) + bande de séparation chanfreinée côté sud
Largeur	10 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Communale (Picquigny et La Chaussée-Tirancourt) / Départementale (RD1235)
Description des travaux	Aménagement d'une voie verte sur la route principale (et non sur la voie de desserte en contrebas) côté sud. Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	ZNIEFF de type 2
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Entrées charretières - Voie de desserte locale et son insertion

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Départemental
Coûts estimatifs	151 k€ Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage	Subventions mobilisables	0 k€

Section n°3 : rue Jean Catelas (D1235)

400 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte côté sud (3 m) + bande de séparation
Largeur	11 m dont 7 m de voirie
Domanialité	Communale (La Chaussee-Tirancourt) / Départementale (RD1235)
Description des travaux	Aménagement d'une voie verte sur accotement et emprise de la chaussée, sécurisation des intersections. Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	ZNIEFF de type 2
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> Entrées charretières Ecluses existantes (sans by-pass vélo) Assurer le respect de l'espace dédié aux modes actifs grâce à l'interdiction de stationnement

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Départemental
Coûts estimatifs	173 k€ Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage	Subventions mobilisables	0 k€

Section n°4 : rue de Belloy (D1235)

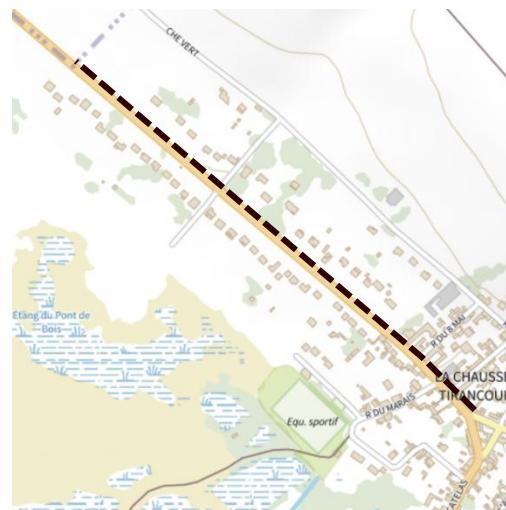
800 m

Etat actuel :

- Double sens large
- trottoirs des deux côtés
- Stationnements sur trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition		Contraintes
Aménagement	<p>Court/moyen terme : Écluse sans by-pass vélo déjà en place sur la section. Proposition de modifier ces écluses pour les rendre plus accessible aux vélos.</p> <p>A long terme : Possibilité d'aménagement d'une voie verte côté sud</p>	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Largeur	14 m dont 7,5 m de voirie	Aucune contrainte
Domanialité	Communale (La Chaussée-Tirancourt) / Départementale (RD1235)	Protection au titre des abords de monuments historiques
Description des travaux	<p>Court/moyen terme : Modification des écluses déjà existante afin de les adapter.</p> <p>Long terme : Aménagement d'une voie verte sur accotement et emprise de la chaussée, sécurisation des intersections.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Eclairage côté sud - Entrées charretières - Suppression de stationnement

	<i>Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation.</i>		
--	---	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<i>Chiffrage à revoir avec la maîtrise d'œuvre étant donné qu'il s'agit d'un aménagement déjà existant à adapter aux vélos</i>	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme écluses:</p> <p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°5 : rue de Belloy, rue Charles de Gaule (D1235)
 700 m
 Etat actuel :
 - Double sens large



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Voie verte côté sud (3 m) + bande de séparation</i>
Largeur	<i>8 m</i>
Domanialité	<i>Communale (La Chaussée-Tirancourt) / Départementale (RD1235)</i>
Description des travaux	<i>Aménagement d'une voie verte sur accotement et emprise de la chaussée, sécurisation des intersections. Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Etude géotechnique</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Protection au titre des abords de monuments historiques ZNIEFF de type 2</i>
Points d'attention	<i>- Présence d'arbres</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Départemental
Coûts estimatifs	<i>89 k€ Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage</i>	Subventions mobilisables	<i>0 k€</i>

Section n°6 : rue René Saint, rue de l'Eglise

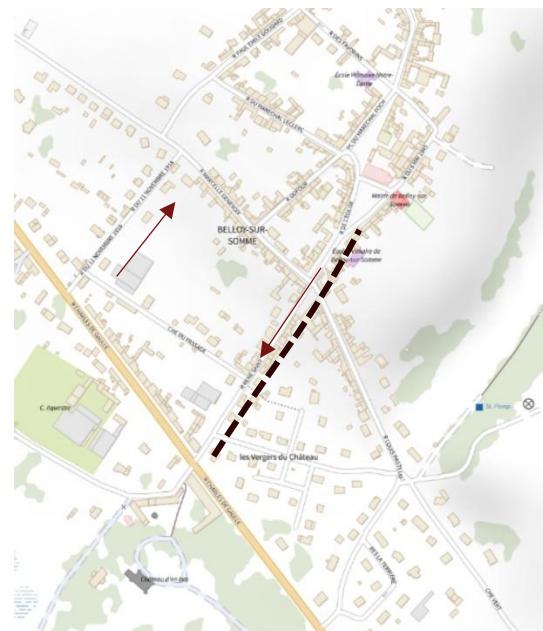
300 m

Etat actuel :

- Double sens
- trottoirs des deux côtés
- Stationnements sur trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Mise à sens unique avec bande unidirectionnelle en contre-sens</i>
Largeur	9 m dont 5,5 m de voirie
Domanialité	Communale (Belloy-sur-Somme)
Description des travaux	<i>Mise à sens unique en sens N>S pour le routier ((S>N, plus sécurisé dans la montée), Accès voiture S>N via Rue du 11 Nov. 1918 et Rue Dufour Aménagement d'une bande cyclable jalonnée en contre sens Sensibilisation sur le stationnement privatif au sein des garages</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Etude de circulation</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Protection au titre des abords de monuments historiques</i>
Points d'attention	<i>- Entrées charretières - Dénivelé - Suppression de stationnement</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	53 k€	Subventions mobilisables	<i>Département de la Somme; jalonnement :</i>

			<p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>
--	--	--	---

Liaison H : Hangest-sur-Somme <-> Flixecourt

Usage quotidien

4,8 km

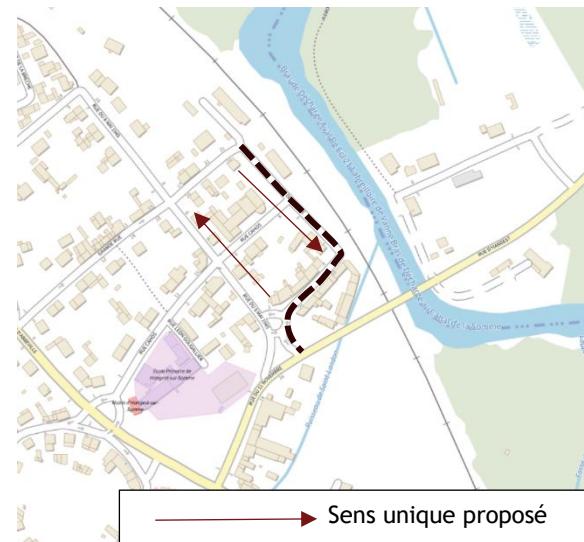
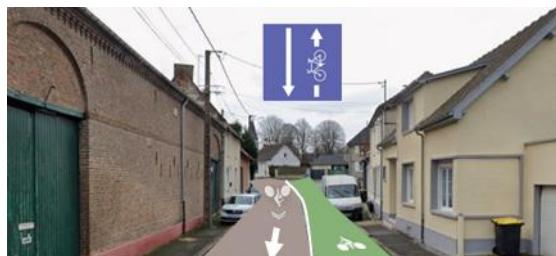
Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants
(Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : rue de la Gare (D57E), rue du 11 Novembre (D57)
 0,2 km
 Etat actuel :
 Double sens



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Mise à sens unique Aménagement du double sens cyclable par une bande cyclable (N>S)</i>
Largeur	<i>8 m dont 5,5 m de voirie</i>
Domanialité	<i>Communale (Hangest-sur-Somme et Bourdon) Départementale (RD57)</i>
Description des travaux	<i>Marquage et jalonnement de la bande cyclable dans le sens nord sud Accès voiture S>N via Rue du 8 Mai 1945</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Etude de circulation</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>ZNIEFF de type 2</i>
Points d'attention	<i>- Accès à la gare - Entrées charretières</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	35 k€	Subventions mobilisables	<i>Département de la Somme ; jalonnement : - Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</i>

Section n°2 : rue d'Hangest (D57)

0,8 km

Etat actuel :

- Double sens
- Pont étroit



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Aménagement d'une voie verte (3 m) côté ouest</i> <i>Aménagement de deux passerelles en encorbellement pour permettre aux vélos de franchir le pont en continuité de la voie verte</i>
Largeur	9 m dont 6,5 m de voirie
Domanialité	Communale (Hangest-sur-Somme et Bourdon) Départementale (RD57)
Description des travaux	Aménagement d'une voie verte de 3 m de largeur Aménagement de passerelles en encorbellement pour chacun des ponts

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Etudes statiques d'encorbellement</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>ZNIEFF de type 2</i>
Points d'attention	<i>Jonction avec la V30</i> - Présence d'arbres - Accès à la véloroute

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Départemental
Coûts estimatifs	<i>Aucun chiffrage à court et moyen terme. A long terme des passerelles en encorbellement pour chaque traversée sont estimé à 2 062 500 k€</i>	Subventions mobilisables	0 k€

Section n°3 : rue Gaston Breant (D57)

0,7 km

Etat actuel :

Double sens



Solution :



Proposition

Aménagement	Aménagement de la zone 30 avec jalonnement et ralentisseurs
Largeur	9 m dont 6,5 m de voirie
Domanialité	Communale (Hangest-sur-Somme et Bourdon) Départementale (RD57)
Description des travaux	Aménagement d'écluses avec by-pass vélo, jalonnement horizontal

Contraintes

Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	ZNIEFF de type 2
Points d'attention	- Entrées charretières

Programmation

Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	21 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; écluse et jalonnement :</p> <p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°4 : route de Flixecourt (D57)

1,2 km

Etat actuel :

Double sens



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Pistes cyclables unidirectionnelles (2 m de chaque côté)</i>
Largeur	8 m
Domanialité	<i>Départementale (RD57)</i>
Description des travaux	<i>A rédiger selon les choix réalisés Aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles de 2 m de large sur chaque côté de la voirie</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public et ou acquisition foncière</i>
Techniques	<i>étude géotechnique (talus)</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>
Points d'attention	<i>- Présence d'arbres</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /Préfecture
Coûts estimatifs	120 k€	Subventions mobilisables	<p><i>Etat/Préfecture ; projet DETR :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p><i>Région Haut-de-France ; MOTE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°5 : route de Bourdon (D57), rue du Gymnase

750 m

Etat actuel :

- Double sens
- trottoirs sur les deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	<p>Passage en zone 30 km/h à l'entrée de Flixecourt</p> <p>Reprise des chicanes actuelles pour permettre un by-pass vélo</p> <p>Jalonnement vertical et horizontal</p>
Largeur	10 m dont 6 m de voirie
Domanialité	Communale (Flixecourt) / Départementale (RD57)
Description des travaux	<p>Mise en place d'une zone 30km/h</p> <p>Aménagement d'écluses avec by-pass vélo</p> <p>Jalonnement horizontal : Pictogrammes de vélo au centre de la chaussée.</p>

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'arbres - Entrées charretières - Passage de bus (à prendre en compte pour chicanes)

	<i>Jalonnement vertical :</i> Panneau 30 km/h, panneaux ralentisseur et danger vélo.		
--	---	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<p>21 k€</p> <p>Ce chiffrage ne prend pas en compte le réaménagement des chicanes déjà existante pour les adapter aux vélos.</p>	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme ; écluse et jalonnement :</i></p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

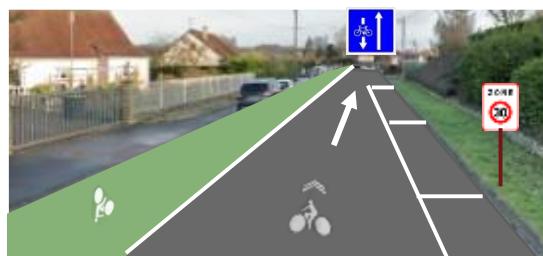
Section n°6 : rue de la Résistance, rue de Solférino, rue de Verdun
650 m

Etat actuel :

- Sens unique et double sens (150 m)
- trottoirs sur un ou deux côtés
- Stationnement sur un côté



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement de la zone 30 avec du jalonnement et des aménagements ralentisseurs Elargissement et aménagement de la mise en sens unique avec une bande cyclable
Largeur	11 m dont 6 m de voirie et 2 m de stationnement
Domanialité	Communale (Flixecourt)
Description des travaux	Déplacement du stationnement sur l'autre côté pour sécuriser le double sens vélo, jalonnement horizontal au milieu de la chaussée Elargissement du sens unique sur la rue Solférino

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Etude de circulation
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - Entrées charretières - Ecoles présentes - Passage de bus

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<p>104 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte le déplacement des stationnements existant</i></p>	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme ; jalonnement :</i></p> <p>- Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°7 : Rue Gambetta

500 m

Etat actuel :

- Double sens
- trottoirs sur les deux côtés
- Stationnement sur un côté



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement en zone 30 km/h Jalonnement vertical et horizontal
Largeur	12,5 m dont 6 m de voirie et 2 m de stationnement
Domanialité	Départementale (RD112)
Description des travaux	Mise en place d'une zone 30km/h Aménagement d'écluses avec by-pass vélo Jalonnement horizontal : Pictogrammes de vélo au centre de la chaussée.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	Stationnement hors réglementation

	<i>Jalonnement vertical :</i> Panneau 30 km/h, panneaux ralentisseur et danger vélo.		
--	---	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCNS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	21 k€	Subventions mobilisables	<p><i>Département de la Somme; écluse / jalonnement :</i></p> <p>-Assiette minimale des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*Le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

LE PLAN D'ACTION

Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

Action A.1 - Stationnement vélo

Contexte

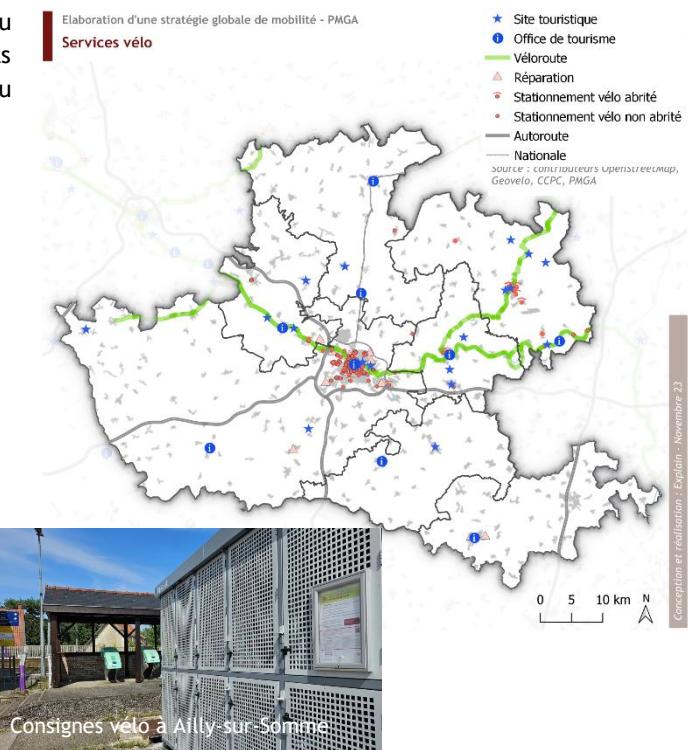
Une culture cyclable durable ne se limite pas à la création de liaisons cyclables bien aménagées - elle requiert également des services adaptés pour rendre le vélo attractif et fonctionnel au quotidien, mais également pour les trajets liés aux loisirs ou au tourisme. Le stationnement vélo situé à des emplacements stratégiques, tels que les gares, les écoles ou les sites touristiques, joue un rôle central dans cette dynamique. Il améliore l'accessibilité et renforce les connexions entre les territoires, faisant du vélo une véritable alternative de mobilité que ce soit seul ou en combinaison avec les transports en commun.

Dans les zones rurales, où les distances sont souvent plus longues, des solutions de stationnement vélo sûres et facilement accessibles revêtent une importance particulière. Cela est d'autant plus crucial que de nombreux cyclistes utilisent des vélos de grande valeur nécessitant une protection adéquate. Le stationnement vélo n'est donc pas un simple espace fonctionnel : il incarne une démarche orientée vers le service et témoigne de la considération accordée aux cyclistes.

A l'échelle du PMGA, les services vélos sont peu nombreux, excepté quelques stationnements vélos, souvent non sécurisés, au sein des gares ou dans certains centres-villes.

Dans la CCNS, plusieurs emplacements existants de stationnement vélo ont été recensés : à Flixecourt, en gares de Picquigny et Ailly-sur-Somme ainsi que le long de la V30.

De plus, certaines gares sont soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos (décret n° 2021-741). La gare d'Ailly-sur-Somme est soumise à cette obligation. Des consignes individuelles pour vélo ont été installées en été 2024.



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

- Mettre à disposition des installations de stationnement pour les vélos, adaptées aux différents usages

Objectifs opérationnels

- Développer le stationnement vélo en libre-accès
- Développer le stationnement vélo sécurisé

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage		
CC/ Communes	CC / Communes	Communes / Département Région / SNCF (stationnement - gare ferroviaire) *Si les stationnements se trouvent sur une vélo route départementale, un contact avec le Département est nécessaire pour coordonner les aménagements	243 k€ Chiffrage par priorité et programmation : Court terme : 111 k€ Moyen terme : 73 k€ Long terme : 59 k€ <i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i>		
Lien avec les actions du PDMS		Subventions / dispositifs de financement			
<ul style="list-style-type: none"> ● Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité » 		Subventions de la FUB : <ul style="list-style-type: none"> ● Ce programme offre un soutien financier couvrant 40 % du coût HT du projet, ou 50 % si situé en zone à faible émission (ZFE), avec une limite de 1 200 € HT par emplacement pour un abri de type consigne. ● Ce programme offre un soutien financier couvrant 40 % du coût HT du projet, ou 50 % si situé en zone à faible émission (ZFE), avec une limite de 650 € HT par emplacement pour un abri ouvert libre d'accès. Subventions via le Fonds Vert : Ce programme soutient le développement des mobilités durables en zones rurales avec un taux de subvention moyen national de 25 %.			
Impact environnemental					
<ul style="list-style-type: none"> ● Développement des pratiques de mobilités plus durables et alternatives à la voiture ● Amélioration de la santé ● Imperméabilisation du sol, l'installation de supports à vélos est à privilégier sur un sol déjà imperméabilisé. 					

Description

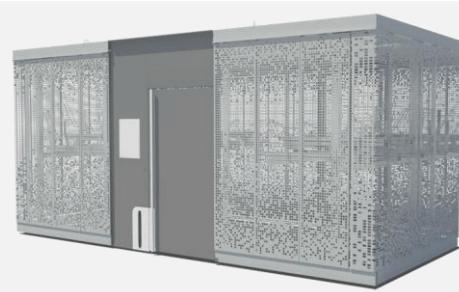
L'un des axes majeurs du Schéma Directeur Cyclable réside dans la mise en place d'un maillage de stationnement vélo adaptés aux différents usages. La fiche action détaille les typologies de stationnement à développer en fonction des différents lieux. Les critères pris en compte incluent l'accès ouvert ou sécurisé, la protection contre les intempéries, le nombre de places nécessaires et l'intégration de bornes de recharge pour vélos électriques.

Parmi le stationnement vélo, trois grands types sont distingués :

- Le stationnement sécurisé (consigne ou abris vélos sécurisés)
- Le stationnement en libre-accès abrité et non sécurisé (arceaux avec abris)
- Le stationnement en libre-accès non abrité et non sécurisé (arceaux)

Abris vélos sécurisé

Ce type d'abris permet aux utilisateurs de stationner leur vélo en toute sécurité dans une enceinte fermée par code ou badge. Ils peuvent être installés aux abords d'espaces collectifs fréquentés (établissements scolaires, sites d'entreprise, gares, logements collectifs). Les vélos sont protégés des vols et des intempéries. Le stationnement peut être complété par une borne de recharge pour vélos électriques ainsi qu'une pompe ou du petit matériel de réparation.



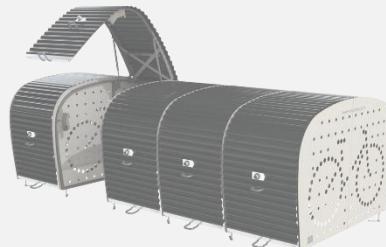
Vocation : Longue durée (1 journée, ou plusieurs jours)

Nombre de places : entre une et plusieurs dizaines (variable selon modèle)

Coût : 42 500 k€ pour une centaine de vélos/trottinettes (variable selon modèle)

Consignes vélos individuelles

Les consignes sont des abris sous forme de box pouvant accueillir un ou deux vélos. Les vélos sont protégés des intempéries et sécurisés par un cadenas ou un code mis en place par la collectivité ou la copropriété, ou bien par le cadenas de l'utilisateur lui-même. Ils peuvent être positionnés facilement sur la voie publique à la place d'un stationnement voiture, auprès des habitats collectifs en milieu urbain ou sur les parvis de gare. Ils présentent l'avantage de pouvoir mettre ses équipements de protection et de visibilité à l'abri avec son vélo.



Vocation : Longue durée (1 journée, ou plusieurs jours)

Nombre de places : 1 à 2 places par box (variable selon modèle)

Coût : entre 6 000 et 10 000 k€ pour 5 à 10 box (variable selon modèle)

Stationnement vélo libre-accès abrité

Les arceaux à vélo sont accessibles librement sur la voie publique. Ils sont généralement installés aux abords des lieux publics fréquentés comme les supermarchés, les complexes sportifs ou de loisirs. Les vélos sont facilement stationnés tout en étant protégés de la pluie.



Vocation : Courte à moyenne durée (quelques heures)

Nombre de places : De 6 places à plusieurs dizaines (variable selon modèle)

Coût : entre 3 800 k€ (6 places) et 13 400 k€ (30 places)

Stationnement vélo libre-accès abrité

Les arceaux à vélo sont accessibles librement sur la voie publique. Ils sont très facilement disposés, partout, et adaptable selon la demande et l'espace disponible sur la voirie. Les vélos ne sont pas protégés des intempéries mais sont stationnés au plus proche des commodités, par exemple à la place d'un stationnement voiture.



Vocation : Courte durée (quelques minutes à quelques heures)

Nombre de places : 2 places par arceau

Coût (par arceau) : entre 180 et 300 k€

Source des coûts : Le coût des politiques vélos - Club des villes et territoires cyclables (2020)

Bonnes pratiques (harmonisation à rechercher à l'échelle PMGA) :

- Afin d'assurer un service complet, le stationnement doit être implanté à proximité des pôles d'intérêts du territoire, ou le long d'itinéraires cyclables aménagés.
- Pour améliorer la sécurité, le lieu de stationnement doit être éclairé. Il convient de le situer dans un endroit fréquenté, à proximité d'un passage passant, ou de le rendre visible depuis les principaux axes routiers.
- Pour réduire le risque de vol. L'arceau doit pouvoir permettre une fixation du vélo en trois points (accroche du cadre et des roues du vélo). Par conséquent, le type d'accroche « pince-roue » (accroche de la roue avant uniquement) est déconseillé.

Exemple de stationnement « arceaux » permettant une accroche en trois points



Exemple de stationnement « arceaux » où la plaque centrale empêche en partie l'installation d'un antivol pour vélo



Exemple de stationnement « Pince-roue » ne permettant pas l'accroche du cadre du vélo

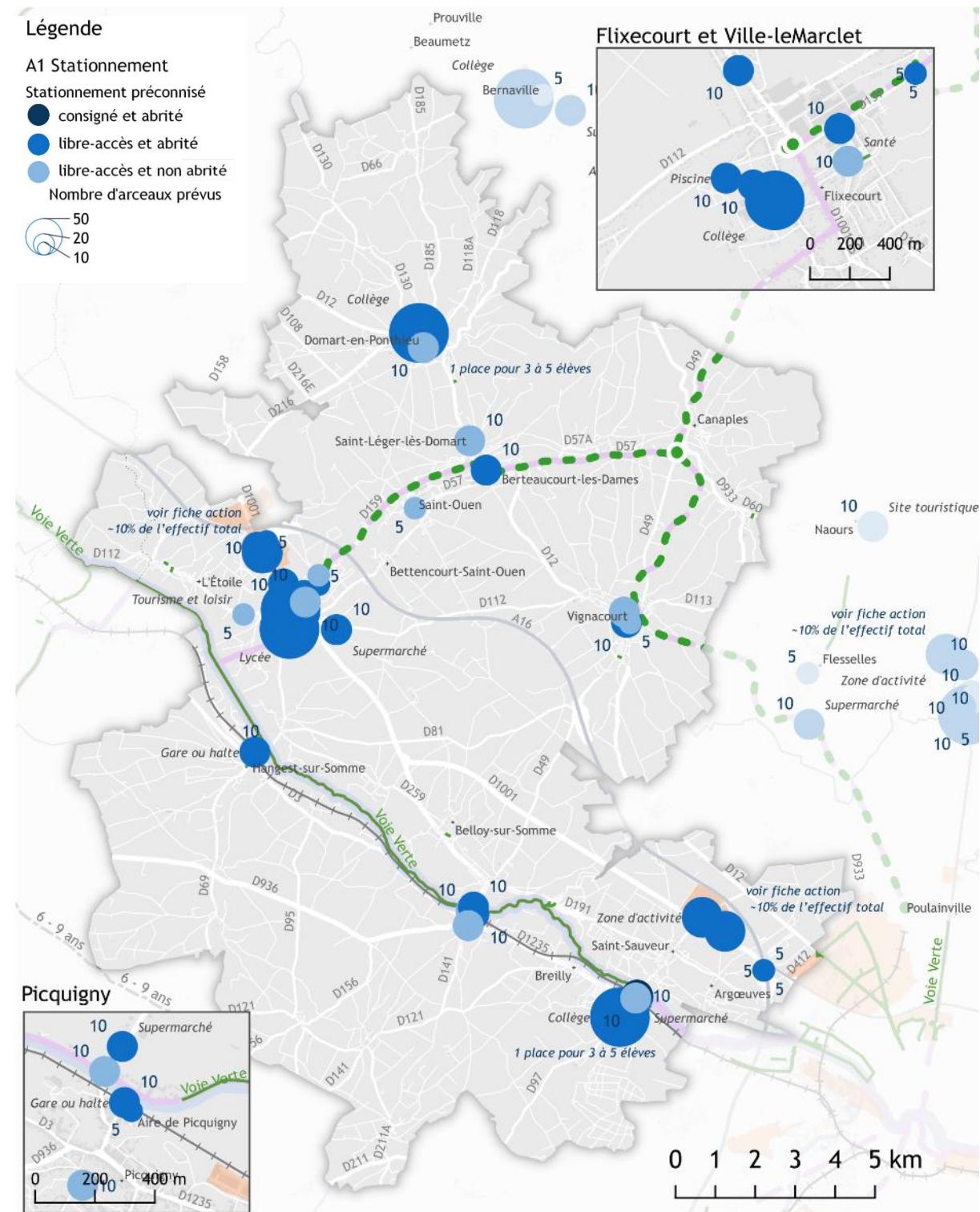


Définition des typologies de stationnement par site

Typologie préconisé	Sites concernés	Nombre de places de stationnement vélo par emplacement (1 arceau = 2 emplacements pour les vélos)
Sécurisé et abrité	<ul style="list-style-type: none"> ● Gare d'Ailly-sur-Somme (selon décret n° 2021-741 du 8 juin 2021) 	10 places minimum
En libre accès et abrité	<ul style="list-style-type: none"> ● Pôles médicaux (maison de santé, hôpital, etc.) ● Gares sans obligation du décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 	10 arceaux
	<ul style="list-style-type: none"> ● Pôles sportifs (piscine, gymnase, etc.) 	10 arceaux
	<ul style="list-style-type: none"> ● Aires de covoituring 	5 arceaux
	<ul style="list-style-type: none"> ● Chez les employeurs dans les zones d'activités économiques 	1 arceau pour 10 salariés (aide à la conception : Ministère de la Transition Ecologique)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Lycée, Collège 	1 place pour 3 à 5 élèves (recommandation : Cerema)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Ecole élémentaire 	1 place pour 8 à 12 élèves (recommandation : Cerema)
En libre accès et non abrité <i>Note : Non éligible au programme Alvéole plus</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Lieu culturel (théâtre, cinéma, médiathèque, etc.) ● Place centrale des bourgs (Ailly-sur-Somme, Flixecourt, Picquigny, Vignacourt, Domartin-en-Ponthieu, Saint-Ouen, Saint-Léger-les-Domart) ● Office de tourisme ● Véloroute V30 ● Sites touristiques (Musée Vignacourt 14-18, Maison du Tourisme Nièvre & Somme, Parc à thème préhistorique Samara, belvédères, le moulin Basile, les châteaux et patrimoines religieux, les cimetières de mémoire) ● Grandes enseignes ● Commerces et zones commerciales ● Zones d'activité économique ● Base nautique de Picquigny ● Commerces (superette) ● Ecole maternelle (stationnement présent à l'extérieur pour les parents/visiteurs) 	10 arceaux (si liaison cyclable à proximité) 5 arceaux (si pas de liaison cyclable à proximité) 5 arceaux

Carte déploiement de stationnement vélo selon les usages

A partir de ces hypothèses, les emplacements des stationnements cyclables ont été définis à l'échelle du territoire et sont présentés sur la carte ci-dessous.



Action A.2 - Assurer un réseau de jalonnement vélo

Contexte

A l'échelle du PMGA, les aménagements cyclables apparaissent peu nombreux (en dehors d'Amiens Métropole). Quelques aménagements ont été réalisés, principalement sur la Véloroute de la Somme, et sur certains axes départementaux, avec l'aménagement de chaucidous, souvent mal compris par les automobilistes et les cyclistes. Cependant, la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable prévoit la création de plusieurs itinéraires dédiés aux vélos. Ces itinéraires devront être accompagnés d'un jalonnement approprié, afin de permettre aux usagers de se repérer facilement et de signaler la présence éventuelle de cyclistes aux automobilistes.

Le territoire dispose de routes locales à faible trafic et de chemins ruraux, généralement peu fréquentés et principalement utilisés par les véhicules agricoles et les riverains. Ces voies présentent un fort potentiel pour les cyclistes. Avec quelques aménagements, notamment en termes de signalisation, elles peuvent devenir attractives pour la pratique du vélo.

La mise en place d'une signalisation dédiée aux cyclistes remplit une double fonction. D'une part, elle améliore la visibilité des vélos dans le trafic et sensibilise les automobilistes, ainsi que les autres usagers de la route, à la présence des cyclistes. Cela contribue à instaurer une culture du respect mutuel et à renforcer l'acceptation du vélo comme moyen de transport à part entière. D'autre part, cette signalisation guide les cyclistes et peut les inciter à emprunter les itinéraires alternatifs aux routes principales, souvent peu sûres en raison du trafic intense et de la vitesse élevée. Enfin, cette mesure simple, nécessitant des investissements limités, permet aux communes de promouvoir une mobilité durable et de positionner le vélo comme une alternative de transport viable.

La CCNS est desservie par la véloroute V30. Le long de la V30, des panneaux indiquent l'itinéraire aux intersections routières, mais les points d'intérêts ne sont pas jalonnés.

De plus, la CCNS est engagée avec le département de la Somme pour mettre en place un réseau point nœud sur son territoire.



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

- Jalonner les liaisons cyclables entre les zones d'emplois, lieux d'intermodalité, véloroutes, pôles et villages
- Sécuriser les cyclistes en rendant le vélo plus visible sur la chaussée et l'espace public

Objectifs opérationnels

- Développer un jalonnement lisible et cohérent à l'échelle du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois, voire avec les EPCI voisins

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage		
Gestionnaire de voirie / CC	Gestionnaire de voirie / CC Département		<p>82 k€</p> <p><i>Chiffrage par priorité et programmation :</i></p> <p><i>Court terme : 55 k€</i></p> <p><i>Moyen terme 5 k€</i></p> <p><i>Long terme 22 k€</i></p> <p><i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>		
Lien avec les actions du PDMS		Subventions / dispositifs de financement			
<ul style="list-style-type: none"> • Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité » • Fiche C.1 « Accorder plus de place aux mobilités actives au sein des centres-bourgs et anticiper leur développement » 		<p><i>Il n'y a pas de dispositif de financement pour ces actions.</i></p>			
Impact environnemental					
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sécurité des cyclistes • Développer les mobilités plus durables 					

Description

Afin de faciliter la pratique du vélo et cyclotourisme (voir *fiche action B.1 du Schéma Directeur Cyclable*), il est nécessaire de développer une signalétique cyclable lisible et cohérente avec le jalonnement réalisé par le département.

Ce système de signalétique doit intégrer :

- Un jalonnement des itinéraires identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable
- Un fléchage directionnel vers les points d'intérêt du territoire (monuments, gare, pôles générateurs importants, véloroutes, etc...), depuis les itinéraires identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable et la véloroute présente sur le territoire (V30).
- Un jalonnement des véloroutes, circuits et boucles à vocation plus touristiques (cf. action B.1).

Guide d'aménagement de la signalisation

Afin de simplifier la mise en cohérence du jalonnement, le guide technique de Vélo & Territoires, le coordinateur national des réseaux cyclables, peut être pris en référence : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

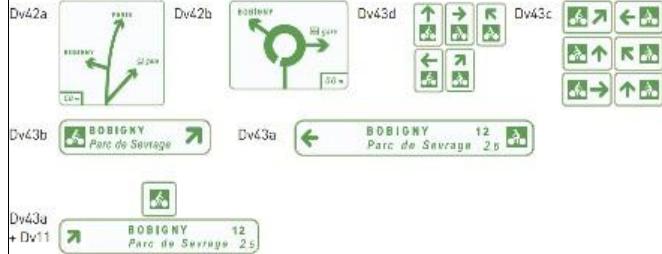
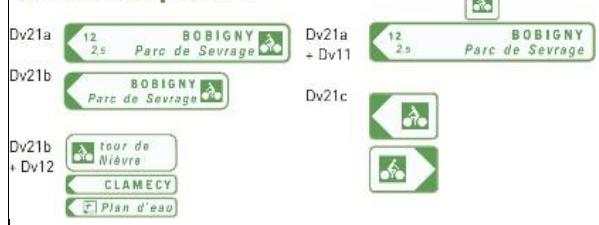
Le guide définit des critères concernant : la taille des panneaux ; le dimensionnement des supports ; la disposition des panneaux ; l'implantation et la hauteur des panneaux.

L'implantation de nouveaux itinéraires vélos, et la valorisation des infrastructures existantes doivent s'accompagner d'une signalétique cohérente et lisible à l'échelle du territoire. Cette signalétique peut prendre deux formes :

- Une signalétique verticale : panneaux de signalisation directionnel ou totems ;
- Une signalétique horizontale : marquage au sol (pictogramme vélo, peinture).

Les tableaux suivants détaillent les types de jalonnement à intégrer sur le territoire.

Jalonnement de type Dv réglementaire : signalétique verticale

Description	
Les panneaux Dv sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux de position, de pré-signalisation et de confirmation.	
<p>Les panneaux de pré-signalisation sont implantés avant l'intersection :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ils sont situés entre 20 et 30 m du point où l'usager effectue sa manœuvre. ● Ils doivent être séparés d'au moins 10 m des ensembles de pré-signalisation destinés à la circulation générale 	<p>Panneaux de pré-signalisation</p> 
<p>Les panneaux de position (de type Dv21a et Dv21b) sont placés à l'endroit où l'usager doit faire sa manœuvre que ce soit en urbain et interurbain. Ils peuvent être utilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Seuls (sans pré-signalisation) dans des intersections simples présentant une bonne visibilité de loin et lorsqu'il n'y a que peu ou pas de signalisation générale ● En complément de la pré-signalisation si elle existe 	<p>Panneaux de position</p> 
<p>Les panneaux de confirmation (de type Dv61) sont implantés après un carrefour (en urbain et interurbain) pour que l'usager puisse avoir une confirmation de la direction prise.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ils sont implantés entre 50 m et 100 m à l'aval du point où l'usager a effectué sa manœuvre 	<p>Panneaux de confirmation</p> 
Fréquence d'implantation des panneaux	
<p>Les cyclistes itinérants ont une moyenne horaire variant de 10 à 20 km/h. Un délai de 5 à 10 minutes sans panneau (1 à 2,5 km) peut créer un sentiment d'incertitude. En conséquence, des panneaux de confirmation (Dv61) peuvent être ajoutés, même en l'absence d'intersection.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ En moyenne, il est souhaitable d'implanter environ un panneau tous les kilomètres pour les itinéraires vélos proposés. 	
Lieux concernés	

<ul style="list-style-type: none"> Le long des futurs aménagements cyclables identifiés dans le Schéma Directeur cyclable et au niveau des entrées de centre-bourg Le long des aménagements existants, notamment la véloroute
Coût unitaire
<ul style="list-style-type: none"> 50-200 k€ par panneau, pose sur un mât existant 10-30 k€, Pose avec la fourniture d'un mât, par unité : 65 - 180 €

Signalétique horizontale

Description	
<p>La signalétique horizontale se traduit par du marquage au sol, sous forme de pictogrammes vélo, de chevrons, ou de peinture de couleur.</p> <p>Elle permet de renforcer le jalonnement vertical déjà présent.</p>	
Fréquence d'implantation	
<p>En section courante, il est d'usage de la répéter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Tous les 30 m en milieu urbain dense Tous les 50 m en milieu urbain Jusqu'à 250 m en interurbain 	
Lieux concernés	
<ul style="list-style-type: none"> Au niveau des intersections (en amont et en aval des carrefours) En entrée et en sortie d'aménagement Le long des axes non aménagés avec une infrastructure cyclable dédiée 	
Coût au mètre linéaire	
<ul style="list-style-type: none"> Environ 18 € pour un pictogramme vélo par peinture antidérapante jusqu'à 90 k€ pour la pose d'un symbole préfabriqué thermocollant 	



Chaucidou à Heilly - Source : EXPLAIN

Enfin, la signalisation doit être parfois accompagnée d'un travail de communication, pour faciliter l'usage des aménagements vélos, dont les chaucidous. Les chaucidous doivent s'accompagner d'un travail de communication au travers de panneaux de signalisation explicatifs, et d'un travail de sensibilisation auprès de la population (cf. action C.5).

Réseau Point Nœud

Un travail est en cours sur la CCNS, mené avec le Département, sur l'implantation d'un réseau de points nœuds sur 2024/2025.

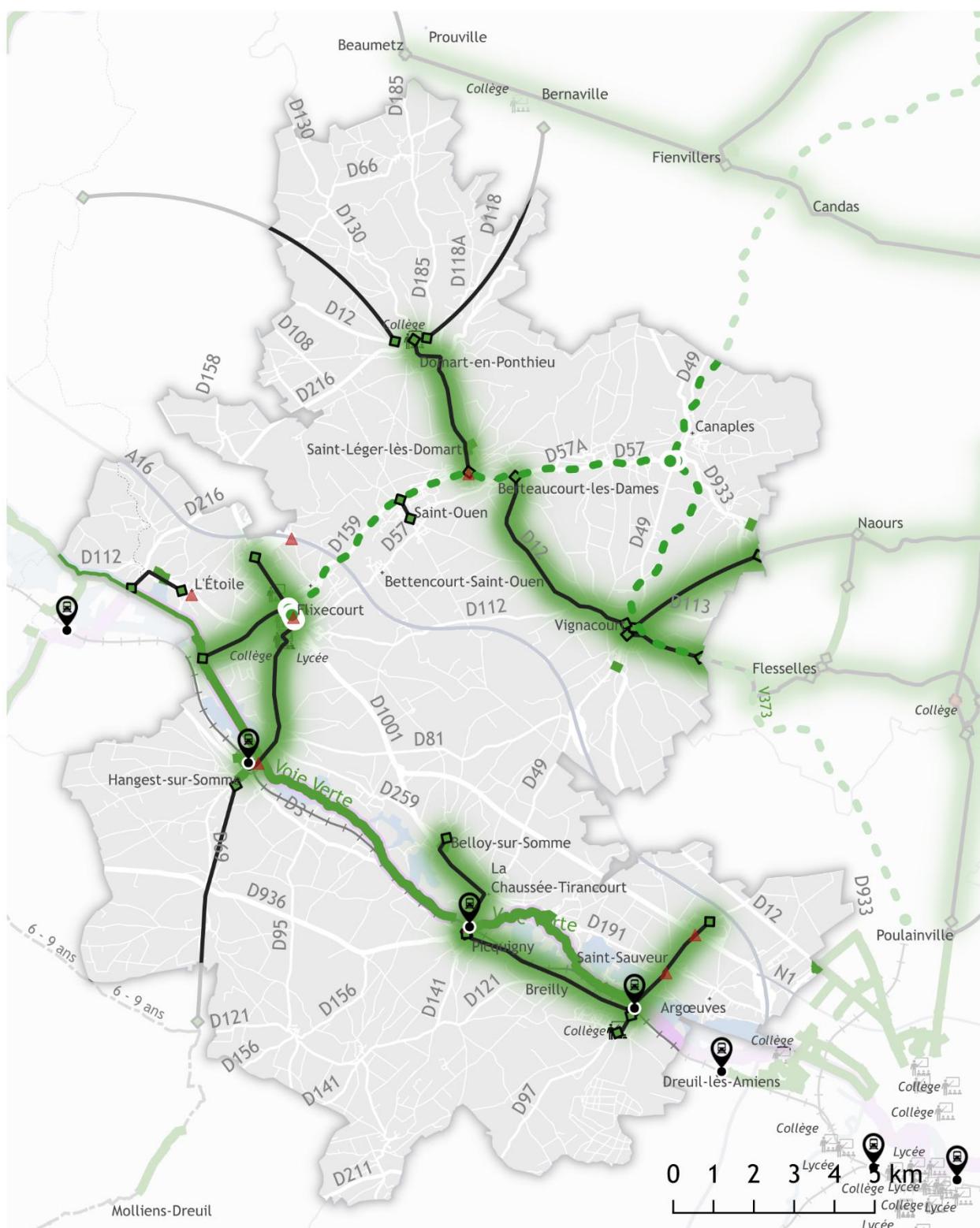
Le réseau points-nœuds est un **système de jalonnement vélo** qui se base sur une structuration d'itinéraires cyclables en alvéole. Des « nœuds » sont créés aux coins de chaque alvéole, et sont numérotés à l'aide de deux chiffres. Les panneaux sont toujours placés aux intersections. S'il s'agit d'un nœud du réseau, les nœuds adjacents à partir de ce nœud sont indiqués. Aux autres intersections et aux bifurcations, le chemin vers le prochain nœud est indiqué. Le Réseau Point Nœud est mis en place par le Département de la Somme. Les panonceaux sont installés sur des mâts routier existants autant que possible. Le Département a également conçu le site web et l'application « Somme en Poche », disponible sous le lien <https://sommeenpoche.fr/service/reseau-points-noeuds>. Il intègre une carte du réseau points nœuds et permet le calcul d'itinéraires.



Réseau points nœuds en Baie de Somme
Source : EXPLAIN

Le Réseau Point Nœud est une offre complémentaire à la signalisation directionnelle plus « classique ». Le réseau est principalement utilisé à vocation touristique et de loisirs.

Carte de jalonnement



Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo

Action B.1 - Services liés au tourisme d'itinérance vélo

Contexte

Aujourd'hui, au sein du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois, les aménagements cyclables sont essentiellement à vocation de loisirs ou de tourisme (hors périmètre d'Amiens Métropole). Il convient de souligner la présence de la véloroute nationale *Vallée de la Somme V30*, qui longe la Somme de manière confortable en voie verte.

La région est particulièrement connue pour sa nature et son patrimoine culturel. La Somme traverse la région et constitue, avec la véloroute V30 aménagée, une artère principale du **tourisme vert**. D'autres activités sportives sur l'eau ou à pied s'y ajoutent. Les châteaux historiques (Picquigny, Canaples, Vauchelles-lès-Domart, Argœuvres) sont presque tous accessibles à vélo. Ceux qui voyagent avec des enfants disposent également d'une offre étendue, par exemple le Parc de Samara, qui fait voyager dans la Préhistoire.

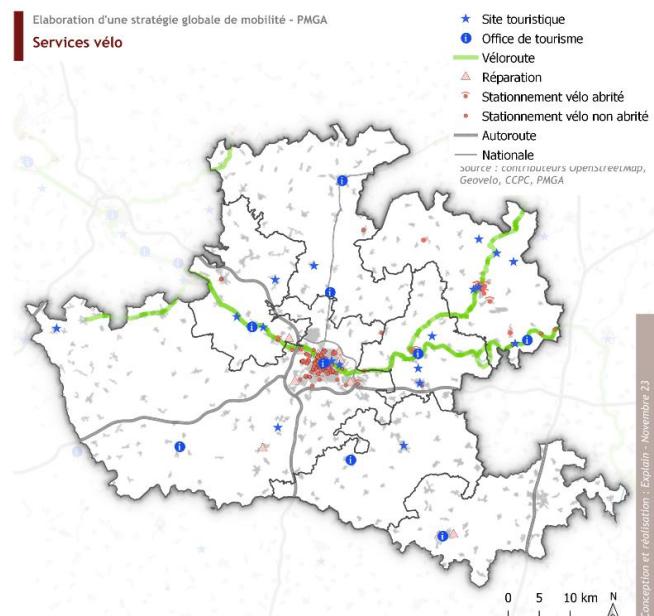
Toutefois, le potentiel de tourisme d'itinérance vélo reste encore sous-exploité, car les services proposés se font rares. Pourtant, le potentiel de développement du tourisme d'itinérance vélo est élevé : patrimoine culturel et historique, voies navigables, espaces naturels, circuits de randonnée pédestre, véloroute.

Le tourisme d'itinérance à vélo offre plusieurs avantages tant pour les cyclistes que pour les régions traversées :

- **Respect de l'environnement** : Le vélo est un mode de transport durable, permettant aux cyclistes de profiter des paysages tout en minimisant leur empreinte écologique.
- **Accès à des territoires préservés** : Les cyclistes ont souvent accès à des régions moins fréquentées, hors des sentiers battus, ce qui leur permet de découvrir des aspects méconnus du patrimoine naturel et culturel.
- **Économie locale** : En choisissant l'itinérance à vélo, les voyageurs contribuent au dynamisme des petites communes, des gîtes et des commerces locaux.

Un tourisme d'itinérance à vélo ayant des retombées positive sur l'économie locale

Panier de dépense moyen d'un touriste à vélo (échelle nationale) : Le niveau de dépense moyen par jour des touristes à vélo est de 68 € par jour. Il est plus élevé que celui d'un touriste non cycliste et varie peu entre touristes et d'un itinéraire à un autre (source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, DGE, 2020). Par ailleurs, la durée de séjour moyenne d'un cyclotouriste à l'échelle nationale est de 8,9 jours, plus longue que celle des autres touristes (5,3 j). [Source : vélo et territoires 2017-2018]



Dans la CCNS, le cyclotourisme repose sur la véloroute V30.

Ces établissements ont déjà reçu le label « Accueil vélo » :



- Picquigny : Office de Tourisme ensemble avec l'association CyclenSomme loueur et réparation vélo
- Hangest-sur-Somme : Hôtel
- Ailly-sur-Somme : Chambre d'hôtes
- L'Etoile : Restaurant
- La Chaussée-Tirancourt : Site touristique Samara
- Vignacourt : Centre d'interprétation Vignacourt 14-18

Réponses aux enjeux issus du diagnostic

- Développer l'attractivité touristique d'itinérance vélo du territoire

Objectifs opérationnels

- Aménager et jalonner des aires de service le long de la véloroute
- Mettre en place un jalonnement spécifique des points touristiques, des commerces situés à proximité de la véloroute, des points de services pour les vélos (exemple : point de réparation)
- Promouvoir et accompagner au développement du label « Accueil vélo »
- Mettre en place une signalétique pour des circuits touristiques

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage		
CC / Communes /office du tourisme	CC / Communes / ADEME	Département / Région / ADEME / Association France Vélo Tourisme/PMGA/ Somme tourisme /communes	255 - 300 k€ *Fourchette de prix basé sur une hypothèse volontariste ou minimaliste pour les aires de services *Le détail des prix est indiqué en annexe		
Lien avec les actions du PDMS		Subventions / dispositifs de financement			
A.3 Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité B.1 « Valoriser et renforcer l'existant »		Subventions par la Région Hauts-de-France : Le programme Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) offre un soutien financier pour l'aménagement des aires de mobilité rurale, couvrant 25 % des coûts, avec un plafond de 30 000 euros.			
Impact environnemental					
<ul style="list-style-type: none"> ● Développement de pratiques de mobilités plus durables et respectueuses de l'environnement ● L'installation des aires de service est à privilégier sur un sol déjà imperméabilisé 					

Description

Aménager des aires et développer les services vélo aux abords des véloroutes

Description	
<ul style="list-style-type: none"> ● Développement d'aires de service multifonctionnelles. Les aires de services sont des endroits regroupant différents équipements et services pour les cyclistes, et aménagés pour permettre aux voyageurs de se reposer. Elles sont généralement présentes tous les 20 à 30 km, et couplées avec une polarité urbaine (centre-ville avec des commerces, restaurants et hébergements). Elles sont situées de préférence à proximité de lieux permettant le ravitaillement ou des visites touristiques et dans un cadre agréable, propice à une pause. ● Les aires de service doivent intégrer un minimum de services, tels que du stationnement, des tables de pique-nique des points d'eau potable et des sanitaires. Elles peuvent également intégrer d'autres services à destination des cyclistes ● Il est nécessaire de consulter l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dès qu'un aménagement se situe dans le périmètre d'un monument historique, car son avis conditionne l'esthétique des équipements ● Il est préférable de s'appuyer sur des services déjà existants à proximité (toilettes, points d'eau, etc.). Si des équipements sont souhaités en complément de ceux du Département, il faudra signer une convention précisant la prise en charge financière et l'entretien. ● Aucune recommandation spécifique n'est fixée dans le schéma cyclable, mais des chartes encadrent l'esthétique du mobilier sur la VVS et la V32. Le repérage des futurs points de départ du réseau points-nœuds facilite la coordination entre le Département et les intercommunalités, en évitant les doublons. 	<p>Exemple d'une aire de services</p>  <p>Source : Vélo & Territoires</p>
Services associés	
Equipements indispensables	
<ul style="list-style-type: none"> ● Table de pique-nique  <p>Source : Vélo & Territoires (tables et bancs adaptés PMR, Seine-Maritime)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Stationnement vélo  <p>Source : Vélo & Territoires (arceaux pour vélo au Château de Baugé, 49)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Point d'eau potable  <p>Source : EXPLAIN (Point d'eau potable à Saint-Arnoult)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Sanitaires  <p>Source : EXPLAIN (toilettes à Rambouillet)</p>
Equipements recommandés	

<p>● Relais Informations Service (RIS)</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (RIS sur la ViaRhôna en Drôme)</p>	<p>● Abris</p>  <p>Source : EXPLAIN (abri dans l'aire de loisirs de Bonnelles)</p>
<p>● Consigne bagage sécurisée</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (Consignes classiques au Grand Parc Miribel, 69)</p>	<p>● Borne de gonflage pour les vélos</p>  <p>Source : Explain - Saint-Denis</p>
<p>● Atelier d'auto-réparation et d'entretien</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (atelier d'auto-réparation vélo et d'entretien, office du tourisme 89)</p>	<p>● Bornes VAE</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (borne VAE classique en Maine-et-Loire)</p>
<p>● Aire de jeux</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (aire de jeux à Saint-François-Longchamp, 73)</p>	
<p>Lieux concernés</p>	
<p>● Le long de véloroute à proximité des centres-bourgs avec commodités : Ailly-sur-Somme, Picquigny, Hangest-sur-Somme</p>	

Promouvoir et accompagner au développement du label « Accueil Vélo »

Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance. Ce label permet aux utilisateurs d'identifier facilement ce qu'ils recherchent pour leur séjour : logement, restauration, visites touristiques, etc. Sur le site francevelotourisme.com/accueil-velo, les cyclistes ont accès à une carte interactive qui leur permet d'organiser leur itinéraire en fonction des commodités vélos sur la route.

Ces lieux doivent garantir un accueil chaleureux à moins de 5km d'un itinéraire vélo et de fournir des services et équipements adaptés aux cyclistes (emplacements sécurisés, kit de réparation, bagagerie, informations pratiques, cf. *liste ci-dessus*). Après vérification que l'ensemble des critères du référentiel Accueil Vélo sont respectés, l'établissement s'engage et peut bénéficier de la marque Accueil Vélo pour trois ans.

La Communauté de Communes identifiera les établissements (*sites touristiques / restaurateur / hébergement touristique / loueurs professionnels de vélos / réparateurs de vélos*) n'ayant pas encore adhéré au label Accueil Vélo. Elle pourra s'appuyer sur l'association France Vélo Tourisme, en charge de la diffusion de la marque Accueil Vélo sur le territoire national.

Les hébergeurs, loueurs de vélos, réparateurs de vélos, offices de tourisme, sites touristiques et restaurants, souhaitant bénéficier de la marque « Accueil Vélo » doivent répondre à différents critères et caractéristiques :

- Être situés à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé et sécurisé (répondant au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes)
- S'acquitter d'une contribution à la mise en œuvre de la marque Accueil Vélo de 200 € pour 3 ans

La Communauté de Communes, accompagnée du Grand Amiénois, pourra contacter ces établissements et présentera le label Accueil Vélo au moyen de réunions d'information. La Communauté de Communes prendra contact avec l'ADEM pour accompagner les établissements à l'obtention du Label Accueil Vélo (plus d'information sur le site de l'ADEME : https://developper-velotourisme.ademe.fr/pres_col), et définir les modalités de financement des équipements et services. Somme tourisme accompagnera les établissements concernés dans l'obtention et/ou le renouvellement du label

Mettre en place du jalonnage

- Mettre en place un jalonnage complet de la véloroute et des nouveaux itinéraires du schéma directeur, dans le respect de la réglementation (cf. *fiche action A.2*)
- Mettre en place un jalonnage des lieux labellisés « Accueil vélo », des commerces, des sites et établissements à vocation touristique (hébergements, restaurants...) et des points de services vélos (stationnement sécurisé, point de réparation) depuis la véloroute.

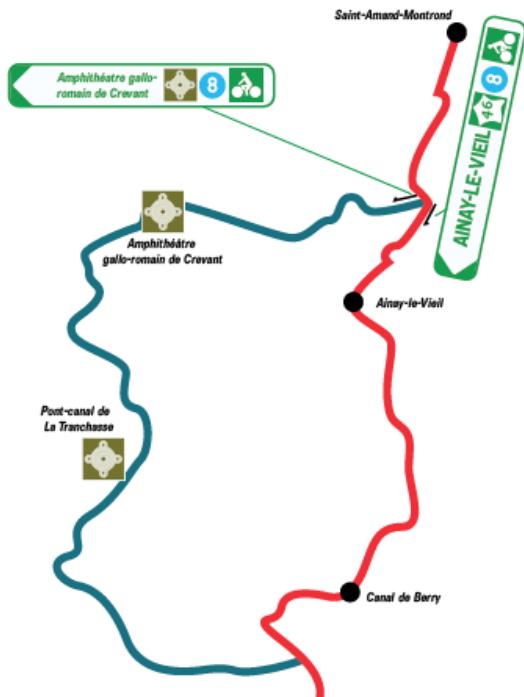
Services à destination des cyclotouristes	
<p>Les services mentionnés ci-dessus doivent être indiqués correctement et de manière continue depuis les itinéraires cyclables. Les établissements bénéficiant de la marque Accueil Vélo sont jalonnés avec le logo correspondant.</p>	

Source : Ardèche

- Favoriser le cyclotourisme en mettant en place un jalonnage spécifique pour des circuits touristiques

Niveau de difficulté des boucles													
<p>Les boucles locales peuvent faire l'objet d'une cotation traduite en couleurs en fonction des niveaux de difficulté. Les critères d'évaluation ont été définis par un référentiel national de 2016 : <i>Cotation de la difficulté des itinéraires touristiques à vélo</i> (ministère de l'Économie).</p>	 <table border="1"> <tbody> <tr> <td>De 4 à 5 étoiles</td> <td>Très facile</td> <td>Idéal à faire en famille</td> </tr> <tr> <td>De 6 à 8 étoiles</td> <td>Facile</td> <td>Abordable par tous les pratiquants</td> </tr> <tr> <td>De 9 à 12 étoiles</td> <td>Difficile</td> <td>Pour un cyclotouriste habitué</td> </tr> <tr> <td>De 13 à 16 étoiles</td> <td>Très difficile</td> <td>Pour un randonneur expérimenté et sportif</td> </tr> </tbody> </table>	De 4 à 5 étoiles	Très facile	Idéal à faire en famille	De 6 à 8 étoiles	Facile	Abordable par tous les pratiquants	De 9 à 12 étoiles	Difficile	Pour un cyclotouriste habitué	De 13 à 16 étoiles	Très difficile	Pour un randonneur expérimenté et sportif
De 4 à 5 étoiles	Très facile	Idéal à faire en famille											
De 6 à 8 étoiles	Facile	Abordable par tous les pratiquants											
De 9 à 12 étoiles	Difficile	Pour un cyclotouriste habitué											
De 13 à 16 étoiles	Très difficile	Pour un randonneur expérimenté et sportif											

Source : Vélo & Territoires

Boucles touristiques	
<p>Il est possible de créer une boucle ayant pour seul but de faire découvrir à vélo un certain nombre de points d'intérêt touristique locaux. Pour cela, il suffit d'appliquer la même méthode de signalisation que pour les autres itinéraires, en ajoutant les noms de ces points d'intérêt ainsi que les pastilles identificatrices. Néanmoins, il est important de ne pas surcharger les carrefours partagés avec d'autres itinéraires.</p>	

Source : Vélo & Territoires

Axe C : Promouvoir le vélo

Action C.1 - Aides à l'acquisition ou la location vélo / vélo à assistance électrique VAE

Contexte

Changer les habitudes de mobilité, en particulier vers l'utilisation du vélo, nécessite un accompagnement pour faciliter l'acquisition de ce moyen de transport. En effet, un soutien financier ou une mise à disposition de véhicules peuvent rendre l'investissement plus accessible et encourager un passage concret à la mobilité active. En plus de ses bénéfices pour la santé et l'environnement, le vélo est également une excellente solution pour les personnes à revenus modestes, ou non motorisé. Moins coûteux à l'achat et à l'entretien que la voiture, il offre une alternative accessible pour se déplacer au quotidien, que ce soit pour aller travailler, faire ses courses ou se rendre à des rendez-vous.

Des aides à la mobilité, et des services de location de vélos sont présents à l'échelle du PMGA, mais généralement peu connus. Pourtant, ils représentent un véritable moyen de promouvoir la mobilité cyclable au quotidien.

● Aides à l'achat

La CCNS propose une aide financière de 25% à hauteur de 100 € maximum pour l'acquisition d'un vélo (à assistance électrique, pliable...)

● Location de vélos

Dans la CCNS, plusieurs services de location de vélo touristique existent. La Maison du Tourisme à Picquigny propose des services de location de courte durée. A Ailly-sur-Somme, Cyclensomme propose un service de location au niveau de la maison éclusière (VTC ou VTT, vélos électriques, vélos enfants, vélo pousseur et remorques, sièges bébé ainsi que casques, sacoches)



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

- Faciliter l'accès à la mobilité vélo pour tous
- Promouvoir ou développer des aides à la mobilité
- Accompagner au changement de comportement

Objectifs opérationnels

- Faciliter l'aide à l'acquisition d'un vélo (mécanique et/ou à assistance électrique)

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage		
CCNS, Communes	CC, Communes	Département, Haut-de-France Mobilités, PMGA	<p><i>Location avec service humains</i></p> <p>15 k€</p> <p><i>*Cette estimation est dans le cadre d'une exploitation par le CC et prend en compte l'acquisition et la charge d'exploitation pour un an d'une flotte de 5VAE et 5 vélos mécaniques et ne prend pas en compte l'ETP d'exploitation</i></p> <p><i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>		
Lien avec les actions du PDMS		Subventions / dispositifs de financement			
<ul style="list-style-type: none"> ● Action E.2 « S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser » 					
Impact environnemental					
<ul style="list-style-type: none"> ● Incitation pour un sport léger qui contribue à améliorer la santé ● Développement des modes actifs permettant un mode alternatif à la voiture 					

Description

Définitions

- Location longue durée

La location longue durée est encadrée par un contrat entre l'entreprise et le particulier pour une durée d'un à plusieurs mois. Les entreprises incluent souvent les réparations, l'entretien et une assurance pour le vol. L'usager paie des mensualités fixes et parfois une option de rachat est comprise à la fin du contrat. Ce format permet à des particuliers non-initiés d'essayer le vélo au quotidien avant d'en acheter un.

- Location courte durée

Généralement pour quelques heures ou quelques jours, la location courte durée convient parfaitement à un usage touristique du vélo. La location peut être mise en place par les offices du tourisme, des associations pour le tourisme ou des entreprises de location / réparation.

Deux exemples de collectivités ayant mis en place un service de location longue durée sur leur territoire :

Communauté de communes Flandre Lys Service Velysso	Communauté de communes de la Plaine d'Estrées Service Hop là !
<p>La CC Flandre Lys propose des contrats de location de vélo à assistance électrique pour un an. Le contrat Velysso solidaire ouvre la possibilité d'achat du vélo à la fin de l'année pour les ménages les plus modestes. Le service propose aussi Velysso Pro pour les personnes morales.</p> <p>La location s'adresse aux habitants de la communauté de communes de plus de 16 ans et le coût est de 150 k€/an.</p>  <p>Source : CC Flandres Lys</p>	<p>La CC de la Plaine d'Estrées met en location une flotte de 34 vélos à assistance électrique dont quatre cargos et deux à destination des personnes à mobilité réduite. Les usagers peuvent louer un vélo pour une durée d'un mois à un an.</p>  <p>Source : CC Plaine d'Estrées</p> <p>Le tarif au mois est de 55€ pour un vélo individuel, 70 k€ pour un vélo cargo et 50 k€ pour un vélo adapté. Le prix d'un vélo classique atteint 30 k€ pour certaines catégories de personnes (demandeurs d'emploi, étudiants, familles nombreuses...).</p> <p>Le service inclut des équipements de sécurité, un entretien régulier, une assurance casse-vol-dépannage 7j/7 et le prêt d'un siège enfant au besoin.</p>

Etudier l'opportunité de déployer de la location de courte durée dans les offices de tourisme

Description	
<ul style="list-style-type: none"> Etudier les possibilités de mise en services de vélos mécaniques et/ou à assistance électrique de courte durée dans les offices de tourisme. Ce service aurait recours à un prestataire en charge de déployer la flotte de vélo et d'assurer sa maintenance. 	Service de location à La Rochelle 

Maintenir et communiquer sur les offres de location de vélos existantes

Description	
<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des supports de communications attractifs pour faire connaître les services de locations de vélos et les points partenaires. Ces flyers sont à installer dans les lieux de promotion du vélo (cf action C.2.) Proposer des stands d'information lors d'évènements autour de la mobilité et du vélo (cf action C.2.) 	Flyer du service vélo d'Annecy 

Promouvoir les aides à l'achat existantes et réfléchir à l'évolution de ces aides

Description	
<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des supports de communications sur les aides à l'achat existantes. Ces flyers sont à installer dans les lieux de promotion du vélo (cf action C.2.) Proposer des stands d'information lors d'évènements autour de la mobilité et du vélo (cf action C.2.) Etudier l'opportunité d'étendre le système d'aides à l'achat aux vélos mécaniques, en sus des vélos à assistance électrique. 	Fête du vélo au Pays de Bitche (57) 

Action C.2 - Communication

Contexte

Le territoire dispose d'une configuration relativement favorable au développement des modes actifs, du fait d'un relief peu accidenté, ou encore de la présence d'un potentiel touristique important. Toutefois, on y observe une culture de la voiture très prédominante, comme dans la plupart des espaces ruraux et périurbains. Il est donc nécessaire d'entreprendre des actions de communication, sensibilisation et de promotion à la mobilité active, tant à destination des locaux que des touristes.

Pour réussir cette transition, les messages doivent être clairs et compréhensibles, en mettant en avant des valeurs clés telles que la durabilité, la sécurité et la qualité de vie. La communication doit donc cibler des messages spécifiques en fonction des groupes, comme les enfants, les jeunes, les adultes ou les seniors.

Des événements nationaux comme la Semaine de la Mobilité, Mai à Vélo ou le Challenge de la Mobilité sont des occasions idéales pour sensibiliser un large public. Ces événements peuvent être le moment de proposer des balades à vélo guidées, des animations avec des hébergeurs et des tests de vélos, permettant ainsi aux participants de découvrir les bienfaits du vélo tout en testant ce mode de transport. En favorisant ces actions collectives et inclusives, il est possible d'encourager une adoption généralisée du vélo comme alternative à la voiture.

En complément, la transmission d'informations ou la sensibilisation de la population peut s'appuyer sur des actions plus locales, à travers un tissu d'acteurs locaux publics, privés et associatifs.



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

- Accompagner au changement de comportement
- Sensibiliser à la santé environnementale et à la sécurité

Objectifs opérationnels

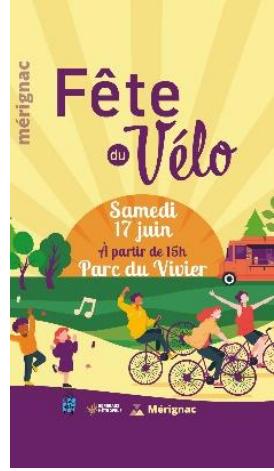
- *Encourager le développement du vélo auprès des scolaires, des étudiants, des entreprises et des administrations*

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
CC / Communes	CC / Communes	Département, Offices du tourisme, entreprises, établissements scolaires, associations, PMGA, Hauts-de-France Mobilités, gendarmerie, préfecture de la Somme...	<p>~55 k€</p> <p><i>*Les couts diffèrent beaucoup avec le challenge vélo et son ampleur</i></p> <p><i>*Le cout n'inclus pas la campagne de sensibilisation qu'il faut détailler</i></p> <p><i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>
Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement		
<ul style="list-style-type: none"> • Action E.1 « Coordonner les actions d'intérêt pôle métropolitain » • Action E.2 « S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser » • Action E.3 « Réaliser un Plan de mobilité administration » 	<p><i>Subventions de l'ADEME - Aides aux actions ponctuelles (communication) : Ce programme offre un soutien financier pouvant atteindre jusqu'à 70 % des coûts, en fonction du type d'actions entreprises.</i></p>		
Impact environnemental			
<ul style="list-style-type: none"> • Développement des pratiques de mobilités plus durables et alternatives à la voiture • Amélioration de la santé • Impressions (à privilégier une impression en papier recyclé) 			

Description

Mettre en place des lieux et des temps forts de promotion du vélo

Description	
<ul style="list-style-type: none">● Mettre en place des lieux de promotion du vélo<ul style="list-style-type: none">● S'appuyer sur les maisons du tourisme pour promouvoir le vélo et proposer des essais de vélo à assistance électrique● Recenser et promouvoir les ressourceries (vente, réparation de vélo), et proposer des essais de vélo aux habitants● Etudier la mise en place d'un Repair' café sur le territoire (espace communautaire où des bénévoles se réunissent pour aider les gens à réparer leurs objets cassés ou endommagés, incluant des vélos) avec des ateliers pour apprendre à réparer son vélo● Profiter de ces espaces pour mettre de la documentation sur les services, les aides à l'achat et les itinéraires vélos existants	<p>Fête du vélo - Ville de Mérignac</p> 

Communiquer et organiser des événements de sensibilisation

Description	
<ul style="list-style-type: none"> ● Le développement de campagnes de sensibilisation et de prévention routière directement dans les écoles. Ces campagnes sont à destination des scolaires comme des parents pour toucher un large public et promouvoir le vélo sur des déplacements de courte distance. ● L'organisation 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 autours de ces thématiques, en se basant sur le réseau associatif local. Durant ces événements, diverses activités pourront être proposées, telle que : <ul style="list-style-type: none"> ● Des stands d'information avec des cartes et des brochures sur les services existants ● Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos ● Des balades à vélos guidée pour découvrir les itinéraires cyclables du territoire ● Des essais de vélos à assistance électrique ● Des animations avec les hébergeurs touristiques ● La communication sur l'avancement du Schéma Directeur Cyclable, et sur les aménagements cyclables réalisés. Cette communication passera par différents canaux de communication comme des publications via le site internet de la Communauté de Communes, et par l'inauguration des aménagements. ● L'encouragement du Département et de la Région à l'établissement des plans de déplacements pour les collèges, lycées et les établissements d'enseignement supérieur ● L'incitation et l'accompagnement à la réalisation de Plan de Mobilité Employeur ou Administration, et la diffusion de documentation sur les services vélos en place et le maillage cyclable existant. 	<p style="text-align: center;"><i>Affiche Mai à Vélo de l'ADEME</i></p>  <p>MAI à Vélo</p> <p>UN MOIS POUR ADOPTE LE VÉLO... POUR LA VIE.</p>

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Programmation temporelle

Programmation fiche itinéraire

Liaison	Coût court terme	Coût moyen terme	Coûts long terme	Total
Liaison A : Flixecourt V30 - Flixecourt Centre		584 k€		584 k€
Liaison B : ZAC Les Bornes du Temps - Ailly-sur-Somme		160 k€	63 k€ * Les coûts à long terme de l'encorbellement ne sont pas détaillés	223 k€
Liaison D : Saint-Léger-les-Domart - Domart en Ponthieu		347 k€		347 k€
Liaison E : Picquigny - Belloy-sur-Somme		488 k€		488 k€
Liaison H : Hangest-sur-Somme - Flixecourt		324 k€	*les coûts long termes d'encorbellement ne sont pas détaillés	324 k€
Total		1 903 k€	63 k€	1 966 k€

Programmation stationnement vélo

Typologie préconisé	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Sécurisé abrité (consigne)	23 k€			25 k€
Libre-accès abrité	111 k€	72 k€	54 k€	205 k€
Libre-accès non-abrité	8 k€	1 k€	5 k€	13 k€
Total par priorité de stationnement	111 k€	73 k€	59 k€	243 k€

Jalonnement

Typologie préconisé	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Panneau de confirmation	18 k€	1 k€	2 k€	21 k€
Panneau de pré signalisation			1 k€	1 k€
Panneau de position	2 k€	1 k€		3 k€
Panneau de positions avec mats	4 k€		1 k€	5 k€
Marquage milieu urbain	12 k€	2 k€	13 k€	27 k€
Marquage milieu interurbain	11 k€	1 k€	4 k€	16 k€
Panneau point dur	5 k€		1 k€	6 k€
Marquage point dur	3 k€		1 k€	3 k€
	55 k€	5 k€	22 k€	82 k€

Estimation des coûts

Coût totaux court et moyen terme

Nombre d'habitant	Coûts stationnements	Coûts jalonnement	Coûts aménagement linéaire court et moyen termes	Coût tourisme vélo	Coût location vélo	Coût Comm	Coûts totaux	Coûts totaux par habitants	Coûts totaux par habitants par an sur 10 ans
27736	184 k€	60 k€	1 902 k€	255 k€	*	*	2 482 k€	86,57€/hab	8,66 €/hab/an

*L'ampleur des opérations de location de vélos et de communication mérite d'être précisée davantage afin de pouvoir être intégrée de manière cohérente aux coûts totaux.

Les détails des coûts sont précisés par fiche ci-dessous :

Fiche itinéraire

Liaison	Section	Longueur (m)	Aménagement préconisé	Coût moyen
Liaison A : Flixecourt V30 - Flixecourt Centre	1	2100	Compactage et revêtement	375 k€
			Mise à sens unique	2 k€
			Jalonnement vertical (panneaux zone 30km/h) et suppression de place de stationnement	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, marquage 30km/h)	Coût fiche action A.2
	2	140	Traversée cyclable en diagonale	1 k€
			Piste cyclable bidirectionnelle	90 k€
			Voie verte	71 k€
	3	170	Déplacement des plantes	*
			Traversée cyclable en diagonale	1 k€
			Voie verte	44 k€
Liaison B : ZAC Les Bornes du Temps - Ailly-sur-Somme	4	105	Modification de la chaussée existante	*
			Suppression d'une bande de surface végétalisée	*
			Création d'un passage peint le long d'un passage piéton	1 k€
	1	1000	Piste cyclable bidirectionnelle	100 k€
			Aménagement d'une traversée en amont du giratoire	1 k€
			Aplanissement de la chaussée	*
	2	1250	Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	3 k€

Liaison D : Saint-Léger-les-Domart - Domart en Ponthieu			Coussin berlinois en béton préfabriqué	6 k€
			Suppression de stationnement	*
	3	450	Voie verte	45 k€
	4	150	Voie verte	63 k€
			Piste en encorbellement (35 et 30 m)	*coût long terme
			Création d'un pont cyclable (5 m)	
			Jalonnement vertical (panneaux "attention vélo", signalisation de l'accès à la V30)	1 k€
	5	150	Jalonnement horizontal (pictogramme vélo)	Coût fiche action A.2
			Deux coussins berlinois en béton	6 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.2
			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	1 k€
			Chicane avec stationnement alterné	17 k€
	1	900	Jalonnement verticale et horizontale pour écluse (pictogrammes vélo, flèches directionnelles)	Coût fiche action A.2
	2	1200	Piste cyclable bidirectionnelle	120 k€
			Sécurisation des intersections	7 k€
	3	600	Ecluse avec by-pass vélo	10 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	4	350	Ecluse avec by-pass vélo	10 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	5	250	Piste cyclable bidirectionnelle	159 k€
			Modification des stationnements en longitudinale	*
	6	400	Ecluse avec by-pass vélo	20 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€

			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
Liaison E : Picquigny - Belloy- sur- Somme	1	400	Ecluse avec double by-pass vélo	20 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	2	350	Voie verte	145 k€
			Bande de séparation	6 k€
	3	400	Voie verte	166 k€
			Bande de séparation	7 k€
	4	800	Modification des écluses déjà existante afin dès les adaptés en by-pass vélo	*
	5	700	Voie verte	70 k€
			Bande de séparation	12 k€
			Sécurisation des intersections	7 k€
Liaison H : Hangest- sur- Somme - Flixecourt	6	300	Mise à sens unique	4 k€
			Aménagement d'une bande cyclable jalonnée en contre sens	48 k€
			Jalonnement verticale (Panneaux indiquant le sens de circulation, panneaux sens interdit)	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélos)	Coût fiche action A.2
	1	200	Mise à sens unique	2 k€
			Aménagement d'une bande cyclable jalonnée en contre sens	32 k€
			Jalonnement verticale (Panneaux indiquant le sens de circulation, panneaux sens interdit)	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélos)	Coût fiche action A.2
	2	800	Voie verte	Aucun chiffrage à court et moyen terme
			Deux passerelles en encorbellement (30 et 20 m)	
			Ecluse avec by-pass vélo	20 k€
	3	700	Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2

	4	1200	2 pistes cyclables unidirectionnels (2 m)	120 k€
5	750		Écluse avec by-pass vélo	20 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
6	650		Déplacement des stationnements	*
			Jalonnement vélo à contre sens	104 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	Coût fiche action A.2
7	500		Écluse avec by-pass vélo	20 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	1 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2

*Ces coûts nécessitent une avancée du projet plus détaillé

Liaison	Coûts par liaison
Liaison A : Flixecourt V30 - Flixecourt Centre	584 k€
Liaison B : ZAC Les Bornes du Temps - Ailly-sur-Somme	223 k€
Liaison D : Saint-Léger-les-Domart - Domart en Ponthieu	347 k€
Liaison E : Picquigny - Belloy-sur-Somme	488 k€
Liaison H : Hangest-sur-Somme - Flixecourt	324 k€

Stationnement vélo

Typologie préconisé	Type	Lieu	Nombre de place préconiser	Coût unitaire	Coût total	Proximité d'un itinéraire cyclable (existant, court terme/moyen terme/long terme) *
Sécurisé abrité (consigne individuelle)						
Libre-accès abrité	Gare ou halte	Ailly-sur-Somme	10	2 500 k€ ⁽¹⁾	25 k€	Court terme
	Gare ou halte	Picquigny	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Gare ou halte	Hangest-sur-Somme	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
			10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Maison Familiale Rurale de Flixecourt	Maison Familiale Rurale de Flixecourt	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Supermarché	U express	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Supermarché	Intermarché super	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Collège	du Val de Somme	50	446€ ⁽¹⁾	23 k€	Court terme
	Collège	du Val de Nièvre	50	446€ ⁽¹⁾	23 k€	Court terme
	Collège	Alfred Manessier	50	446€ ⁽¹⁾	23 k€	Court terme
	Collège	Notre Dame	50	446€ ⁽¹⁾	23 k€	Court terme
	Supermarché	Carrefour Contact	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Lycée	Alfred Manessier	20	446€ ⁽¹⁾	9 k€	Court terme
	Piscine	Aqua N&S	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Supermarché	INTERMARCHE SUPER	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Long terme
	Supermarché	SUPER U	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Long terme
	Supermarché	ALDI	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Long terme

Libre-accès non-abrité	Zone d'activité	ZA Les Bornes du temps (Argœuves)	20	446€ ⁽¹⁾	9 k€	Court terme
	Zone d'activité	ZA Les Bornes du Temps (Saint-Sauveur)	20	446€ ⁽¹⁾	9 k€	Court terme
	Zone d'activité	ZA Les Hauts du Val de Nièvre	20	446€ ⁽¹⁾	9 k€	Long terme
	Supermarché	ALDI	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Covoiturage Amiens Nord	5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Court terme
	Aire de covoiturage	Ville-le-Marclet	5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Ville-le-Marclet	5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Amiens Nord / A 16	5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Aire de Picquigny	5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Court terme
	Aire de covoiturage		5	634€ ⁽¹⁾	3 k€	Long terme
	Sport	Stade de sport Flixecourt	10	634€ ⁽¹⁾	6 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Prieuré de Moréaucourt	5	240 k€ ⁽¹⁾	1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Place de Ville-le-Marclet	5		1 k€	Long terme
	Tourisme et loisir	Château de Picquigny	10		1 k€	Long terme
		Place d'Ailly-sur-Somme	10		1 k€	Court terme
	Santé	Maison Médicale de Flixecourt	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Place de Vignacourt	5		1 k€	Moyen terme
	Tourisme et loisir	Place de Domart-en-Ponthieu	10		1 k€	Court terme

	Tourisme et loisir	Centre de Saint-Ouen	5		1 k€	Long terme
		Place de Saint-Légers-les-Domarts	10		1 k€	Court terme
		Musée Vignacourt 14-18	10		1 k€	Long terme
	Site touristique	Maison du tourisme Nièvre et Somme	10		1 k€	Court terme
	Office de Tourisme	Friche Harondel à Berteaucourt-les-Dames	10		1 k€	Court terme
	Ecole de musique intercommunale	Friche Carmichael à Ailly-sur-Somme	10		1 k€	Long terme
	Projet sur la friche					

Jalonnement

Typologie préconisé	Nombre	Prix unitaire	Coût total
Panneau de confirmation	88	247,5€ ⁽¹⁾	22 k€
Panneau de pré signalisation	3	247,5€ ⁽¹⁾	1 k€
Panneau de position	17	145€ ⁽¹⁾	2 k€
Panneau de positions avec mats	19	247,5€ ⁽¹⁾	5 k€
Marquage milieu urbain	510	54€ ⁽¹⁾	28 k€
Marquage milieu interurbain	300	54€ ⁽¹⁾	16 k€
Panneau point dur	19	247,5€ ⁽¹⁾	5 k€
Marquage point dur	325 m ²	8,22€ / m ² ⁽⁹⁾	3 k€

Tourisme vélo

Lieu	Elément	Coût unitaire	Cout total unitaire version minimale ou volontariste	Cout total version minimale (2 aire minimal- 1 aire volontariste)	Cout total version volontariste (1 aire minimal-2 aire volontariste)
Le long de véloroute à proximité de Ailly sur Somme	Arceau	180-300 € ⁽¹⁾	70 -115 k€	255 k€	300 k€
	Point d'eau	100 k€ +50-150 €/ml ⁽¹⁰⁾			
	Sanitaire sèches	30 000 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Sanitaire nettoyage automatique	65 000 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Table pique-nique	2500-3500 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Abris	820 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Poubelle	100-400 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Consigne connectée	17 000 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Borne gonflage	1 000-1500 k€ ⁽¹⁰⁾			
	RIS relais information	1 500 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Atelier d'auto réparation	1 500-2 000 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Borne VAE	2 700 k€ ⁽¹⁰⁾			
	Aire de jeux	Dès 20 000 k€ ⁽¹⁰⁾			

Service à destination des cyclotouristes	Lieu	Coût unitaire
Signalisation	Point accueil vélo, niveau de difficulté des boucles et boucles touristiques	60-230 k€ ⁽¹⁾

Aide à l'acquisition ou la location

Location vélo	Lieu	Coût unitaire	Coût total
			5 VAE - 5 mécaniques
Achat VAE	Office de Tourisme	1 200 -2 500 k€ ⁽¹³⁾	11 k€
Achat vélo		200-350 k€ ⁽¹³⁾	
Moyens humain		1 ETP ⁽¹⁾	
Charges d'exploitation		225€/vélo/an ⁽¹³⁾	2 250 k€/an
Communication exemple CC de 120 vélos	GAL Sud Mayenne	3 000 k€	3 k€
			15 k€

Exemple service Grenoble alpes métropole Court - moyenne et longue durée 8 000 vélo	Pourcentage	Coût Total
Coût d'exploitation	100%	2 700 k€/an
Recette	35%	950 k€ an
Reste à charge	65%	1 750 k€ an

Communication vélo

Typologie préconisé	Coût unitaire
Promouvoir les ressourceries et proposer des essais de VAE	4 k€ ⁽¹⁾
Repair'café	5 k€ ⁽¹⁾
Documentation (impression 1 000 exemplaire)	2 k€ ⁽¹⁾
Conception impression et distribution guide vélo	15 k€ ⁽¹⁾
Communication SDC	4 k€ ⁽¹¹⁾
Fête de vélo	5 k€ ⁽¹⁾
Challenge vélo	30-110 k€ ⁽¹¹⁾
Plans de déplacements pour les collèges, lycées et les établissements d'enseignement supérieur	10 k€ ⁽¹¹⁾
Campagne de sensibilisation dans les écoles	
Plan de Mobilité Employeur	10 k€ ⁽¹¹⁾

ANNEXES

Subvention

Etat / préfecture			DET R	Description : La dotation d'équipement des territoires ruraux (DET R) vise à soutenir financièrement les projets d'investissement des communes et groupements de communes dans les domaines économique, social, environnemental et touristique ou favorisant le maintien des services publics en milieu rural
				Critères d'éligibilités : Projets éligibles Mobilité durable en milieu rural : Les aménagements et installations pour la pratique des mobilités actives (travaux concourant à des déplacements en mode doux structurants pour une cohabitation facilitée et sécurisée : voies piétonnes, pistes cyclables, aires de covoiturage, aires et parcs de stationnement de cycles non motorisés). Les dossiers dont l'enveloppe subventionnable de travaux est inférieure à 5 000 € HT sont exclus du bénéfice de la DET R.
				Calendrier Pour 2025, dépôt jusqu'au 17 janvier 2025
				Niveau de subvention Mobilité durable en milieu rural Taux de subvention : 35 à 40 % sur le montant HT Plafond de dépense de 600 000 €
Région Hauts-de-France	Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE)			Description : Ce dispositif est composé de deux volets distincts : Volet 1 - L'intermodalité et la connexion des territoires au sein des espaces peu denses Au travers de ce volet, la Région souhaite accompagner des projets visant à améliorer et faciliter la mobilité des personnes en proposant des conditions de déplacement soutenables, tout particulièrement pour accéder aux pôles d'emplois, de services ou de formation. Il

	<p>s'agira de renforcer l'usage des transports collectifs ou de viser le développement de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, tout particulièrement dans les territoires les plus vulnérables.</p> <p>Volet 2 - Lieux d'accompagnement de mobilité solidaire Il visera à répondre aux 5 grands objectifs guidant l'élaboration des plans d'actions commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Comprendre les besoins des publics vulnérables -Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles -Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires -Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement -Territorialiser les problématiques spécifiques
	<p><u>Critères d'éligibilités :</u></p> <p>Types de projets éligibles :</p> <p>Volet 1 : Opérations d'investissement comme la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, les aménagements d'aire de mobilité rurale, les parkings-relais, les stationnements vélos, les aires de covoiturage, les pistes cyclables, etc.</p> <p>Volet 2 : Projets constituant un lieu d'accueil et d'accompagnement physique à destination des publics vulnérables (par exemple, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de revenu de solidarité active, bénéficiaire de l'allocation adulte handicapé, seniors bénéficiant d'allocation, etc.) et proposant un panel de services visant à faciliter la mobilité (bilan de compétences mobilité, coaching au permis de conduire, covoiturage, gestion du budget transport, mise à disposition de matériel, etc.).</p> <p>Projets exclus : Volet 1 :Les opérations de voiries et réseaux divers (VRD) ; Les aménagements de passerelle ferroviaire ou urbaine ; L'élaboration de document de planification ; Le développement ou la création de services de mobilités</p> <p>Volet 2 : Tarification sociale ; Transport d'utilité sociale (cf. article L3133-1 du Code des Transports); Transport à la demande (cf. article L1221-3 du Code des Transports); Aide spécifique et directe à la personne (dispositif type Aide au Transport aux Particuliers, aide au permis de conduire, etc.)</p>
	<p><u>Calendrier</u></p> <p>Pour l'année 2024, les porteurs de projet devront déposer leurs dossiers entre le 1er janvier et le 31 mars 2024 (pas à jour pour 2025)</p>
	<p><u>Niveau de subvention</u></p> <p>Volet1: Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) : 50% maximum de l'assiette</p>

		<p>subventionnable retenue</p> <p>Véloroutes : Pour ces projets, assiette éligible retenue de 170 000 € par kilomètre, porté à 200 000 € du kilomètre pour les projets présentant une exemplarité environnementale</p> <p>Le niveau de financement régional varie suivant le type de véloroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% du montant total hors taxe pour les EuroVélos - 40% pour les véloroutes nationales - 30% pour les véloroutes du réseau d'intérêt régional <p>Autres : 50% maximum de l'assiette subventionnable retenue</p> <p>Volet 2 : Lieux d'accueil et d'accompagnement</p> <p>25% maximum de l'assiette subventionnable, plafonnée à 30 000 k€</p>
<p>Département de la Somme</p>	<p>Aide à l'aménagement des traverses d'agglomération</p>	<p>Description :</p> <p>Le Conseil départemental a choisi de proposer son soutien financier aux communes, lors de projet d'aménagement urbain, en faveur de la sécurité routière.</p> <p>Critères d'éligibilités :</p> <p>Ce dispositif permet d'accompagner financièrement les communes, les EPCI et les groupements dans leurs projets d'investissement en agglomération sur les routes départementales ou la route nationale.</p> <p>Le projet peut concerter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réalisation d'aménagements destinés à améliorer la sécurité routière en favorisant une conduite apaisée - la sécurisation et l'accessibilité des cheminements piétons et modes doux <p>Dépenses éligibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> -les études préalables et études de maîtrise d'œuvre -l'implantation de dispositifs de sécurité : chicane, écluse, îlot franchissable, feux récompenses... -les terrassements liés à la chaussée et reprise de la structure de chaussée au droit de la borduration si nécessaire (étude de structure réalisée par le Conseil départemental) -les traversées piétonnes : place traversante, protection renforcée de passage piéton, refuge central -le cheminement piéton et le mode doux de déplacement dans le cadre de l'aménagement de sécurité -les espaces verts liés à la sécurisation de la traverse -les carrefours : création d'un giratoire urbain, mise en place d'équipements de sécurité, reconfiguration de carrefour -la traversée d'agglomération : réduction du nombre de voies et/ou mise aux normes de la largeur déchaussée, renforcement du caractère urbain -la signalisation horizontale et verticale en cohérence avec le règlement de voirie

		<p><u>Calendrier</u></p> <p>Non identifié</p>
		<p><u>Niveau de subvention</u></p> <p>L'Assiette minimale des dépenses éligibles est de 5 000 € HT. Le taux de subvention du Département n'excédera pas 40 % du coût HT des dépenses éligibles, incluant la part de financement au titre du dispositif des amendes de police pour les projets éligibles à celui-ci. Le montant HT maxi de travaux subventionnables est plafonné à 500 000 € par commune et par an. La participation minimale du maître d'ouvrage est de 20 % du coût de l'opération.</p>
FEDER	Priorité 6 - OS 2.8.1	<p><u>Description :</u></p> <p>Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens</p> <p><u>Critères d'éligibilités :</u></p> <p>Seules les opérations présentant une assiette éligible supérieure à 200 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l'opération seront financées.</p> <p>Pour les espaces de stationnement pour les vélos, les aires de covoiturage et les plateformes de mobilité, ce seuil est fixé à 50 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l'opération.</p> <p>Pour les EPCI de moins de 100 000 habitants ou les communes appartenant à un EPCI de moins de 100 000 habitants, ce seuil est fixé à 50 000 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l'opération</p> <p>Exemples d'opérations financées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Crédit d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs - Résorption de points durs cyclables et piétons : aménagements permettant de lever une discontinuité en vue de créer un itinéraire raccourci et continu à destination des modes actifs - Crédit d'espaces de stationnement pour les vélos - Réalisation de projets visant à mutualiser les déplacements : aires de covoiturage, autostop organisé... - Mise en place de péages urbains positifs - Développement de plateformes de mobilité <p>Les projets d'aménagements cyclables et piétons et les projets de résorption de point durs cyclables et piétons doivent à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la lisibilité, la linéarité, la continuité et la sécurité de l'itinéraire ; - Être connectés au réseau cyclable existant ; - Favoriser la desserte de pôles générateurs de flux ;

- Le cas échéant, favoriser l'intermodalité avec les autres modes, en particulier les transports en commun ;
- Être en site propre, autrement dit être physiquement séparés de la circulation automobile (piste cyclable séparée de la chaussée, voie rurale réservée sauf riverains et engins autorisés, couloir bus, voie verte, chemin de halage). Une tolérance peut être accordée aux itinéraires comprenant des tronçons ne pouvant pas être réalisés en site propre, après analyse des contraintes techniques inhérentes à la particularité de l'opération.

Dans le cadre des projets de résorption de points durs cyclables et piétons, sont éligibles les dépenses relatives à l'aménagement d'itinéraires raccourcis, continus et confortables, adaptés à l'usage des modes actifs

Dans le cadre des projets de création d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs, ceux-ci doivent être inscrits au Schéma Régional des véloroutes voies vertes (SR3V) ou permettre la connexion de celui-ci aux principaux pôles générateurs (antennes vers les gares et haltes, les principaux sites touristiques patrimoniaux ou naturels accueillant plus de 10 000 personnes par an, les lycées et les centres de formation des apprentis, ou les zones d'emploi de plus de 500 salariés).

Calendrier

fin du programme en 2027

Niveau de subvention

financement moyen sur des projets d'aménagements cyclables : 47%

Référence

Références

1. Club des villes & territoires cyclables. (2020). *Le coût des politiques vélo*. <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36616-guide-couts-politiques-velos-cvtc.pdf>
2. Référence interne à Explain
2. Cerfu. (2023). *Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines*. 3 rue Juliette Récamier, 69002 Lyon, France
3. Cerema, Direction Territoriale Est, Département Aménagement et Développement Durables. (2023). *Évaluation des écluses doubles dans le département du Bas-Rhin*. Cerema
4. Cerema. (2023). *Le stationnement sur l'espace public: Stratégies et préconisations pour aménager*. République Française.
5. Ville de Donges. (2021, 20 mai). *Compte rendu du conseil municipal du 20 mai 2021*. Ville de Donges. https://www.ville-donges.fr/images/3-Vie-municipale/Vie-municipale/conseils-municipaux/CR_CM_DU_20_MAI_2021.pdf
6. VVV Sud. (n.d.). *PSP passerelles vélo encorbellement*. VVV Sud. <http://www.vvv-sud.org/psp-passerelles-velo-encorbellement.html>
7. Hellopro Conseils. (n.d.). *Quelles sont les normes régissant l'éclairage public ?*. Hellopro Conseils. <https://conseils.hellopro.fr/quelles-sont-les-normes-regissant-l-eclairage-public-3117.html>
8. Prix Construction Info. (n.d.). *Suppression d'un marquage routier*. Prix Construction Info. https://www.prix-construction.info/espaces_urbains/Demontages_et_demolitions/Voirie/Signalisation_routiere/CVS030_Suppression_d_un_marquage_routier_1.html
9. Prix Construction. (s.d.). *Peinture plastique sur pistes cyclables*. Prix Construction. https://prix-construction.info/espaces_urbains/Voiries/Signalisation_routiere/Signalisation_horizontale/Peinture_plastique_sur_pistes_cyclables.html
10. Vélo & Territoires. (2022). *Fiche - Action n°8 : Équipements, aires de services et haltes-repos* (Version actualisée janvier 2022). Vélo & Territoires. <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/01/fiche-action-n8.pdf>
11. ADEME. (2024). *Développer le système vélo*. ADEME. <https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-developper-le-systeme-velo-01431.pdf>
12. Cerema. (2023). *Fiche n° 4 : Les services de covoiturage en zones peu denses*. Cerema. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses>

13. Cerema. (2023). *Fiche n° 7 : Les services de vélo en location longue durée en zones peu denses*. Cerema.
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596422/fiche-n-7-les-services-de-velo-en-location-longue-duree-en-zones-peu-denses>

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



Email : contact@explainconsultancy.com