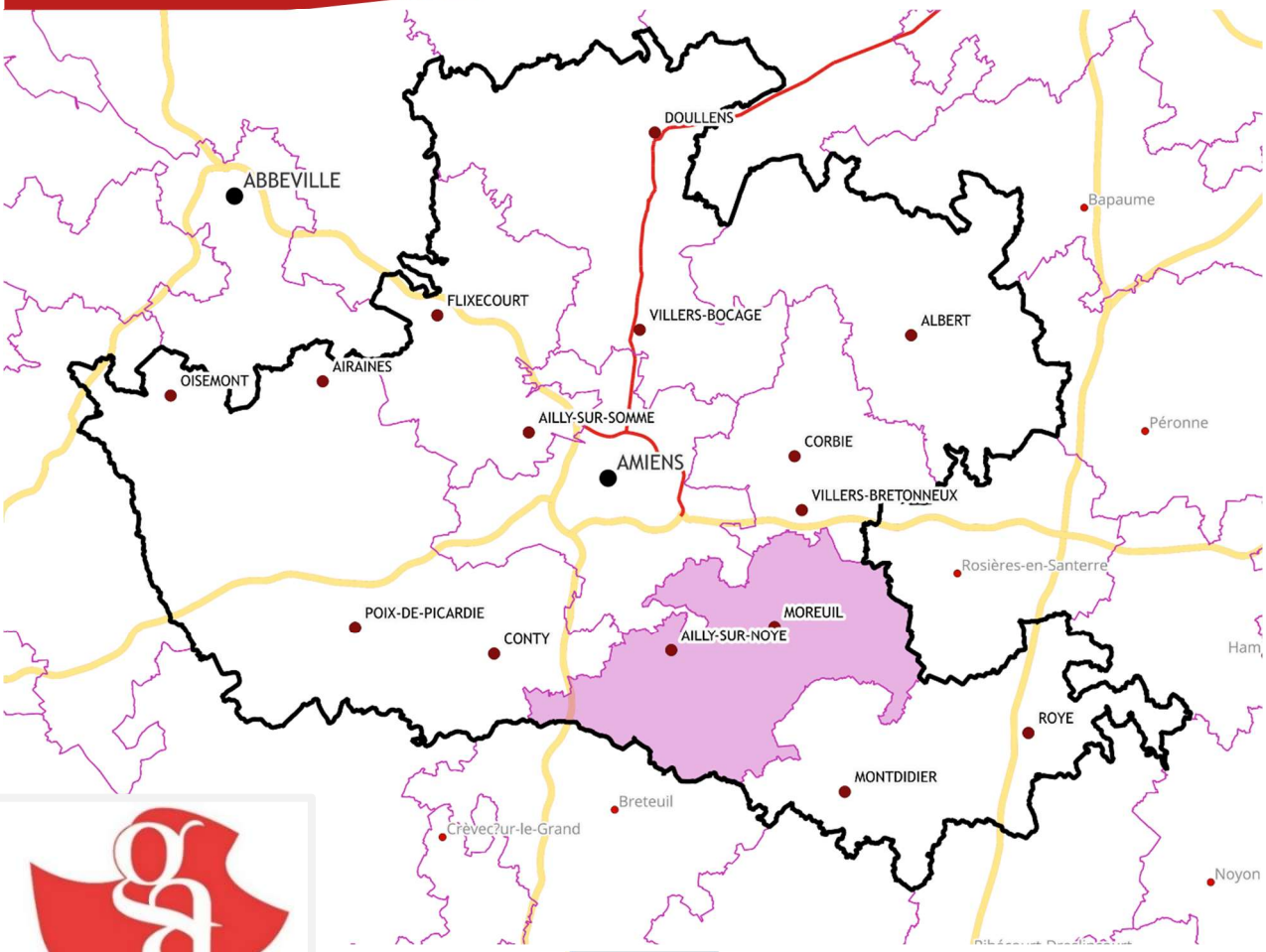
Schéma directeur cyclable de la CCALN

Préparé pour le compte de :
PMGA

Version 1.0

Erreur ! Source du renvoi introuvable.



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN

adua
Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

explain

GROUPE ROUGE VIF
CONSEIL & COMMUNICATION

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 CCALN
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 ITINERAIRES CYCLABLES 27

PLAN D'ACTION 80

AXE A : AMELIORER L'USAGE DU VELO AU QUOTIDIEN 80
ACTION A.1 – STATIONNEMENT VELO 80
ACTION A.2 – ASSURER UN RESEAU DE JALONNEMENT VELO 87
AXE B : DEVELOPPER LE TOURISME D'ITINERANCE VELO 92
ACTION B.1 – SERVICES LIES AU TOURISME D'ITINERANCE VELO 92
AXE C : PROMOUVOIR LE VELO 98
ACTION C.1 – AIDES A L'ACQUISITION OU LA LOCATION VELO / VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE VAE 98
ACTION C.2 – COMMUNICATION 101

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE 104

PROGRAMMATION TEMPORELLE 104
ESTIMATION DES COUTS 106

ANNEXES **119**

SUBVENTION **119**
REFERENCE **123**

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 :

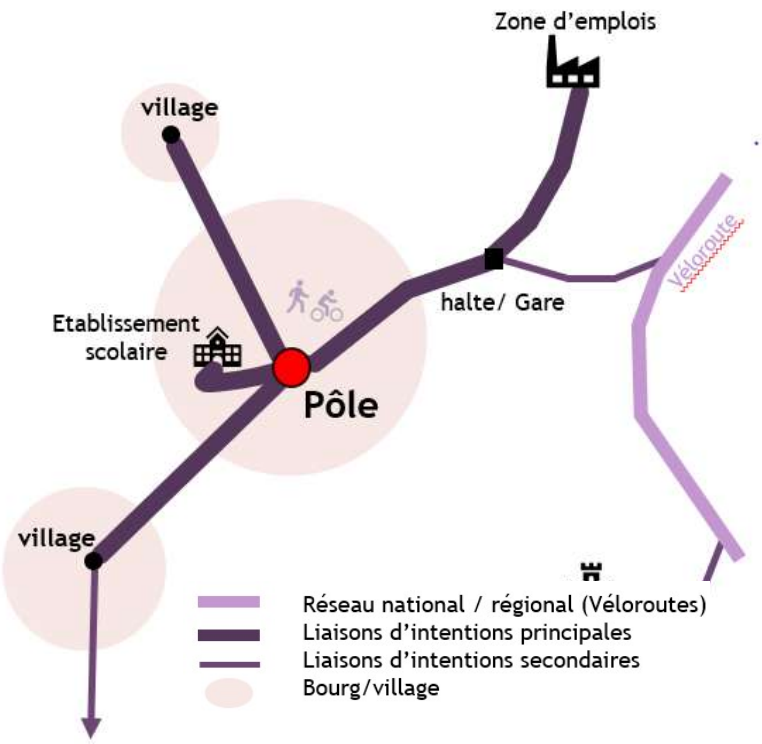
PRIORITE 1 (rayon de 8 km max)
- Connexion zones d'emplois – Lieux intermodalité
- Connexion zones d'emplois – Pôles
- Connexion pôles – Villages
- Connexion pôles – lieux d'intermodalité
- Liaisons internes aux pôles pour les scolaires, et les commerces

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 :

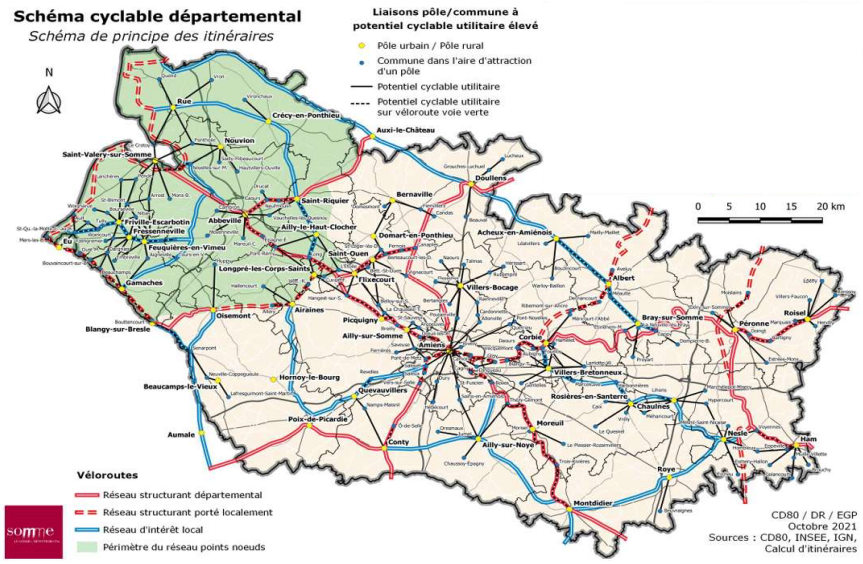
Schéma - exemple d'application locale



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. Elle permet d'assurer une cohérence globale entre les aménagements et de choisir des solutions adaptées.

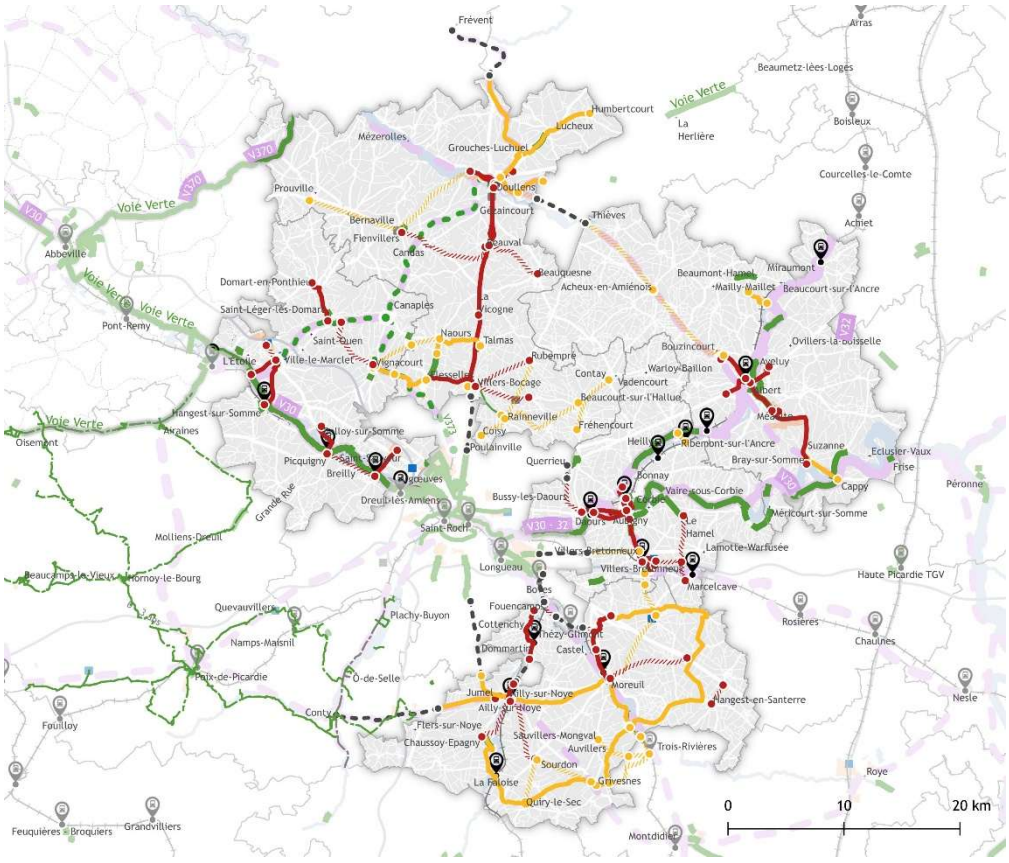
5 Schémas directeurs cyclables

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'expliciter 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.

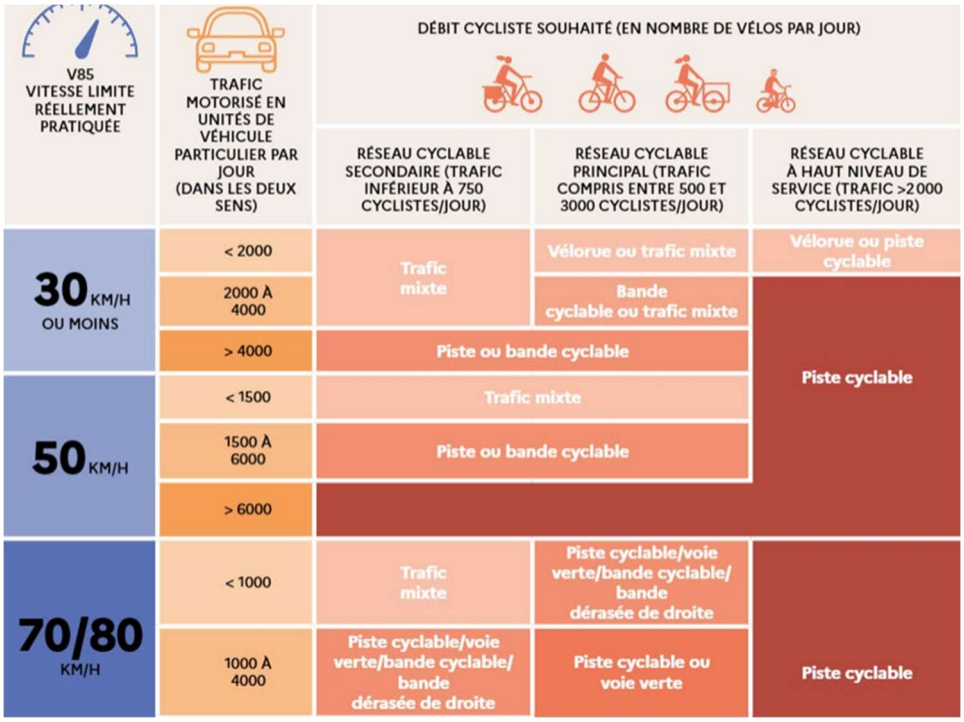
Figure 1 : Principes d'aménagements en fonction de la charge de trafic et des vitesses croissantes (source : Explain)

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)



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** **voie verte**	**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** **voie verte**	**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

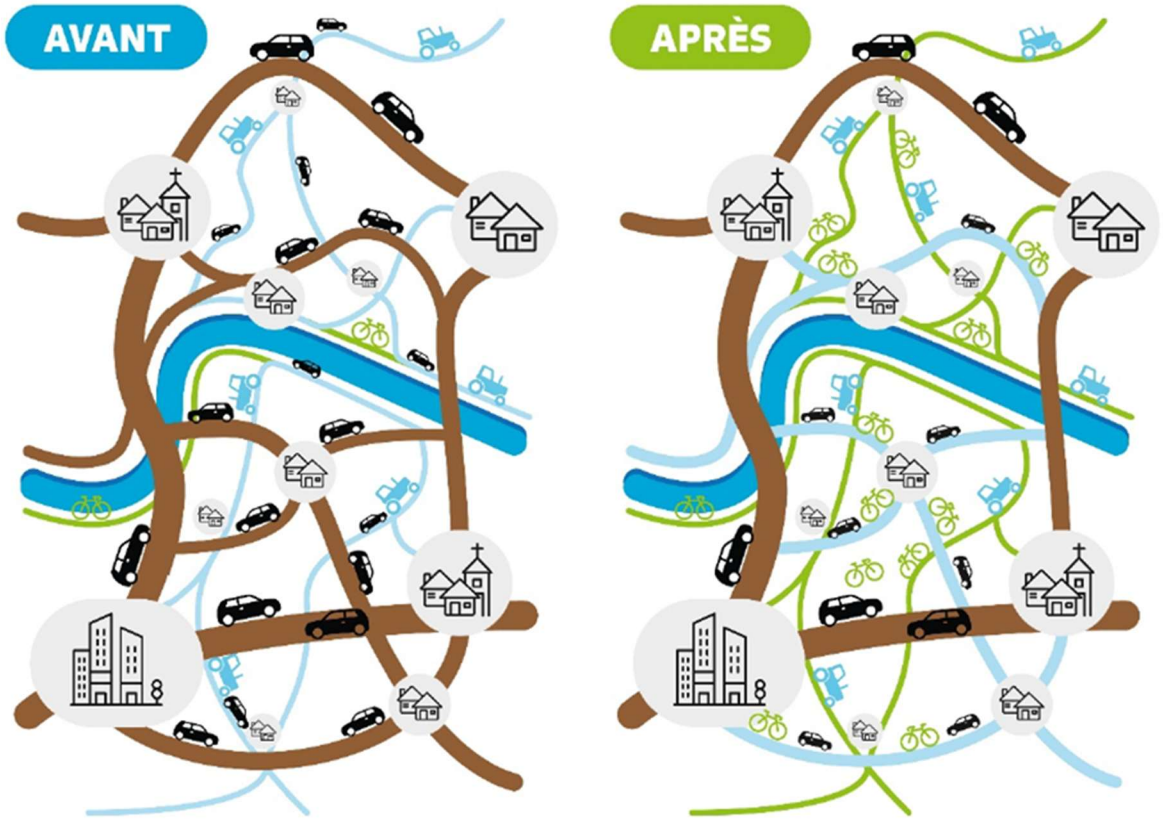
Alternatives possibles en milieu rural

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
• 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 route • Linéarité (le plus direct possible) • Accessibilité au plus grand nombre • Largeur : 3 m (2,5 m dans des cas exceptionnels) • Pas de dénivelé excessif (≤ 3%) • Accotements ≥ 0,5 m ou bordure en béton • Sécurité • Traversées avec les routes principales évitées/sécurisées • Jalonnement / balisage • Traversée des piétons et des cyclistes à aménager aux intersections • D'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
La signalisation et l'aménagement doivent traduire clairement le choix. • 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. Présentation PowerPoint : https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-cyclables-hors-agglomeration-retour		*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):*

Piste cyclable

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
• 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
• 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
• 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
• 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.		 *Principe de fonctionnement d'une CVCB*

Double sens cyclable

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
• 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 : ◦ Largeur < 3.5 m : de simples pictogrammes suffisent		

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
• 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
• 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
• 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
• 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
• 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	 	

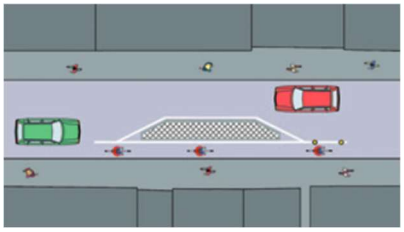
Jalonnement

Caractéristiques	Exemples
• 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

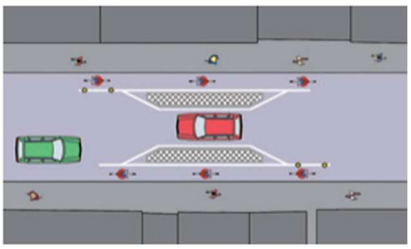
Caractéristiques	Signalisation	Exemples
• Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée. • Chaque coussin est signalé par un ensemble de 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante 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.		

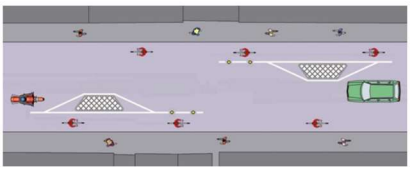
Ecluse avec by-pass vélo

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
• 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.	 B 21a1 B 21a2 A 3 A 3b	

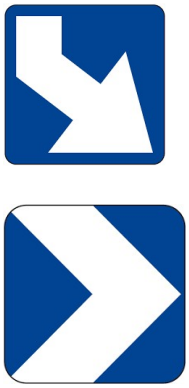
- Les écluses simples avec rétrécissement axial peuvent intégrer un passage piéton, comme le montre l'un des exemples visuels. L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse afin qu'elle soit facilement identifiable par l'usager. Il est important qu'un usager en approche d'une ait conscience 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
• 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-amenagements-cyclables-hors-agglomeration-retour*

Les documents sont accessibles via le lien suivant : https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-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 classées 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)
	Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 8 cm (+ 5 cm GNT 0-35)
	Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30
Coût global annuel moyen k€/km/an	Investissement	4,9	3,5	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	**3,4**	6,9	6,0

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 (€/m²)
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.ffvélo.fr/wa_files/FICHE_20REVETEMENT_20V-T_20_2011-19.pdf

FICHE ITINERAIRES CYCLABLES

Carte globale du schéma directeur cyclable CCALN

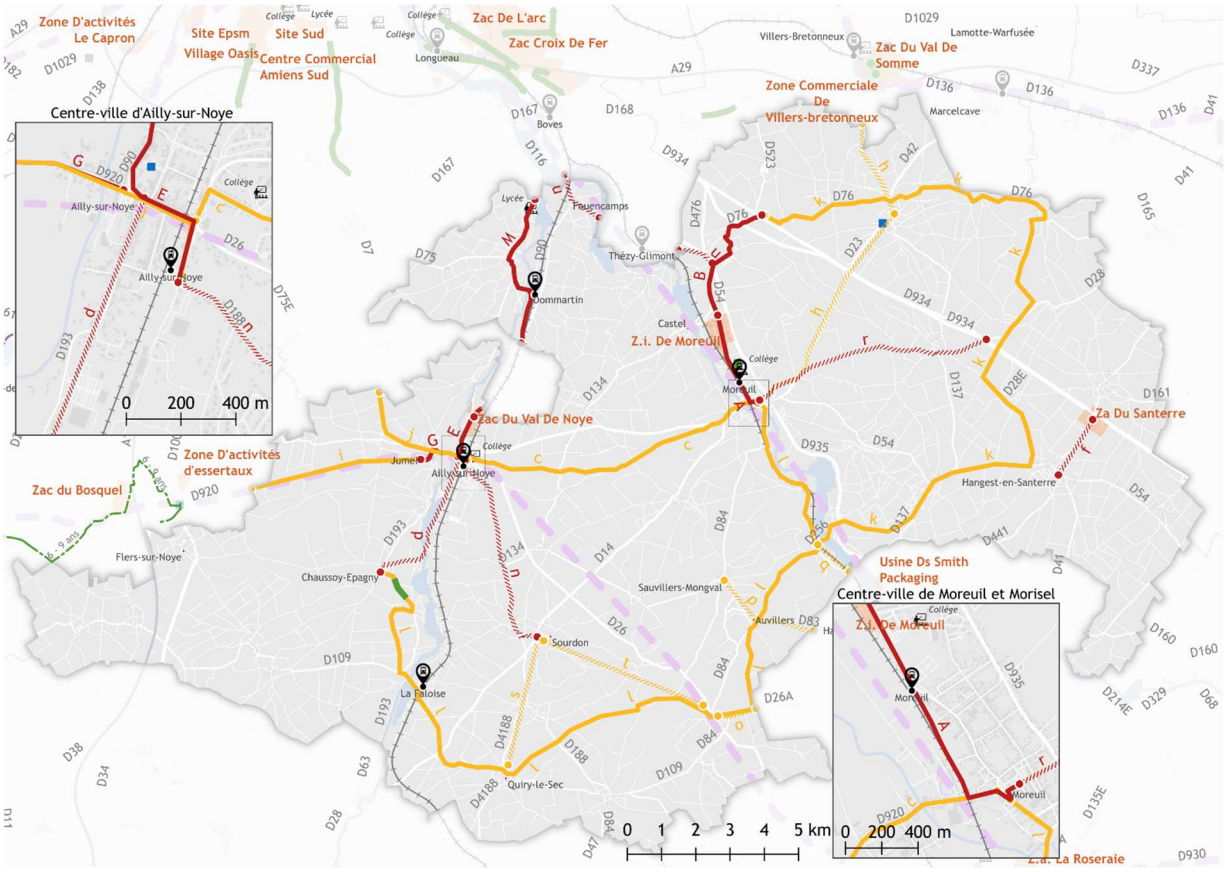
Hiérarchisation des itinéraires cyclables

34,1 km d'itinéraire du quotidien

- **16,2 km** Court/moyen terme
- 17,9 km Long terme

52,5 km d'itinéraire de loisir/tourisme/connexion vers d'autres EPCI

- **23,5 km** Court/moyen terme
- 29 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

SDC de la CC2SO
- Horizon de l'itinéraire
- Hors phasage

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

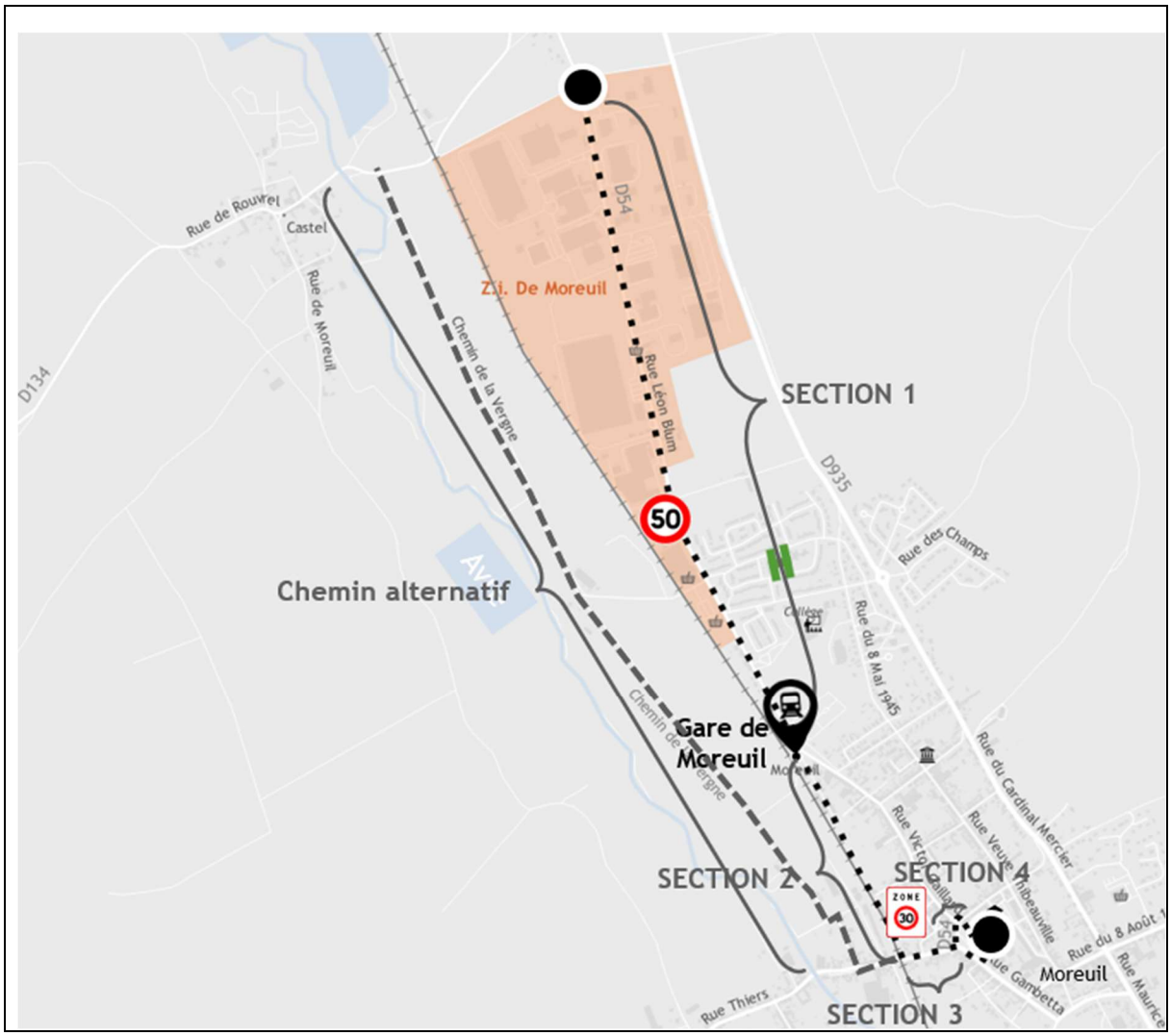
Nom sur la carte	Origine-Destination	Vocation de l'itinéraire		Longueur [km]
A	Moreuil Centre - Moreuil ZI	Quotidien	Court/moyen terme	3,2
B	Moreuil ZI - Domart-sur-la-Luce	Quotidien	Court/moyen terme	4,1
E	Ailly-sur-Noye gare - ZA d'Ailly sur Noye	Quotidien	Court/moyen terme	2,3
G	Ailly-Sur-Noye - Jumel	Quotidien	Court/moyen terme	1,3
M	ZA d'Ailly- Sur-Noye - Boves (hors territoire)	Quotidien	Court/moyen terme	5,3
D	Ailly-sur-Noye <-> Chaussoy-Epagny	Quotidien	Long terme	6,6
F	Hangest-en-Santerre <-> ZAE	Quotidien	Long terme	1,1
N	Ailly-sur-Noye <-> Sourdon	Quotidien	Long terme	0,9
R	Moreuil <-> Aire de covoiturage Beaucourt-en-Santerre	Quotidien	Long terme	6,3
U *	Thennes <-> Boves	Quotidien	Long terme	3,0
C	Ailly-sur-Noye <-> Moreuil / Morisel	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Court/moyen terme	9,2
K*	Boucle touristique est	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Court/moyen terme	4,7
J	Ailly-sur-Noye <-> Amiens Métropole	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Court/moyen terme	2,3
L	Boucle touristique sud	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Court/moyen terme	7,3
H	Démuin <-> Moreuil (CCVS)	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	9,9
O*	Grivesnes <-> Gare trois Rivières	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	9,2
P*	Aubvillers <-> Trois-Rivières gare	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	4,5
Q	Braches / La Neuville-Sire-Bernard <-> Gare trois Rivières	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	2,2
S*	Sourdon <-> Quiry-le-Sec	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	1,9
T*	Sourdon <-> Grivesnes	Tourisme, loisir, connexion avec autres EPCI	Long terme	1,3

Liaison A : Moreuil Centre <-> Moreuil ZI

Usage quotidien

3,2 km

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



Section n°1 : route de Thennes, rue Léon Blum
2 km
Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs des deux côtés sur rue Léon Blum mais pas de trottoir sur route de Thennes
- Quelques stationnements sur trottoir

Solution :

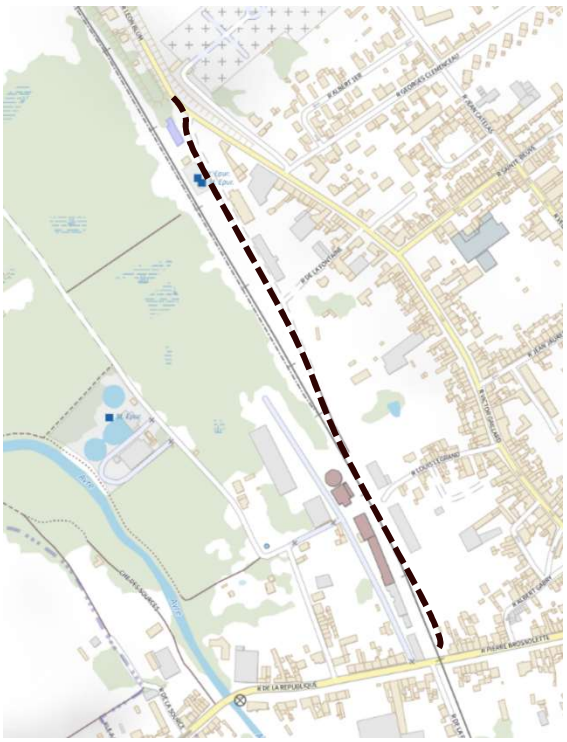
Proposition	
Aménagement	*Voie verte (3 m) côté ouest*
Largeur (actuelle)	11 m avec 6 m de chaussée et entre 0 et 3 m de trottoir
Domanialité	Communale
Description des travaux	*Aménagement de la voie verte, sécurisation des intersections*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Présence de poids lourds* *- Entrées charretières* *- Présence de commerces*

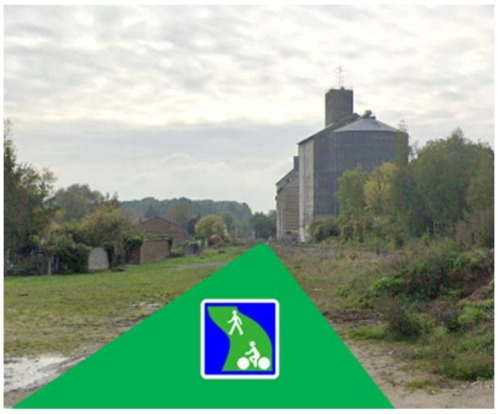
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	*300 k€*	Subventions mobilisables	0 €

Section n°2 : Chemin entre la rue Léon Blum et la rue Pierre Brossolette
650 m
Etat actuel :

- Large chemin de terre



Solution :



Proposition	
Aménagement	*Voie verte quasiment achevée reliant la gare de Monreuil au centre-ville.*
Largeur (actuelle)	*Entre 5 et 10 m*
Domanialité	*SNCF ?*
Description des travaux	*Aménagement du chemin en grave-compacte ((projet en cours de réalisation). Mise en place d'éclairage adapté*

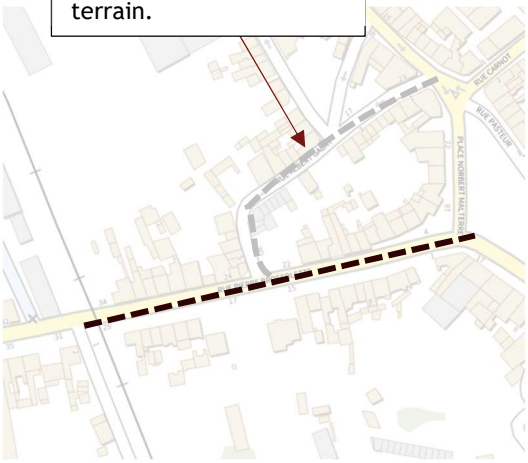
Contraintes	
Emprises foncières	*Démarche d'emprise foncière déjà réalisée, le projet étant quasiment achevé.*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	*Aucune sur la section*
Points d'attention	*Pas de points d'attention.*

Programmation			
Maître d'ouvrage	*CCALN*	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	*0 €*	Subventions mobilisables	*0 €*

Section n°3 : Rue Pierre Brossolette (D920)
180m
Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs de chaque côté
- Stationnement en bataille sur un côté

Itinéraire alternatif à examiner, suggéré par la CC à la suite de la visite terrain.



Solution :

Proposition	
Aménagement	*Accentuation de la zone 30 km/h* *Ecluses avec by-pass pour vélos* *Jalonnement vertical et horizontal.* *La possibilité de réaliser un aménagement volontariste, tel qu'une voie verte ou une piste cyclable séparée de la chaussée (comme recommandé par le Département), impliquant des travaux plus lourds, devra être étudiée ultérieurement, de même que l'opportunité de faire passer l'itinéraire par la rue située au nord.*
Largeur (actuelle)	15 m façade à façade, dont 6,5 m de chaussée, 2,5 - 5 m de stationnement et environ 1 à 2 m de trottoir de chaque côté.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public.
Techniques	Aucune contrainte

Domanialité	Départementale (D920)
Description des travaux	*Mise en place d'écluses avec by-pass vélo* ***Jalonnement horizontal** : Application de pictogrammes en sens inverse.* ***Jalonnement vertical** : Pose de panneaux 30.*

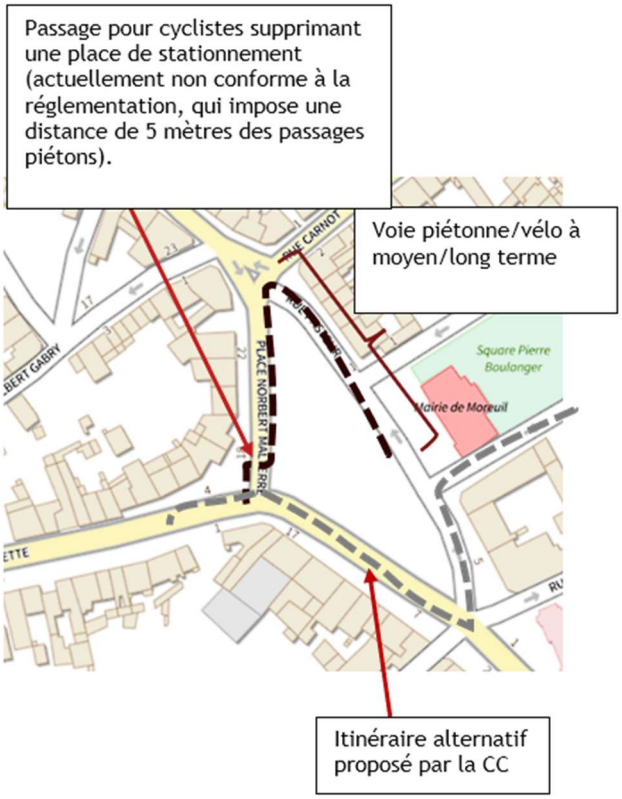
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Présence d'arbres* *- Passages de poids lourds* *- Entrées charretières* *- Présence de commerces* *- Jonction entre la voie douce en projet et cette section*

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

Section n°4 : Place Norbert Malterre
350 m
Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs de chaque côté
- Stationnement longitudinal et en poche de stationnement

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Voie verte avec flux piétons/vélos partagés sur la rue Norbert Malterre, et sur la rue Pasteur, voie partagée entre piétons et vélos à moyen/long terme, sans circulation motorisée.*
Largeur (actuelle)	15m de façade à façade, dont 6,5 m de chaussée, 5 m de stationnement et environ 2m de trottoir de chaque côté
Domanialité	Communale (place Norbert Malterre)
Description des travaux	*Sur la rue Norbert Malterre : Aménager une voie verte avec un marquage de revêtement coloré sur le trottoir existant (éventuellement, enlever*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Périmètre autour de l'église (inscrite monument historique) protégé au titre des abords de monuments historiques
Points d'attention	*- Présence d'arbres* *- Passages de poids lourds* *- Entrées charretières* *- Présence de commerces*

	certains poteaux ou équipements légers, et déplacer légèrement les places de stationnement si nécessaire pour atteindre une largeur de 3 mètres). *Aménagement d'une intersection cyclable avec la suppression d'une place de stationnement actuellement non conforme. Suppression de certaines bordures végétalisées afin d'assurer la continuité de la voie verte jusqu'à la D920.*		

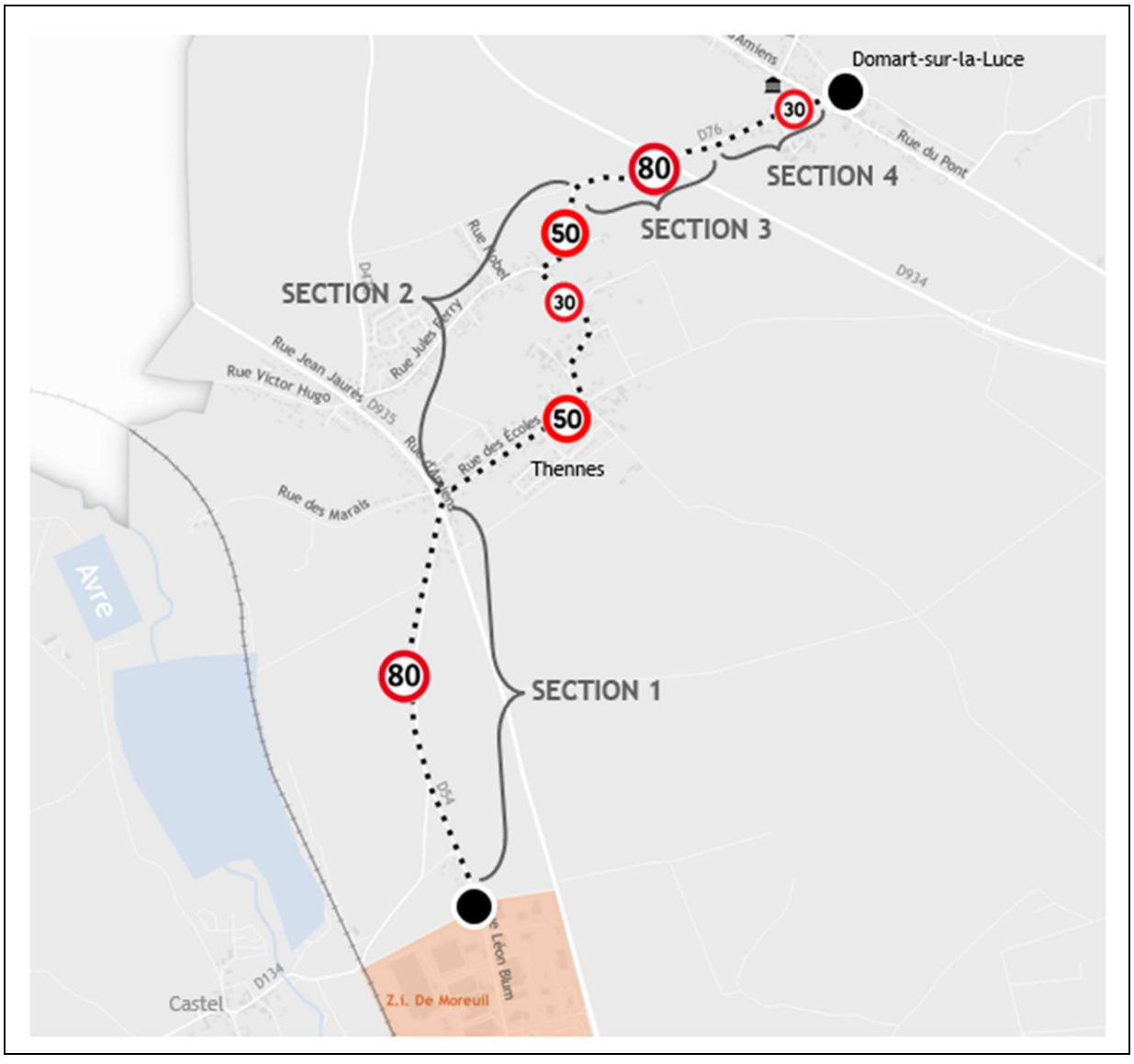
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	146 k€ **Ce chiffrage ne prend pas en compte un potentiel modification du trottoir et du stationnement*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme :*** - Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Liaison B : Moreuil ZI <-> Domart-sur-la-Luce

Usage quotidien

4,1 km

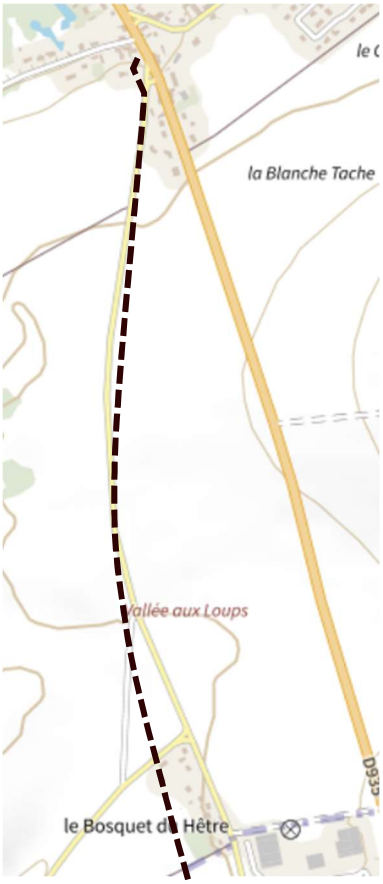
Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants (Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : RD54
1,6 km
Etat actuel :

- Route départementale large
- Pas de stationnement ou de trottoir

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Voie verte (3m) côté ouest. Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin de la sécuriser.*
Largeur (actuelle)	7 m
Domanialité	Départementale (D54)
Description des travaux	*Mise en place d'une voie verte sur le côté ouest. Sécurisation des intersections Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation.*

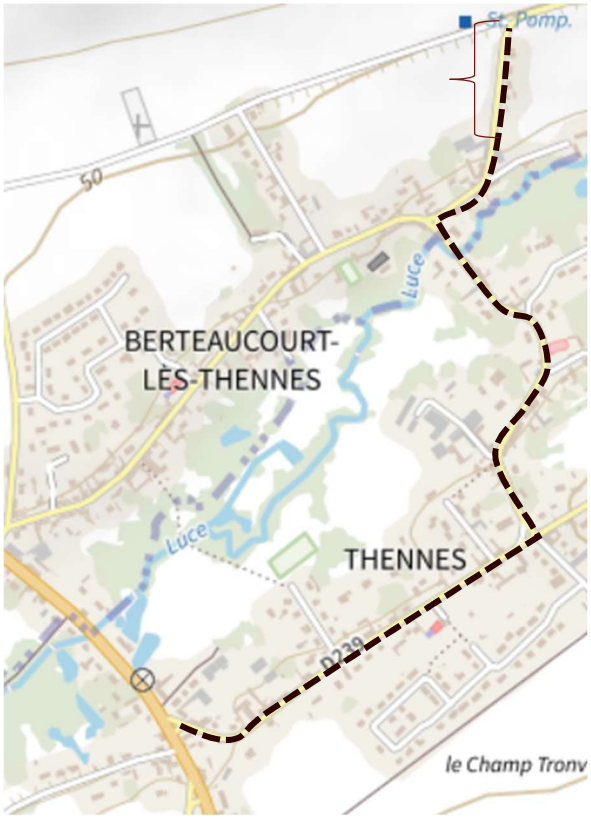
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public et acquisition foncière*
Techniques	*Etude géotechnique à réaliser (fossé)*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Entrées charretières aux tronçons sud et nord* *- Circulation de poids lourds* *-Présence d'éclairage*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	160 k€ **Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage*	Subventions mobilisables	*0 €*

Section n°2 : rue des Ecoles (D239), rue Jacques Hodin, rue de la République (D76)
1,5 km
Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoir des deux côtés
- Stationnement sur trottoir

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Mise en zone 30 avec jalonnement vertical et horizontal et écluses avec by-pass vélo*
Largeur (actuelle)	Entre 10 et 12 m dont 6m de chaussée et entre 1 et 3 m de trottoir de chaque côté
Domanialité	Communal (rue Jacques Hodin) et Départemental (D239 et D76)

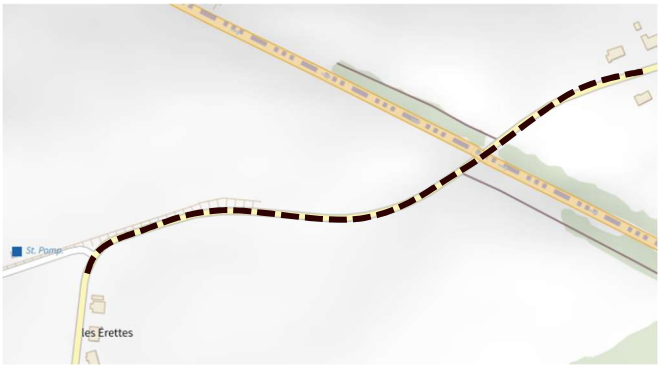
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	ZNIEFF de type 2 - vallée de la Luce et coteaux du Santerre entre Caix et Berteaucourt-lès-Thennes

Description des travaux	*Mise en place d'écluses doubles avec by-pass vélo et jalonnement verticale (zone 30 + signalisation des écluses)*	Points d'attention	*- Présence de poids lourds* *- Entrées charretières* *- Passage de bus/car (peut être impacté par aménagements de réduction de vitesse)*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	*42 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/jalonnement :*** - Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°3 : RD 76
500 m
Etat actuel :

- Route départementale large
- Pas de stationnement ou de trottoir



Solution :

Proposition	
Aménagement	*Piste bidirectionnelles (3 m) au nord de la voie Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin de la sécuriser.*
Largeur (actuelle)	7 m
Domanialité	Départementale (D76)
Description des travaux	*-Aménagement d'une piste bidirectionnelle Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation.* *-Sécurisation du passage souterrain*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Étude géotechnique (talus)*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Présence d'arbres* *- Présence d'un point dur et étroit (passage souterrain)* *- Présence de talus partie nord, section ouest*

	-Déplacements d'arbres		

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*/ Région/ Etat / Préfecture
Coûts estimatifs	50 k€ **Ce chiffrage ne prend pas en compte la sécurisation du passage souterrain, le déplacement d'arbres et l'intégration d'un séparation en béton*	Subventions mobilisables	***Piste directionnelle : Etat/Préfecture ; projet DETR :*** -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % ***Région Haut-de-France ; MOTE :*** -Taux de subvention jusqu'à 50% ***Fonds verts :*** -Taux de subvention moyen national de 25% **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°4 : rue de Berteaucourt
500 m
Etat actuel :
Double sens large

- Trottoir des deux côtés
- Stationnement sur trottoir

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Aménagement d'une zone 30 km/h avec jalonnement verticale et horizontal. Ecluse double avec by-pass vélo afin de permettre la réduction de vitesse*
Largeur (actuelle)	10 m dont 6 m de chaussée et environ 2 m de trottoir de chaque côté
Domanialité	Départementale (D76)
Description des travaux	*Mise en place d'écluses avec by-pass vélo* ***Jalonnement horizontal :*** *Application de pictogrammes en sens inverse.* ***Jalonnement vertical :*** *Pose de panneaux 30.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Entrées charretières* *- Commerces présents*

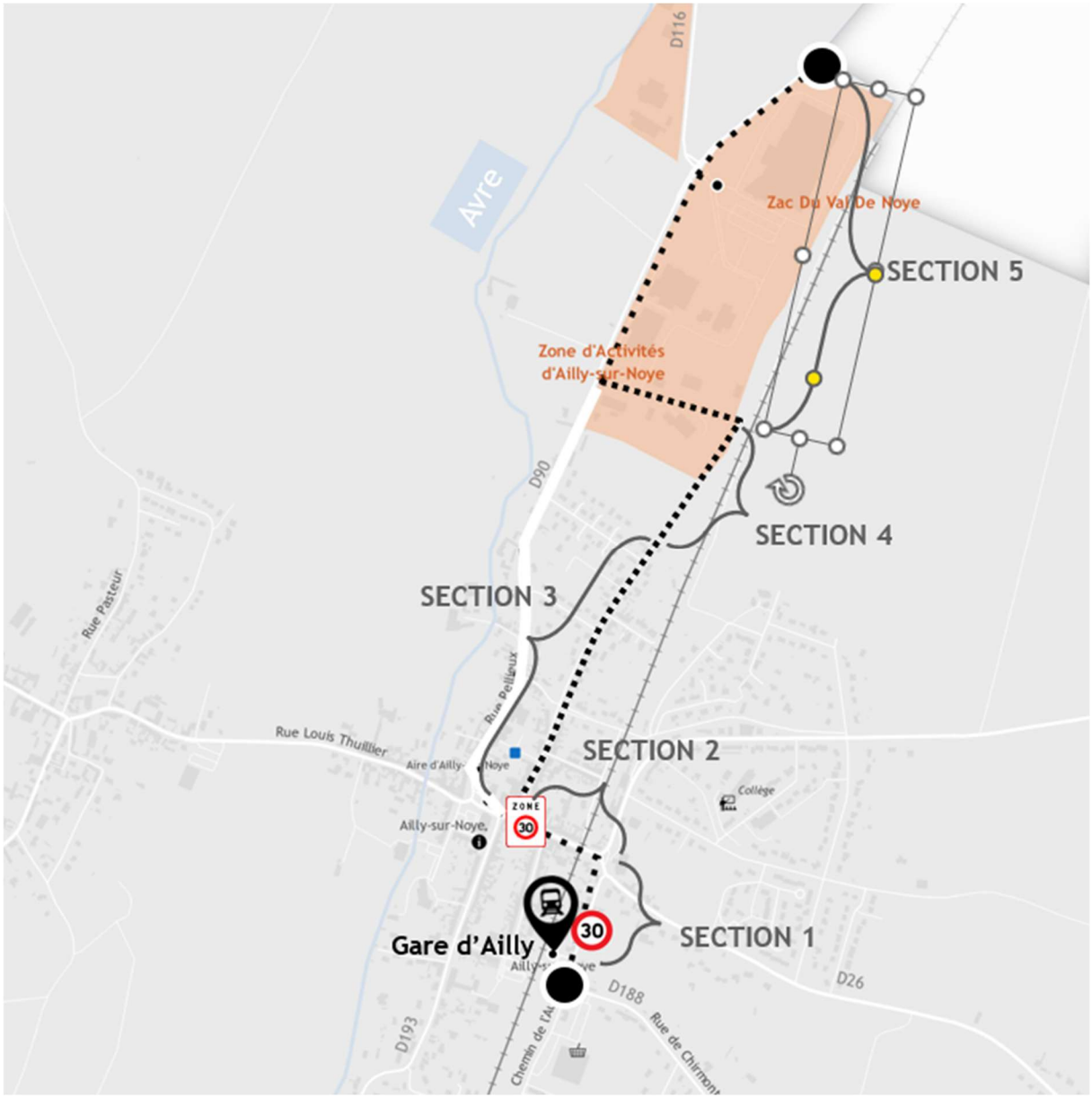
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	*12 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/ jalonnement :*** - Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible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

Liaison E : Ailly-sur-Noye gare <-> ZA d'Ailly-sur-Noye

Usage quotidien

2,3 km

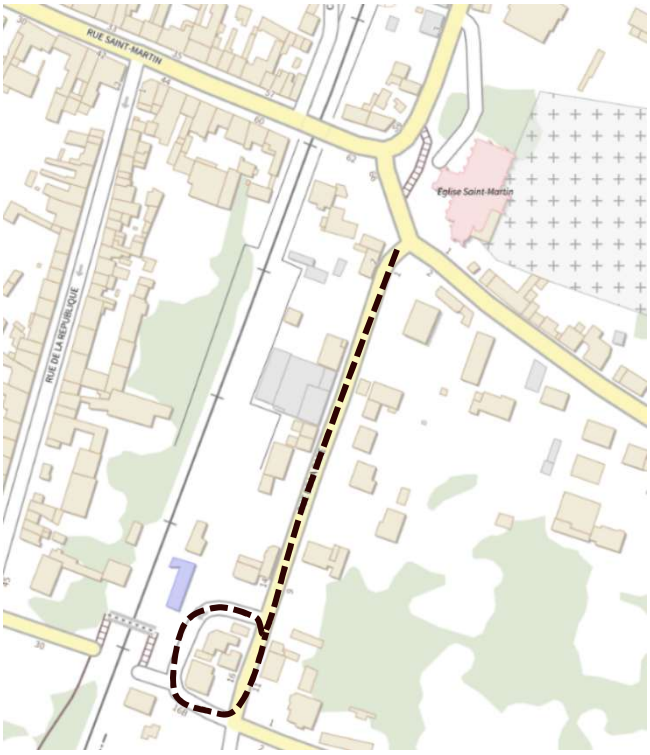
Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants (Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : Rue de la Gare (D 188)
290 m
Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Stationnement sur voirie
- Trottoirs des deux côtés

Solution :



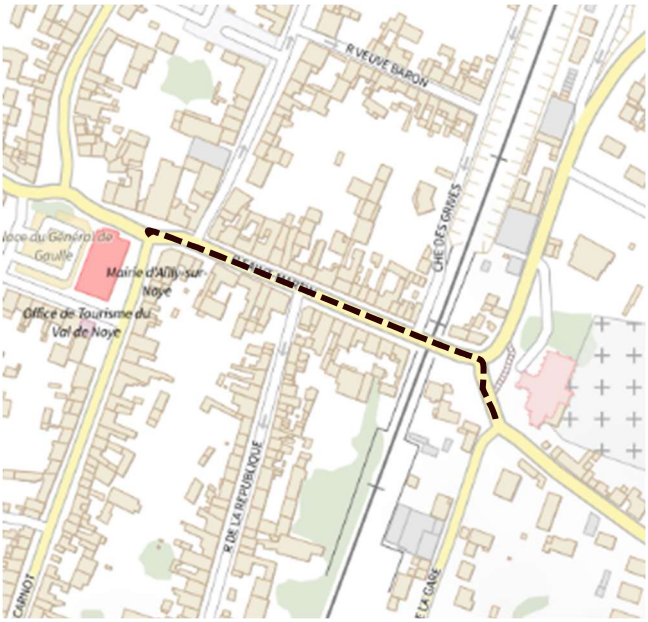
Proposition	
Aménagement	*Agrandissement de la zone 30 présente, aménagements de réduction de vitesse, jalonnement*
Largeur (actuelle)	6-7 m (dont environ 5 m de chaussée)
Domanialité	Départementale
Description des travaux	*Agrandir la zone 30 (qui débute aujourd'hui juste devant l'église), aménager des chicanes avec stationnement alterné*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Accès à la gare (et donc forte demande)* *- Entrées charretières* *- Présence d'un commerce* *-Suppression de places de stationnement*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	*18 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/chicane/ jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°2 : Rue de Louvrechy (D 26), Rue Saint-Martin (D 920),
230 m
Etat actuel :

- Double-sens large
- Stationnement des deux côtés sur la portion est ; d'un seul côté sur la portion ouest
- Trottoirs des deux côtés



Solution :

Proposition	
Aménagement	*Accentuation de la zone 30 km/h* *Jalonnement vertical et horizontal* *Sécurisation des intersections*
Largeur (actuelle)	14 m dont environ 6 m de chaussée, et 2x2,3m de stationnement
Domanialité	Départementale
Description des travaux	***Jalonnement horizontal*** *: Application de pictogrammes en sens inverse.* ***Jalonnement vertical*** *: Pose de panneaux 30.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Dénivelé (env. +6% de l'ouest à l'est)* *- Présence de commerces* *- Entrées charretières* *- Suppression du stationnement*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	8 k€	Subventions mobilisables	***Département de la Somme jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°3 : Rue Léon Gambetta, Rue Veuve Dubois
575m
Etat actuel :

- Rue Veuve Dubois en double-sens
- Rue Léon Gambetta en sens unique
- Stationnement autorisé sur à cheval sur trottoir et chaussée
- Trottoirs des deux côtés

Solution :

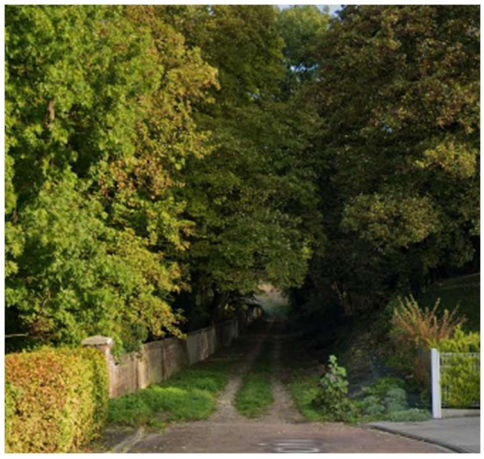
Proposition	
Aménagement	*Aménagement de chicanes avec stationnement alterné pour réduire la vitesse, signalisation pour la réduction de la vitesse à 30 km/h et jalonnement vélo.*
Largeur (actuelle)	9,5 m dont environ 6 m de chaussée
Domanialité	Communale
Description des travaux	*Mise en place de chicanes avec stationnement alterné et marquage au sol.* *Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélo et du symbole 30 km/h.* *Jalonnement vertical : Pose de panneaux de limitation à 30 km/h.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*-Entrées charretières*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	18 k€	Subventions mobilisables	***Département de la Somme chicane et jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°4 : Rue Veuve Dubois
250 m
Etat actuel :

- Chemin de forêt



Solution :

Proposition	
Aménagement	*Aménagement d'une voie verte traversant le bois continuant l'itinéraire à la fin de la rue Veuve Dubois*
Largeur (actuelle)	Large chemin d'environ 6 mètres
Domanialité	Communale
Description des travaux	*Aménagement d'une voie verte avec un revêtement stabilisé renforcé de 3 mètres de large.*

Contraintes	
Emprises foncières	*A confirmer si l'emprise relève du domaine privé (SNCF)*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*-Chemin de forêt*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	*25 k€*	Subventions mobilisables	0€

Section n°5 : Rue Pellieux , Rue Pierre Classen
1km
Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement autorisé sur à cheval sur trottoir et chaussée
- Trottoirs des deux côtés

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Prolongement de la voie verte en piste cyclable bidirectionnel au sein de la zone d'activité puis à l'est de la D90 jusqu'à la fin de l'itinéraire* *Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin de la sécuriser.*
Largeur (actuelle)	Large chemin d'environ 6 m
Domanialité	Départementale
Description des travaux	*Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle* *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	Aucune sur la section
Points d'attention	*-Sortie de ZA* *- À l'approche du carrefour avec la RD 116, un traitement particulier des écoulements d'eaux sera nécessaire en raison de la présence d'un fossé.*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*/ Région/ Etat / Préfecture
Coûts estimatifs	*150 k€* **Ce chiffrage ne prend pas en compte les séparateurs en béton*	Subventions mobilisables	***Etat/Prefecture ; projet DETR :*** -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % ***Région Haut-de-France ; MOTE :*** -Taux de subvention jusqu'à 50% ***Fonds verts :*** -Taux de subvention moyen national de 25% **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Liaison G : Ailly-sur-Noye <-> Jumel

Usage quotidien

1,3 km

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

Section n°1 : rue Louis Thuillier et rue du Général Leclerc (D 920)
500 m
Etat actuel :

- Double-sens assez large sauf deux passages avec chicanes
- Trottoirs avec voitures stationnées dessus

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Extension de la zone 30, avec maintien des chicanes Jalonnement vertical et horizontal*
Largeur (actuelle)	Entre 11 et 13 m dont 6,5 m de chaussée (sans chicane)
Domanialité	Départementale (D920)
Description des travaux	*Maintien des chicanes existantes* ***Jalonnement horizontal*** *: Application de pictogrammes en sens inverse.* ***Jalonnement vertical*** *: Pose de panneaux 30.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Traversée d'une ZNIEFF de type 1 – cours de la Noye et marais associés
Points d'attention	*- Entrées charretières* *- Accès au marché hebdomadaire* *- Passage de poids lourds* *- Selon choix : suppression du stationnement*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	*8 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme chicane / jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°2 : rue du Général Leclerc (D 920)
190 m
Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs avec voitures stationnées dessus

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Voie verte (3 m) côté nord-est* *Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin de la sécuriser.*
Largeur (actuelle)	11m dont 6,5 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D920)
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	*Etude géotechnique (sécurisation des passerelles)*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*Présence de passerelles de ruisseaux*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	79 k€ **Ce chiffrage ne prend pas en compte les séparateurs en béton*	Subventions mobilisables	0 €

Section n°3 : RD 920
310 m
Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs avec voitures stationnées dessus

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Aménagement d'une écluse avec by-pass vélo*
Largeur (actuelle)	11 m dont 7 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D920)
Description des travaux	*Mise en place d'une écluse avec by-pass vélo* ***Jalonnement horizontal** : Application de pictogrammes en sens inverse.* ***Jalonnement vertical** : Pose de panneaux 30.*

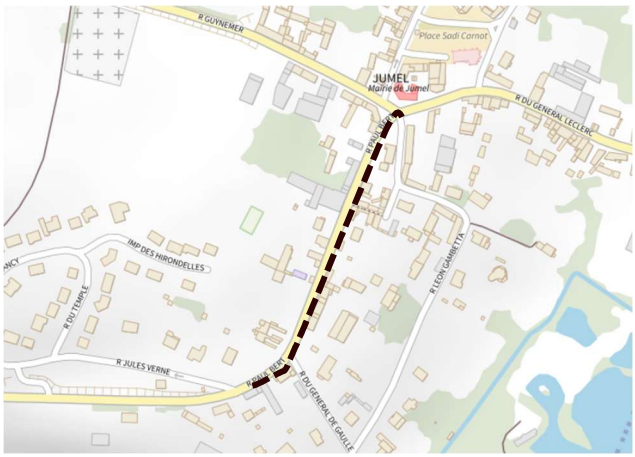
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Dénivelé (+ 3 à 4 % dans le sens Est-Ouest)* *- Entrées charretières* *- Présence de commerces*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*/ Région/ Etat / Préfecture
Coûts estimatifs	7 k€	Subventions mobilisables	***Département de la Somme ; Jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Bande cyclable :** ***Etat/Préfecture BC ; projet DETR :*** -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % ***Région Haut-de-France BC ; MOTE :*** -Taux de subvention jusqu'à 50% ***Fonds verts BC :*** -Taux de subvention moyen national de 25% **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°4 : Rue Paul Bert (D 920)
150 m
Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Trottoirs étroits

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Aménagement d'une zone 30 km/h avec jalonnement verticale et horizontal. Ecluse double avec by-pass vélo afin de permettre la réduction de vitesse)*
Largeur (actuelle)	8 m dont 5,5 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D920)
Description des travaux	*Élimination des écluses existantes sans by-pass vélo et installation de nouvelles écluses avec by-pass vélo selon les normes du Cerema. Installation de jalonnement vertical et horizontal pour les vélos et zone 30.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Entrées charretières* *- Présence de commerces*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	*2 k€* *Ce chiffrage ne prend pas en compte le* réaménagement des écluses existantes	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/ jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°5 : Rue Paul Bert (D 920)
150 m
Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Sans trottoirs

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Voie verte (3m) côté nord* *Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin de la sécuriser.*
Largeur (actuelle)	6 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D920)
Description des travaux	*Aménagement d'une voie verte de 3m et d'une zone de tampon,0 ;5m, à mettre en relation avec la véloroute vers Conty- (inscrite au schéma cyclable départemental, dans le réseau d'intérêt local)* *Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*- Entrées charretières* *- Véloroute en réseau d'intérêt local*

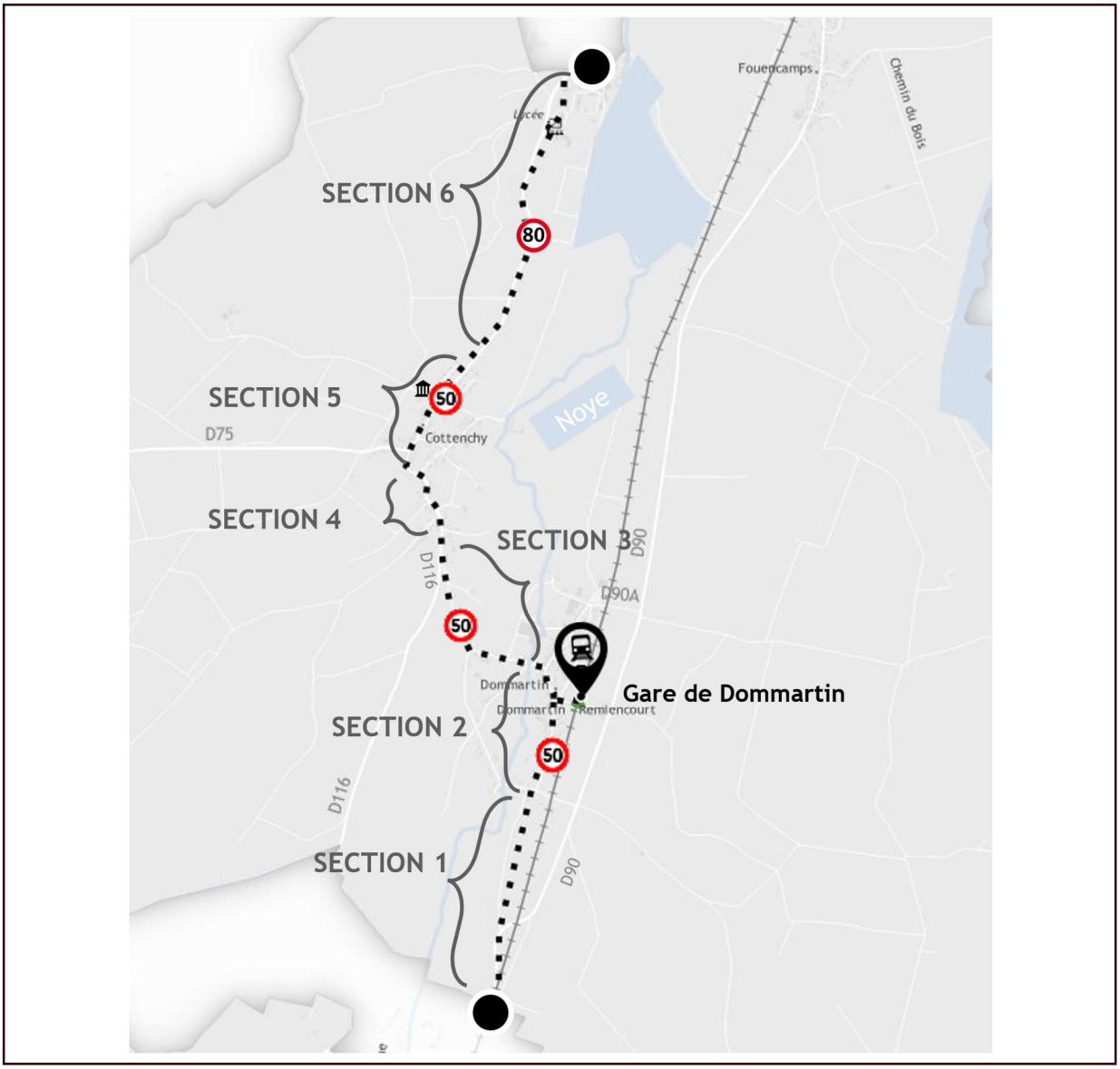
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	63 k€ **Ce chiffrage ne prend pas en compte les séparateurs en béton*	Subventions mobilisables	*0 €*

Liaison M : ZA d'Ailly-sur-Noye <-> Boves (hors territoire) via la vallée de la Noye

Usage quotidien

5,3 km

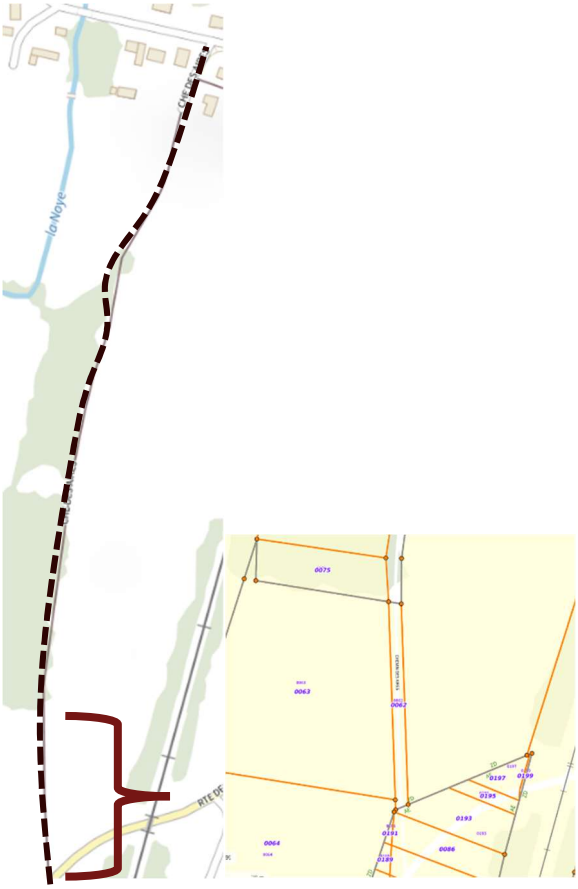
Itinéraire scindé en sections homogènes avec ses aménagements déjà existants (Infrastructure cyclable et vitesses maximales de circulation)



Section n°1 : Chemin des Aires
700 m
Etat actuel :

- Large chemin de terre interdit à la circulation sauf riverains

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Chemin rural partagé*
Largeur (actuelle)	/
Domanialité	Communale (chemin des aires) / privée
Description des travaux	*Revêtement stabilisé renforcé sur les bandes de roulement.*

Contraintes	
Emprises foncières	*Acquisition de l'emprise (à vérifier lors de la visite de terrain)*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	*- Passage de véhicules agricoles* *- Présence d'arbres d'un côté* *- Eventuelle continuité de l'itinéraire sur Amiens Métropole (Remiencourt)*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	250 k€	Subventions mobilisables	*0 €*

Section n°2 : Chemin des Aires, Allée des Sous-Bois, Rue Armand Lepage
550 m
Etat actuel :

- Double-sens sans marquage au sol avec quelques voitures stationnées réduisant la taille de la chaussée
- Trottoirs étroits

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Aménagement d'une zone 30 km/h.* *Aménagement d'écluses doubles avec by-pass vélo.* *Jalonnement vertical et horizontal.*
Largeur (actuelle)	Entre 6,5 et 7 m de chaussée
Domanialité	Communale
Description des travaux	*Ecluses doubles avec by-pass vélos.* ***Jalonnement horizontal** : Application de pictogrammes vélo* ***Jalonnement vertical** : Pose de panneaux 30.*

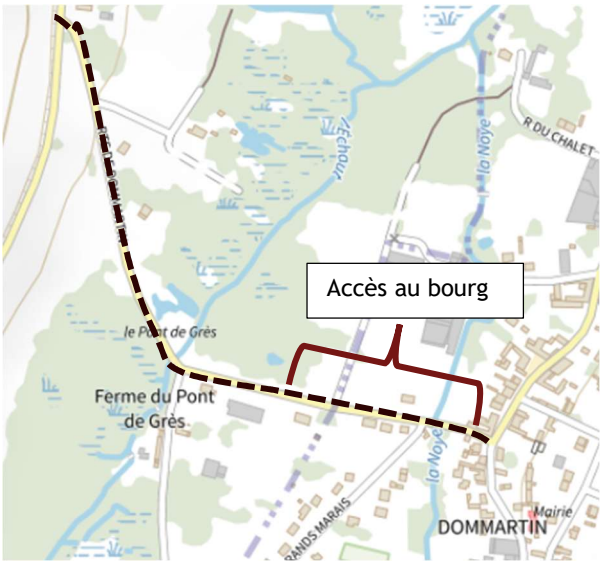
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur la section
Points d'attention	*-Entrées charretières* *-Présence de commerces*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	*22 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/ jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n°3 : Route de Cottenchy, le Pont de Grès, Rue de Dommartin
760 m
Etat actuel :

- Double-sens sans marquage au sol avec quelques voitures stationnées réduisant la taille de la chaussée
- Trottoirs présents sur un côté ou sur aucun côté

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Mise à 30 km/h avec aménagements de écluses doubles avec by-pass vélos. Jalonnement 30 km/h*
Largeur (actuelle)	Entre 5 et 6 m de chaussée
Domanialité	Communale
Description des travaux	*Ecluses doubles avec by-pass vélo, jalonnement vertical et horizontal. Réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h sur la partie d'accès au bourg*

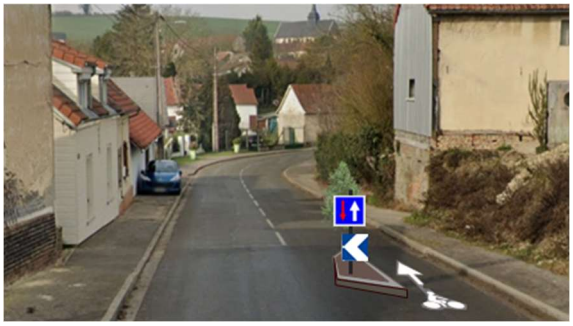
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Traversée d'une ZNIEFF de type 1 – cours de la Noye et marais associés
Points d'attention	*Assurer une bonne visibilité dans les virages*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	*27 k€*	Subventions mobilisables	***Département de la Somme écluse/ jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n° 4 : Rue d'en Haut (D116)
420 m
Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Trottoirs des deux côtés

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Mise en zone 30, aménagements de réduction de vitesse*
Largeur (actuelle)	Entre 6 m et 7 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D116)
Description des travaux	*Ecluses avec by-pass vélo et chicanes, jalonnement vertical et horizontal*

Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	*- Entrées charretières*

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

Section n° 5 : Ruelle Philibert, Rue du Moulin
500 m
Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs des deux côtés dans Cottenchy

Solution :

Proposition	
Aménagement	*Renforcement des aménagements existants de réduction de vitesse (coussins berlinois en béton préfabriqué) avec des chicanes et stationnement alterné. Avec un effet positif sur la régulation du stationnement et améliore la circulation piétonne.*
Largeur (actuelle)	6 m de chaussée
Domanialité	Communale, départementale (D116)
Description des travaux	*Aménagement des chicanes et marquage du stationnement sur la voirie.* *Jalonnement vertical et horizontal pour les vélos.*

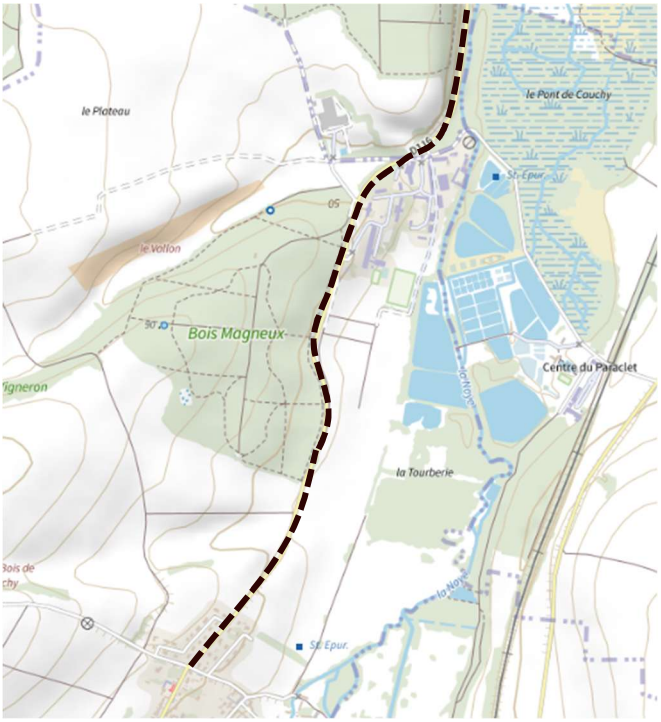
Contraintes	
Emprises foncières	*Emprises foncières disponibles sur domaine public*
Techniques	*Aucune contrainte*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	*- Présence de commerces* *- Entrées charretières*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	16 k€	Subventions mobilisables	***Département de la Somme chicane/ jalonnement :*** -Assiette minimale des dépenses éligibles : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible **Le détail des subventions est indiqué en annexe*

Section n° 6 : Rue du Paraclet (D116)
2,4 km
Etat actuel :

- Double-sens avec quelques écluses ou passages plus étroits

Solution :



Proposition	
Aménagement	*Voie verte (3 m) côté est donnant un accès sécurisé pour lycéens*
Largeur (actuelle)	Entre 6 et 7 m de chaussée
Domanialité	Départementale (D116)
Description des travaux	*Aménagement de la voie verte (3m), 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 et acquisition de l'emprise*
Techniques	*Etude géotechnique (talus)*
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	*- Présence d'arbres* *- Ruisseau côté est sur la partie nord* *- Eventuelle continuité de l'itinéraire sur Amiens Métropole (Boves)* *-Présence d'un fossé et d'un grillage proche de la chaussée aux abords du lycée*

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCALN	Partenaires techniques et financiers	*Département*
Coûts estimatifs	240 k€ *Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage	Subventions mobilisables	0 €

PLAN D'ACTION

Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

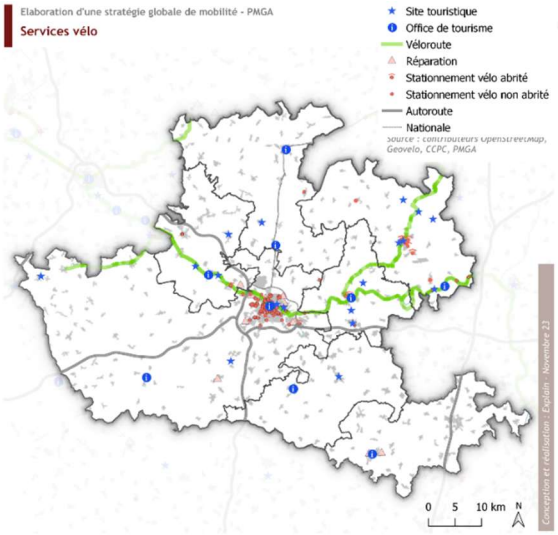
Action A.1 – Stationnement vélo

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 CCALN, aucun stationnement vélo n'a été recensé.

Fiche B1 : Le décret n°2021-741 pris en application de la LOM fixe des seuils minimaux pour le nombre de places de stationnement vélo sécurisé. La gare de Moreuil, concernée par ce décret, devrait disposer de 10 places de stationnement vélo (contre aucune actuellement).

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 véloroute départementale, un contact avec le Département est nécessaire pour coordonner les aménagements	**224 k€** Chiffrage par priorité et programmation : Court terme : 99 k€ Moyen terme 77 k€ Long terme 48 k€ **Le détail des prix est indiqué en annexe*

Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement
• **Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité »**	Subventions de la FUB : - 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

- 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

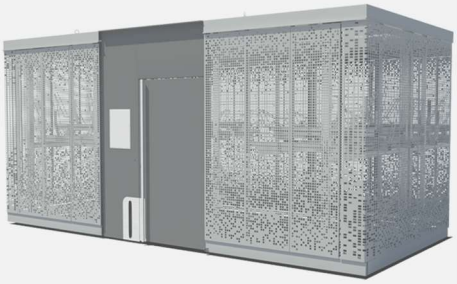
L'un des axes majeurs du Schéma Directeur Cyclable réside dans la mise en place d'un maillage de stationnements vélos adaptés aux différents usages. La fiche action détaille les typologies de stationnement à développer en fonction des différents lieux. Les critères pris en compte incluent l'accès ouvert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

Parmi le stationnenment 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 € pour une centaine de vélos/trottinettes (variable selon modèle)

Consignes vélos individuelles

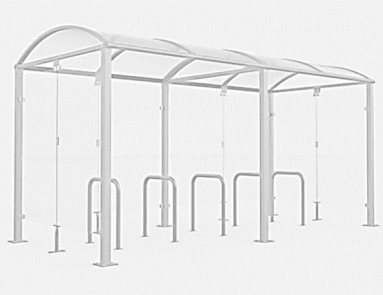
Les consignes sont des abris sous forme de box pouvant accueillir un ou deux vélos. Les vélos sont protégés des intempéries et sécurisés par un cadenas ou un code mis en place par la collectivité ou la copropriété, ou bien par le cadenas de l'utilisateur lui-même. Ils peuvent être positionnés facilement 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'abris 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€ pour une consigne de 5 à 10 box (variable selon modèle)

Exemple des consignes à Amiens :

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 € (6 places) et 13 400 € (30 places)

Stationnement vélo libre-accès non 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 arceaux
Coût (par arceau) : entre 180 et 300€

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

Harmonisation des stationnements à l'échelle du PMGA

Objectif :

Garantir une cohérence territoriale à l'échelle du PMGA en harmonisant les standards des équipements cyclables et optimiser les ressources en effectuant des achats groupés

Actions à mener :

Élaboration d'un standard commun pour les équipements cyclables :

- Définir des critères techniques et esthétiques uniformes pour les équipements (type de stationnements, matériaux, design, signalisation).
- Garantir la reconnaissance et la cohérence des équipements sur l'ensemble du PMGA.

Mise en place d'achats groupés :

- Identifier les besoins communs en équipements cyclables (stationnements, signalétiques, abris vélos, etc.).
- Lancer une procédure d'achat groupé pour réduire les coûts unitaires et rationaliser les ressources.

Recommandations d'implantation des stationnements (harmonisation à rechercher à l'échelle PMGA) :

- Afin d'assurer un service complet, le stationnement doit être implanté à proximité des pôles d'intérêt 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

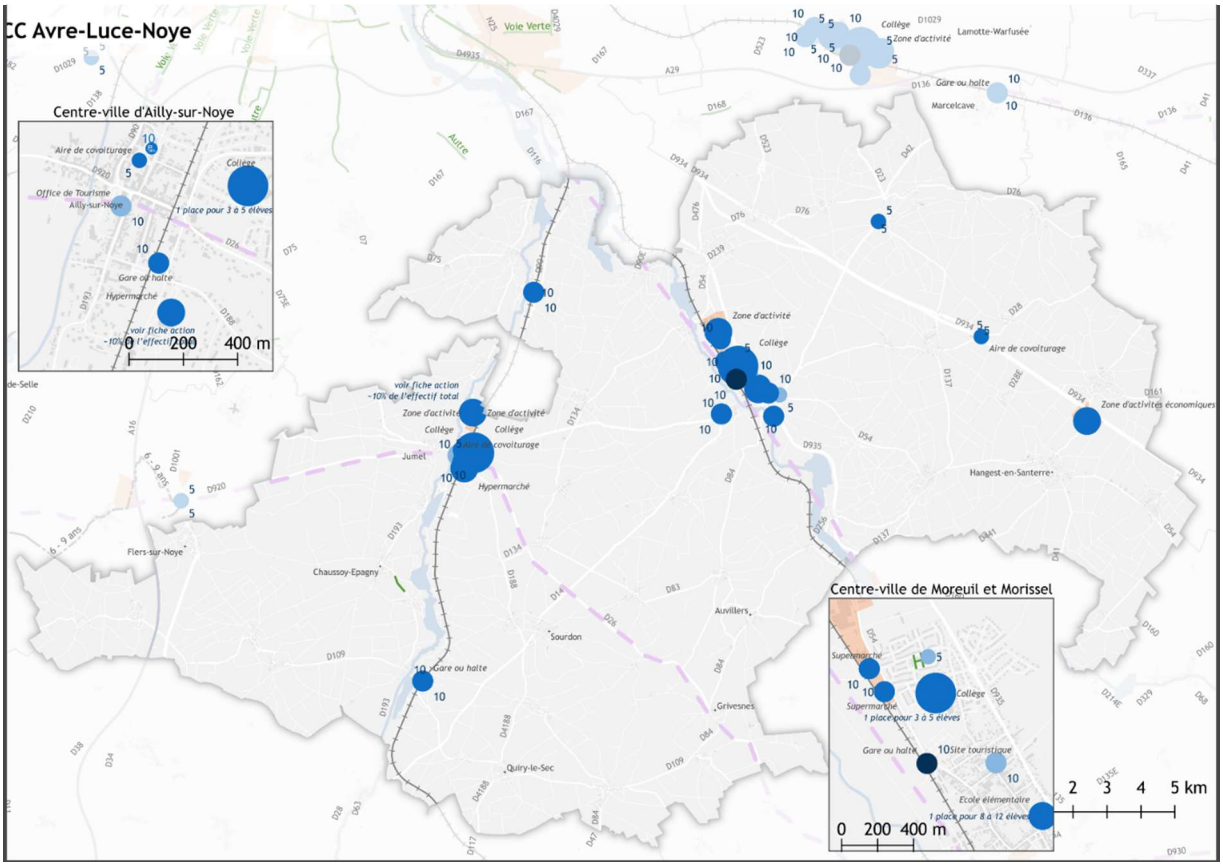
Définition des typologies de stationnement par site

Typologie préconisée	Sites concernés	Nombre de places de stationnement vélo par emplacement *(1 arceau = 2 emplacements pour les vélos)*	Priorité
En libre accès et abrité	• Pôles médicaux (maison de santé, hôpital, etc.) • Gare de Moreuil soumise au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 • Gares sans obligation du décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 : Ailly-sur-Noye, La Faloise, Dommartin	10 arceaux	Haute
	• Pôles sportifs (centre aquatique Alméo)	10 arceaux	Moyenne
	• Aires de covoiturage	5 arceaux	Moyenne
	• Chez les employeurs dans les zones d'activités économiques	1 arceau pour 10 salariés (aide à la conception : Ministère de la Transition Ecologique) lien hypertexte	Moyenne
	• Lycée, Collège	1 place pour 3 à 5 élèves (recommandation : Cerema)	Moyenne

	• Ecole élémentaire	1 place pour 8 à 12 élèves (recommandation : Cerema)	Moyenne
En libre accès et non abrité *Note : Non éligible au programme Alvéole plus*	• Lieu culturel (théâtre, cinéma, médiathèque, etc.) • Place centrale des bourgs traversée par un itinéraire vélo • Office de tourisme d'Ailly-sur-Noye • Sites touristiques • Grandes enseignes • Commerces et zones commerciales • Maisons France services (Moreuil, Ailly-sur-Noye) • Plan d'eau d'Ailly-sur-Noye	10 arceaux (si liaison cyclable à proximité) 5 arceaux (si pas de liaison cyclable à proximité)	Moyenne à basse
	• Commerces (superette) • Ecole maternelle (stationnement présent à l'extérieur pour les parents/visiteurs) • EHPAD	5 arceaux	Moyenne à basse

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.



Légende

Stationnement préconisé

- consigné et abrité
- libre-accès et abrité
- libre-accèset non abrité

Nombre d'arceaux prévus

50
20
10

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.

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		**195 k€** **Chiffrage par priorité et programmation :** **Court terme : 33,6 k€** **Moyen terme 99,6 k€** **Long terme 61,6 k€** **Le détail des prix est indiqué en annexe*
Lien avec les actions du PDMS Communication	**Subventions / dispositifs de financement**		
• 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 »	*Il n'y a pas de dispositif de financement pour ces actions.*		
Impact environnemental			
• **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.
- Un jalonnement des véloroutes, circuits et boucles à vocation plus touristiques (cf. action B.1).
- Un jalonnement spécifique pour les accès aux établissements scolaires.

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.

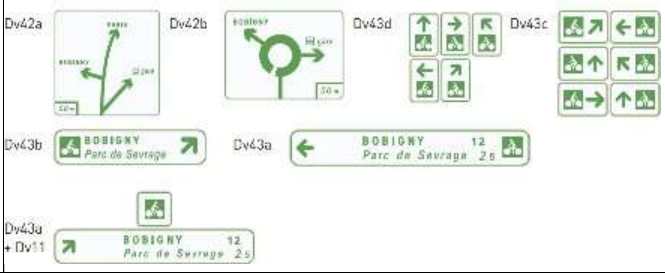
L'implantation de nouveaux itinéraires vélos, et la valorisation des infrastructures existantes doivent s'accompagner d'une signalétique cohérente et lisible à l'échelle du territoire. Cette signalétique peut prendre deux formes :

- 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

<table>
<tr><th colspan="2">Description</th></tr>
<tr><td colspan="2">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.</td></tr>
<tr><td>Les panneaux de pré-signalisation sont implantés avant l'intersection :

- 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</td><td>Panneaux de pré-signalisation
 
</td></tr>
<tr><td>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 :

- 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</td><td>Panneaux de position

</td></tr>
<tr><td>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.

- Ils sont implantés entre 50 m et 100 m à l'aval du point où l'usager a effectué sa manœuvre</td><td>Panneaux de confirmation

</td></tr>
<tr><th colspan="2">Fréquence d'implantation des panneaux</th></tr>
<tr><td colspan="2">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.
▫ En moyenne, il est souhaitable d'implanter environ un panneau tous les kilomètres pour les itinéraires vélos proposés.</td></tr>
</table>

Lieux concernés
● 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 les véloroutes
Coût unitaire
● 50-200€ par panneau, pose sur un mât existant 10-30€, ● Pose avec la fourniture d'un mât, par unité : 65 - 180 €

Signalétique horizontale

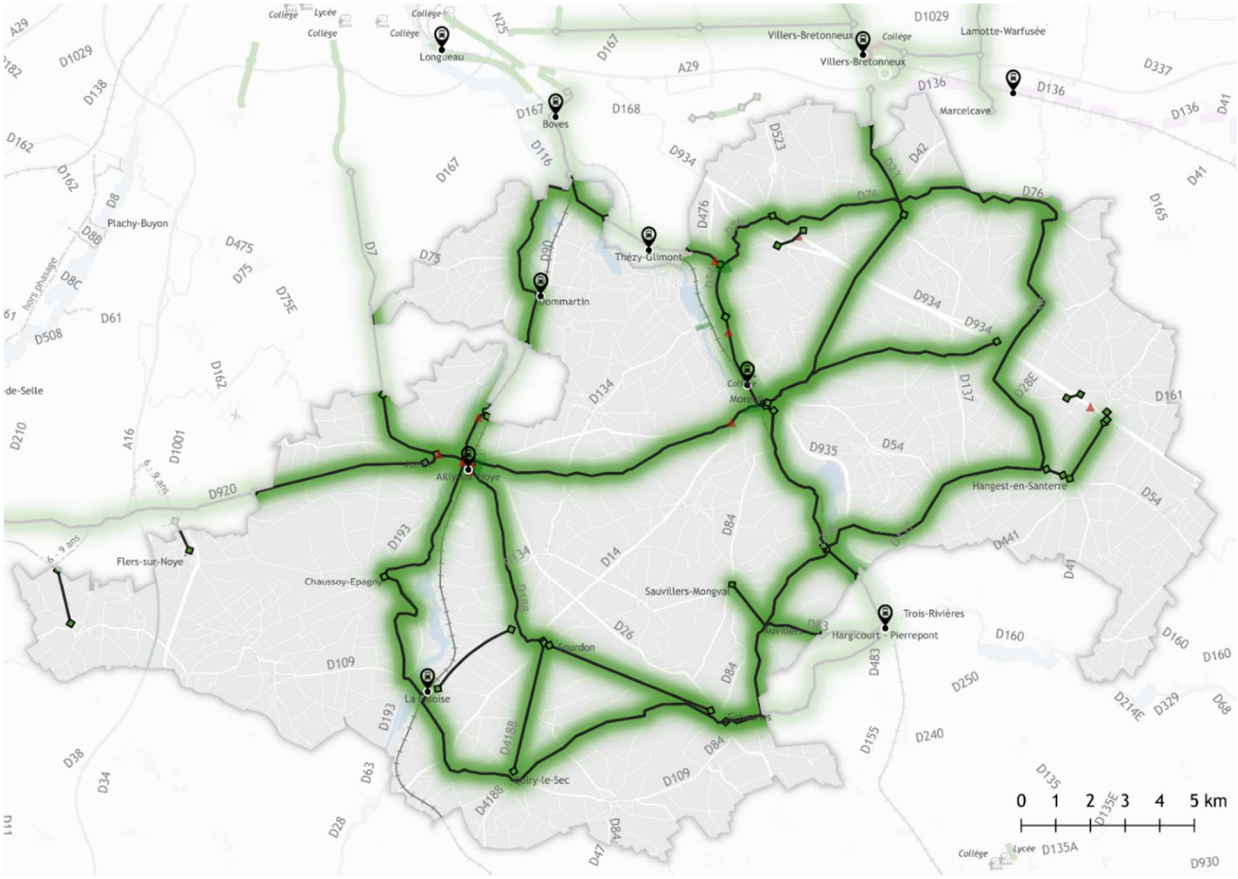
Description	
La signalétique horizontale se traduit par du marquage au sol, sous forme de pictogrammes vélo, de chevrons, ou de peinture de couleur. Elle permet de renforcer le jalonnement vertical déjà présent.	
Fréquence d'implantation	
En section courante, il est d'usage de la répéter : ● Tous les 30 m en milieu urbain dense ● Tous les 50 m en milieu urbain ● Jusqu'à 250 m en interurbain	
Lieux concernés	
● 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	
● Environ 18 € pour un pictogramme vélo par peinture antidérapante jusqu'à 90€ 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).

Carte de Jalonnement

Les itinéraires à jalonner ont été définis à l'échelle du territoire et sont présentés sur la carte ci-dessous.



Légende

- Jalonnement des itinéraires SDC
- Jalonnement supplémentaire
- Points durs identifiés aux ateliers, flux vélo à signaler au trafic motorisé
- Besoin de jalonnement identifié aux ateliers

Schéma Veloroutes et Voies Vertes Somme

- Ouvert
- Projet
- Infrastructure cyclable existante
- Gares et Haltes
- Voie ferrée
- Enseignement secondaire (college ou lycée) et Maison Familiale Rurale

Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo

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

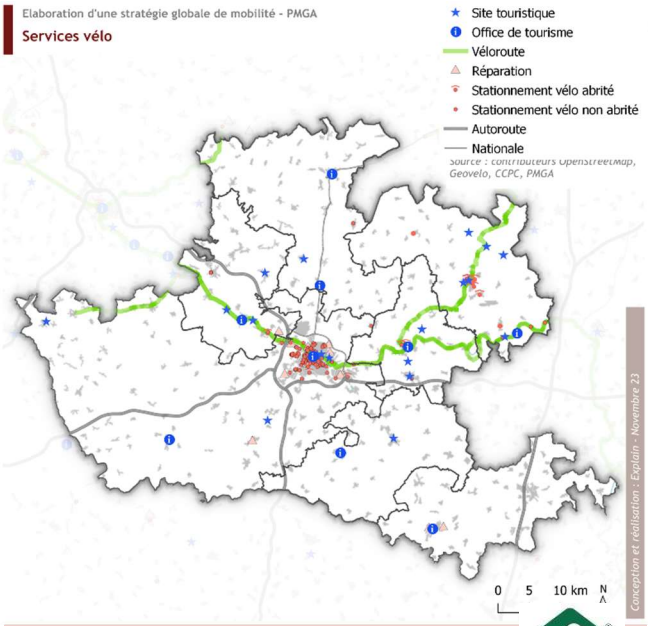
Contexte

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 deux véloroutes :

- La Véloroute *Vallée de la Somme V30*, qui longe la Somme de manière confortable en voie verte.
- La *Véloroute de la mémoire V32 (Amiens-Corbie-Albert-Arras)*.

Un des atouts majeurs en termes de tourisme est la présence **de sites historiques**, liée à la **mémoire** de la 1ère guerre mondiale. Parmi ces sites, on peut citer notamment le musée Somme 1916 à Albert et le mémorial de Thiepval. Le territoire est également attractif en lien avec le développement du **tourisme vert.** En effet, il est traversé par la Somme et bénéficie ainsi de sites naturels au potentiel touristique important. Outre la Véloroute nationale V30, il est traversé par le GR 800 et possède des équipements nautiques (port, embarcadère…).

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



Dans la CCALN, le cyclotourisme est très peu développé car il n'y a pas de véloroute.
Seul l'office de tourisme Avre Luce Noye est labellisée « Accueil vélo ».

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 positives 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]

Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels

- Identifier et aménager des aires de service aux abords des points touristiques et en lien avec les itinéraires cyclables
  - Mettre en place de la réparation de vélo au sein de l'office de tourisme et à côté du complexe sportif Pierre Normand identifié comme « Accueil vélo »
- Mettre en place un système de location de vélo courte durée à l'office de tourisme et au centre aquatique Alméo à Moreuil
- Promouvoir et accompagner au développement du label « Accueil vélo »
- Mettre en place un jalonnement spécifique des points touristiques et des points de service vélo

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/ Go Somme /communes	**400 - 420 k€** *Fourchette de prix basée 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			
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

Identifier et aménager des aires et développer les services vélo aux abords des points touristiques et en lien avec les itinéraires cyclables

Description

- 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.

Exemple d'une aire de services

Source : Vélo & Territoires

Services associés

Equipements indispensables

- **Table de pique-nique**

Source : Vélo & Territoires (tables et bancs adaptés PMR, Seine-Maritime)

- **Stationnement vélo**

Source : Vélo & Territoires (arceaux pour vélo au Château de Baugé, 49)

- **Point d'eau potable**

Source : EXPLAIN (Point d'eau potable à Saint-Arnoult)

- **Sanitaires**

Source : EXPLAIN (toilettes à Rambouillet)

Equipements recommandés

- **Relais Informations Service (RIS)**

Source : Vélo & Territoires (RIS sur la ViaRhôna en Drôme)

- **Abris**

Source : EXPLAIN (abri dans l'aire de loisirs de Bonnelles

- **Consigne bagage sécurisée**

Source : Vélo & Territoires (Consignes classiques au Grand Parc Miribel, 69)

- Borne de gonflage pour les vélos

Source : Explain - Saint-Denis

- **Poubelles**

Source : EXPLAIN (poubelles de tri à Chevreuse)

- **Atelier d'auto-réparation et d'entretien**

Source : Vélo & Territoires (atelier d'auto- réparation vélo et d'entretien, office du tourisme 89)

- **Bornes VAE**

Source : Vélo & Territoires (borne VAE classique en Maine-et-Loire)

- **Aire de jeux**

Source : Vélo & Territoires (aire de jeux à Saint-François-Longchamp, 73)

Lieux concernés

- Points touristiques : Les eaux bleues de Thennes et Berteaucourt-les-Thennes ; Folleville ; Plan d'eau de Berny-sur-Noye ; Eglise de Grivesnes ; château et chapelle de La Faloise.
- Autres points d'intérêts identifiés comme « Accueil vélo : Complexe sportif Pierre Normand, l'Office de Tourisme identifié.

Mise en place d'un système de location de vélos courte durée

- Mettre en place un système de location de vélos courte durée à l'Office de Tourisme et au centre aquatique Alméo, dans le respect des normes d'accessibilité et de convivialité.
- Proposer des vélos électriques modernes équipés pour les familles, les touristes et les habitants souhaitant explorer les environs.
- Assurer la visibilité et le jalonnement des points de location depuis les principales voies cyclables et axes touristiques.
- Collaborer avec des partenaires locaux pour la maintenance et la gestion des vélos.

Référence d’un service de location courte durée de vélo électrique		
Le service proposé par Tibrao à Penvénan offre des vélos électriques en location courte durée, avec des équipements adaptés et un système de réservation en ligne simple et efficace.		*Source : https://tibrao.fr/*

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 francevélotourisme.com/accueil-vélo, 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 5 km d'un itinéraire vélo et 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 (*office de tourisme / sites touristiques / restaurateur / hébergement touristique / loueurs professionnels de vélos / réparateurs de vélos*) pouvant adhérer 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, contactera ces établissements et présentera le label Accueil Vélo. La Communauté de Communes prendra contact avec l'ADEME pour accompagner les établissements à l'obtention du Label Accueil Vélo (plus d'information sur le site de l'ADEME : https://devélopper-vélotourisme.ademe.fr/pres_col), et définir les modalités de financement des équipements et services.

L'office de tourisme étant déjà identifié comme Accueil vélo pourra renforcer son offre de service à destination des cyclotouristes en ouvrant un atelier de réparation.

Mettre en place du jalonnement spécifique à ces points d'intérêt touristique

- Mettre en place un jalonnement complet des nouveaux itinéraires du schéma directeur, dans le respect de la réglementation *(cf. fiche action A.2)*
- Mettre en place un jalonnement 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 les itinéraires cyclables.

Services à destination des cyclotouristes	
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.	*Source : Ardèche*

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 motorisées. 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
Le département de la Somme a mis en place une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Les vélos doivent avoir été achetés après le 17 mars 2020 auprès d'un commerçant de la Somme. Le montant de l'aide correspond à 25% du prix d'achat TTC et est plafonnée à 400€. Elle est cumulable avec les autres dispositifs d'aide au particulier, nationaux ou locaux.

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**
CCPC, Communes	CC, Communes	Département, Haut-de-France Mobilités	***Location avec service humains 19 k €*** **Cette estimation 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* **Le détail des prix est indiqué en annexe*
Lien avec les actions du PDMS	**Subventions / dispositifs de financement**		
• Action E.2 « S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer,	○ *Subventions via le Fonds Vert - Développement des mobilités durables en zones rurales : Ce programme offre un soutien financier pour l'achat et le fonctionnement de matériel roulant, avec un taux de subvention moyen national de 25 %, plafonné à 150 000 euros pour l'achat de matériel.*		

communiquer et sensibiliser »	○ *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.*
Impact environnemental	
• **Incitation pour un sport léger qui contribue à améliorer la santé** • **Développement des modes actifs permettant un mode alternatif à la voiture**	

Description

Etudier l'opportunité et la faisabilité d'un système de location de vélos dans les grands bourgs

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

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.

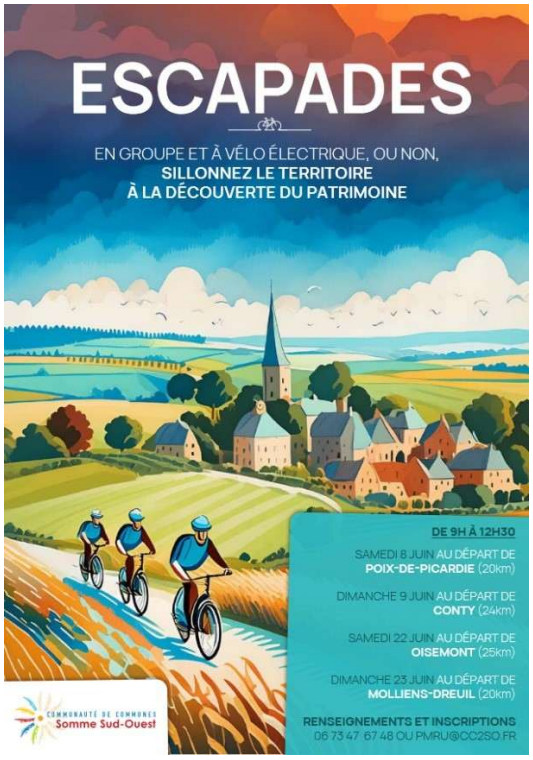
Communauté de communes Flandre Lys Service Velysoo	Communauté de communes de la Plaine d'Estrées Service Hop là !
La CC Flandre Lys propose des contrats de location de vélo à assistance électrique pour un an. Le contrat Velysoo solidaire ouvre la possibilité d'achat du vélo à la fin de l'année pour les ménages les plus modestes. Le service propose aussi Velysoo Pro pour les personnes morales. La location s'adresse aux habitants de la communauté de communes de plus de 16 ans et le coût est de 150€/an.	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. Le tarif au mois est de 55€ pour un vélo individuel, 70€ pour un vélo cargo et 50€ pour un vélo adapté. Le prix d'un vélo classique atteint 30€ pour certaines catégories de personnes (demandeurs d'emploi, étudiants, familles nombreuses…). 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.

Promouvoir les aides à l'achat existantes en sensibilisant à la pratique sécurisée du vélo

Description	
• 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.) • Communiquer auprès des partenaires (site internet, réseaux sociaux, journaux municipaux, etc.) • Proposer des aides à l'achat d'équipement ou distribuer des équipements gratuits lors d'événements autour du vélo (rétroviseurs, casques, vêtements de visibilité, etc.)	**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'y 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, HdF mobilités, gendarmerie, préfecture de la Somme…	*~ 25 k€* **Les couts diffèrent beaucoup avec le challenge vélo et son ampleur* **le cout n'inclus pas la campagne de sensibilisation qu'il faut détailler* **le détail des prix est indiqué en annexe*
Lien avec les actions du PDMS	**Subventions / dispositifs de financement**		
• 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 »	*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.*		
Impact environnemental			
• **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

Communiquer et organiser des événements de sensibilisation

Description	
• **L'organisation d'événements de sensibilisation ou de promotion de la mobilité alternative à la voiture individuelle,** notamment dans le cadre d'évènements 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 évènements seront l'occasion de créer une dynamique locale autours de ces thématiques. Durant ces évènements, diverses activités pourront être proposées, telles que : ○ 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 guidées 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. ; • La création d'ateliers pour former à la réparation des vélos (via des chantiers d'insertion) en associant les clubs de vélo ; • Le développement de campagnes de sensibilisation et de prévention routière directement dans les écoles, auprès des enfants et des parents. Plus largement, la sensibilisation des habitants aux enjeux de la sécurité à vélo en encourageant le port d'équipements (feux, casques, rétroviseurs, vêtements réfléchissants). L'Espace de Vie Sociale (ESV) Intergénérationnel et itinérant est un bon canal de communication pour ces opérations de sensibilisation.	*Affiche mai à Vélo de l'ADEME*

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Programmation temporelle

Programmation fiche itinéraire

Liaison	Coût court terme présent mandat	Coût moyen terme 6 ans	Coûts long terme 8 à10 ans	Total
Liaison A : Moreuil Centre 6 Moreuil ZI		300 k€	153 k€	453 k€
Liaison B : Moreuil ZI - Domart-sur-la-Luce		265 k€		265 k€
Liaison E : Ailly-sur-Noye gare - ZA d'Ailly sur Noye		219 k€		219 k€
Liaison G : Ailly-Sur-Noye - Jumel			186 k€	186 k€
Liaison M : ZA d'Ailly-Sur-Noye - Boves (hors territoire)			572 k€	572 k€
Total		784 k€	911 k€	1 695 k€

Programmation stationnement vélo

Typologie préconisée	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Sécurisé abrité (consigne)	25 k€			25 k€
Libre-accès abrité	63 k€	70 k€	44 k€	177 k€
Libre-accès non-abrité	11 k€	7 k€	4 k€	22 k€
Total par priorité de stationnement	99 k€	77 k€	48 k€	224 k€

Programmation Jalonnement vélo

Typologie préconisée	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Panneau de confirmation	9 k€	40 k€	25 k€	74 k€
Panneau de pré signalisation	0,3 k€	0,3 k€	0,3 k€	4 k€
Panneau de position	1 k€	1 k€	1 k€	1 k€
Panneau de positions avec mats	1 k€	5 k€	3 k€	9 k€
Marquage milieu urbain	12 k€	22 k€	10 k€	44 k€
Marquage milieu interurbain	8 k€	28 k€	20 k€	56 k€
Panneau point dur	2 k€	2 k€	2 k€	5 k€
Marquage point dur	0,3 k€	0,3 k€	0,3 k€	1 k€
	33,6 k€	99,6 k€	61,6 k€	195 k€

Estimation des coûts

Coûts totaux court et moyen termes

Nombre d'habitant	Coûts stationnements	Coûts jalonnement	Coûts aménagement linéaire	Coût Tourisme vélo	Coût location vélo	Coût Comm	Coûts totaux	Coûts totaux par habitants	Coûts totaux par habitants par an sur 10 ans
21 883	176 k€	133 k€	1 695 k€	400 k€	*	*	2 404 k€	109,87 €/hab	10,99 €/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.

*Pour les itinéraires l'ensemble des coûts court, moyen et long terme sont pris en compte.

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

Fiche itinéraire

Liaison	Section	Longueur (m)	Aménagement préconisé	Coût moyen
Liaison A : Moreuil Centre 6 Moreuil ZI	1	2000	Voie verte (3 m)	300 k€
	2	650	Voie verte (3 m) (quasiment achevée) (dépense déjà effectuée)	*
	3	180	Ecluse avec by -pass vélo	5 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	4	350	Voie verte (3 m) sur trottoir existant	146 k€
			Modification de place de stationnement et réarrangement potentiel du trottoir pour atteindre les 3 m nécessaire à la voie verte	*

Liaison B : Moreuil ZI - Domart-sur-la-Luce	1	1600	Voie verte (3 m)	160 k€
	2	1500	Ecluse avec by -pass vélo	40 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	3	500	Pistes bidirectionnelles	50 k€
			Déplacement d'arbre	*
			Sécurisation de passage souterrain	*
	4	500	Ecluse avec by -pass vélo	10 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
Liaison E : Ailly-sur-Noye gare - ZA d'Ailly sur Noye	1	290	Chicane avec stationnement alterné	16 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	2	230	Deux coussins berlinois en béton	6 k€

			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.1
			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30 km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2 k€
	3	575	Chicane avec stationnement alterné	16 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.1
			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30 km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2 k€
	4	250	Voie verte (3m) revêtement stabilisé renforcé	25 k€
	5	1000	Piste bidirectionnelle en sortie de la zone d'activité	150 k€
Liaison G : Ailly-Sur-Noye - Jumel	1	500	Chicane avec stationnement alterné	6 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.1
			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2 k€
	2	190	Voie verte (3 m)	79 k€
			Bande latérale de séparation avec la route (1 m)	29 k€

			Ecluse avec by-pass vélo	5 k
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.1
	3	310	Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2 k€
			Modification des écluses existante pour insérer le by-pass vélo	*
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.1
	4	150	Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2 k€
			Voie verte	63 k€
	5	150	Bande latérale de séparation avec la route (1 m)	*
Liaison M : ZA d'Ailly-Sur-Noye - Boves (hors territoire)	1	700	Revêtement stabilisé renforcé sur les bandes de roulement	250 k€
			Ecluse avec by -pass vélo	20 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
	2	550	Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1

	3	760	Ecluse avec double by -pass vélo	25 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	4	420	Ecluse avec double by -pass vélo	15 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	5	500	Chicane avec stationnement alterné	14 k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2 k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.1
	6	2400	Voie verte (3 m)	240 k€

**Ces coûts nécessitent une avancée du projet plus détaillé

Liaison	Coûts par liaison
Liaison A : Moreuil Centre 6 Moreuil ZI	453 k€
Liaison B : Moreuil ZI - Domart-sur-la-Luce	265 k€
Liaison E : Ailly-sur-Noye gare - ZA d'Ailly-sur-Noye	219 k€
Liaison G : Ailly-Sur-Noye - Jumel	186 k€
Liaison M : ZA d'Ailly- Sur-Noye - Boves (hors territoire)	572 k€

Stationnement vélo

Typologie préconisée	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)	Gare ou halte	Moreuil	10	2 500 € (1)	25 k€	Court terme
Libre-accès abrité	Gare ou halte	La Faloise	10	634€ (1)	7 k€	Moyen terme
	Gare ou halte	Ailly-sur-Noye	10	634€ (1)	7 k€	Court terme
	Gare ou halte	Dommartin - Remiencourt	10	634€ (1)	7 k€	Court terme
	Supermarché	LIDL	10	634€ (1)	7 k€	Moyen terme
	Ecole élémentaire	Lucie Aubrac	20	446€ (1)	9 k€	Long terme
	Collège	William Henri Classen	50	634€ (1)	23 k€	Moyen terme
	Zone d'activité	ZA du Val de Noye	20	446€ (1)	9 k€	Court terme

	Supermarché	LECLERC EXPRESS	10	634€ (1)	7 k€	Court terme
	Supermarché	LEADER PRICE (By Casino)	10	634€ (1)	7 k€	Long terme
	Supermarché	ALDI	10	634€ (1)	7 k€	Court terme
	Supermarché	Carrefour Market	10	634€ (1)	7 k€	Court terme
	Zone d'activité	ZI Castel	20	446€ (1)	9 k€	Court terme
	Piscine	Alméo	10	634€ (1)	7 k€	Moyen terme
	Collège	Jean Moulin - Moreuil	50	446€ (1)	23 k€	Court terme
	Hypermarché	Intermarché super Ailly-sur-Noye	20	446€ (1)	9 k€	Court terme
	Aire de covoiturage	Démuin	5	634€ (1)	4 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Beaucourt-en-Santerre	5	634€ (1)	4 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Démuin	5	634€ (1)	4 k€	Long terme
	Aire de covoiturage	Aire d'Ailly-sur-Noye	5	634€ (1)	4 k€	Court terme
	Zone d'activités économiques	ZA du Santerre	20	446€ (1)	9 k€	Long terme
	Complexe sportif	Complexe sportif Pierre Normand et Maisons France Services	10	634€ (1)	7 k€	Long terme

Libre-accès non-abrité	Tourisme et loisir	Chapelle de la Faloise	10	240€ [1]	2 k€	Moyen terme
	Office de Tourisme	Office du tourisme	10		2 k€	Court terme
	EHPAD	Résidence La clé des champs	5		1 k€	Long terme
	Ecole maternelle	Gavroche	5		1 k€	Court terme
	Site touristique		10		2 k€	Court terme
	Place centrale Domart-sur-la-Luce	Place centrale Domart-sur-la-Luce	10		2 k€	Court terme
	Moreuil Place centrale	Moreuil Place centrale	10		2 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Place centrale d'Ailly	10		2 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Plan d'eau d'ailly - berny	10		2 k€	Long terme
	Tourisme et loisir		5		1 k€	Moyen terme
	Tourisme et loisir	Château de Folleville	10		2 k€	Moyen terme
	Tourisme et loisir	Église Saint-Aignan de Grivesnes	5		1 k€	Long terme
	Tourisme et loisir	Château de la Faloise	10		2 k€	Moyen terme

* *La proximité est définie comme étant inférieure à 200 mètres de l'itinéraire cyclable/*

Jalonnement

Typologie préconisée	Quantité	Prix unitaire	Coût total
Panneau de confirmation	300	247,5€ (1)	74 k€
Panneau de pré signalisation	15	247,5€ (1)	4 k€
Panneau de position	10	145€ (1)	1 k€
Panneau de positions avec mats	35	247,5€ (1)	9 k€
Marquage milieu urbain	865	54€ (1)	44 k€
Marquage milieu interurbain	1 040	54€ (1)	56 k€
Panneau point dur	20	247,5€ (1)	5 k€
Marquage point dur	150 m²	8,22 € / m² (9)	1 k€

Tourisme vélo

Lieu	Elément	Coût unitaire	Cout total unitaire version minimale ou volontariste	Cout total version minimale ou volontariste (4 aire minimal-1 aire volontariste)	Cout total version minimale ou volontariste (2 aire minimal-3 aire volontariste)
Les eaux bleues de Thennes et Berteaucourt-les-Thennes	Arceau	180-300 € (1)	70-115 k€	400 k€	420 k€
	Point d'eau	100€ +50-150 €/ml (10)			
	Sanitaire nettoyage automatique	65 000 € (10)			
	Table piquenique	2500-3500€ (10)			
Folleville	Abris	820€ (11)			
	Poubelle	100-400 € (10)			
Plan d'eau de Berny-sur-Noye	Consigne connectée	17 000 € (10)			
	Borne gonflage	1 000-1500€ (10)			
Eglise de Grivesnes	RIS relais information	1 500 € (10)			
	Atelier d'auto-réparation	1 500-2 000 € (10)			
Château et chapelle de La Faloise	Borne VAE	2 700 € (10)			
	Aire de jeux	Dès 20 000 € (10)			

Location vélo	Lieu	Coût unitaire
Achat VAE	Office de Tourisme et au centre aquatique Alméo	Voir les coûts dans la fiche actions C.1
Achat vélo		
Moyens humains		
Charges d'exploitation		
Signalisation	Point accueil vélo	60-230 € (1)
Atelier réparation	Office de tourisme	1500-2 000 € (11)

Aide à l'acquisition ou la location

Location vélo	Lieu	Coût unitaire	Coût total 5 VAE - 5 mécaniques
Achat VAE	Office de Tourisme et au centre aquatique Alméo	1 200 -2 500€ (13)	11 k€
Achat vélo		200-350€ (13)	
Moyens humains		1 ETP (1)	
Charges d'exploitation		225€/vélo/an (13)	3 k€/an
Atelier réparation	Office de tourisme	1500-2 000€ (1)	2 k€
Communication exemple CC de 120 vélos	GAL Sud Mayenne	3 000€	3 k€
			19 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 préconisée	Coût unitaire
Fête du vélo	4 k€ (1)
Challenge vélo	30 -110 k€(11)
Conception impression et distribution guide vélo	15 k€ (1)
Communication SDC	4 k€ (12)
Campagne de sensibilisation	

Atelier réparation vélos	2 k€ [1]

ANNEXES

Subvention

Etat / préfecture	**DETR**	**Description :** La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) 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 DETR.
		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

		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. 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) : -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
		Critères d'éligibilités : Types de projets éligibles : 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. 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 facilite la mobilité (bilan de compétences mobilité, coaching au permis de conduire, covoiturage, gestion du budget transport, mise à disposition de matériel, etc.). 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 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.)
		Calendrier 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)
		Niveau de subvention Volet1: Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) : 50% maximum de l'assiette

		subventionnable retenue 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 Le niveau de financement régional varie suivant le type de véloroute : - 50% du montant total hors taxe pour les EuroVélos - 40% pour les véloroutes nationales - 30% pour les véloroutes du réseau d'intérêt régional Autres : 50% maximum de l'assiette subventionnable retenue Volet 2 : Lieux d'accueil et d'accompagnement 25% maximum de l'assiette subventionnable, plafonnée à 30 000€
Département de la Somme	**Aide à l'aménagement des traverses d'agglomération**	**<u>Description :</u>** Le Conseil départemental a choisi de proposer son soutien financier aux communes, lors de projet d'aménagement urbain, en faveur de la sécurité routière.
		<u>Critères d'éligibilités :</u> 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. Le projet peut concerner : - 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 Dépenses éligibles: -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

		Calendrier Non identifié
		Niveau de subvention 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.
FEDER	Priorité 6 - OS 2.8.1	**Description** : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens
		Critères d'éligibilités : 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. 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. 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 Exemples d'opérations financées : - Création 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 - Création 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 Les projets d'aménagements cyclables et piétons et les projets de résorption de point durs cyclables et piétons doivent à la fois : - 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-vélos-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-vélo-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_l.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.vélo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/01/fiche-action-n8.pdf

11. ADEME. (2024). *Développer le système vélo*. ADEME. https://avélo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-devélopper-le-systeme-vélo-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-vélo-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 dévéloppement.
Pour plus d'information, rendez-vous sur www.explainconsultancy.com

Email : contact@explainconsultancy.com