

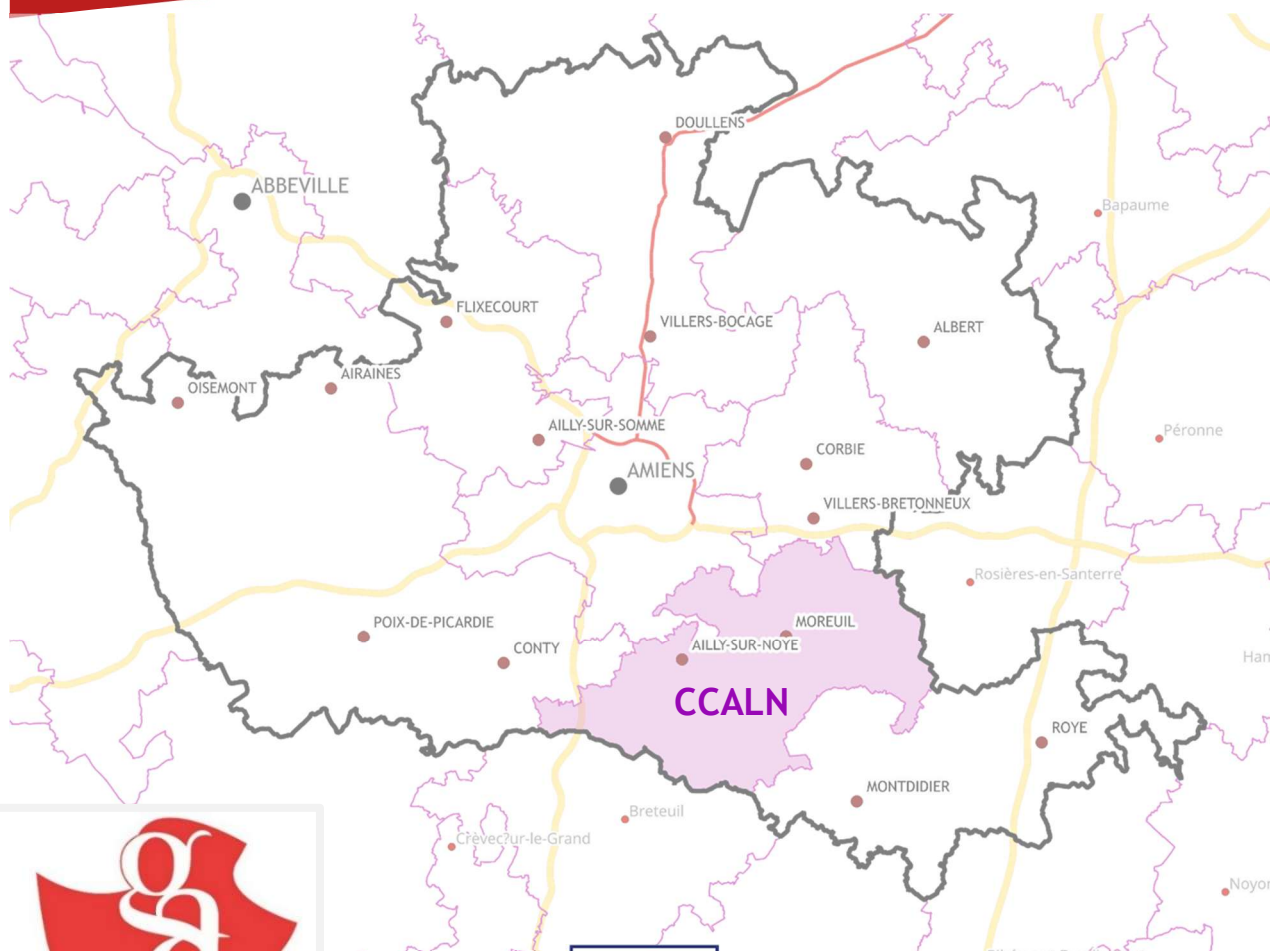


Plan de mobilité simplifié de la CCALN

Préparé pour le compte de :
PMGA

Version 1.0

Erreur ! Source du renvoi introuvable.



GROUPE ROUGE VIF
CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité

PINTAT
AVOCATS

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
PREAMBULE	6
LA DEMARCHE DU PDMS	6
LES CHIFFRES-CLES DU DIAGNOSTIC	8
LES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE	10
LA STRATEGIE DE MOBILITE GLOBALE A L'ECHELLE DU PMGA.....	11
LE PLAN D'ACTION.....	13
LES ACTIONS DU PLAN D'ACTION.....	13
ORIENTATION 1 : FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE SOLO POUR L'ACCES AUX AMENITES DU QUOTIDIEN	
AXE A : AU SEIN DES COMMUNAUTES DE COMMUNES	15
ACTION A.1 – DEVELOPPER DES OFFRES ALTERNATIVES	15
ACTION A.2 – METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA CYCLABLE	23
ACTION A.3 – FAVORISER L'INTERMODALITE	27
AXE B : DEPUIS ET VERS LES TERRITOIRES VOISINS.....	35
ACTION B.1 – VALORISER ET RENFORCER L'EXISTANT	35
ACTION B.2 – DEPLOYER DES LIGNES DE COVOITURAGE.....	40
AXE C : DANS LES CENTRES-BOURGS	46
ACTION C.1 – ACCORDER PLUS DE PLACE AUX MOBILITES ACTIVES AU SEIN DES CENTRES-BOURGS ET ANTICIPER LEUR DEVELOPPEMENT	46
ACTION C.2 – LIMITER LE TRAFIC ROUTIER DE POIDS-LOURDS (PL) EN TRANSIT DANS LES CENTRES-BOURGS.....	56
ORIENTATION 2 : AGIR EN FAVEUR D'UNE MOBILITE POUR TOUS ET DURABLE	
AXE D : GARANTIR LE DROIT A LA MOBILITE	62
ACTION D.1 – S'INSCRIRE DANS LA DEMARCHE DU PAMS POUR LA DEFINITION DE « L'OFFRE SOCLE » DE MOBILITE SOLIDAIRE DES CC	62
AXE E : ACCOMPAGNER AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS	69
ACTION E.1 – COORDONNER LES ACTIONS D'INTERET INTERTERRITORIAL.....	69
ACTION E.2 – S'APPUYER SUR DES RELAIS LOCAUX D'INFORMATION POUR INFORMER, COMMUNIQUER ET SENSIBILISER	73
ORIENTATION 3 : METTRE EN PLACE LA GOUVERNANCE MOBILITE	
AXE F : ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS.....	80
ACTION F.1 – ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS	80
PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE.....	84
PROGRAMMATION TEMPORELLE	84
ESTIMATION DES COUTS	87
ANNEXES	91

PREAMBULE

La démarche du PDMS

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

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

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

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

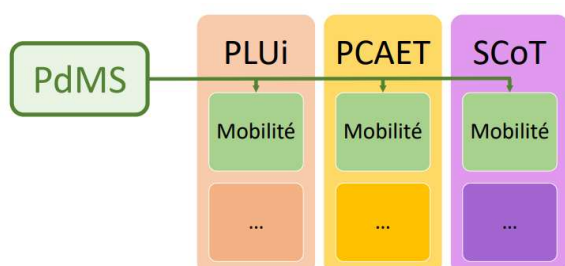
Le PDMS permet de réaliser un diagnostic du territoire et de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée à ses besoins, tout en prenant en compte les démarches déjà existantes. Il offre aux acteurs publics l'opportunité de construire une feuille de route déclinée dans un projet de mobilité, contribuant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

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

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

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

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



SOURCE : Cerema

Les chiffres-clés du diagnostic

Contexte territorial



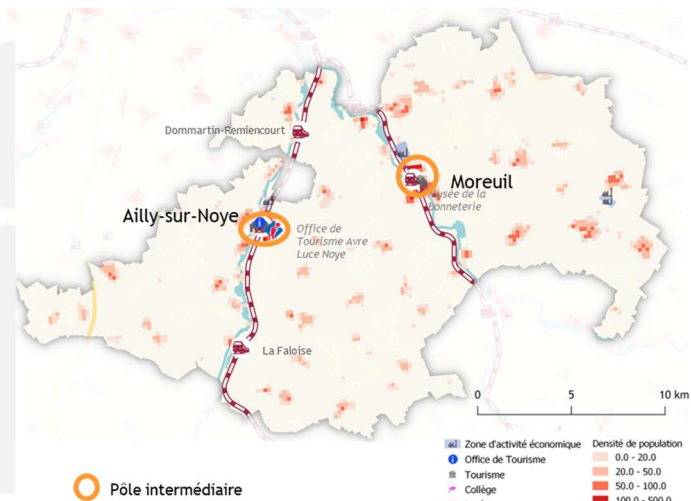
- Communes : 47
- Pôles structurants (Scot) :
 - Pôle intermédiaire : Ailly-sur-Noye, Moreuil
- Sites touristiques : Office de T. Avre-Luce-Noye, musée de la Bonneterie



- Population : 21 820 habitants [INSEE 2020]
- Evolution Population entre 2014 et 2020 : + 89 habitants (+ 0,4 %)
- Densité population : Très peu dense, 56,7 hab/km² (Département : 92 hab/km²)
- Taux de pauvreté : 9,5% (Département : 15,7 %)
- Indice vieillissement population : 65 habitants de +65 ans pour 100 jeunes de -20 ans (Département : 83)



- Emplois : 4 700 emplois au lieu de travail, dont 2 000 sur Moreuil
- Taux chômage : 9,8 % (Département : 8,7 %)
- ZA : 3 grandes zones d'activités
- Scolaire : 2 collèges



Pratiques de déplacements



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

Voiture	Motocycle	Bus	Bicycle	Marche	Pas de déplacement
86%	1%	1%	1%	5%	5%

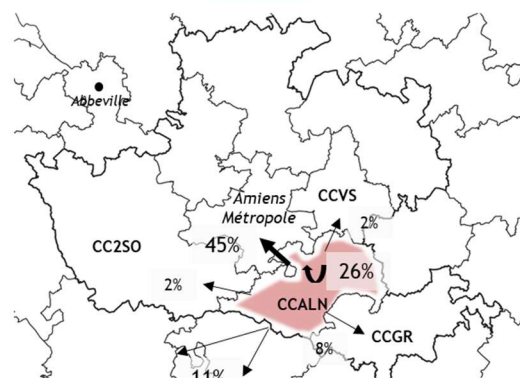
→ 45% flux dirigés vers Amiens Métropole, 26% se font sur la CCALN, 8% vers la CC du Grand Roye et 11% avec les territoires extérieurs au PMGA.

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

	Voiture	Motocycle	Bus	Bicycle	Marche	Autre
En centre-ville / marché	84%	0%	1%	2%	11%	1%
En commerce de périphérie	91%	0%	1%	1%	5%	1%

→ Les habitants de Moreuil et d'Ailly-sur-Noye effectuent respectivement 32% et 30% de leurs achats dans la commune

Principaux flux Domicile-Travail (source : Insee 2019)



Les enjeux sur le territoire

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

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

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

Le tableau ci-dessous récapitule ces enjeux.

Les enjeux globaux	
 L'accès aux aménités du quotidien (emplois, commerces, soins, établissements scolaires, services...) Le lien entre les Communautés de Communes et les aménités d'Amiens Métropole et hors PMGA L'accès aux pôles et aux zones d'emplois présents sur les Communautés de Communes depuis les villages et lieux d'intermodalité La mobilité dans les pôles et les centres-bourgs	 L'attractivité touristique du territoire Le potentiel touristique d'itinérance vélo
 Le droit à la mobilité Le déplacement des personnes non motorisées (précaires, seniors) notamment pour l'accès aux achats du quotidien et aux soins L'accès à l'emploi et à la formation pour les jeunes ou les personnes en recherche d'emploi non motorisées	 L'accompagnement aux changements de comportements La communication et un accompagnement à la mobilité à toutes les échelles, notamment des scolaires Le développement de PDME et PDME communs
 La gouvernance La mise en œuvre de la compétence mobilité	
Enjeu global : L'accès aux aménités du quotidien <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u> - CCTNP : Enjeu d'accès à l'Espace industriel nord d'Amiens Métropole et enjeu de multimodalité sur la RN25 - CCNS, CCVS et CCPC : Enjeu sur la connexion entre les pôles et les véloroutes - CCNS, CCPC, CCVS et CCALN : Enjeu sur la connexion entre les zones d'emplois, les gares et les haltes	Enjeu global : Le droit à la mobilité <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u> - CCALN : Enjeu sur la poursuite des solutions existantes liées aux déplacements des publics spécifiques (navettes, bus) - CCALN, CCTNP : Enjeu sur la prise en compte de la mobilité des aides à domicile - CCPC : Enjeu sur l'intégration du futur service de TAD (en lien avec l'adhésion à HDF Mobilité)

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

Orientation n°3 : Mettre en place la gouvernance mobilité

Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

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

Description de l'action

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

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

Plateforme	Type de covoiturage	Prestataire / Organisme
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → longue distance	Prestataire privé (BlaBlaCar)
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → courte distance, trajets du quotidien	Prestataire privé (BlaBlaCar)
	Covoiturage organisé (trajets planifiés à l'avance) → courte à moyenne distance	Hauts-de-France Mobilités (Syndicat Mixte SRU)
	Covoiturage local organisé (trajets planifiés à l'avance) → courte distance, trajets du quotidien Service en cours d'expérimentation sur la CCVS	Association locale BusCitoyens

Cette veille permettra d'améliorer la connaissance des élus de la Communauté de Communes sur les différents services existants. Ensuite, des campagnes de communication et de promotion des plateformes existantes pourront être menées (Cf actions suivantes et Cf Fiche E.1 et E.2). Ces campagnes permettront d'informer les habitants sur les services disponibles, leurs bénéfices et les besoins spécifiques auxquels chaque solution peut répondre.

Le choix des plateformes à promouvoir et développer pourra se porter sur une ou plusieurs plateformes, en fonction des besoins des habitants, et en prenant en compte les réflexions menées avec la Région sur les lignes de covoiturage (Cf action B.2). Il pourra se porter sur :

- Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage :** Le diagnostic avait mis en lumière des difficultés sur la mise en relation des covoitureurs, un aspect essentiel pour le développement du covoiturage. Un besoin spécifique a été identifié pour des solutions adaptées aux trajets réguliers, comme les déplacements domicile-travail. Pour cela, la promotion de la plateforme Pass Pass Covoiturage peut être envisagée.

Cette plateforme permet aux conducteurs de publier leurs trajets et de proposer des places aux passagers. Les usagers peuvent rechercher et réserver des trajets en fonction de leurs besoins, qu'ils soient réguliers ou plus ponctuels. Dans les Hauts-de-France, la plateforme Pass Pass Covoiturage s'est imposée comme un outil clé pour encourager le covoiturage sur les trajets quotidiens et réguliers. En 2023, la plateforme a enregistré 15 712 usagers, avec 51 794 trajets et 80 communautés inscrites à travers la Région. Elle connaît une évolution positive, avec une augmentation de 12% du nombre d'usagers entre 2022 et 2023 et une hausse de 67% des annonces publiées (source : Bilan Pass Pass Covoiturage 2023 - Hauts-de-France Mobilités). Ces chiffres témoignent de l'engouement croissant pour cette solution de mobilité durable, et soulignent l'importance de renforcer sa visibilité et son efficacité pour répondre à la demande. Afin de davantage faire connaître la plateforme, une campagne de communication pourra être menée sur le territoire. Cette campagne pourrait inclure des supports de communication ciblés, des affiches, des annonces ou des publications en ligne. (Cf actions E.1 et E.2). Hauts-de-France Mobilités a d'ailleurs mis à disposition sur son site internet tout un panel de support de

Ce service représente une réelle opportunité pour le territoire et pourrait, à terme, être déployé sur le territoire de la CCALN, territoire voisin de celui de la CCVS. Une convention a été signée en 2024 avec SNCF Gares & Connexions pour déployer BusCitoyens à la gare de Longueau.

Pour développer le service de manière efficace, plusieurs étapes peuvent être envisagées :

- **Planifier le service sur les communes** : Élaborer un maillage cohérent de Mobilieux* pour le covoiturage. Les lieux à privilégier sont les mairies, les cafés / bars / commerces, les agences postales, les offices du tourisme, les médiathèques, les maisons France service et les gares.

*Un Mobilieu est un lieu dédié à l'organisation et à la pratique du covoiturage. Les usagers peuvent y inscrire leurs trajets sur un tableau dédié et consulter les annonces classées par ordre alphabétique des destinations proposées par les habitants ou salariés du quartier. Des animations régulières y sont organisées par un référent, en collaboration avec BusCitoyens, pour encourager l'échange et la participation. Ce lieu offre un environnement convivial et sécurisé où les covoitureurs peuvent se rencontrer, s'organiser, et attendre leur départ au chaud.

- **Contacter les Mobilieux, et définir un référent covoiturage** pour chacun de ces lieux, en charge de la mise en relation entre covoitureurs. L'association BusCitoyens s'assurera de former les référents et de communiquer auprès des Mobilieux.
- **Créer de l'animation** à l'aide de l'association BusCitoyens, **au lancement** pour faire connaître le service et récupérer les annonces de covoiturage. *Exemple : événements sur une journée ou une matinée à certains Mobilieux, pour faire connaître le service, avec un stand et des brochures, et la tenue d'un registre où les habitants peuvent s'inscrire.*
- **Communiquer et afficher les annonces de covoiturage via différents canaux** : le site internet BusCitoyens et dans des lieux physiques dans chaque commune (Mobilieux et des relais locaux d'information - cf. Fiche E.2 - *S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser*) rassemblant l'ensemble des annonces.

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

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

Source : Hauts-de-France Mobilités

A l'échelle de la Région des Hauts-de-France, 14 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont adhéré à Hauts-de-France Mobilités, dont la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot. A titre d'exemple, elle travaille à l'élaboration d'un service de transport à la demande (TAD) zonal en collaboration avec le syndicat et a créé une communauté sur la plateforme Pass Pass Covoiturage. Ainsi, l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités permettrait à la CCALN d'harmoniser les solutions alternatives à la voiture individuelle, telles que la plateforme Pass Pass Covoiturage et le développement du TAD, tout en facilitant leur mise en œuvre grâce à des outils communs et un accompagnement technique adapté.

- **Etudier la mise en place d'un service de transport à la demande (TAD)** : Pour répondre aux besoins de mobilité des habitants sur le territoire, la mise en place d'un service de transport à la demande pourrait être envisagée sous différentes formes :
 - **Adhésion à Hauts-de-France Mobilités** : Une première solution consiste à adhérer au syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités. En y adhérant, la communauté de communes bénéficierait d'un appui technique et d'outils pour développer un service de TAD adapté.

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

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
Diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques par le report modal et le taux de remplissage des véhicules	Développement des services motorisés (autopartage, navette) / Recommandation : privilégier des véhicules électriques

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
- Communauté de communes - PMGA (Veille sur les plateformes de covoiturage, information et harmonisation)	- Hauts-de-France Mobilités et/ou Prestataire privé / BusCitoyens - Région Hauts-de-France - PMGA - Communes

Cadre réglementaire

- Compétence Mobilité

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
- Communication sur le covoiturage : Action chiffrée dans les fiches E1 et F1 - Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens : Action comptabilisée dans les fiches E1 et F1 (Moyens humains et communication)	- PMGA et CCALN - CCALN	-Fonds vert : Développement du covoiturage : Campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation) → Financement entre 20 % et 50 % -ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action -Fonds vert : Développement du covoiturage : → Financement entre 20 % et 50 %

● Étape 3 :

- Promouvoir la plateforme Pass Pass covoiturage et/ou étudier la mise en place du service BusCitoyens ou du même type et/ou étudier l'opportunité de l'implantation d'un prestataire privé
- Etudier la mise en place du service de transport à la demande
- Réaliser une étude de pertinence sur la création/extension de navette intercommunale

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

- Une partie sur le développement des infrastructures cyclables, avec des liaisons hiérarchisées. Deux niveaux de priorité ont été définis : les liaisons du quotidien (priorité 1) et les liaisons liées aux loisirs, au tourisme ou en connexion avec les territoires voisins (priorité 2). Au total, 10 liaisons de priorité 1 (vocation : mobilité du quotidien) et 10 liaisons de priorité 2 (vocation : loisirs / tourisme ou connexion avec les EPCI voisins) ont été définies. Ces liaisons représentent un **linéaire total d'environ 87 km**.

Parmi ces liaisons, **5 itinéraires de priorité 1 ont été identifiés et approfondis sous forme de fiches de préconisation d'aménagements cyclables** :

- Moreuil Centre <-> Moreuil ZI
 - Moreuil ZI <-> Domart-sur-la-Luce
 - Ailly-sur-Noye gare <-> ZA d'Ailly-sur-Noye
 - Ailly-sur-Noye <-> Jumel
 - ZA d'Ailly-sur-Noye <-> Boves (hors territoire) via la vallée de la Noye
- Une partie sur un **plan d'action vélo** avec le déploiement de services sur le territoire. Ce plan s'articule en 3 axes comprenant **5 fiches actions** :
 - Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien*
 - Fiche a.1 - Développement du stationnement vélo
 - Fiche a.2 - Développement d'un jalonnement vélo cohérent et lisible
 - Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo*
 - Fiche b.1 Mise en place de services liés au tourisme d'itinérance vélo
 - Axe C : Promouvoir le vélo*
 - Fiche c.1 - Promotion ou mise en place d'aides à l'acquisition ou la location de vélo (mécanique ou à assistance électrique)
 - Fiche c.2 - Mise en place d'action de communication / sensibilisation

Impacts environnementaux

	
- Bienfait sur la santé publique et sur la pollution de l'air par le report modal vers le vélo - Amélioration de la sécurité des cycles	Artificialisation des sols, lors d'implantation d'aménagement cyclable sur des espaces non artificialisés

Modalité de pilotage

Principaux Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
- CC : suivi de la mise en œuvre, coordination avec la maîtrise d'ouvrage - Gestionnaires de voirie : Création d'aménagement vélo	Les partenaires et les maitrises d'ouvrage concernés sont détaillés au sein du Schéma Directeur Cyclable

Rôle de l'EPCI

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

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel
1,7 M€ pour la création des 5 itinéraires vélos prioritaires 0,9 M€ pour les actions des fiches vélos <i>Les budgets sont détaillés au sein du Schéma Directeur Cyclable</i>

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable	- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé (km) - Fréquentation des aménagements cyclables - Part modale du vélo - Nombre de stationnements vélos implantés

Objectifs opérationnels

- Développer l'intermodalité sur le territoire dans le but de réduire l'utilisation de la voiture individuelle
- Favoriser la pratique du covoiturage
- Favoriser l'accès aux pôles et lieux d'intermodalité

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

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

Les Mobilieux qui seront identifiés pour la mise en place du service BusCitoyens (Cf Action A.1) pourront, si leur configuration le permet, être aménagés en conséquence et dotés d'une ou deux places réservées au covoiturage. Cela permettra de créer de véritables espaces dédiés à cette pratique. Ces places devront être clairement signalées, notamment à l'aide d'un marquage au sol et d'un panneau spécifique.

*Un Mobilieu est un lieu dédié à l'organisation et à la pratique du covoiturage. Les usagers peuvent y inscrire leurs trajets sur un tableau dédié et consulter les annonces classées par ordre alphabétique des destinations proposées par les habitants ou salariés du quartier. Des animations régulières y sont organisées par un référent, en collaboration avec BusCitoyens, pour encourager l'échange et la participation. Ce lieu offre un environnement convivial et sécurisé où les covoitureurs peuvent se rencontrer, s'organiser, et attendre leur départ au chaud.



Exemple de places réservées au covoiturage
à Bourg-en-Bresse : Le Progrès

Les nouvelles aires et haltes de covoiturage, tout comme celles déjà existantes, doivent être correctement signalées pour maximiser leur utilisation et améliorer leur visibilité. Il s'agira ainsi d'améliorer la lisibilité des aires et haltes de covoiturage avec du jalonnement directionnel aux abords des sites, ainsi que de mettre en place une signalisation ou un marquage distinctif homogène sur le territoire. L'application d'une charte graphique unifiée permet de créer une identité visuelle reconnaissable. Le département a élaboré dans son schéma départemental des aires de covoiturage, un cahier des charges formulant différentes recommandations sur le choix des revêtements, les équipements, et sur la signalisation. Il est essentiel de veiller à la cohérence des aménagements en s'appuyant sur ce cahier des charges afin de garantir l'harmonisation et la qualité des infrastructures.



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

Exemple des aires de Feuquières-en-Vimeu et

d'Essertaux, Source : CD80

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



Source : CD80

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



Source : CC Côte d'Émeraude

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

Conditions de réussite

Points de vigilance

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

Conditions de réussite

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

Lien avec les autres actions

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

Aménager Mobilieux : Coût d'investissement d'environ 500 € par mobilieux	Gestionnaire de voirie	développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) →Financement jusque 80% -FEDER : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidien
Mise en place de services de mobilité complémentaires : Chiffrage à réaliser en fonction des services mis en place (Coût unitaires en annexe)	Gestionnaire de voirie et CC	- Région Hauts-de-France : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable. - Département de la Somme : Aide au développement des aires et des haltes de covoiturage, uniquement sur les aires identifiées dans le schéma départemental (subventions suspendues jusqu'au vote du budget primitif 2025) → taux maximal d'intervention : 40 % de l'assiette éligible HT -Advenir : bornes de recharges électriques → 30% du montant hors taxe de la prestation de fourniture et d'installation des points de recharge financés plafonné à un montant maximal par point de recharge en fonction de leur puissance (entre 1000€HT et 9000€HT).

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
- Aménager des aires / haltes de covoiturage (6 emplacements) : Court à moyen terme - Jalonnement aire : Court à moyen terme - Aménager Mobilieux : Court à moyen terme - Mettre en place des services de mobilité complémentaires : Court à moyen terme	- Nombre de places de covoiturage aménagées - Fréquentation des aires de covoiturage (nombre de places occupées sur le nombre de places total un mardi ou jeudi à 10h) - Nombre de services implantés - Taux de remplissage des véhicules

Planning de mise en œuvre

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

- **L'ouverture de lignes de cars scolaires à d'autres usagers par la Région** : Cette action vise à mutualiser les ressources existantes et à créer de nouvelles dessertes sans nécessiter de moyens supplémentaires. L'article L3111-7 du Code des Transports stipule que « *les services de transport scolaire peuvent être ouverts à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves* ». Cela permet d'étendre l'usage des lignes scolaires existantes tout en garantissant leur qualité pour les élèves. Des réflexions seront à initier avec la Région pour déterminer les lignes potentiellement accessibles à d'autres usagers et définir les modalités d'accès (conditions) à ces lignes scolaires.
- **La promotion et la communication sur les services existants** : Une **campagne de communication** pourra être mise en œuvre pour mieux informer les habitants des services disponibles. Cela inclut la présentation des lignes, des horaires, des tarifs et des connexions possibles avec d'autres modes de transport, comme le train. Des supports de communication ciblés, comme des **guides simplifiés**, des **affiches** ou des **publications en ligne** (par exemple sur les avantages de l'utilisation des transports en commun) pourraient être transmis par la Région, puis relayés par la Communauté de Communes sur son territoire (Cf. actions E.1 et E.2).

Exemple réussi sur d'autres territoires :

Les tarifs au 1^{er} septembre 2024

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

VOYAGE SIMPLE	VOYAGE ALLER/RETOUR ⁽¹⁾	10 VOYAGES
2,50 € Tarif tout public	4,50 € Tarif tout public	20,00 € Tarif tout public
0,40 € Tarif solidaire (sous conditions de ressources)		10,00 € Tarif - 28 ans (sur 100€ de voyage)

PASS HEBDO ⁽²⁾	PASS MENSUEL ⁽³⁾	PASS ANNUEL ⁽⁴⁾
18,00 € Tarif tout public	45,00 € Tarif tout public	450,00 € Tarif tout public
9,00 € Tarif - 28 ans	22,50 € Tarif - 28 ans	225,00 € Tarif - 28 ans (sur 2250 € de voyage)

ACCÈS GRATUIT

- Enfants -8 ans (avec ou sans billet payant)
- Accompagnant PMR⁽⁵⁾
- Ancien combattant (sur présentation de sa carte)

GROUPE +10 PERS. (sur réservation)

17,50 € pour 10 pers. (dont 1 PMR / pers. supplémentaire)

Carte SOLIDAIRE

un vrai coup de pouce pour vos déplacements

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

Source : Région Nouvelle-Aquitaine

La région Nouvelle-Aquitaine a mis en place un guide de poche pour le réseau de cars régionaux de la Vienne. Ce support, à destination des usagers, offre une excellente lisibilité du réseau. Il regroupe toutes les informations essentielles, telles que

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

Impacts environnementaux

	
• Baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques par le report modal vers les transports collectifs	• Potentiels travaux et artificialisation des sols lors d'aménagements d'arrêts de car

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
• Région • CC (pour la communication)	• Hauts-de-France Mobilités (communication) • Communes

Rôle de l'EPCI

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

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
• Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers par la Région : Coût supporté par la Région • Promotion et communication : Action chiffrée dans les fiches E1 et F1 • Facilitation de l'usage train + vélo et car + vélo : Coût d'investissement compris entre 1 800 et 8 000€ par support vélo pour les cars • Appui application mobile intermodale d'HdFM : Action de communication chiffrée dans la fiche E1	• Région • CCALN • Région • CCALN	• ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action

Action B.2 - Déployer des lignes de covoiturage



Constats et enjeux

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

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

Cependant, il existe un véritable potentiel de développement de la pratique du covoiturage. L'enquête a révélé des attentes concernant la facilitation de la mise en relation entre covoitureurs. Il y a donc un réel enjeu à structurer et dynamiser cette pratique, en la rendant plus visible et plus accessible. L'enquête mobilité certifiée Cerema menée en 2024 a également mis en lumière un autosolisme assez fort (représentant 72% des trajets en voiture), avec cependant un taux d'occupation des véhicules en hausse par rapport à l'enquête précédente (1,37 personnes / véhicule, contre 1,28 personnes / véhicule dans l'enquête déplacement de 2010). Le taux d'occupation des véhicules reste néanmoins faible pour les déplacements domicile-travail, avec 1,04 personnes/véhicule. Il existe ainsi un enjeu majeur de réduction de l'autosolisme pour les trajets domicile-travail. De ce fait, le covoiturage représente une solution adaptée au territoire, où les distances à parcourir sont relativement longues, avec une moyenne de 8 km par trajet domicile-travail (source : EMC² 2023-2024).

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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



explain



GROUPE
ROUGE VIF
CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité

PINTAT
AVOCATS

Exemples réussis :

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



Source : Ouest France - Le Mans Sarthe Mobilités

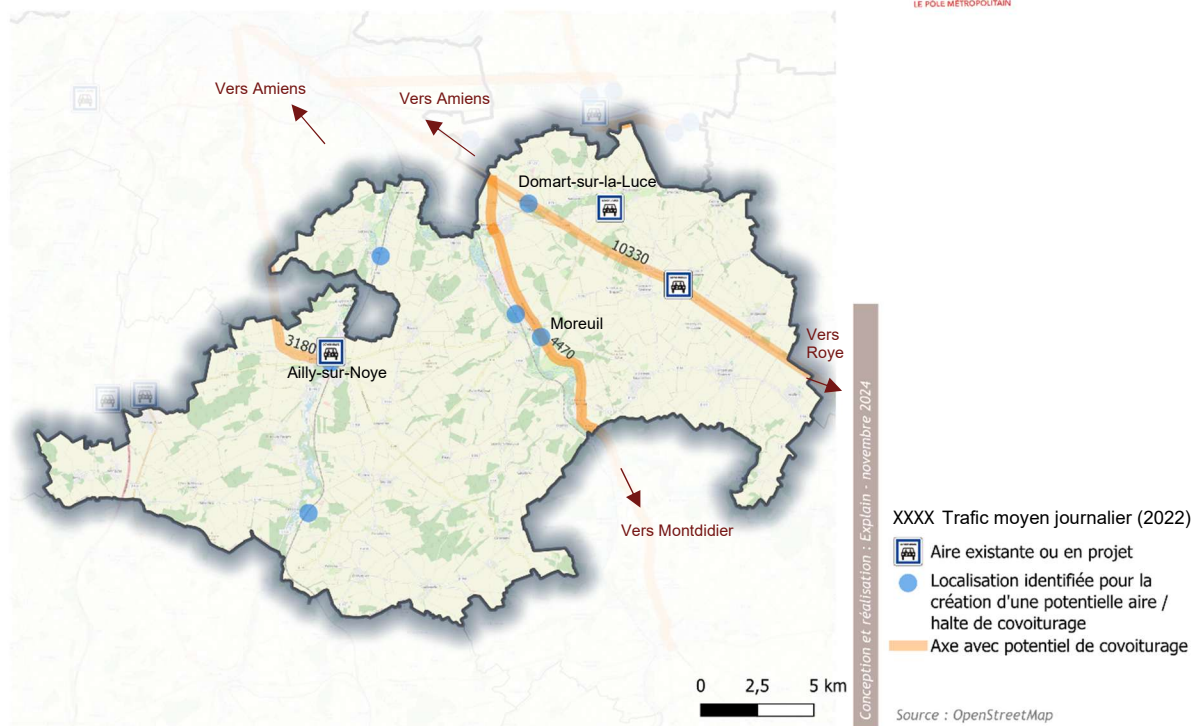
- La Communauté de Communes Seille Grand Couronné a mis en place, aux heures de pointe, deux lignes de covoiturage permettant de rejoindre Essey-lès-Nancy, membre de la métropole du Grand Nancy : une ligne desservant Champenoux et Laneuvelotte (CCSGC) et une ligne desservant Leyr et Bouxières-aux-Chênes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



Source : CC Seille Grand Couronné

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

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA
Localisation des potentiels axes de covoiturage



Lien avec les autres actions

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

Axe C : Dans les centres-bourgs

Action C.1 - Accorder plus de place aux mobilités actives au sein des centres-bourgs et anticiper leur développement



Constats et enjeux

Les aménagements cyclables sont globalement peu développés dans les différents centres-bourgs du territoire de la Communauté de Communes, limitant les déplacements à vélo. Les infrastructures piétonnes sont pour la plupart discontinues, avec des trottoirs étroits ou en mauvais état, rendant les déplacements difficiles, notamment pour les personnes à mobilité réduite (séniors, personne en fauteuil roulant, personne avec poussette). De plus, des conflits d'usage sont fréquemment observés, comme le stationnement de véhicules sur les trottoirs. En revanche, la ville de Moreuil constitue une exception notable avec quelques aménagements qualitatifs pour les piétons : zones apaisées avec revêtement différencié, trottoirs plus larges, etc.

Stationnement sur trottoirs à Ailly-sur-Noye (gauche) et zone 30 à Moreuil (droite)



Le manque global d'aménagement se traduit par un faible usage des mobilités actives sur le territoire, y compris pour les déplacements de proximité comme les achats en centre-ville. Les résultats de l'enquête sur les comportements d'achats menée en 2022 à l'échelle de la Communauté de Communes, révèlent des parts modales particulièrement faibles pour le vélo (2%), et pour la marche (11%). De plus, les habitants ont exprimé, dans l'enquête en ligne et la concertation menées dans la démarche d'élaboration du PDMS (automne 2023), le besoin d'améliorer la qualité et la sécurité des aménagements piétons existants. La qualité des aménagements a en effet été citée comme principal frein à la pratique de la marche à pied.

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

fauteuil roulant ou munis de poussettes. Les espaces devront également être désencombrés pour supprimer les obstacles à la marche, tels que les véhicules stationnés de manière inappropriée, les poubelles, ou le mobilier urbain mal positionné.

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

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

Exemple :

<u>Rue de la Gare à Ailly-sur-Noye</u> 	<u>Leviers d'action envisageables :</u> • Interdiction et suppression du stationnement • Réduction de la largeur de la chaussée à 5,5 m (contre environ 7 m actuellement) <u>Aménagements possibles :</u> • Agrandissement des trottoirs ou • Aménagement d'une voie verte (piéton + vélo) de 3 m
--	---

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

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

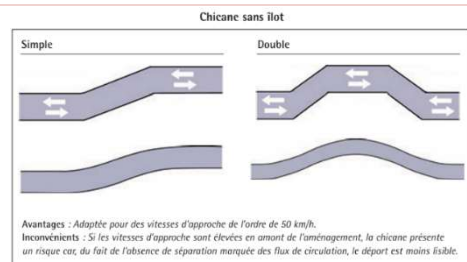
	Description	Aménagement	Localisation
Limitation 30km / h 	Section où la limitation de vitesse est de 30 km / h.	• Signalisation aux entrées et sorties de section • Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes)	-En zone urbaine
Ville 30 	Ville dont plus de 70% de la voirie a une limitation à 30 km / h ou moins. Quelques axes structurants peuvent rester limités à 50 km / h, voire plus rarement à 70 km / h. Les zones stratégiques peuvent faire l'objet de mesures d'apaisement spécifiques (zones 30 ou zones de rencontre par exemple)	• Signalisation en entrée de la ville panneau et potentiel marquage au sol • Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes)	-Sur l'entièreté de la ville ou du centre-bourg
Zone 30 	Zone où la limitation de vitesse est de 30 km / h pour tous les usagers. Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Le piéton est tenu d'utiliser le trottoir dès qu'il existe et est praticable, il	• Signalisation aux entrées et sorties de zone : panneaux et marquage au sol • Trottoirs séparés de la chaussée et confortables • Aménagements en faveur de l'abaissement des vitesses de	- Au niveau de pôles générateurs entraînant une forte présence tous modes, notamment de modes actifs. - Au sein des centres-bourgs commerçants.

Chicane :

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



Photo Certu

**Ralentisseur plateau :**

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

**Coussin berlinois :**

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

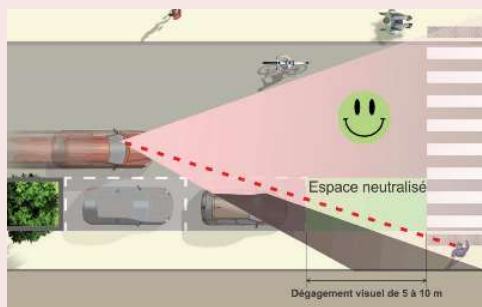


Le coussin peut être construit sur place.
(Source : Cete de l'Est.)

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

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

Exemples d'aménagements : (Source : CEREMA)



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

Exemples réussis :



Mobilier urbain à Cras-sur-Reyssouze

(Source : Cerema)



Marquage artistique au sol à Nancy

(Source : Cerema)



Jalonnement indiquant les principaux équipements

(Source : INPES)

Une attention particulière doit être portée pour les cheminements piétons et vélos vers les établissements scolaires, en priorité dans un rayon de 200 à 500 mètres. L'objectif est d'assurer des trajets continus, sécurisés et agréables, afin de renforcer l'accessibilité de ces établissements et de promouvoir l'usage des modes actifs. Le collège Jean Moulin à Moreuil a spécifiquement été identifié lors des ateliers PDMS. Les actions à mener pour améliorer ces cheminements reprendront les principes décrits précédemment, avec une attention particulière portée à la suppression des discontinuités, à l'élargissement des trottoirs, et à l'installation de mobilier urbain et d'éclairage public adapté. De même, le jalonnement jouera un rôle clé, avec des panneaux directionnels indiquant clairement les établissements scolaires, et les temps de parcours à pied, voire la distance. Pour les cyclistes, les aménagements cyclables dans les centres-bourgs sont intégrés dans une approche cohérente et globale, dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

- Intégrer davantage les mobilités actives dans les projets d'aménagements :** Les projets d'aménagement, qu'ils concernent la voirie, les logements, les équipements publics ou les zones d'activités, doivent intégrer les mobilités actives de manière plus systématique. Cela implique de mettre en place des aménagements piétons et cyclables permettant des cheminements sécurisés et accessibles, lors de projets de logements ou d'équipements par exemple. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU-i) constitue un levier clé pour formaliser cette approche. Il pourrait inclure des orientations spécifiques pour encourager l'aménagement de cheminements piétons et cyclables dans les futurs projets d'aménagement. Cette intégration permettrait d'assurer une cohérence à l'échelle du territoire, tout en anticipant les besoins croissants en matière de mobilités actives. Par ailleurs, un travail spécifique pourra être mené pour identifier des opportunités de libération d'emprises en faveur des modes actifs via la définitions d'« emplacements réservés » dans le PLU-i, qui pourront servir à l'élaboration de liaisons modes actifs.

Conditions de réussite

Points de vigilance

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

Conditions de réussite

- Avoir un engagement politique fort en faveur des mobilités actives
- Cibler des lieux stratégiques pour concentrer les efforts sur les secteurs les plus empruntés : écoles, les établissements de santé, les commerces, et les lieux recevant du public, les centres-bourgs.
- Mener un travail collaboratif avec les différents acteurs, y compris avec les habitants et les usagers du territoire
- Mener des opérations de communication pour informer les usagers de la mise en place de nouveaux aménagements

Lien avec les autres actions

- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche C.2 - Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) dans les centres-bourgs
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

Impacts environnementaux

	
Bienfait sur la santé publique et la qualité de l'air par le report modal vers le vélo et la marche	Aucun

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
- Gestionnaire de voirie (aménagements) - Communauté de communes (normes PLUi)	- Département - Région (pour les aménagements en rapport avec les gares) - Etablissements scolaires (pour les aménagements en rapport avec les établissements scolaires)

Cadre réglementaire

- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie) + propriétaire foncier → Réalisation des aménagements
- Compétence Mobilité (Communauté de commune) → Mise en place de normes dans le PLUi

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



Constats et enjeux

Un des enjeux majeurs pour le développement et la sécurisation des mobilités actives dans les centres-bourgs réside dans la maîtrise de la circulation de poids-lourds. Leurs traversées des centres-bourgs génèrent des conflits de circulation, notamment sur des voiries où les largeurs ne sont pas adaptées à ces gabarits de véhicules. Ces flux, parfois quasi-continus, sont particulièrement marqués dans les principaux centres-bourgs du territoire (Ailly-sur-Noye, Moreuil), et à proximité des zones d'activités. Ce phénomène est amplifié par le caractère rural du territoire, avec la circulation d'engins et de véhicules agricoles. Cette circulation de véhicules à grand gabarit détériore parfois la voirie et induit une proximité insécuritaire avec les publics plus vulnérables (piétons, cyclistes, trottinettistes).



Traversées d'engins agricoles à Moreuil (gauche) et de poids-lourds à Ailly-sur-Noye (droite, source : Courrier picard)

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Exemples réussis :



Source : Ouest France

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

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

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

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

- **Faire respecter la réglementation** : Pour être efficace, la mise en place d'une réglementation interdisant le passage de véhicules lourds doit s'accompagner soit **d'un dispositif de contrôle renforcé**, soit de **mesures physiques pour restreindre le passage des poids-lourds**. Plusieurs actions peuvent être envisagées :
 - Mise en place d'un **dispositif de contrôle renforcé** (action « coup de poing ») dans les premières semaines d'application de la réglementation, avec le soutien des forces de l'ordre, pour s'assurer du respect des nouvelles règles de circulation.
 - Mise en place d'aménagements dissuasifs, tels que la réduction des largeurs de voiries à l'aide d'éléments urbains (pots de fleurs, mobilier urbain, etc.), pour empêcher l'accès des poids-lourds aux axes sensibles, sauf dans les cas où la circulation d'engins agricoles est nécessaire.
- **Etudier la possibilité d'itinéraires alternatifs** : Une approche complémentaire pour limiter le trafic des poids-lourds en transit consiste à explorer la mise en place d'itinéraires alternatifs. Cette mesure peut venir en appui des restrictions précédentes et vise à proposer des itinéraires adaptés pour détourner les véhicules des centres-bourgs ou zones sensibles. L'objectif principal est de concentrer le trafic des poids-lourds sur certains axes identifiés. Plusieurs actions peuvent être envisagées :
 - Réglementation de la circulation des poids-lourds (Cf action précédente) avec une fermeture à la circulation de certaines rues pour les poids-lourds
 - Communication ciblée, en informant les transporteurs et les entreprises locales des itinéraires déconseillés, tout en promouvant les alternatives adaptées.
 - Jalonnement des itinéraires poids-lourds, afin d'orienter efficacement les poids-lourds vers les axes recommandés, tout en clarifiant les restrictions appliquées dans les zones sensibles.

Les besoins prioritaires ont été identifiés à partir des travaux menés lors du diagnostic et des ateliers, avec des mesures nécessaires pour Ailly-sur-Noye, Moreuil et Thennes.

Conditions de réussite

Points de vigilance

- Gérer le report de flux sur les autres axes

Conditions de réussite

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

Lien avec les autres actions

- Fiche C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centre-bourgs et anticiper leur développement

Impacts environnementaux

	
• Amélioration de la qualité de l'air et diminution de la pollution au sein des centres-bourgs • Bienfait sur la santé publique et la qualité de l'air par l'augmentation de la part modal du vélo et de la marche • Diminution des nuisances sonores	• Légère augmentation des émissions de CO2 en raison de potentiels trajets moins directs de poids-lourds

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
• Communes	• Département • Transporteurs • Chambre d'agriculture

Cadre réglementaire

- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie)

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
• Non chiffrable	• Gestionnaires de voirie	

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

Axe D : Garantir le droit à la mobilité

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



Constats et enjeux

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

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

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

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

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

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

Description de l'action

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

Offre socle	Existante	Proposée dans le PDMS
Diagnostic mobilité individuel	-	
Accompagnement mobilité	Auto-école solidaire (APFE) Accompagnement et information (Coach Carrière)	
Mise à disposition ou location	Garages solidaires (Amiens Avenir Jeunes, Renault) Prêt de véhicule sans permis pour les demandeurs d'emploi (CCALN)	Définir un montage technique et financier supportable permettant de fournir des véhicules avec et sans permis
Transport solidaire	TUS** (Association Saint-Jean, Les Astelles) Transport solidaire (Association Saint-Jean)	Identifier les opportunités pour implanter du TUS
Accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation	-	
Accès à une aide financière en fonction du profil de la personne	Aides financières pour achat et réparation de tous types de véhicules, participation aux abonnements de transports en commun, indemnités kilométriques (Département de la Somme)	

Territoire couvert : Département de la Somme, Bassin de Moreuil, CCALN

*TAD : Transport à la demande

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

Les actions sont les suivantes :

- La première étape à mener sera de **compléter et actualiser annuellement le recensement sur les aides et structures de mobilité existantes**. Pour cela, la Communauté de Communes s'appuiera sur le travail réalisé dans le cadre du PAMS. Puis :
 - Assurera l'accès à l'information pour tous via l'annuaire des mobilités développé par Hauts-de-France Mobilités (HDFM) sur son site internet pass pass, et via les relais locaux d'information
 - Créer un réseau de relais locaux d'informations (cf. fiche action E.2)
 - Etudiera les possibilités de déploiement d'une plateforme numérique et/ou téléphonique à destination des habitants de la Communauté de Communes
 - Les réflexions pourront être menées à partir du PAMS, et en collaboration avec la Région et le Département sur les outils existants ou à créer.
 - Dans un premier temps, la Communauté de Communes référencera ses offres de mobilité sur la plateforme gouvernementale DORA* et communiquera sur son existence. A terme, Hauts-de-France Mobilités développera un annuaire des mobilités qui sera intégré à la plateforme Pass Pass. Une fois créé, la Communauté de Communes communiquera sur cet annuaire.

*La plateforme DORA est un site internet mis en place par le gouvernement qui permet de recenser toutes les offres d'inclusion. Le moteur de recherche permet de trouver la solution qui répond aux besoins des usagers et

Exemple de TUS :

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

**Bénéficiaires :**

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

Financements :

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

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

Conditions de réussite**Points de vigilance**

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

Conditions de réussite

- Cibler les personnes concernées par les offres proposées.

Lien avec les autres actions

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

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
- Compléter annuellement recensement aides et structures de mobilité : En continu - Etudier le déploiement d'une plateforme numérique : Court terme - Définir un montage technique et financier supportable permettant de fournir des véhicules avec et sans permis : Court à moyen terme - Identifier les opportunités pour implanter du TUS : Court terme	- Nombre de publications sur la mobilité solidaire - Service TUS mis en place et nombre d'inscrits

Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Compléter et actualiser le recensement sur les aides et structures de mobilité existante en repartant du travail mené sur le PAMS
- Étape 2 : Collecter et transmettre les informations sur la mobilité solidaire aux relais-locaux d'information identifiés (cf. action E.2), et promotion de la plateforme nationale DORA et de l'annuaire des mobilités d'HdFM.
- Étape 3 : Prendre contact avec les associations intéressées par du TUS. Définir un montage technique et financier supportable permettant de fournir des véhicules avec et sans permis.
- Étape 4 : Si possibilité de TUS, définition des modalités de gestion et de financement avec l'association, et le Département.

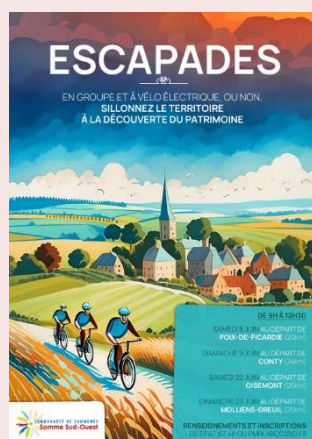
Description de l'action

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

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

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

Exemples réussis :



Escapades vélo organisées par la CC250



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

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

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
● Campagne publicitaires et coordination d'évènements nationaux : En continu ● Préparation, animation d'évènement : En continu	● Nombre d'évènements mis en place ● Nombre de document de communication élaboré ● Nombres de participants aux évènements

Description de l'action

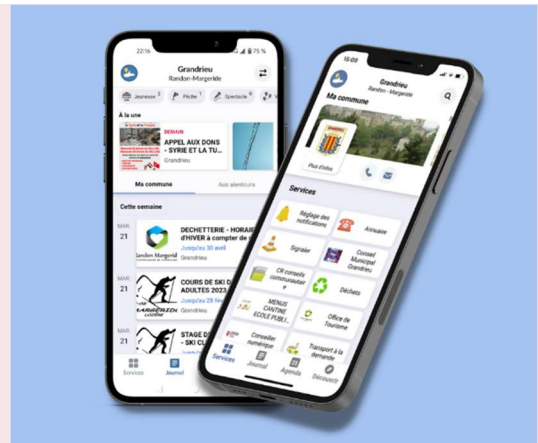
Afin de sensibiliser l'ensemble de la population aux enjeux de la mobilité et faciliter les changements de comportements, la Communauté de Communes peut jouer un **rôle de coordinateur et de distribution d'information sur la mobilité au travers d'un réseau de relais locaux d'informations du territoire**.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

- **Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations en version papier et numérique**
 - Établir un recensement de l'ensemble des offres et services de mobilité présents sur le territoire, en incluant les offres en faveur de la mobilité solidaire (cf. action D.1) ;
 - Diffuser au format papier et numérique les informations liées à la mobilité, au travers des relais locaux d'information ;
 - Communiquer et promouvoir les offres et plateformes existantes via les canaux de la CCALN (site internet, page Facebook, application Intramuros)

IntraMuros, l'application mobile de référence des mairies et EPCI

IntraMuros est partenaire de l'Association des Maires de France. L'application IntraMuros est certifiée et référencée sur le catalogue numérique du Gouvernement : GouvTech

IntraMuros propose une solution prête à l'emploi pour les communes. L'application mobile IntraMuros permet d'informer, d'alerter et de faire participer les administrés à la vie locale. Les administrés reçoivent les alertes directement sur leur smartphone. Ils accèdent au journal de la commune, aux événements de leur bassin de vie et aux points d'intérêt touristiques. Ils utilisent les services mis à leur disposition : *l'annuaire, le signalement d'un problème, les sondages, les associations, les écoles, les médiathèques et les commerces.*



<https://appli-intramuros.fr/>

- **Communiquer sur les offres et les aides de mobilité en s'appuyant sur les relais locaux et organiser des « permanences mobilité » au sein de ces lieux**
 - Recenser les relais locaux d'informations du territoire et créer un réseau de contacts locaux. Il est nécessaire d'identifier un représentant de la transmission des informations pour chaque point relais. Les structures locales identifiées pourront faire partie d'un répertoire qui complètera celui établi dans le cadre du PAMS. Ce répertoire sera régulièrement mis à jour.

Public cible	Lieux
Personnes âgées, personne avec peu de ressources numériques	Maisons France services (Ailly-sur-Noye, Moreuil), Résidences et EHPAD, Espace de Vie Sociale, la poste
Personnes en situation de handicap	Centres communaux d'action sociale (Ailly-sur-Noye), piscine Alméo
Personnes éloignées de l'emploi	CCAS, Relais France Travail, Mairies
Personnes en situation de précarité	CCAS, associations caritatives (Secours catholique de Moreuil), Maisons France services, Maison départementale des solidarités (Moreuil)
Enfants et jeunes	Etablissements scolaires, Espace de Vie Sociale, médiathèque
Touristes	Office du tourisme, Sites touristiques, loueurs de vélos
Habitants et actifs	Mairies, gares, arrêts de bus, entreprises et administrations, la poste, médiathèque

- Assurer la transmission des informations de la CC ou des informations transmises ou détenues par des instances partenaires (Hauts-de-France Mobilités, Région, Département, PMGA, EPCI voisins) aux relais locaux d'information. Les informations seront actualisées selon les nouveautés mises en place par les acteurs du territoire ou directement par la Communauté de Communes.

faite par les enseignants grâce aux kits de l'association Prévention MAIF. Chaque enfant se voit remettre un « code du jeune cycliste ». À l'issue des différentes sessions de formation, les élèves passent un petit examen et se verront remettre ou non le permis vélo. À l'instar du permis piéton, une petite cérémonie de remise du permis peut avoir lieu en présence des parents.

Le **dispositif « Savoir Rouler à Vélo »**, quant à lui, permet aux enfants de 6 à 11 ans d'acquérir les compétences nécessaires pour circuler en toute autonomie et en sécurité à vélo avant leur entrée au collège. Il se compose de trois blocs d'apprentissage, couvrant au minimum 10 heures de formation, et peut être dispensé durant le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Ce programme, lancé en avril 2019 dans le cadre du Plan vélo du Gouvernement est piloté par le ministère des Sports, en collaboration avec plusieurs autres ministères. À l'issue des trois étapes du programme, une attestation est remise aux participants. Les collectivités peuvent faire appel à des intervenants partenaires ou former leurs propres agents pour mettre en place ce dispositif.

- Organisant des événements autour de la mobilité, comme la fête du vélo, ou la semaine mobilité (cf. action E.1). Durant ces événements, diverses activités pourront être proposées, telle que :
 - Des campagnes d'information
 - Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos
 - Des interventions de sensibilisation sur les bonnes pratiques et la sécurité à vélo, ou à trottinettes.

Exemple : le programme MOBY par ecoCO2

Le programme MOBY est une initiative nationale dans laquelle s'engagent les collectivités. Le programme a pour objectif d'aider les établissements scolaires à devenir relais d'informations en mobilisant différents acteurs (parents, enseignants, élèves) afin de sensibiliser les écoliers à la mobilité durable.

La communauté de communes Somme Sud-Ouest s'est engagée dans ce programme en 2021. L'objectif était de mettre en place un Plan de Déplacements Établissement Scolaire en concertation avec toutes les parties prenantes et sensibiliser les élèves à l'écomobilité scolaire.

La CC2SO a été accompagnée par l'association En Savoir Plus, sur un collège et une école élémentaire. Ce projet a permis à un animateur professionnel d'encadrer des ateliers sur la sécurité routière et les enjeux sociaux, environnementaux et liés à la santé de la mobilité.



La ville de Charnay (69) est un autre bon exemple du programme MOBY. Dans le cadre du programme, la collaboration entre les parents d'élèves et les associations a mis en lumière que 20 à 25% des déplacements quotidiens en voiture (pour le motif école) pourraient être faits à pied ou à vélo. La collaboration a été pérennisée au-delà du diagnostic et de la sensibilisation par l'achat et la mise en fonctionnement d'un vélobus pour les enfants de la commune, matin et soir.

Ces initiatives permettent de développer la solidarité et la convivialité autour de la mobilité.

Source : MOBY écomobilité

- **Faciliter l'usage du vélo en finançant des équipements pour la sécurité des cyclistes (casques, gilets, etc.).** La Communauté de Communes communiquera sur les équipements essentiels pour la sécurité des cyclistes, particulièrement au sein des établissements scolaires.

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
• Baisse des émissions de GES et polluants par la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle	• Impressions de documentation (Recommandation : privilégier du papier recyclé et recyclable)

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
• Communauté de communes • PMGA	• Communes • Equipements • Acteurs sociaux • Établissements scolaires • Acteurs économiques, entreprises, zone d'activités, CCI • Région • PMGA • Hauts-de-France Mobilités • Département • Gendarmerie

Cadre réglementaire

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

Orientation 3 : Mettre en place la gouvernance mobilité

Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

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



Constats et enjeux

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

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

- **Identifier les ressources internes affectées à la Mobilité** : En premier lieu, et afin de pouvoir assurer le suivi et le pilotage des actions du PDMS, il s'agira d'identifier les **ressources internes à la communauté de communes nécessaires au suivi des projets de mobilité**. La Communauté de communes devra a minima disposer :
 - D'un(e) vice-président(e) Mobilité
 - D'un(e) chargé(e) de mission mobilité, en charge de la mise en œuvre et du suivi du PDMS.

Exemples réussis :

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



OMMeR | Observatoire
des mobilités
de la Métropole
Rouen Normandie

Chiffres clés
2022

LES NOTES DE L'ADEUS



OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS
2021 EN CHIFFRES

332
OCTOBER 2023

5 0 1 5 2 2 0 5 0 1 5 1 2 0 0 9 1 5 0 2 1 0 1 5 0 0 DÉPLACEMENT



L'Observatoire des mobilités (OOLM) de l'ADEUS est une plateforme d'échange et se veut des problématiques de mobilités visant à comprendre le fonctionnement territorial et à élaborer les politiques publiques.

les dix dernières années en matière de changements de pratiques et d'efforts des politiques de mobilité, la version 2022 évalue et synthétise de nouveaux indicateurs. L'année 2021 a en effet été marquée par l'ouverture de l'autoroute A36 et la mise en œuvre de mesures sur le volet métropolitain M32 d'une part et la mise en place de la zone à trafic limité métro (ZTL) d'autre part sur le territoire de l'intercommunalité de Suresbroy d'une part. Ces grands chantiers font évoluer le modèle de mobilité de l'aire métropolitaine sursabroquoise. C'est pourquoi le rapport imagine cette année plusieurs

Après des ces nouveautés, le rapport 2022 du RCMF est marqué par la reprise de la fréquentation des cinémas en commun et de l'aéroport de Strasbourg Entzheim, sans retrouver les niveaux de fréquentation d'avant COVID. Il confirme également d'autres tendances observées ces dernières années comme la stabilité de l'usage de la voiture et le pourcentage de développement des services à la mobilité et à l'immobilier.

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

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

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
- PMGA (instances PMGA, observatoire des mobilités) - CC (instances CC, suivi PDMS)	- Aduga (Observatoire des mobilités) - Partenaires pour le suivi et la mise en œuvre des actions : Région, Département, Hauts-de-France Mobilités, EPCI voisins, Communes, EPCI voisins

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Programmation temporelle

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

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

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

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

Action	Sous-action	Horizon	Maître d'ouvrage principal
A.1 - Développer des offres alternatives	Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme)	En continu	PMGA et CCALN
	Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens	Court à moyen terme	CCALN
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	Court terme	CCALN
	Etudier la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD)	Court à moyen terme	CCALN
	Etudier la pertinence d'une navette intercommunale	Court terme	CCALN
A.2 - Mettre en œuvre le SDC		<i>Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable</i>	CCALN / Gestionnaire de voirie
A.3 - Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (6 emplacements)	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Jalonnement des aires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Aménager des Mobiliex	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie

F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	En continu	PMGA
	Suivi et pilotage PDMS	En continu	CCALN

A.2 Mettre en œuvre le SDC	Etudier la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD)	CCALN	Coût d'investissement d'environ 100 000€ /minibus + Coût de fonctionnement compris entre 20 000€ et 60 000€ / an / véhicule + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) €
	Etudier pertinence d'une navette intercommunale	CCALN	Coût d'investissement d'environ 100 000€ pour un minibus + coût de fonctionnement compris entre 2 € et 5,30 € par kilomètre + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) €
		CCALN / Gestionnaire de voirie	Détail du chiffrage dans le Schéma directeur cyclable
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (6 emplacements)	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 60 000€
	Jalonnement des aires	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 3 600€
	Aménager des Mobilieux	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement d'environ 500 € par Mobilieu €
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Gestionnaire de voirie	Chiffrage à réaliser en fonction des services mis en place (Coûts unitaires en annexe) €
B.1 Valoriser et renforcer l'existant	Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers	Région	Non chiffrable (coût supporté par la Région)
	Communication et promotion	CCALN	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Facilitation de l'usage train+vélo et car+vélo	Région	Coût d'investissement compris entre 1 800 et 8 000€ par support vélo pour les cars €
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	CCALN	Action de communication chiffrée dans la fiche E1
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Région	Coût d'investissement : coût d'une étude (environ 20 000 €) + infrastructures (aménagement des arrêts jusqu'à 10 000 € ou 20 000 € par arrêt) + aménagement de la voirie + mise en place d'une application Coût de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne) €

F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	PMGA	22 500€ par an
	Suivi et pilotage PDMS	CCALN	45 000€ par an

	Etudier la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD)	Coûts unitaires car coût dépendant du dimensionnement du service	Coûts d'investissement : Matériel roulant (environ 100 000€ pour un minibus), système de gestion, communication Coûts de fonctionnement : Frais de personnel, entretien et maintenances des véhicules, énergie, etc. ≈ entre 20 000 et 60 000€ / an / veh	France Mobilités : https://www.francemobilités.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2024/01/TAD_DGITM_6t_r_f.pdf CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596036/fiche-n-2-le-transport-a-la-demande-en-zones-peu-denses	CCALN	Chiffrage à réaliser en fonction du dimensionnement du service	Entre 20 000 € et 60 000€ / an / véhicule
	Etudier pertinence d'une navette intercommunale	Moyens humains (chiffré action F1) Si mise en place du service, coûts d'investissement et de fonctionnement	Coûts d'investissement : Matériel roulant (environ 100 000€ pour un minibus) Coûts de fonctionnement : entre 2 et 5,3 € / km	CEREMA	CCALN	Chiffrage à réaliser en fonction du dimensionnement du service	Chiffrage à réaliser en fonction du dimensionnement du service
A.2 Mettre en œuvre le SDC	Chiffré dans le SDC				CCALN / Gestionnaire de voirie	/	/
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (6 emplacements)	Aménagement de places de covoiturage sur les emplacements identifiés (30 places au total)	2 000€ / place	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	60 000 €	/

	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	Action de communication chiffrée dans la fiche E1			CCALN	/	/
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Coût d'une étude + coûts unitaires à définir selon les lignes mises en place	Coûts d'investissement : Etude d'opportunité et de faisabilité, Infrastructures (aménagement des arrêts (jusque 10 000 € ou 20 000 €)+ aménagement de la voirie, mise en place d'une application Coûts de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne)	Base des coûts Explain CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses	Région	20 000€ (étude) + infrastructure + application	Non chiffré (entretien arrêt, application, gratification des usagers)
C.1 - Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs et anticiper leur développement	Identifier les besoins prioritaires	Non chiffrable			CCALN	/	/
	Développer des cheminements piétons confortables et sécurisés	Non chiffré car coûts dépendants des actions menées			Gestionnaire de voirie	/	/
	Intégrer davantage les mobilités actives dans les projets d'aménagements	Non chiffrable			CCALN	/	/
C2- Limiter le trafic routier de Poids-lourds (PL) dans les centres-bourgs	Mise en place de réglementations (Interdiction permanente de circulation des PL, restrictions horaires), faire respecter la réglementation, étudier la possibilité d'itinéraires alternatifs	Non chiffrable			Gestionnaires de voirie	/	/

d'intérêt interterritorial	Préparation, animation d'événements	Enveloppe budgétaire de la CCALN	Enveloppe de 20 000€ par an		CCALN	/	20 000 €
E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCALN	/	/
	Communiquer sur les offres et les aides de mobilité en s'appuyant sur les relais locaux et organiser des « permanences mobilité » au sein de ces lieux	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCALN	/	/
	Identifier des relais locaux d'informations potentiels et engager des projets de sensibilisation	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCALN	/	/
	Faciliter l'usage du vélo en finançant des équipements pour la sécurité des cyclistes (casques, gilets, etc.).	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCALN	/	/
	Créer un mode d'emploi pour l'usage des chaudières	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCALN	/	/
F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	Moyens humains	1/2 ETP		PMGA	/	22 500 €
	Suivi et pilotage PDMS	Moyens humains	1ETP		CCALN	/	45 000 €