



Région
Hauts-de-France

Le directeur général adjoint

Réf : DIMCSNE-2025-023616

Dossier suivi par : Sandrine HENET

Tél : +33374274011

Mail : Sandrine.HENET@hautsdefrance.fr



Monsieur Alain DOVERGNE
Président de la communauté de communes
Avre-Luce-Noye
ZAC du Val de Noye
9 Rue Philippe Verhoye
80250 AILLY-SUR NOYE

Lille, le **20 OCT. 2025**

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

Monsieur le Président,

Par courrier réceptionné le 4 août 2025, vous avez transmis à la Région Hauts-de-France pour avis, au titre de l'article L.1214-36-1 du Code des Transports, le plan de mobilité simplifié que la Communauté de communes Avre-Luce-Noye a arrêté pour avis et consultation lors du conseil communautaire du 26 juin 2025.

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

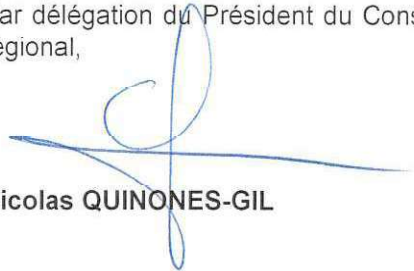
Dans le cadre de la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM), la Région a initié des travaux à l'échelle des bassins de mobilité. Ce nouvel espace de concertation a vocation à répondre aux attentes relatives à la mobilité quotidienne de la population ; attentes qui peuvent dépasser largement les frontières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

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

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

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

Par délégation du Président du Conseil régional,


Nicolas QUINONES-GIL



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

ANNEXE 1

Remarques de la Région Hauts-de-France relatives au plan de mobilité simplifié

de la Communauté de communes Avre-Luce-Noye

Les enjeux présentés en pages 12 et le plan d'action exposé en pages 13 et 14 sont cohérents avec les enjeux et objectifs du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM - en cours d'élaboration) et du Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire (PAMS – adopté en décembre 2024).

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

▪ Axe A – Au sein des Communautés de commune

Action A.1 – Développer des offres alternatives

Page 16 : « ...en prenant en compte les réflexions menées avec la Région sur les lignes de covoiturage (Cf action B.2). ».

- La Région Hauts-de-France ne mène pas d'étude spécifique sur les lignes de covoiturage. Il y a en revanche une étude portée par le syndicat mixte.

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

- BlaBlaCar Daily fait plutôt du covoiturage planifié et non spontané (à la différence de Ynstant par exemple) ;

Page 18 : « A l'échelle de la Région des Hauts-de-France, 14 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont adhéré à Hauts-de-France Mobilités, dont la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot ».

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

Page 19 : « Veiller à ne pas multiplier les plateformes de covoiturage au sein du PMGA et plus largement la Région. »

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

Page 21 : « Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL). Financement jusque 80% »

- La DSIL peut financer les investissements liés au TAD et à la mise en place de navette mais pas les coûts de fonctionnement. Cette subvention ne prend en compte que les dépenses d'investissement.

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

Page 26: Les paragraphes « Constat » ou « Description de l'action » ne mentionnent à aucun moment l'existence du Plan Vélo Régional, adopté en octobre 2023, et proposant des actions et des outils, au niveau régional, pour développer la part modale du vélo.

Action A.3 – Favoriser l'intermodalité

La Région souscrit à la volonté de la CCALN de favoriser l'intermodalité sur les lieux tels que les gares et les aires de covoiturage afin de faciliter le rabattement vers les grands pôles.

La Région dans le cadre de son domaine de compétence encourage l'aménagement des PEM au niveau des gares, les lieux qui regroupent le plus d'usager et les déplacements pendulaires (domicile/travail). Elle préconise également de favoriser le covoiturage pour rejoindre les gares et donc coordonner l'aménagement des aires de covoiturage afin que les usagers puissent disposer d'alternatives à la voiture individuelle pour rejoindre les gares ou haltes ferroviaires.

Dans le cadre d'intervention régionale sur les PEM, la Région accompagne les territoires dans l'aménagement des lieux d'intermodalités notamment des gares. Les porteurs de projets peuvent contacter les services soit pour solliciter un financement ou pour présenter leur projet.

Page 28 : Sur les aires de covoiturage, il faudrait utilement mentionner le référencement de ces aires sur les outils numériques, notamment via le Point d'Accès Régional (Geo2France) ou National (les deux communiquent ensemble). Ce référencement est utile notamment pour les applications qui récupèrent ces données en OpenData et pourra faire échos aux dispositions du COM du Grand Amiénois.

Page 32 : « *Mettre en place des services adaptés au contexte et pertinents (exemple : favoriser l'implantation de stationnement cyclable au sein des lieux d'intermodalité accessibles à vélo).* »

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

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

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

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

Page 34 : « *Échanges avec le Département sur les subventions envisageables.* »

- Il semblerait pertinent d'associer la Région, cheffe de file des mobilité et autorité de gestion des fonds européens, à ces échanges.

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

Action B.1 – Valoriser et renforcer l'existant

Page 36 : « *L'ouverture de lignes de cars scolaires à d'autres usagers par la Région.* »

- Cette solution est déjà possible, à l'exception des lignes dédiées aux regroupements pédagogiques intercommunaux, via une réservation préalable pour garantir les places attribuées aux élèves, la fonction scolaire étant prioritaire pour ces missions assurées par cars.

Page 36 : « *Des supports de communication ciblés, comme des guides simplifiés, des affiches ou des publications en ligne (par exemple sur les avantages de l'utilisation des transports en commun) pourraient être transmis par la Région, puis relayés par la Communauté de Communes sur son territoire (Cf. actions E.1 et E.2).* »

- Cette proposition sera à confirmer avec la Région.

Page 37 : « *Sur le réseau TER des Hauts-de-France, il est actuellement possible de voyager avec un vélo (gratuit et sans réservation).* »

- Il est désormais nécessaire, depuis cette année, de réserver en période de pointe (du 6 juillet au 2 novembre) un emplacement pour son vélo (à titre gratuit) dans les TER des Hauts-de-France.

Page 37 : « *En revanche, il n'est pas possible de transporter son vélo dans les cars régionaux.* »

- La flotte de cars régionaux est progressivement mise en conformité avec cette disposition de la loi LOM. Il existe actuellement un certain nombre de cars régionaux qui circulent en offrant la possibilité d'embarquer des vélos (via un dispositif d'accroche à l'arrière). Toutefois, il reste difficile d'appliquer cette mesure sur l'ensemble des territoires ruraux. En effet, les modèles disponibles allongent le porte-à-faux des véhicules, ce qui peut accroître le risque d'accidents. Par ailleurs, se pose la question de la gestion lorsque le nombre de vélos à transporter dépasse les 5 prévus par la loi.

Page 37 : « *Pour renforcer cette intermodalité, il est également important de développer des outils permettant d'informer les usagers sur la disponibilité des places pour vélos à bord des trains.* »

- La réservation étant désormais nécessaire pour embarquer un vélo dans un TER Hauts-de-France, les usagers ont la possibilité de connaître la disponibilité lors de cette réservation.

Page 39 : « *Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers : Moyen terme* ».

- Cette action peut s'envisager à court terme et non à moyen terme.

Action B.2 – Déployer des lignes de covoiturage

Page 41 : « Cette action consiste ainsi à étudier la mise en place d'une ou de plusieurs lignes de covoiturage conjointement avec la Région et Hauts-de-France Mobilités. »

- Au regard du contexte budgétaire, il est peu probable que la Région s'engage sur la mise en place de lignes de covoiturage sur des territoires où elle n'est pas AOM ;

- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, porte actuellement, pour le compte de ses membres, une étude avec la société Ecov pour identifier de futurs axes d'expérimentation de lignes de covoiturage ;
- Concernant la mise en place de lignes sur le PMGA, d'autres montages semblent envisageables (via groupement notamment – par exemple, projet de lignes de covoiturage autour de Nantes Métropole). Il existe toujours un vide juridique assez important concernant les compétences des AOM en matière de covoiturage.

▪ **Axe C – Dans les centres bourgs**

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

Page 61 : « Pourcentage de PL sur les axes principaux des centres-bourgs »

- Un indicateur de ce type semble particulièrement difficile à collecter ou récupérer à l'échelle d'un EPCI et encore plus à l'échelle des axes principaux d'une commune. Il faudrait envisager les modalités de collecte de cet indicateur en amont de la réalisation de l'action.

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

▪ **Axe D – Garantir le droit à la mobilité**

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

Page 62 : « Le plan d'action réalisé par la suite définit une offre socle que chaque communauté de communes devra mettre en place pour garantir des services de mobilité solidaire essentiels. »

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

Page 64 : Dans le tableau, prendre en compte l'association Coach Carrière qui réalise des diagnostic mobilité individuel dans le cadre de la plateforme de mobilité départementale.

Page 64 : « *Etudiera les possibilités de déploiement d'une plateforme numérique et/ou téléphonique à destination des habitants de la Communauté de Communes.* »

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

Page 67 : « Identifier les opportunités pour implanter du TUS: Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an - Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) - Financement jusque 80%. »

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

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

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

Pages 74 et 75 : « Assurer la transmission des informations de la CC ou des informations transmises ou détenues par des instances partenaires (Hauts-de-France Mobilités, Région, Département, PMGA, EPCI voisins) aux relais locaux d'information. Les informations seront actualisées selon les nouveautés mises en place par les acteurs du territoire ou directement par la Communauté de Communes ».

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

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

▪ **Axe F – Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS**

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

Page 81: « Sollicitation du comité des partenaires [...]. Il se réunira à minima une fois par an. »

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

Page 85 : Dans le tableau, « l'ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers par la Région » peut s'envisager à court terme et non à moyen terme.

ANNEXE 2

Remarques de la Région Hauts-de-France relatives au schéma directeur cyclable de la Communauté de communes Avre-Luce-Noye

Le Schéma Directeur Cyclable de la CC Avre-Luce-Noye prend bien en compte les SDC régional et départemental. De plus, des démarches sont entreprises avec les EPCI voisins, notamment la CC Somme Sud-Ouest (CC2SO) et la CA d'Amiens Métropole (CAAM), pour assurer la continuité entre les territoires.

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

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

Concernant les financements possibles de la Région Hauts-de-France mentionnés pages 119 et 120, les participations régionales maximales sont de 40% pour les véloroutes d'intérêt national et de 30% pour les véloroutes d'intérêt régional (les 50% sont réservés aux itinéraires d'intérêt européen).

Au-delà du soutien au développement des infrastructures cyclables, il est à noter que des financements FEDER sont également envisageables pour accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle (cf l'action 1 du Document Opérationnel de Mise en Œuvre pour le programme régional 2021-2027 du FEDER).



AVIS SUR le SDC PDMS de la CCAIN

présenté par la Communauté de communes Avre Luce Noye

Remarques générales :

Le Département ne prendra la maîtrise d'ouvrage d'aucun itinéraire présenté aux schémas. Ces itinéraires ont été identifiés au schéma cyclable départemental comme des liaisons utilitaires ou du réseau d'intérêt local, sous maîtrise d'ouvrage des CC ou des Communes.

A deux-trois exceptions près :

- Pour les tronçons qui figurent au réseau structurant (ex : Saint-Léger / Canaples) sauf si la CC souhaite l'aménager (car projet après 2030 pour le Département),
- Si le Département réalise une opération de modernisation lourde d'un tronçon de RD en lien avec son futur PPI Routes, dans ce cas il devra faire l'aménagement cyclable pour se mettre en conformité avec la loi LOM.

Le Département donne un avis réservé sur l'emploi de by-pass vélos sur les écluses, faute de continuité cyclable de part et d'autre. Les véhicules en dépassement pourraient être tentés de se rabattre trop près des cyclistes sortant du by-pass.

Suite à la signature de la charte des circulations agricoles avec la Chambre d'Agriculture, le Département veille à ce que les aménagements de sécurité (chicanes, écluses...) sur RD maintiennent une largeur de 4 m franchissable par les engins agricoles. Or une écluse avec by-pass nécessite entre 2 m et 2,50 m d'emprises suivant la largeur du by-pass. On a rarement des chaussées de 6,50 m sur nos RD.

Les estimations de coûts d'aménagement sont nettement sous-évaluées, parfois d'un rapport de 1 à 3 avec les coûts observés sur des aménagements réalisés. L'emploi d'une donnée uniforme de coût donne l'impression d'une approche purement comptable avec des chiffres à l'euro près.

Globalement le diagnostic foncier est peu fouillé, faisant apparaître régulièrement des voies communales voire des chemins de terre comme des voiries départementales. Quand la voirie est départementale (RD), elle appartient au Département, pas à la Commune. En agglomération, le Département autorise les Communes à réaliser des travaux sur son domaine au travers d'une convention.

Sur le choix du revêtement, le sable stabilisé est presque systématiquement proposé par le bureau d'études au milieu interurbain. Certes, l'investissement initial est un peu moins cher, mais le stabilisé nécessite un entretien plus important qu'un enrobé. Sur le long terme, le stabilisé doit être renouvelé tous les 5 à 10 ans, contrairement à un enrobé qui sera plus durable dans le temps. Le stabilisé n'offre pas une qualité de roulement satisfaisante pour des déplacements utilitaires.

A toutes fins utiles, ce guide de l'AF3V développe tous les arguments qui motivent le choix d'un revêtement bitumineux plutôt qu'un stabilisé.

<https://www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/>

Le document est truffé de fautes d'orthographe et d'approximations. Les propositions manquent d'analyse et de prise de connaissance du terrain.

Hors agglomération, les pistes cyclables et voies vertes ne doivent pas être collées à la chaussée pour des raisons de sécurité. Le Département recommande un éloignement d'au minimum 1,5 à 2 mètres par rapport au bord de chaussée, renforcé le cas échéant par une haie ou une glissière de sécurité. Le déplacement des talus / fossés et l'acquisition de terrains riverains sera privilégiée, sauf contraintes techniques particulières.

L'accotement de la route sert de zone de récupération au cas où un véhicule aurait un défaut de trajectoire, ou si un véhicule tombe en panne. Cette bande de 2 mètres a une réelle utilité en termes de sécurité routière. Elle est doublée d'une zone de sécurité, qui va jusqu'à 4 mètres du

bord de chaussée, et qui doit être dénuée de tout obstacle latéral. D'où l'emploi de glissières de sécurité pour protéger les automobilistes de fossés, de talus, d'arbres ou de supports verticaux en cas d'accident.

Remarques sur le schéma directeur cyclable

Sur les fiches itinéraires :

Liaison A : Moreuil Centre / Moreuil ZI :

Section 1 : Il était possible de recalibrer la chaussée à 5,20 m de large (5,50 m dans la ZI) et de construire une piste cyclable en rive droite, côté collège, où les emprises sont globalement plus larges.

De cette manière, le trottoir était dissocié d'une vraie piste cyclable, adaptée à des déplacements utilitaires de proximité.

Un trottoir élargi n'est pas l'aménagement le plus adapté compte tenu des potentiels conflits d'usages entre cyclistes et piétons.

Le coût d'aménagement est largement sous-estimé si l'ensemble de la voie est réaménagé.

Section 2 : La Direction des Routes et des Mobilités avait refusé de subventionner le projet de voie verte porté par la Commune de Moreuil, au motif de l'usage du sable stabilisé comme revêtement, qui n'est pas adapté à des déplacements du quotidien entre le centre-ville et la gare. Il aurait été utile de rappeler le coût de l'aménagement et d'anticiper une probable et nécessaire reprise du revêtement à moyen terme.

Section 4 : La rue Pasteur (celle du haut) doit passer en double-sens cyclable puisqu'on est en zone 30. Pas besoin d'aménager une voie verte.

Liaison B : Moreuil ZI / Domart-sur-la-Luce :

Section 1 : Projet étudié par le Département et inscrit au réseau structurant.

Nécessite des acquisitions foncières pour éloigner la voie verte de la chaussée.

Une glissière béton sur 2 km de long est source de complications pour l'entretien de la RD 54. En soi, c'est un obstacle latéral, qui nécessiterait d'opter pour des modèles homologués. Cela prend beaucoup de temps d'entretenir ce genre d'équipement, en plus de créer des obstacles à la faune sauvage. Un éloignement par rapport à la route est préférable.

La voie verte doit passer en rive est au passage du hameau du Bosquet du Hêtre car les limites de propriétés riveraines sont trop proches de la chaussée. Nécessite de changer de côté au niveau du carrefour avec la RD 134.

Le carrefour avec la RD 935 nécessitera un recalibrage dont la teneur dépendra d'une éventuelle interdiction de la RD 54 aux PL. Il est nécessaire d'assurer la continuité cyclable dans Thennes pour créer une traversée sécurisée.

Le coût affiché à 100 000 € / km est largement sous-estimé. Il faut compter au moins le double, sans compter les travaux de sécurisation des carrefours.

Section 3 : On ne colle pas une piste cyclable à une chaussée pour des raisons de sécurité. Le Département recommande une séparation de 1,50 m minimum entre le bord de chaussée et la piste cyclable, éventuellement matérialisée par une haie ou par une glissière de sécurité.

Même remarque que supra concernant les séparateurs béton.

Abattage d'un alignement d'arbres nécessaire et peut-être des AF en fonction des besoins d'emprises. Le talus devra être terrassé et déplacé vers le champ riverain.

Passage du pont jouable avec une séparation grâce à une bordure renforcée, mais au prix d'un décalage de la chaussée (donc des travaux de structure).

Liaison E : Ailly-sur-Noye Gare / Ailly-sur-Noye ZA du Val de Noye :

Section 3 : On est sur voirie communale et pas départementale. La rue Léon Gambetta est à sens unique. Si la zone 30 est étendue on attend au minimum un double-sens cyclable, sinon les cyclistes ne passent que dans un seul sens.

Section 4 : Le Département donne un avis défavorable à l'emploi d'un sable stabilisé sur une section à vocation utilitaire entre le centre-bourg et la ZA. De plus on est en sous-bois, avec de l'humidité et des besoins d'entretien régulier (balayage des feuilles mortes notamment) qui seront davantage récurrents avec du stabilisé.

Section 5 : On ne colle pas une piste cyclable à une chaussée pour des raisons de sécurité. Ici l'abattage de quelques arbres est nécessaire, avec un peu de déblai, pour assurer la continuité cyclable dans la ZA. Attention au fossé à l'approche du carrefour de la RD 116 qui nécessitera un traitement des écoulements d'eaux particulier.

Même remarque que supra concernant les séparateurs béton.

Liaison G : Ailly-sur-Noye / Jumel :

Section 1 : Attention au positionnement des pictogrammes vélos qu'il vaut mieux implanter près du bord droit de la chaussée et pas au milieu de la route.

Section 2 : Même remarque que supra concernant les séparateurs béton.

Section 5 : Aménagement d'une voie verte pas utile. Les cyclistes qui habitent dans le lotissement emprunteront la rue Jules Verne, beaucoup moins fréquentée. Il faudra la passer en zone 30 avec double-sens cyclable.

Liaison M : ZA d'Ailly-sur-Noye / Boves :

Le Département recommande une étude de tracé plus poussée pour explorer les possibilités de parcours qui mettent en valeur la vallée de la Noye sur le plan touristique tout en desservant les communes. Il existe peut-être des alternatives de tracé plus intéressantes.

Il faudra réfléchir à la continuité d'itinéraire vers Amiens Métropole.

Section 1 : Sur le principe, l'idée de garder l'aspect du chemin agricole est bonne, avec une double bande de roulement séparée d'une bande centrale en grave enherbée. Mais le sable stabilisé ne supportera pas le poids du passage des engins agricoles. L'emploi d'un béton ou d'un enrobé est préférable, avec une structure adaptée.

Section 2 : Les voitures semblent se stationner sur la chaussée ou à cheval sur le trottoir. La chaussée est très large, mais les trottoirs ne sont pas toujours aux normes de 1,40 m de largeur. L'implantation d'écluses est intéressante pour réorganiser le stationnement automobile, mais à long terme seul un recalibrage de la chaussée permettra d'améliorer le confort des piétons.

Section 6 : Acquisitions foncières nécessaires sur tout le linéaire pour aménager la voie verte avec une distance de sécurité suffisante par rapport à la route. Le passage du lycée du Paraclet sera un point dur avec un fossé et un grillage assez proche de la chaussée. Le coût de 240 000 € paraît sous-estimé.

Même remarque que supra concernant les séparateurs béton.

Sur le plan action :

Sur la fiche A1 : Stationnement vélo :

Merci d'avoir rappelé que l'utilisation de pince-roues est déconseillée. Il faudra également prendre en compte dans le chiffrage le remplacement des stationnements vélos existants type pince-roues par des arceaux.

Pour les supermarchés : c'est de la responsabilité de l'enseigne, pas de la CC. La CC peut simplement inciter l'enseigne à installer des arceaux. Attention à ne pas soutenir un commerce par rapport à un autre en installant des arceaux chez un commerçant et pas chez le concurrent.

Idem pour les entreprises privées, on est sur du foncier privé, c'est une action que l'entreprise peut mettre en place dans le cadre de son plan de mobilité employeur.

Pour les gares : il faudra en échanger avec la Région et SNCF Gares & Connexions.

Pour les collèges : on en prend note. Le Département a déjà mis en place des stationnements vélos, malheureusement sous forme de pince-roues. Il faut étudier la question.

Pour les aires de covoiturage : l'installation d'arceaux est pertinente si l'aire est fréquentée et qu'elle est desservie depuis les communes limitrophes par un aménagement cyclable sécurisé.

Pour les arrêts de car : l'implantation d'arceaux doit pousser à réfléchir sur un aménagement qualitatif qui respecte les recommandations techniques de la Région. Il s'agit de créer de vrais quais bus accessibles aux PMR, d'installer un abri voyageur avec des bancs pour améliorer le confort d'attente qui reste aujourd'hui très précaire.

5 arceaux pour un arrêt de car, cela semble beaucoup. 2 à 3 arceaux suffisent.

Sur la fiche A2 : Jalonnement vélo :

Le Département partage les conclusions du bureau d'études.

Sur les chaudières, les EPCI peuvent appuyer le Département sur la communication notamment lors d'événements comme la semaine de la mobilité. Il n'est pas prévu à court terme de modifier le visuel des panneaux, bien qu'on partage le constat d'une certaine difficulté de compréhension chez certains usagers.

Pour le réseau points nœuds, le projet du Département couvre le territoire de la CC du Val de Somme et de la CC du Pays du Coquelicot, en débordant sur la CC du Territoire Nord Picardie.

Le point nœud n'est pas au coin d'une alvéole mais plutôt au croisement de deux itinéraires jalonnés.

Sur la fiche B1 : Tourisme à vélo :

Concernant les aires d'arrêt (cela vaut aussi pour les abris vélos), ne pas oublier de consulter l'ABF dès qu'on est dans le périmètre autour d'un monument historique. Leur avis aura un impact sur l'esthétique des équipements projetés.

Le Département s'est positionné pour compléter les équipements existants sur la Véloroute Vallée de Somme. Les sanitaires coûtent très cher à l'achat, mais aussi en entretien car ils doivent être nettoyés chaque jour, donc impactant en matière de personnel. Ils sont souvent dégradés.

Le déploiement d'aires d'arrêt est plus simple en mutualisation avec des services existants proposés à proximité immédiate (toilettes et point d'eau notamment).

Si une communauté de communes souhaite compléter les équipements prévus par le Département (par exemple en installant des toilettes), elle devra conventionner avec le Département et en assurer à la fois la charge financière et l'entretien.

Pas de préconisations dans le schéma cyclable mais des chartes de mobilier qui déterminent l'esthétique du mobilier sur la VVS et la V32. Le repérage terrain des futurs points de départ du réseau points nœuds facilite le partage de l'information entre le Département et les CC. Il ne s'agit pas de doubler ce qui est prévu.

Accueil Vélo : le dispositif est coordonné par Somme Tourisme à l'échelle du département. C'est Somme Tourisme qui accompagne les établissements concernés dans l'obtention et/ou le renouvellement du label.

Sur la fiche C1 : Aides à l'achat / location de vélos :

La formulation prête un peu à confusion. Il faut bien distinguer deux actions différentes : les aides à l'achat de VAE d'un côté, et les services de location de vélos (courte ou longue durée, en libre-service ou hébergé par un loueur ou une structure partenaire) d'autre part.

L'aide à l'achat de VAE du Département a été arrêtée au 31 décembre 2024. L'aide de l'État existe toujours mais elle est soumise à des conditions de ressources assez restrictives.

Remarques sur le plan action du plan de mobilité simplifié

Sur la fiche A1 : Développer des offres alternatives :

Le choix du ou des outils de mise en relation des covoitureurs prendra plus de sens s'il est pris à l'échelle du Grand Amiénois par l'importance des flux entre territoires voisins. Il devra aussi être cohérent par rapport aux orientations du contrat opérationnel de mobilité, en cours d'élaboration par la Région.

Pour la mise en place d'une navette intercommunale, il faudra que l'offre s'imbrique avec les services existants organisés par la Région (cars Trans'80), ce qui implique une bonne coordination des correspondances.

Enfin, concernant Rézo Pouce, nous ne pouvons pas parler d'exemple réussi. Les échos que l'on trouve dans la presse démontrent que l'expérimentation a dans l'ensemble été un échec. Il en va de même pour les retours des techniciens.

Un rapport plus sérieux rédigé par la Commune de Le Méné en Bretagne (2019), qui a arrêté le dispositif au bout de 3 ans d'expérimentation :

<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/ressources/retour-d-experience-de-la-commune-de-le-mene-rezo-pouce/>

La Commune avait été accompagnée par l'ADEME. Les panneaux ne coûtent pas très cher. Le coût d'abonnement annuel et les frais de personnel font monter l'ardoise.

Sur la fiche A2 : Mettre en œuvre le schéma cyclable :

Petite précision : le Département a arrêté son dispositif d'aide aux aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage locale. Pour 2025, le fonds d'appui aux Communes est conservé, mais pas le fond d'appui aux Intercommunalités.

Sur la fiche A3 : Favoriser l'intermodalité :

Le titre de l'action est mal choisi, la fiche parle de développer le réseau d'aires de covoiturage locales et de haltes défini au schéma départemental des aires de covoiturage.

Les CC sont invitées à se rapprocher du Département pour définir un maillage de haltes qui soit pertinent par rapport aux besoins. Attention aux aires de covoiturage près des gares qui servent souvent de prétexte pour agrandir le parking existant. Le covoiturage peut faire concurrence au train sur certaines O/D. Mais il peut compléter l'offre existante sur des O/D non desservies par le train, ou pour acheminer les usagers depuis les communes limitrophes.

Le Département posera les panneaux d'entrée et les panneaux de jalonnement, il renseignera les bases de données nationale et régionale dans le cadre du schéma. On évitera de démultiplier les panneaux à l'entrée des aires.

En revanche, le dispositif d'aide à l'aménagement d'aires et de haltes de covoiturage sous maîtrise d'ouvrage locale a été arrêté. Le Département ne cofinancera plus les projets des Communes et EPCI.

La Région a travaillé sur un cahier de recommandations techniques pour l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares. Les maîtres d'ouvrages locaux devront respecter un certain nombre de prescriptions et prendre en compte à la fois les stationnements vélos et voitures, mais aussi les quais bus et les espaces de confort comme des abris, des bancs ou des panneaux d'information.

Une aire de covoiturage n'est pas obligatoire dans une gare, mais quelques places réservées peuvent être matérialisées pour optimiser l'occupation du parking.

Les bornes de recharge électriques sont obligatoires dès qu'on construit plus de 20 places de stationnement. La végétalisation des espaces publics et la pose d'ombrières solaires sont aussi imposées par la réglementation. Les espaces devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Sur la fiche B1 : Développer et valoriser l'existant :

Sur le développement de l'offre, certes il s'agit de la compétence de la Région, mais les CC ont tout intérêt à se montrer proactives en défendant des propositions qui s'appuient sur des besoins identifiés.

Dans le cadre du renouvellement de la DSP des cars Trans'80, un gros travail est à mener pour aboutir à une offre qui réponde aux besoins et qui constitue une vraie alternative à la voiture individuelle. Il peut s'agir :

- De renforcer la fréquence des services existants,
- D'optimiser les itinéraires pour réduire les détours,
- De créer de nouvelles lignes si des besoins sont avérés,
- De refondre les fiches horaires avec une grille plus lisible,
- D'améliorer le confort des aires d'arrêt en aménageant des quais, des abris d'attente pour les voyageurs (avec des bancs), de l'information voyageurs (au minimum les fiches horaires de la ligne en plus du poteau), et deux-trois arceaux vélos sur quelques sites stratégiques.

La question du financement se posera sans doute, mais est-ce que les EPCI seraient prêts à mettre la main à la poche pour compenser les coûts du surcroît de l'offre mise en place par la Région ?

Concernant le déploiement d'abris bus n'est pas de la compétence du gestionnaire de voirie. Il ne s'agit pas d'un accessoire de la route indispensable à la circulation des usagers. L'abri bus apporte de la sécurité et du confort d'attente aux usagers : c'est un équipement communal.

La CC peut agir en mutualisant les interventions (groupement de commande ou fonds de concours), mais c'est aux Communes de prendre cette initiative (sauf s'il y a délégation à la CC).

Sur la fiche B2 : Déployer des lignes de covoiturage :

Une étude menée par Hauts-de-France Mobilités a révélé que le territoire de la Somme n'était pas propice à la création de lignes de covoiturage. Seul l'axe Amiens / Doullens sur la RN 25 présenterait un potentiel suffisant.

Une ligne de covoiturage est pertinente sur des axes aux flux de circulation beaucoup plus conséquents, notamment sur les axes autoroutiers proches d'une métropole. Si les flux sont modérés, les candidats potentiels risquent d'attendre longtemps qu'une voiture les prenne en charge.

Une ligne de covoiturage pose aussi la question du dernier kilomètre, depuis son domicile vers l'arrêt et surtout depuis l'arrêt jusqu'au lieu de travail. Si la ligne n'est pas coordonnée avec une offre de transports en commun attractive, le passager aura des difficultés à arriver à destination.

Les coûts d'investissement sont très importants puisqu'il faut créer des points d'arrêt confortables et sécurisés. Le Département sera vigilant quant à leur implantation, pour éviter l'arrêt de véhicules dans des espaces dangereux sur des routes à fort trafic.

Le choix des itinéraires laisse présager une certaine concurrence avec les services interurbains existants (train et car) organisés par la Région. Il est un symptôme d'une insuffisance de l'offre aux besoins. Dans un contexte de raréfaction des deniers publics, il faut s'interroger sur le fait pour une CC de subventionner un service qui incite à des pratiques de déplacements privées, alors que la Région doit éponger les déficits d'exploitation des TER. Ne faudrait-il pas renforcer in fine les services conventionnés ?

Une CC ne pourra pas porter seule une ligne de covoiturage qui dépasse ses limites administratives. Le PMGA n'a pas la compétence mobilité. Le portage sera assuré par la Région.

Sur la fiche C1 : Développer la pratique des modes actifs au sein des centres-bourgs et anticiper leur développement :

En complément des itinéraires cyclables structurants qui seraient aménagés par les CC, il serait intéressant de réfléchir à l'échelle de chaque commune sur un plan de circulation qui favorise davantage les cyclistes par rapport aux voitures. Les plans de circulations pourraient être revus pour éliminer le trafic de shunt sur des voiries locales et les canaliser sur les voiries structurantes. De nombreuses rues pourraient passer en sens unique avec double-sens cyclable. Le double-sens cyclable doit être généralisé en zone 30.

Dans les projets de rénovation de voirie avec recalibrage de chaussée, la prise en compte du vélo est obligatoire depuis la loi LOM. Les Communes devront intégrer un aménagement cyclable adapté au trafic et à la configuration de la voirie.

Sur la fiche C2 : Limiter le trafic routier de poids lourds dans les centres-bourgs :

Si on supprime les poids lourds d'un itinéraire, ce trafic doit être dévié sur des itinéraires de contournement adaptés, donc avec une structure de chaussée solide. Sinon le trafic s'évaporerait sur des petites routes mal calibrées, en traversant des petits villages et en dégradant les voiries. Les nuisances se déporteraient ailleurs.

Jamais on n'éliminera totalement le trafic poids lourds des centres-bourgs. Certains sont nécessaires à la desserte locale des zones d'activités et des commerces (livraisons), sans oublier les cars scolaires. Seul le trafic de transit peut être interdit.

Toute prise d'arrêté de police du Maire sur les limitations de tonnage devra être validée en amont par les services du Département, lorsqu'il s'agit de routes départementales.

A l'échelle d'une commune, il est également possible de réglementer les livraisons en définissant des horaires pendant lesquels cette activité est autorisée. Il faut aussi penser à délimiter des places spécifiques pour les camions de livraisons dans les projets d'aménagement de centres-bourgs, pour éviter que ces camions ne restent stationnés de longues minutes sur la chaussée.

Sur la fiche E1 : Coordonner les actions d'intérêt interterritorial :

Au-delà de son rôle de veille et d'actions sur la communication, le PMGA peut faciliter les échanges sur des projets concernant plusieurs EPCI, comme des aménagements cyclables, afin d'en assurer la continuité.

Sur la fiche F1 : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS :

Le Département souhaite être associé aux travaux du PMGA et des CC dans le cadre du suivi de son schéma cyclable. Il peut mettre à disposition son expertise technique dans les études de conception de projets d'aménagements cyclables ou d'aires de covoiturage, de traverses d'agglomération. Beaucoup d'actions auront un impact sur les RD : le Département aura à formaliser un avis.

La Région devra aussi être invitée aux COPIL et COTECH organisés par le PMGA pour qu'elle puisse porter son message en tant que cheffe de file.

Sur la comitologie, il ne faut pas oublier les comités de suivi qui suivront la signature des contrats opérationnels de mobilité. Ce seront des moments d'échanges privilégiés avec les services de la Région.

Bonjour,

Nous avons bien reçu votre courrier nous invitant à consulter les 2 documents cités en objet.
Le travail réalisé est riche et parfaitement documenté.

Voici nos remarques complémentaires concernant la vision touristique :

1. Sur le stationnement vélo :

Les recommandations sont variées et permettent d'envisager plusieurs possibilités (stationnement libre / abrité / boxes).

L'implantation d'arceaux simples peut être largement étendu avec 1 ou 2 arceaux à proximité des églises des villages, des cimetières, des commerces... Chaque commune peut être incitée à y réfléchir pour faciliter le déplacement des habitants.

Il peut être envisager un dispositif complémentaire mobile permettant de répondre à des enjeux de fréquentation ponctuelle comme les marchés, festivals, souffle de la terre, brocantes,...

Ce type de rack est parfaitement adapté pour cela :

<https://www.altinnova.com/produits/stationnement-velos/racks-de-stationnement-velos/altao-mobile/>

2. Locations de vélos et Bornes d'auto réparation

Si des points de locations de vélos sont envisagés, nous pensons que la flotte devrait aussi inclure des VTT à assistance électrique. Le réseau de chemin du territoire s'y prête.

L'expérience montre que les bornes sont bien utilisées si elles se trouvent directement situées à proximité d'un lieu de passage vélo effectif et surtout à proximité d'un commerçant qui peut « avoir un œil » dessus.

C'est juste un point de vigilance.

3. Réseau points nœuds

Dans la rubrique du jalonnement, il n'est pas fait mention du système de maillage du territoire par les points nœuds.

Ce jalonnement est bien adapté au milieu rural. Déjà lancé sur les territoires du Val de Somme et du Pays du Coquelicot, il permet de créer une dynamique sur le territoire et d'inviter les habitants et les touristes à se promener plus facilement en empruntant un réseau routier secondaire. Nous pensons que c'est une piste sérieuse à envisager à l'échelle du pôle métropolitain. Le Conseil départemental de la Somme pourrait vous aider en matière d'ingénierie.

4. Promotion – communication

Le vélo dépasse largement les frontières du territoire et nous vous invitons à coordonner la communication avec celle de Somme Tourisme afin de mutualiser les coûts et trouver une portée plus large.

Nous pouvons adapter notre stratégie de communication afin de relayer des parcours, des services, des aménagements, des événements présents sur votre territoire.

Je reste personnellement à votre disposition pour toute question sur la dimension touristique et itinérante du vélo !

Cordialement,

Dorothée Maréchal

Responsable Pôle Développement
de la Performance

Filière vélo

Ligne directe : [03 22 71 77 19](tel:0322717719)

Port perso : [06 88 48 23 78](tel:0688482378)

www.somme-tourisme.org

#gosomme

Agence de développement et de réservation
touristiques

54 rue Saint-Fuscien 80 000 AMIENS

somme-tourisme.com



Avis de la communauté de communes Somme Sud-Ouest concernant le PDMS et le SDC de la communauté de communes Avre Luce Noye

A leur lecture du Plan De Mobilité Simplifié (PDMS) et Schéma Directeur Cyclable (SDC) de la communauté de communes Avre Luce Noye , la CC2SO formule les remarques et suggestion suivantes :

■ PDMS

Fiche Action A.1 «Développer des offres alternatives »

En page 19, concernant le descriptif des trajets de notre TAD «TISOA», nous aimerions souligner que toutes les communes sont desservies. Des trajets sont, de fait, assurés vers l'ensemble de centres-bourgs de la CC2SO. Bien sûr nombre de trajets du TAD sont assurés dans les cars aux heures de transport scolaire mais plus de la moitié sont réalisés dans des minibus 9 places dédiés au TISOA.

Le territoire de la CC2SO a été réparti en 5 secteurs ; un pour chaque collège. C'est à l'intérieur de chaque secteur que toutes les communes peuvent être desservies. Maintenant il est possible de se rendre à l'autre bout du territoire intercommunal, en dehors du secteur de départ de l'utilisateur, s'il s'agit d'un trajet à des fins médicales, ou pour un rendez-vous en vue de la formation professionnelle ou d'une recherche d'emploi , ou encore pour rendre visite dans une maison de retraite.

Quant aux liaisons proposées vers les pôles extérieurs, pour être complet il est nécessaire d'ajouter Airaines- Abbeville ainsi qu'Airaines-Amiens les mercredis.

Fiche Action A.2 «Mettre en œuvre le schéma cyclable »

La carte de la page 25 fait mention du tracé prévu dans le schéma directeur cyclable (SDC) de la CC2SO jusque Essertaux, commune contiguë à la CCALN. La légende indique qu'il s'agit « d'infrastructure cyclable existante». A ce jour ce tracé plus sécurisé pour les cyclistes n'existe qu'à l'état de projet. Il est sur le réseau secondaire du SDC ce qui a pour conséquence de ne l'aménager que dans quelques années, la priorité étant donnée au réseau structurant.

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

En page 81, il est indiqué que le comité des partenaires sera sollicité a minima une fois par an. Cette périodicité minimale a été amenée à a minima une fois par semestre par modification de l'article L1231-5 dans la loi n°2025-127 du 14 février 2025 en vigueur le 16 février 2025.

■ Schéma Directeur Cyclable

L'axe transverse de la D920 menant d'est en ouest de Moreuil à Conty en passant par Ailly-sur-Noye est assez «roulant» entre les villes, et la circulation des véhicules est assez rapide ce qui n'est pas favorable à la pratique du vélo. Ceci a conduit à éviter cette départementale entre Moreuil et Ailly-sur-Noye préférant un tracé beaucoup plus calme (section C du schéma cyclable).

Pour la même raison, sur la voie qui permet la connexion avec notre territoire vers la vallée de la Selle près de Conty, il serait peut-être intéressant d'étudier la possibilité d'une alternative à la section I afin qu'elle n'emprunte pas la D920 mais plutôt la D162 à l'ouest de Jumel.