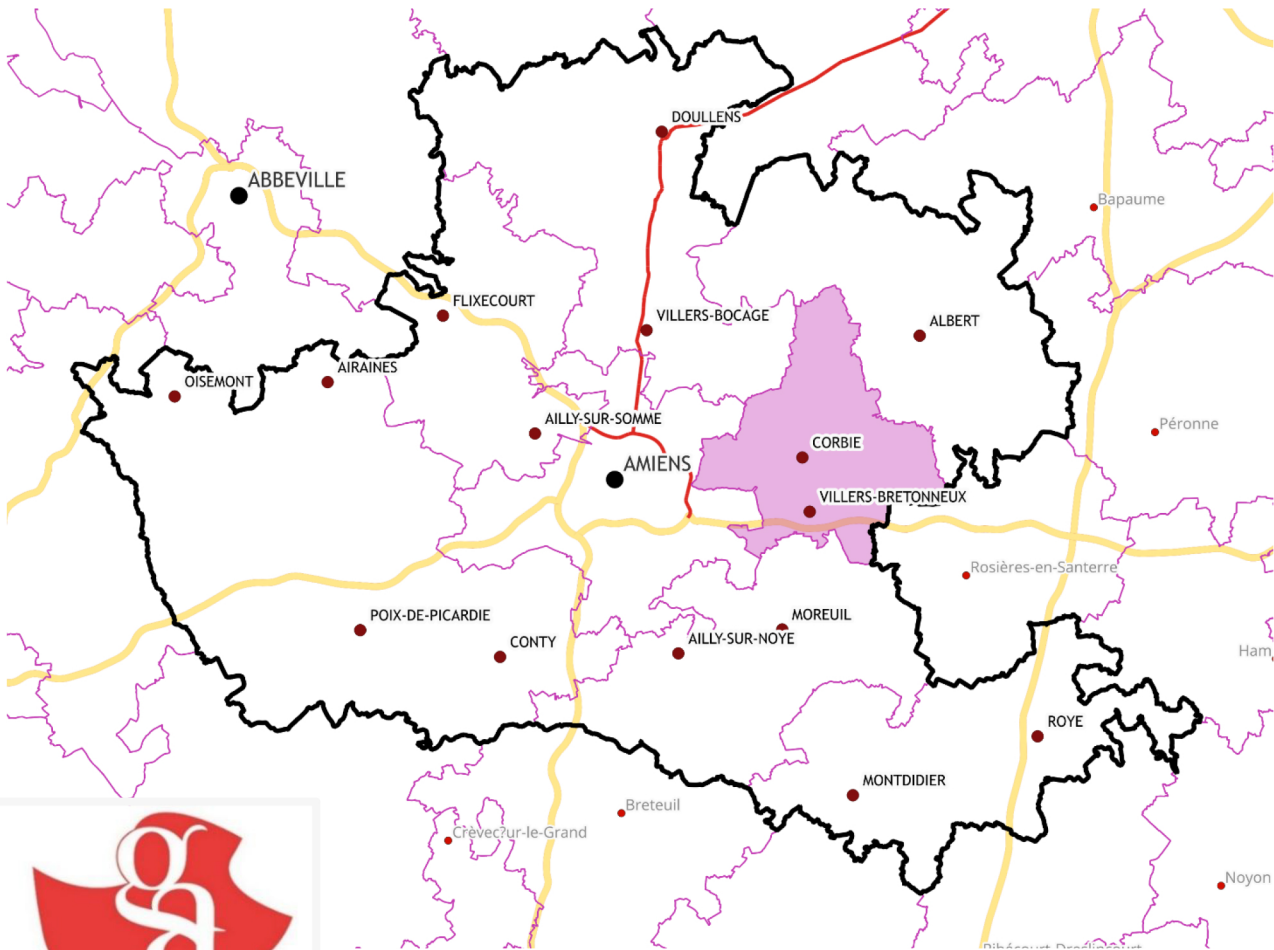


Schéma directeur cyclable de la CCVS

Préparé pour le compte de :
PMGA

Version 1

Vu pour être annexé à la délibération du 26 février 2026
Approuvant le plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes du Val de Somme.



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



Agence de développement et
d'urbanisme du Grand Amiénois



Envoyé en préfecture le 27/02/2026
Reçu en préfecture le 27/02/2026
Publié le 27/02/2026
ID : 080-248000499-20260226-53_20260226_65-DE



CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité **PINTAT**
AVOCATS

Gestion du document	
Titre de l'étude :	Elaboration d'une stratégie de mobilité globale, de 5 Plans de Mobilité Simplifiés et de 5 Schémas Directeurs Cyclables pour 5 EPCI du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois
N° de projet :	C23-00163
Titre du document :	Schéma directeur cyclable de la CCVS
Maître d'ouvrage :	PMGA
Auteur principal :	Gabriel Oyarzun
Autre(s) rédacteur(s) :	Anne-Sophie Tholozan, Eva Legner, Léa Teachout, Mathilde Lemesle Léonard Laplanche

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

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
PREAMBULE	6
LA PHILOSOPHIE	6
LES LIAISONS D'INTENTION A L'ECHELLE DU PMGA	6
LE PLAN D' ACTIONS GLOBAL	9
PRINCIPES D'AMENAGEMENT CYCLABLE	10
INTRODUCTION	10
DOCUMENTS DE REFERENCE SUR L'AMENAGEMENT CYCLABLE.....	10
CHOIX DES AMENAGEMENTS	10
TYPES D'AMENAGEMENTS SOUHAITES SELON LES TYPES DE CYCLISTES.....	10
TYPES D'AMENAGEMENTS EN FONCTION DU CONTEXTE ROUTIER	11
ALTERNATIVES POSSIBLES EN MILIEU RURAL	13
TPOLOGIE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	15
CHIFFRAGE : METHODOLOGIE ET VISION STRATEGIQUE	24
METHODOLOGIE EMPLOYEE POUR LE CHIFFRAGE	25
USAGE DU CHIFFRAGE DANS LA POLITIQUE VELO DE LA CC ET SES LIMITATIONS	25
CRITERES STRATEGIQUES A CONSIDERER.....	25
CHOIX DES REVETEMENTS ET COUTS A COURT ET LONG TERMES	26
FICHE ITINERAIRE CYCLABLE	29
LE PLAN D'ACTION	91
AXE A : AMELIORER L'USAGE DU VELO AU QUOTIDIEN	91
ACTION A.1 – STATIONNEMENT VELO	91
ACTION A.2 – ASSURER UN RESEAU DE JALONNEMENT VELO	99
AXE B : DEVELOPPER LE TOURISME D'ITINERANCE VELO	105
ACTION B.1 – SERVICES LIES AU TOURISME D'ITINERANCE VELO	105
AXE C : PROMOUVOIR LE VELO	111
ACTION C.1 – AIDES A L'ACQUISITION OU LA LOCATION VELO / VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE VAE	111
ACTION C.2 – COMMUNICATION.....	115
PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE	118
PROGRAMMATION TEMPORELLE	118
ESTIMATION DES COUTS	120

ANNEXES..... 131

SUBVENTION..... 131

REFERENCE..... 135

PREAMBULE

La philosophie

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

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

Les liaisons d'intention à l'échelle du PMGA

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

PRIORITE 1 (rayon de 8 km max)

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

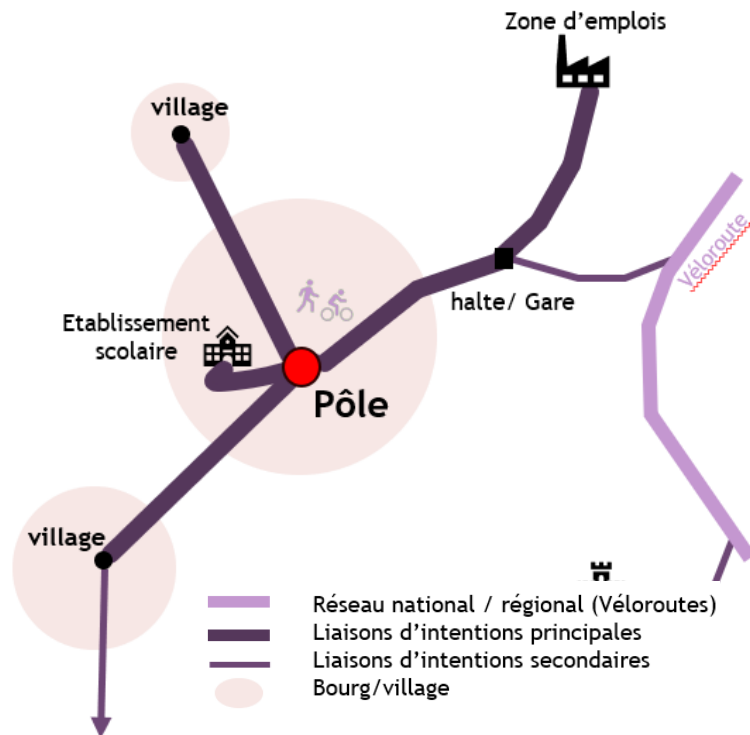
PRIORITE 2 (rayon de 8 km max)

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

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

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

Schéma - exemple d'application locale



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

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

Schéma Directeur Cyclable du département de la Somme



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

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

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

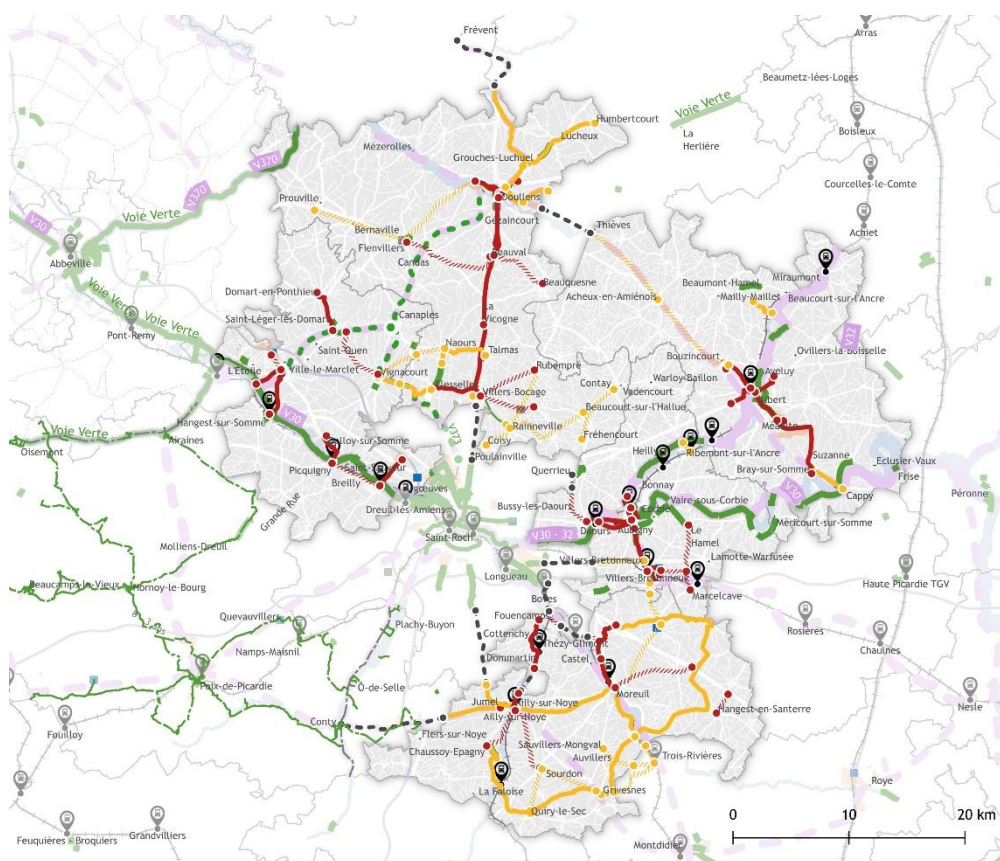
5 Schémas directeurs cyclables

Hierarchisation des itinéraires cyclables

180 km d'itinéraire du quotidien

54% préconisés à court/moyen terme

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



Légende

Itinéraires du Schéma Directeur Cyclable

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

Schéma Véloroutes et Voies Vertes Somme

- Ouvert
- Projet

Infrastructure cyclable

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

Infrastructure ferroviaire

- Voie ferrée
- Gares et Haltes
- Aire de covoiturage
- Existante
- Prévues avec CD80 comme maître d'ouvrage

Le plan d'actions global

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

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

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

Axe a : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

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

Axe b : Développer le tourisme d'itinérance vélo

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

Axe c : Promouvoir le vélo

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

Fiche c.2 - Communication

PRINCIPES D'AMENAGEMENT CYCLABLE

Introduction

Documents de référence sur l'aménagement cyclable

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

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

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

Choix des aménagements

Types d'aménagements souhaités selon les types de cyclistes

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

Vélotouristes

Couples, petits groupes,
familles

Sites propres ou routes à faible
trafic jalonnées

Types d'aménagements en fonction du contexte routier

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

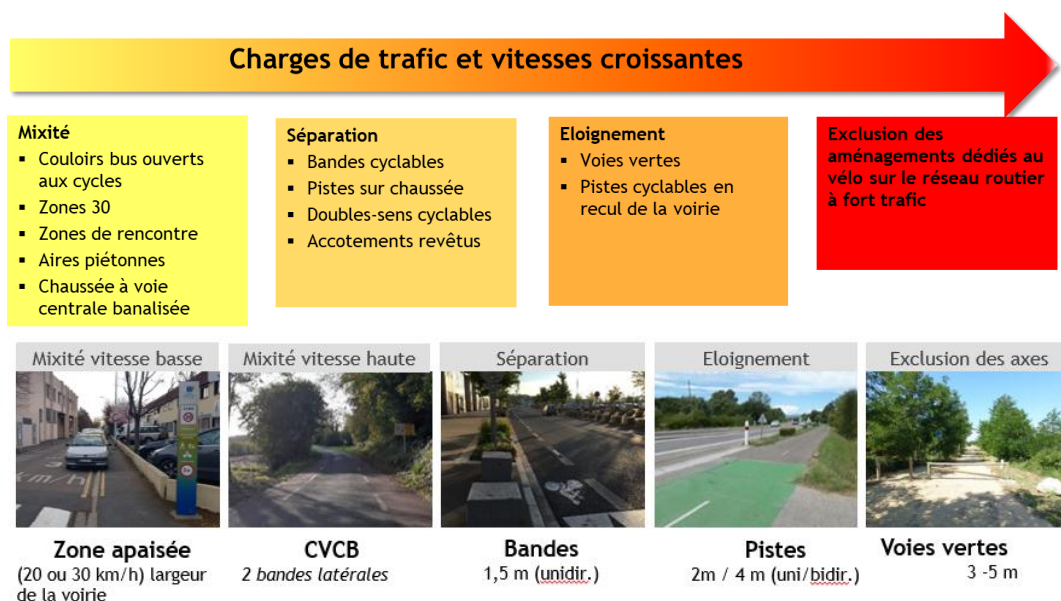
Le choix de l'aménagement cyclable dépend du milieu traversé en ou hors agglomération, avec classement :

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

Point d'attention pour le public scolaire

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

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



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

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

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

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

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

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

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

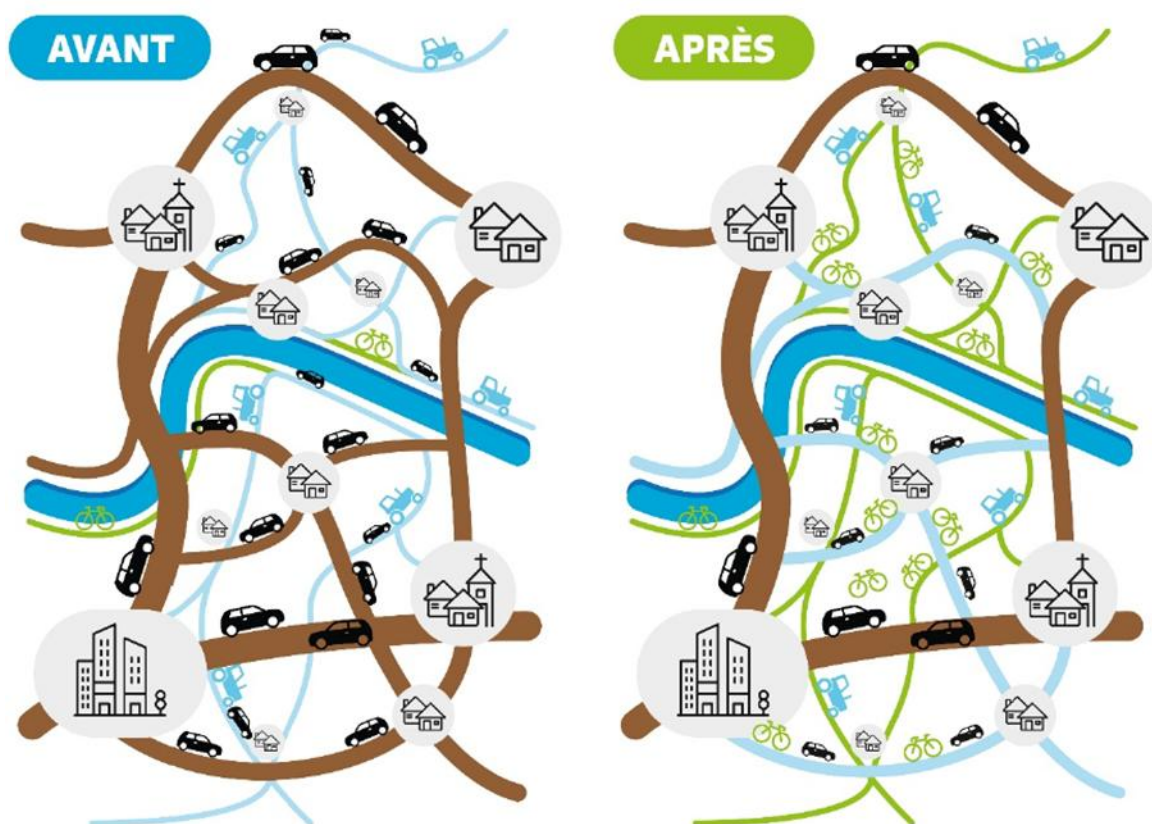
Tableau des aménagements	Catégories de réseau cyclable	Réseau cyclable secondaire	Réseau cyclable principal	Réseau cyclable à haut niveau de service
Catégories de trafic motorisé (selon les définitions du 6.26.2)				
Aménagement autonome	Trafic motorisé interdit ou réglementé (véhicules d'entretien et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

Alternatives possibles en milieu rural

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

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

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



Typologie des aménagements cyclables

Les aménagements vélos

Voie verte

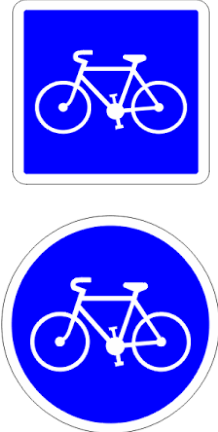

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés (cyclistes, rollers, PMR, parfois cavaliers) à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cyclomobiles légers. Des véhicules motorisés peuvent également être autorisés à circuler pour accéder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

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

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




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

Piste cyclable




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

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



Bandes cyclables


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

Chaussée à voie centrale banalisée

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


Double sens cyclable

Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> Voie à double sens pour les cyclistes, dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cyclistes Aménagement privilégié dans la voie à sens unique pour les automobilistes de manière à faciliter la circulation des cyclistes Les marquages au sol de type pictogramme ou bande cyclable doivent être choisis en fonction des caractéristiques de la rue : <ul style="list-style-type: none"> Largeur < 3.5 m : de simples pictogrammes suffisent 		



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

L'aménagement d'itinéraire vélo sur des voies partagées


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

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



Chemin partagé piéton/cycles/véhicules agricoles

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


Intersections hors agglomération

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



Zone apaisée

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

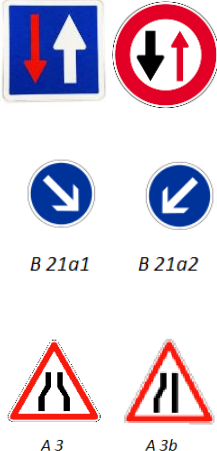
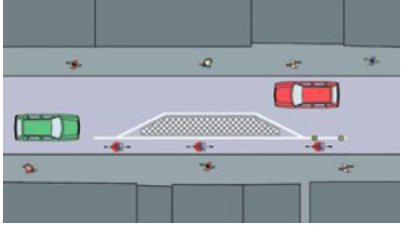
Jalonnement

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

Coussins berlinois

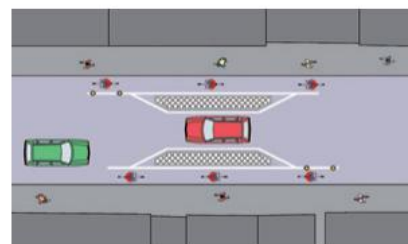
Caractéristiques	Signalisation	Exemples
<ul style="list-style-type: none"> • Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modulation de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée. • Chaque coussin est signalé par un ensemble de 3 triangles blancs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

Ecluse avec by-pass vélo

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

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

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



Chicanes avec stationnements alternés

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

Des recommandations générales sur les aménagements cyclables sont disponibles :

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

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

Chiffrage : méthodologie et vision stratégique

Méthodologie employée pour le chiffrage

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

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

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

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

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

Critères stratégiques à considérer

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

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

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

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

Choix des revêtements et coûts à court et long termes

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

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

Différents types de perméabilité sont à distinguer :

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

Le choix d'un revêtement dépend d'un équilibre entre coût d'investissement initial et coût d'entretien sur le long terme. Si les sables stabilisés sont les moins chers à l'achat, l'enrobé s'impose comme la solution la plus économique sur dix ans grâce à sa durabilité. Toutefois, les coûts varient fortement selon le contexte local et les exigences d'entretien, rendant chaque projet unique. La Région et l'Europe (FEDER) ne financent pas les revêtements stabilisés sans liant hydraulique.

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

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

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

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

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

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

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

Des recommandations approfondies sur revêtement des aménagements cyclables sont disponibles :

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

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

FICHE ITINERAIRE CYCLABLE

Carte globale schéma directeur cyclable CCVS

Hiérarchisation des itinéraires cyclables

28,75 km d'itinéraire du quotidien

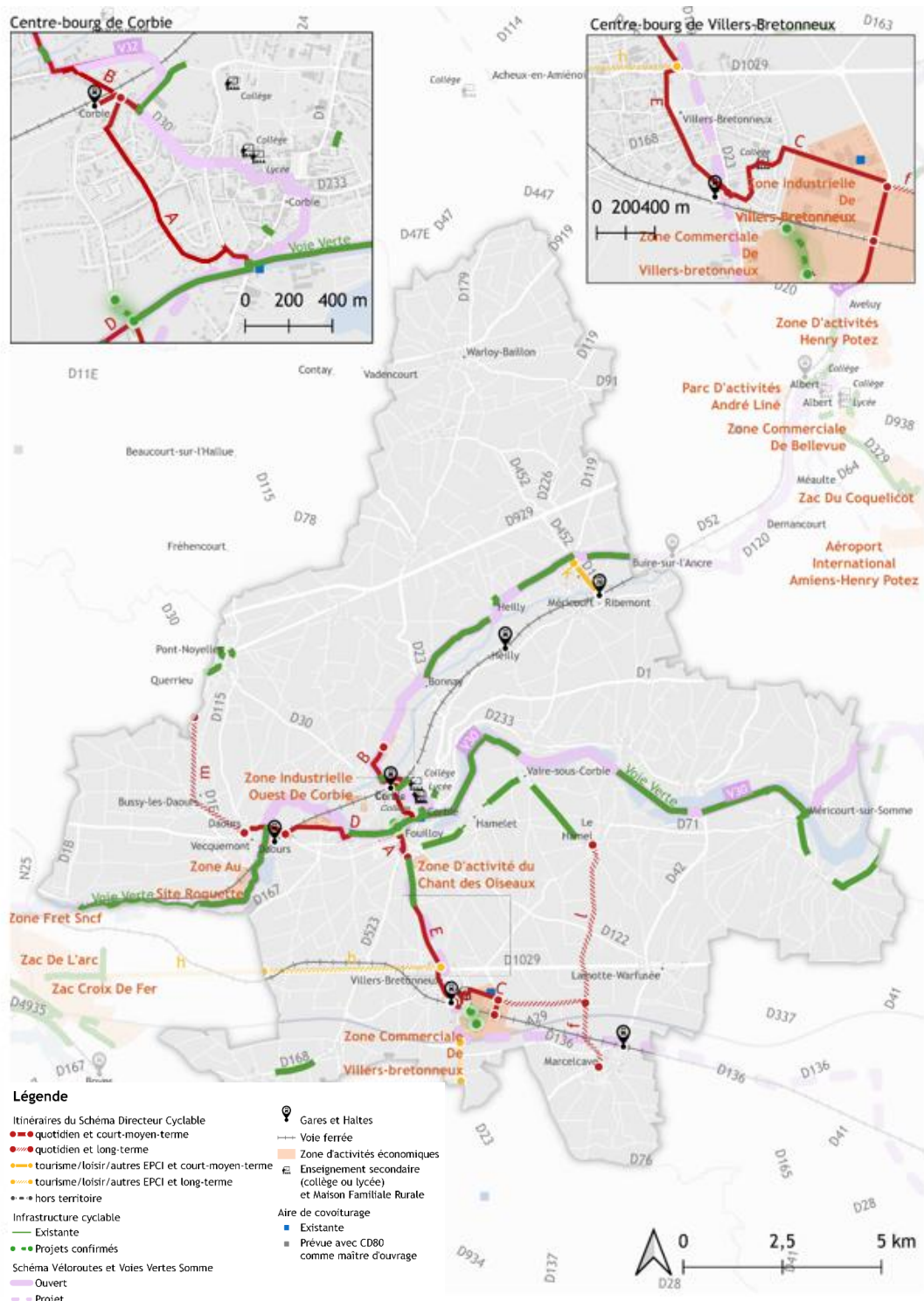
● 17,05 km Court/Moyen-terme

● 11,7 km Long-terme

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

● 1 km Court/Moyen terme

● 5,5 km Long-terme



Synthèse des itinéraires proposé a court, moyen et long terme

Nom sur la carte	Origine-Destination	Vocation de l'itinéraire		Longueur [km]
A	Corbie Gare <-> Zone d'activité Sud	quotidien	court-moyen-terme	3,5
B	Corbie Gare - ZI Nord Corbie	quotidien	court-moyen-terme	1,5
C	Villers-Bretonneux Gare <-> Zone d'activité	quotidien	court-moyen-terme	3,35
D	Corbie Sud <-> Daours	quotidien	court-moyen-terme	5,1
E	Fouilloy - Villiers Bretonneux	quotidien	court-moyen-terme	3,6
e	Corbie <-> Villers-Bretonneux	quotidien	long-terme	3,9
l*	Marcelcave <-> Le Hamel	quotidien	long-terme	4,2
m*	Daours Vecquemont <-> Querrieu	quotidien	long-terme	3,6
k	Ribemont-sur-l 'Ancre <-> véloroute	tourisme, loisir, connexion avec autres EPCIs	court-moyen-terme	1,0
h	Villers-Bretonneux <->Amiens Métropole	tourisme, loisir, connexion avec autres EPCIs	long-terme	4,5
i, h (dans ALN)	Moreuil (CCVS) <-> Démuin (CCCALN)	tourisme, loisir, connexion avec autres EPCIs	long-terme	1,0

Liaison A : Corbie Gare <-> Fouilloy-Zone d'Activité du Chant des Oiseaux

Usage quotidien

3,5 km (A) et 2.2 km (Abis)

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



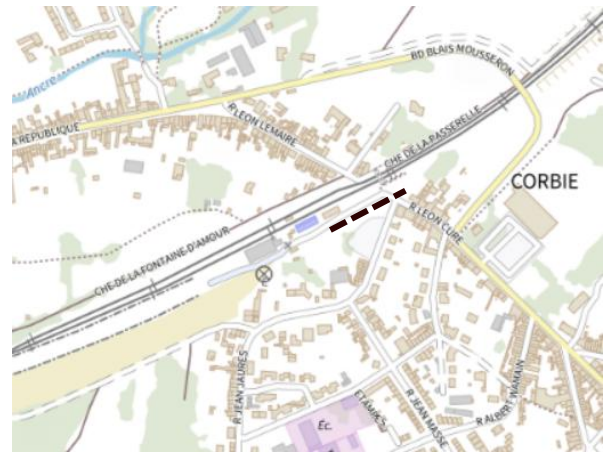
Section n° 1 : Rue Léon Cure
0.1 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Stationnement longitudinal
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Piste bidirectionnelle cyclable (3 m) avec suppression des stationnements côté sud
Largeur (actuelle)	27 m de façade à façade dont 6 m de chaussée à double-sens Stationnement longitudinal (nord) : 2.2 m Stationnement en bataille (sud) : 6 m
Domanialité	Communale
Description des travaux	Construction d'une voie verte sur zone végétalisée.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison

			douce avec le collègue et le centre-ville)
--	--	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Région/Etat /prefecture
Coûts estimatifs	63 k€ <i>Ce chiffrage ne prend pas en compte la suppression du stationnement</i>	Subventions mobilisables	Etat/Préfecture ; projet DETR : -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % Région Haut-de-France ; MOTE: -Taux de subvention jusqu'à 50% Fonds verts : -Taux de subvention moyen national de 25% FEDER : - assiette minimal de dépense 200k€ -taux de financement moyen 47% <i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i>

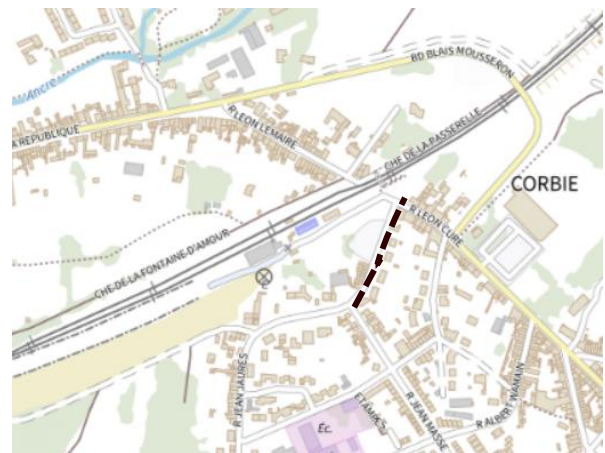
Section n° 2 : Rue Jean Jaurès
150 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Stationnement longitudinal
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en place d'une zone 30km/h Aménagement d'écluse avec by-pass vélo pour réduire la vitesse tout en préservant les stationnements. Jalonnement verticale et horizontal
Largeur (actuelle)	Chaussée de 6 m avec 2 fois 2 m de trottoirs
Domanialité	Communale

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section

Description des travaux	<i>Aménagement d'écluse avec by-pass vélo</i> Jalonnement horizontal : <i>Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture</i> Jalonnement vertical : <i>Pose de panneaux 30.</i>
-------------------------	---

Points d'attention	<i>Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison douce avec le collège et le centre-ville)</i>
--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	7 k€	Subventions mobilisables	Département de la Somme ; écluse /jalonnement <i>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</i> <i>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</i> <i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i>

Section n° 3 : Rue Jean Massé
370 m

Etat actuel :

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



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en place d'une zone 30km/h Aménagement de coussin berlinois pour réduire la vitesse tout en préservant les stationnements. Jalonnement verticale et horizontal
Largeur (actuelle)	20 m de façade à façade dont 6 m de chaussée à double-sens Stationnement longitudinal (nord) : 2.2 m

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

	Stationnement en bataille (sud) : 6 m
Domanialité	Communale
Description des travaux	<i>Aménagement de coussin berlinois en béton préfabriqué. Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture Jalonnement vertical : Pose de panneaux 30</i>

Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	<i>Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison douce avec le collège et le centre-ville)</i>

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

Section n° 4 : Rue des Prés, Rue des Déportés
500 m

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement d'un côté
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en place d'une zone 30km/h Aménagement d'écluse avec by-pass vélo pour réduire la vitesse tout en préservant les stationnements. Jalonnement verticale et horizontal
Largeur (actuelle)	Chaussée de 6 m + 2 trottoirs de 2 m
Domanialité	Communale

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section

Description des travaux	<i>Aménagement d'écluse avec by-pass vélo</i> Jalonnement horizontal : <i>Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture</i> Jalonnement vertical : <i>Pose de panneaux 30</i>
-------------------------	--

Points d'attention	<i>Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison douce avec le collège et le centre-ville)</i>
--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	7 k€	Subventions mobilisables	Département de la Somme ; écluse et jalonnement <i>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</i> <i>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</i> <i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i>

Section n° 5 : Rue André Foucart
115 m

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement d'un côté
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en place d'une zone 30km/h Aménagement de coussin berlinois pour réduire la vitesse Jalonnement verticale et horizontal
Largeur (actuelle)	Chaussée de 6 m + 2 trottoirs de 2 m
Domanialité	Communale

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section

Description des travaux	<i>Aménagement de coussin berlinois en béton préfabriqué</i> Jalonnement horizontal : <i>Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture</i> Jalonnement vertical : <i>Pose de panneaux 30</i>	Points d'attention	<i>Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison douce avec le collège et le centre-ville)</i>
-------------------------	---	--------------------	---

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

Section n°6 : la Véloroute Vallée de Somme

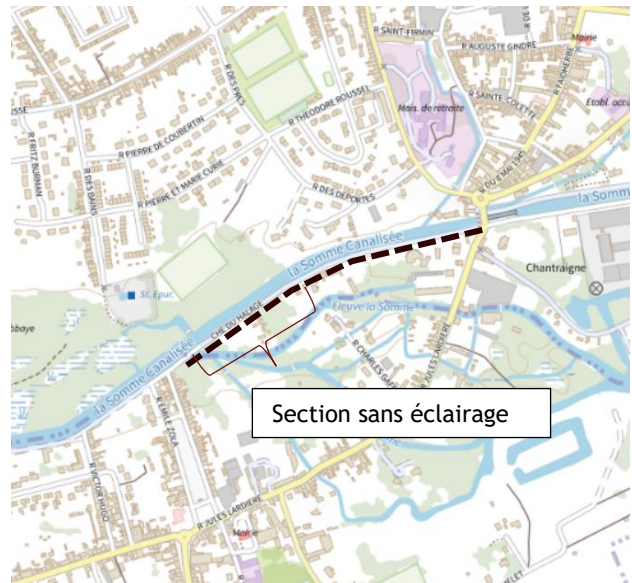
0.6 km

Etat actuel :

- Voie vélo et piétonne
- Dessert certains riverains (?)
(Circulation interdite à confirmer.)



Solution :



Section sans éclairage

Proposition	
Aménagement	Jalonnement horizontal et vertical (mise en cohérence avec les nouveaux itinéraires cyclables) Eclairage dans tout le tronçon.
Largeur (actuelle)	3.5 m de chaussée
Domanialité	Communale (Corbie)
Description des travaux	Panneaux indiquant la suite de l'itinéraire cyclable ainsi que les points de repère (Gare de Corbie, entre autres)

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Zone ZNIEFF type II
Points d'attention	-Entrées charretières -Traversée de la RD 1

	<p><i>Pictogrammes cyclistes et piétons</i></p> <p><i>Prolongement de l'éclairage jusqu'à la rue Baillet.</i></p>
--	---

--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	Voir coût fiche actions A.2	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Description des travaux	<p><i>Changement de la surface de la voirie avec une surface adapté au vélorue</i></p> <p>Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélorue</p> <p>Jalonnement vertical : Pose de panneaux 30.</p>
-------------------------	---

Points d'attention	<p>-Fermeture de la voirie à hauteur de l'école</p> <p>-traversée de la RD1</p>
--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	152 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement / vélorue</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 8: Rue Thiers
0.7 km

Etat actuel :

- Sens unique (nord), double sens (sud)
- Stationnement sur voirie d'un côté
- Stationnement sur trottoir de l'autre côté



Solution :



Proposition	
Aménagement	Création d'une zone 30 Mise en place de chicanes avec alternance de stationnement
Largeur (actuelle)	7 à 9m de façade à façade avec 5 m de chaussée dont 2 m de stationnement
Domanialité	Communale (Fouilloy)
Description des travaux	Aménagement de chicanes végétalisées Peinture pour une nouvelle disposition de stationnements alternés Jalonnement vertical

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune dans cette section
Points d'attention	Rue fermée au niveau de l'école (la fluidité des cycles doit être assurée)

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	13 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; chicane /Jalonnement</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n°9 : Rue Paul Domisse et Rue Aristide Briand
0.3 km

Etat actuel :

- Double sens large
- Route départementale
- Pas de trottoir



Solution :



Proposition	
Aménagement	Sécurisation (via signalisation) de la portion D623 (40 m) Aménagement du chemin parallèle en voie verte (3 m), Possibilité de mise en place de places de stationnement entre les arbres
Largeur (actuelle)	7,5 m de chaussée en double-sens, + 6,5 entre chaussée et foncier privée
Domanialité	Départementale (RD23)
Description des travaux	Aménagement de la voie verte en semi-perméable

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Etude géotechnique
Patrimoniales et environnementales	Aucune dans cette section
Points d'attention	Entrées charretières Présence d'arbres sur accotement - Communication avec riverains sur section à aménager en voie verte

			- Jonction Rue Thiers / Rue Paul Domisse / Rue Aristide Briand
--	--	--	--

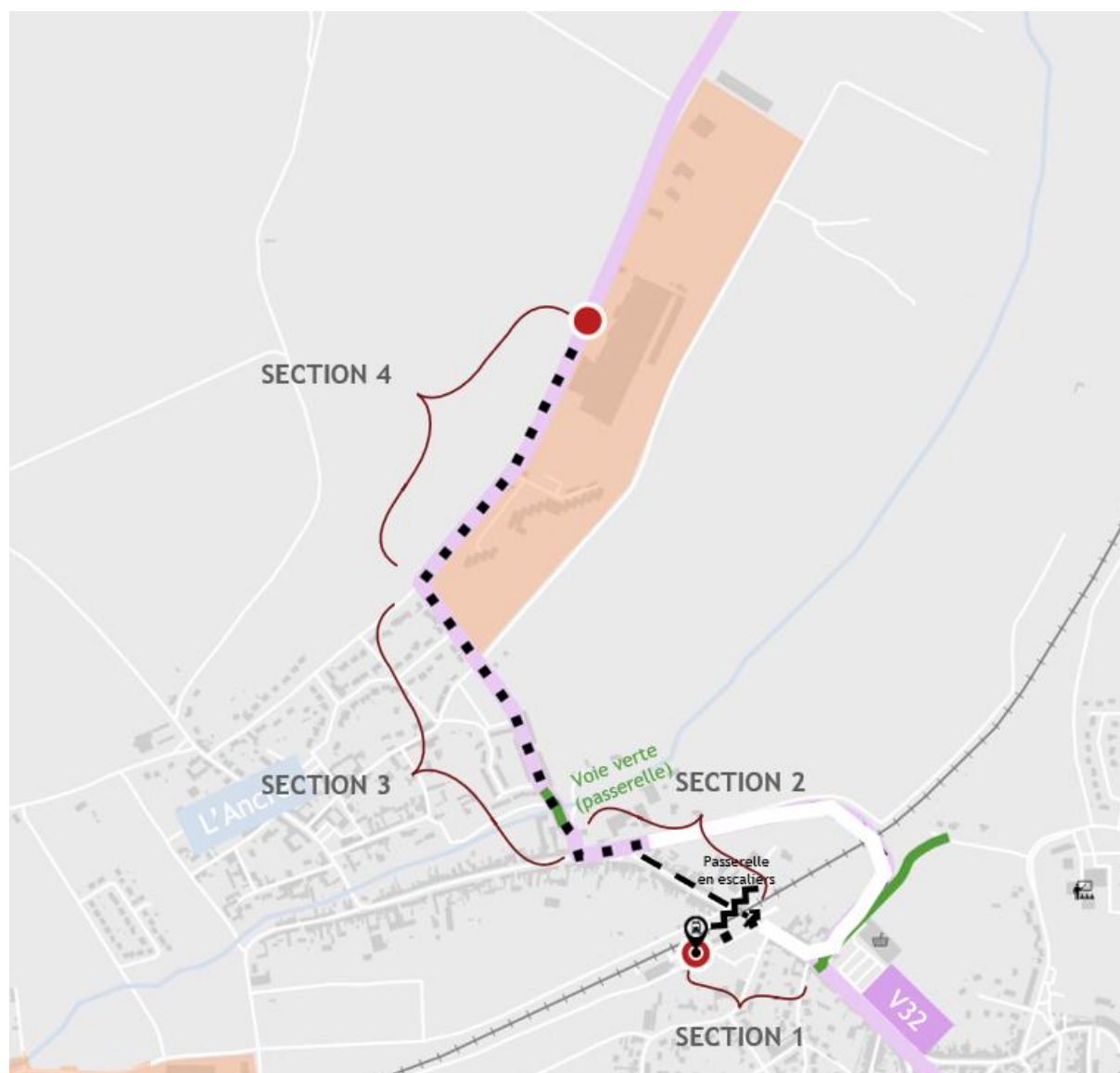
Programmation			
Maître d'ouvrage	Commune	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	125 k€	Subventions mobilisables	0 €

Liaison B : Corbie Gare <-> ZI Nord de Corbie

Tourisme/Loisirs/Autres

1,5 km

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



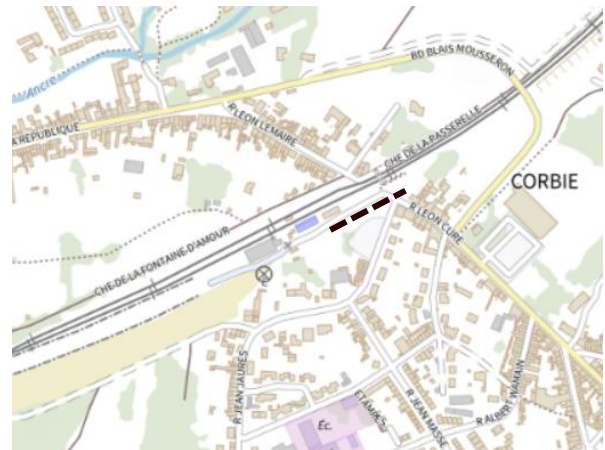
Section n° 1 : Rue Léon Cure
0.2 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Stationnement longitudinal
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Piste bidirectionnelle cyclable (3 m) avec suppression des stationnements côté sud
Largeur (actuelle)	27 m de façade à façade dont 6 m de chaussée à double-sens Stationnement longitudinal (nord) : 2.2 m Stationnement en bataille (sud) : 6 m
Domanialité	Communale
Description des travaux	Construction d'une voie verte sur zone végétalisée.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	Cohérence / articulation avec les projets de la ville de Corbie (aménagement du quartier gare, liaison

			<i>douce avec le collège et le centre-ville)</i>
--	--	--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	Voir liaison A section 1	Subventions mobilisables	*voir subventions liaison A section 1

Section n°2 : Rue Léon Lemaire, Bd Blais Mousseron
300 m
Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Trottoir d'un côté uniquement
- Stationnement à cheval sur le trottoir et la voirie



Solution :



Traversée cycliste sur la passerelle existante

Proposition	
Aménagement	Aménagement de coussin berlinois pour réduire la vitesse tout en préservant les stationnements. Jalonement verticale et horizontale
Largeur (actuelle)	5 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Corbie)
Description des travaux	Aménagement de coussin berlinois en béton préfabriqué.

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

	<p><i>Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture Jalonnement vertical : Pose de panneaux 30.</i></p>		
--	---	--	--

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

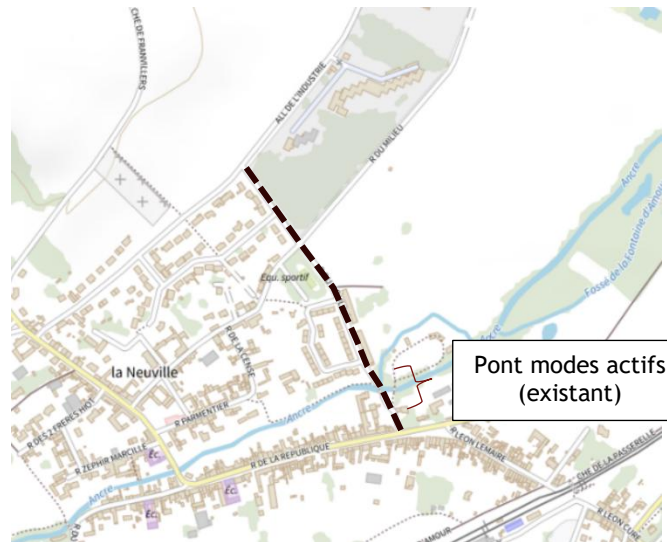
Section n° 3 : Rue du Moulin
0.6 km

Etat actuel :

- Double-sens étroit
- Trottoir d'un côté uniquement
- Stationnement à cheval sur le trottoir et la voirie



Solution :



Proposition	
Aménagement	Vélorue (V32) <i>Réaménagement du pont modes actifs : à minima, refaire le revêtement en amont et signalétique pied à terre</i>
Largeur (actuelle)	5 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Corbie)
Description des travaux	<i>Jalonnement horizontal et vertical Réaménagement du pont</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	<i>Aucune sur cette section</i>
Points d'attention	<i>-Entrées charretières -Pont modes actifs étroit</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	<p>130 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte le réaménagement du pont mode actif qui sera à la charge de la commune</i></p>	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement /pont mode actif/ vélorue</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 4 : Allée De l'Industrie
0.5 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Pas de trottoir
- Stationnement à cheval sur le trottoir et la voirie



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte (3 m) côté est
Largeur (actuelle)	6 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Corbie)
Description des travaux	Création d'une voie verte entre l'alignement des lampadaires et la limite des propriétés privées

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public et acquisition foncière devant ZI
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- présence de poids-lourds - entrées charretières - cohérence avec projet d'aménagement modes doux en cours qui desservira la future déchetterie de Corbie

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	L'aménagement de la voie verte fut achevé début 2025 par la CCVS	Subventions mobilisables	0 €

Liaison C : Villers-Bretonneux Gare <-> ZA Val de Somme

Usage quotidien

3,3 km (C) - 1.7 km (Cbis)

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



Section n° 1 : Rue Place de la Gare

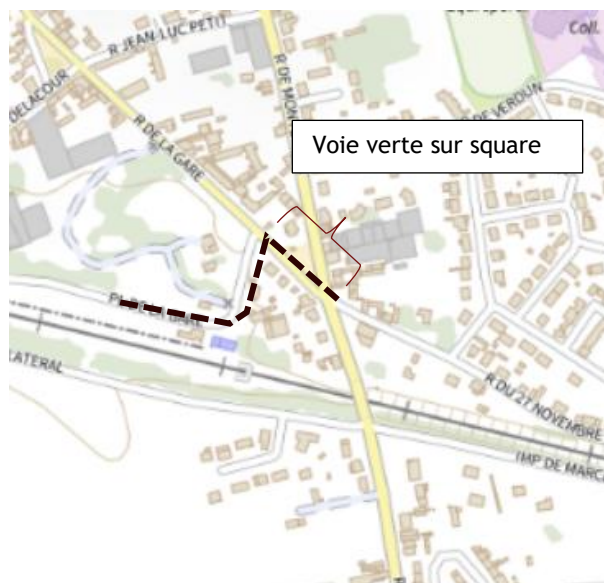
0.25 km

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement sur trottoir ou sur voirie
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte (3 m) sur trottoir existant et un partie de la voirie
Largeur (actuelle)	9.5 m au total dont 6.5 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Villers-Bretonneux)
Description des travaux	Création d'une voie verte Jalonnement vertical et horizontal

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	-Entrées charretières -Intersection avec D23

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	

Coûts estimatifs	104 k€	Subventions mobilisables	0 €
------------------	--------	--------------------------	-----

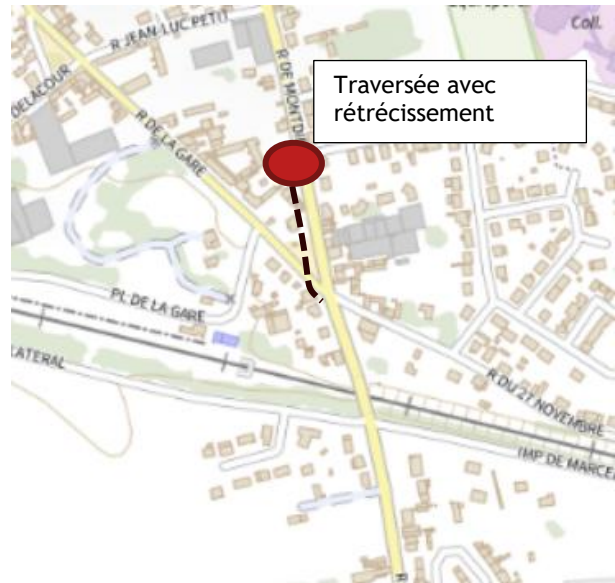
Section n°2 : Rue de Montdidier
0.25 km

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement sur trottoir ou sur voirie
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte (3 m) sur les places de stationnement existantes aujourd'hui jusqu'au croisement avec la rue de Verdun Square. Aménagement d'une traversée avec rétrécissement entre la rue de Montdidier et le début de la seconde section de la rue de Verdun (pour permettre que les véhicules réduisent la vitesse).
Largeur (actuelle)	9.5 m au total dont 6.5 m de chaussée en double-sens et 3 mètres de stationnement
Domanialité	Départementale

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section

Description des travaux	<i>Création d'une voie verte et suppression de place de stationnement</i>	Points d'attention	
-------------------------	---	--------------------	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /prefecture
Coûts estimatifs	105 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; traversé</p> <ul style="list-style-type: none"> - assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 3 : Rue de Verdun
0.65 km

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement sur trottoir ou sur voirie
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Mise à sens unique

Proposition	
Aménagement	Mise à sens unique et double sens cyclable Mise en place d'une zone 30 km/h de la rue de Verdun
Largeur (actuelle)	9.5 m au total dont 6.5 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Villers-Bretonneux)
Description des travaux	Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture Jalonnement vertical : Pose de panneaux 30.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte technique
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- Entrées charretières - intersection avec D23 - accès scolaire

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	
Coûts estimatifs	9 k€	Subventions mobilisables	

Section n° 4 : Rue du 8 mai 1945

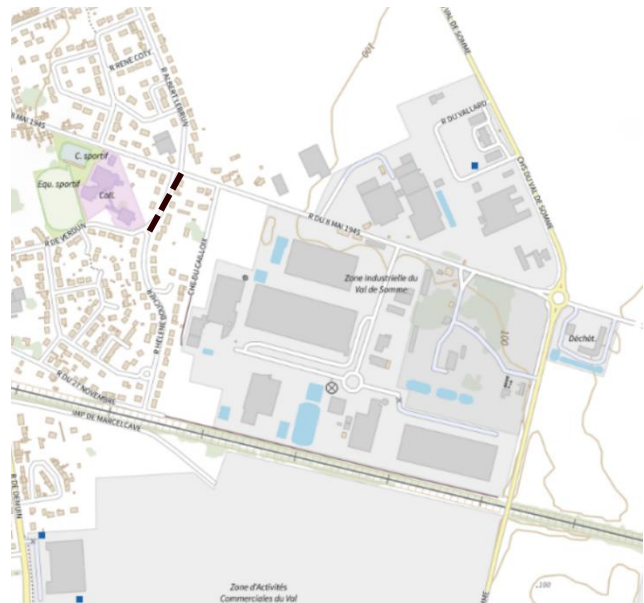
0.8 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Pas de trottoir continu



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en place d'une zone à 30km/h à l'entrée de la rue de Verdun Aménagement de coussin berlinois Jalonnement verticale et horizontale
Largeur (actuelle)	6 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Villers-Bretonneux)
Description des travaux	Aménagement de coussin berlinois en béton préfabriqué Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélo en sens

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public (3 m entre chassée et foncier privé côté sud)
Techniques	Aucune contrainte technique
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- Passage de PL - entrées charretières

	<i>inverse du sens voiture</i> Jalonnement vertical : <i>Pose de panneaux 30.</i>
--	--

--	--

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

Section n° 5 : Rue du 8 mai 1945

0.8 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Pas de trottoir continu



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'une CVCB avec jalonnement vertical et horizontal
Largeur (actuelle)	6 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Villers-Bretonneux)
Description des travaux	Mise en place d'une CVCB de 1,5 m de chaque côté, avec un revêtement différencié de celui de la chaussée. Jalonnement vertical pour la CVCB tous les 200 mètres afin de sensibiliser les automobilistes. Jalonnement horizontal vélo avec pictogramme.

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public (3 m entre chassée et foncier privé côté sud)
Techniques	Aucune contrainte technique
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- Passage de PL - entrées charretières - éclairage présent

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

Section n° 6 : Chaussée du Val de Somme
0,37 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Pas de trottoir



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Piste bidirectionnelle cyclable côté nord</i>
Largeur (actuelle)	8 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Villers-Bretonneux)
Description des travaux	<i>Aménagement d'une voie verte permettant l'accès modes actifs, et permettent une cohérence avec autres sections</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public (3-4 m d'accotement)</i>
Techniques	<i>Etude géotechnique</i>
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- présence de PL

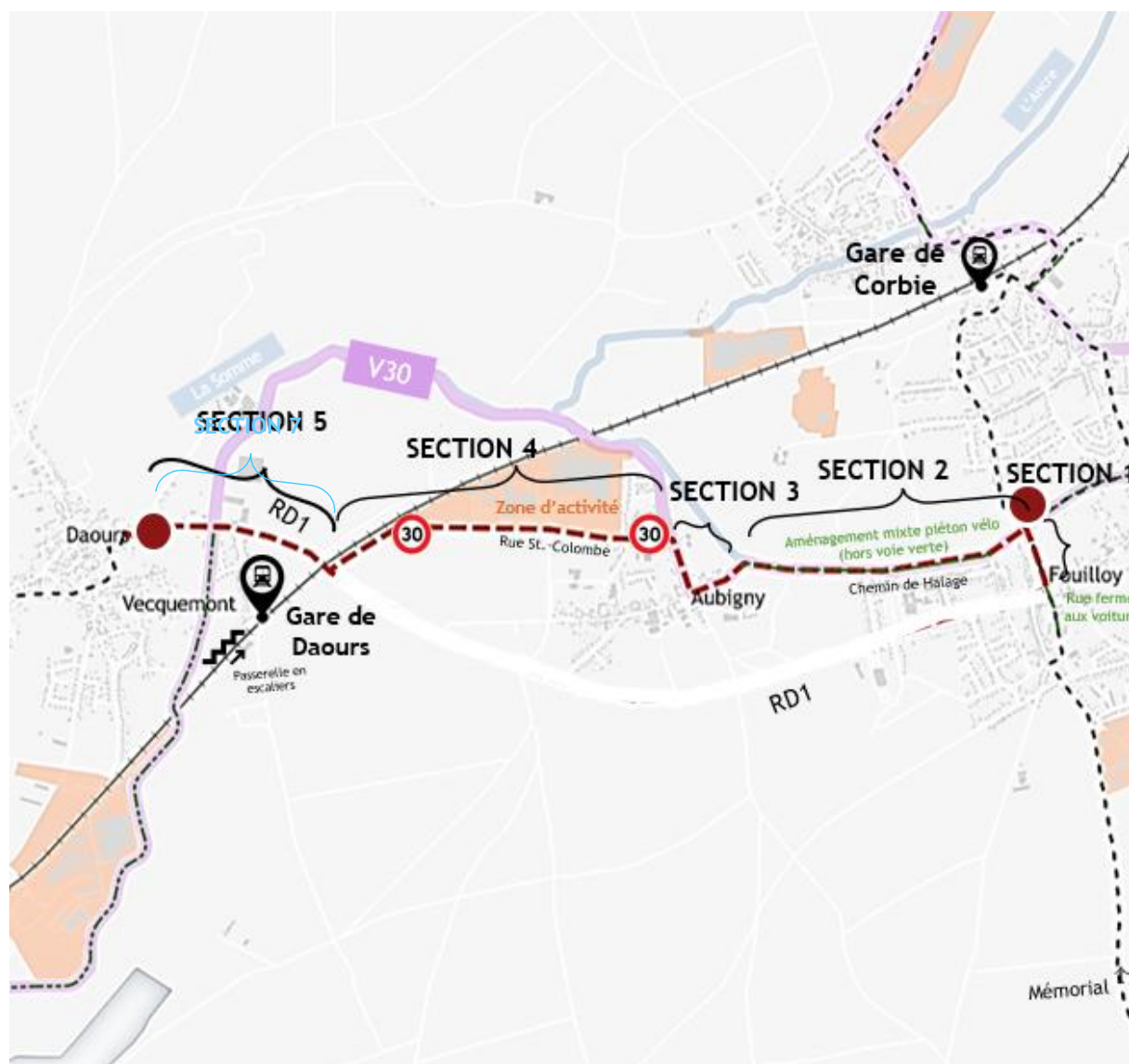
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Région/Etat /prefecture
Coûts estimatifs	37k€	Subventions mobilisables	<p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Liaison D : Fouilloy - Corbie - Aubigny - Daours

Usage quotidien

5.1 km (D) - 4.4 km (Dbis)

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



Section n° 1 : Rue Baillet

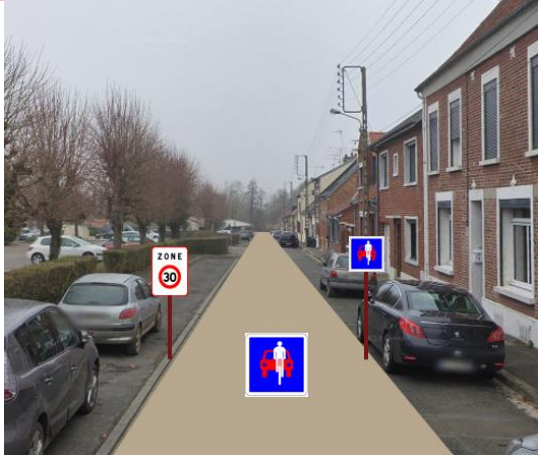
0.7 km

Etat actuel :

- Sens unique (nord), double sens (sud)
- Stationnement sur voirie d'un côté
- Stationnement sur trottoir de l'autre côté



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise à 30 km/h avec vélorue sur la rue Baillet et son prolongement Place de la République.
Largeur (actuelle)	7 à 9m de façade à façade avec 5 m de chaussée dont 2 m de stationnement
Domanialité	Communale (Fouilloy)

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune dans cette section

Description des travaux	<p><i>Changement de la surface de la voirie avec une surface adapté au vélorue</i></p> <p>Jalonnement horizontal : Application de pictogrammes vélorue</p> <p>Jalonnement vertical : Pose de panneaux 30.</p>
-------------------------	---

Points d'attention	<p><i>Fermeture de la voirie à hauteur de l'école</i></p>
--------------------	---

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	*voir coût liaison A section 7	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement / vélorue</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

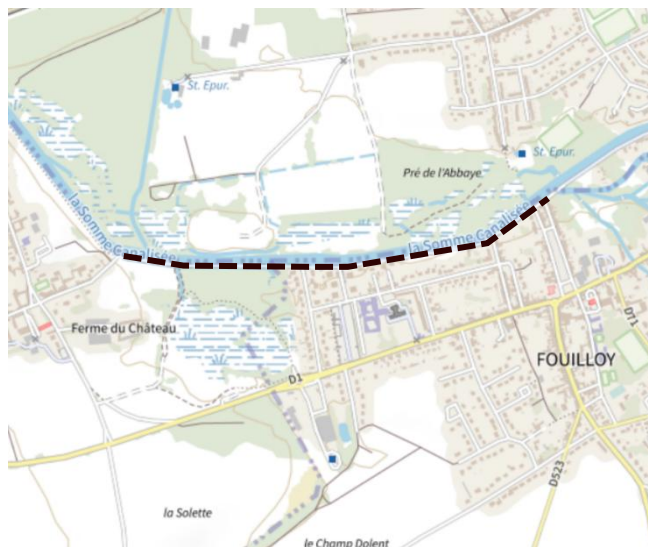
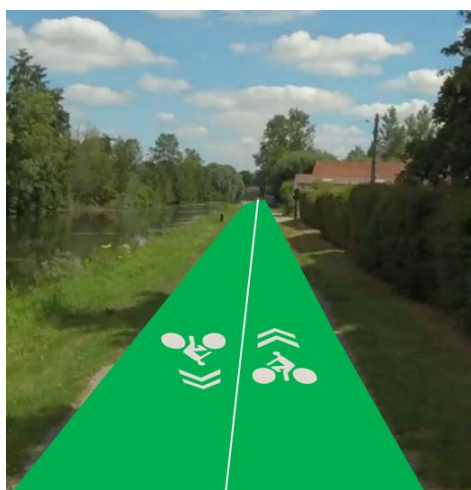
Section n° 2 : Véloroute
1.2 km

Etat actuel :

- Voie vélo et piéton



Solution :



Proposition	
Aménagement	Jalonnement de l'existant
Largeur (actuelle)	3.5 m de chaussée
Domanialité	Communale (Corbie - Aubigny)
Description des travaux	Jalonnement vertical et horizontal, notamment à l'entrée de la véloroute / D1

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique type II
Points d'attention	Cohérence avec reste de la véloroute Entrées charretières

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	1 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 3 : Rue de l'Abbaye, Rue du 24 Rts et Rue de la Colombe
0.7 km

Etat actuel :

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



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise en zone 30 avec aménagements de réduction de vitesse, jalonnement
Largeur (actuelle)	10 m de façade à façade avec 6 m de chaussée en double-sens dont 2 m de stationnement
Domanialité	Communale (Aubigny)
Description des travaux	Aménagements d'écluse avec by-pass vélo ou chicanes, jalonnement horizontal de présence d'école et vélo

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	- entrées charretières - école maternelle présente (sortie d'écoles)

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

Section n° 4 : Chemin de la Sente

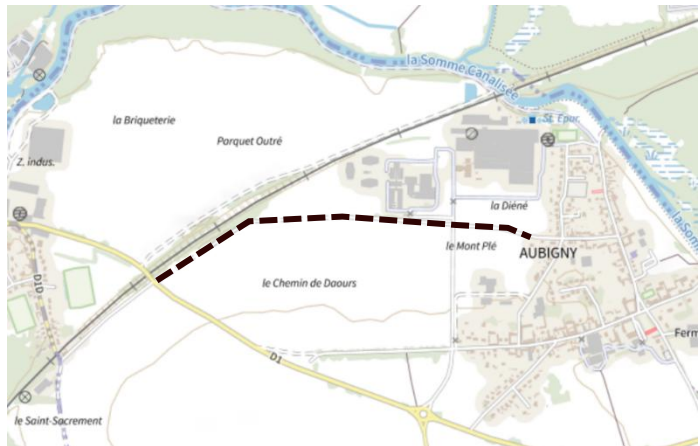
1.2 km

Etat actuel :

- Double-sens très étroit
- Pas de trottoir



Solution :



Proposition	
Aménagement	<i>Chemin partagé</i>
Largeur (actuelle)	3 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Aubigny)
Description des travaux	<i>Reprise de revêtement, jalonnement, sécurisation de l'intersection avec Rue de l'Europe</i>

Contraintes	
Emprises foncières	<i>Emprises foncières disponibles sur domaine public</i>
Techniques	<i>Aucune contrainte</i>
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	<i>Intersection avec Poids LourdsL (devant Site Nestlé Purina) -traversée RD1/ voie ferrée</i>

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	249 k€ *la traversée de la RD1 et de la voie ferrée n'est pas pris en compte dans le chiffrage	Subventions mobilisables	Département de la Somme ; Jalonnement -assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible *le détail des subventions est indiqué en annexe

Section n° 5 : Rue de la République

1.3 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Trottoirs des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagements d'écluses avec by-pass vélo, jalonnement vertical et horizontal (ne constitue pas un vrai aménagement cyclable)
Largeur (actuelle)	3 m de chaussée en double-sens
Domanialité	Communale (Aubigny)
Description des travaux	Aménagement d'écluses avec by-pass vélo Jalonnement vertical et horizontal

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Aucune sur cette section
Points d'attention	Intersection avec Poids Lourds (devant le Bacqué) Entrées charretières

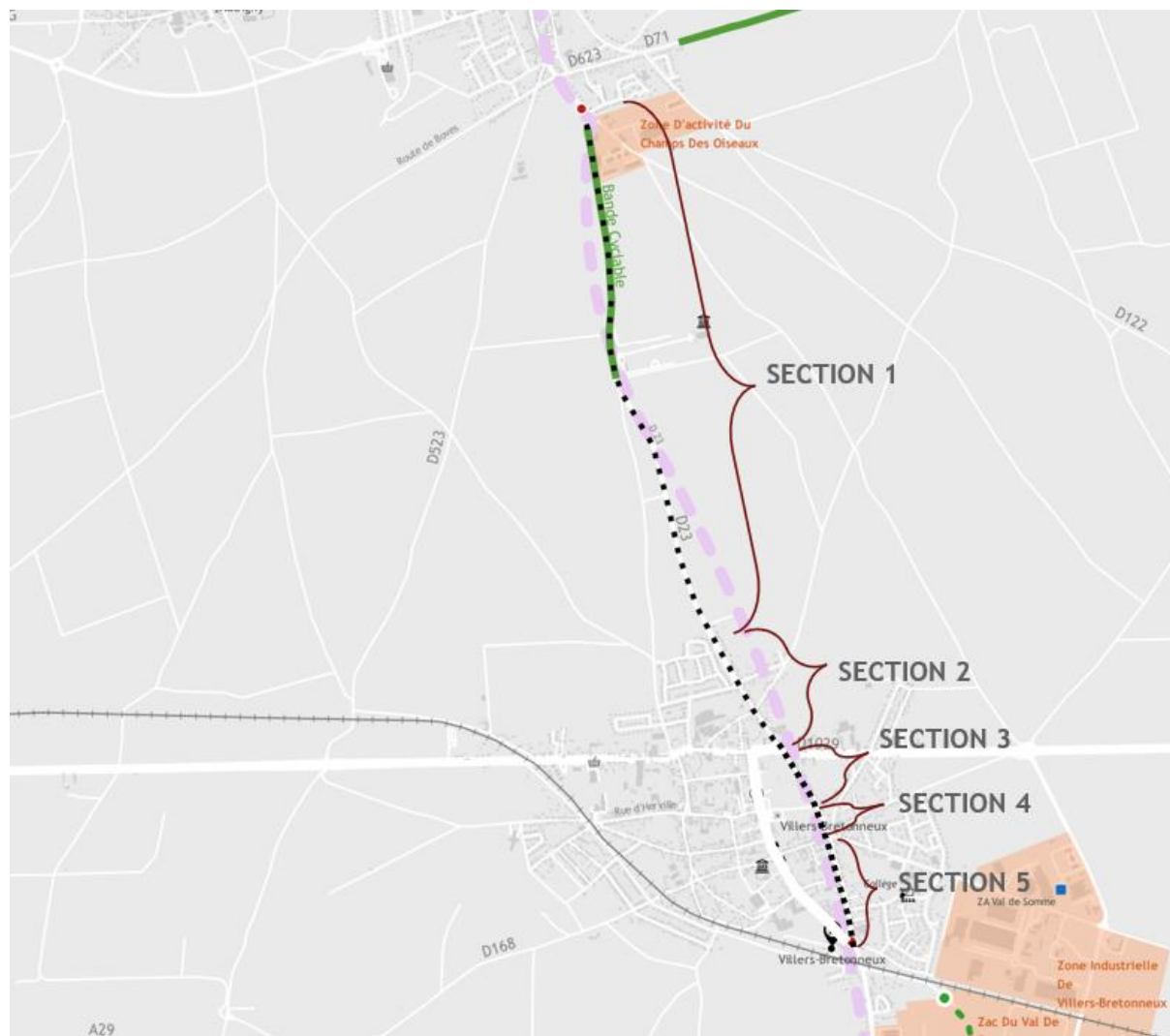
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	22 k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; Jalonnement</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Liaison E : Fouilloy <-> Villers-Bretonneux

Usage quotidien

3,6 km

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



Section n° 1 : route de Villers-Bretonneux

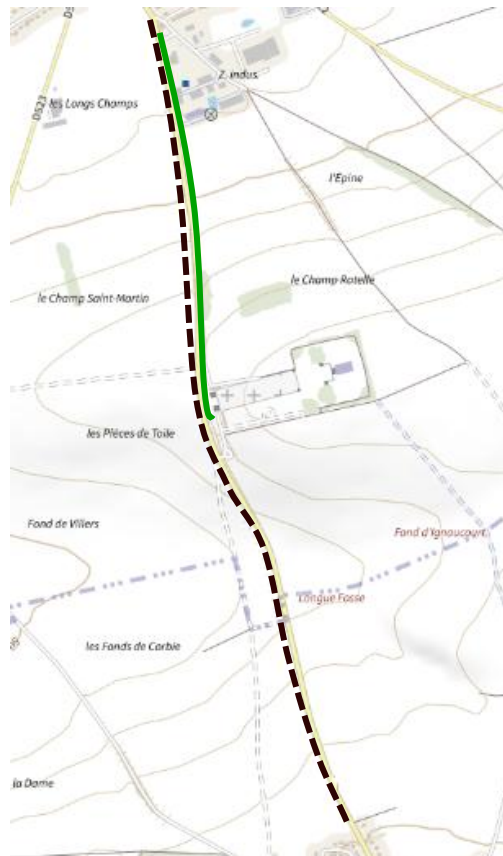
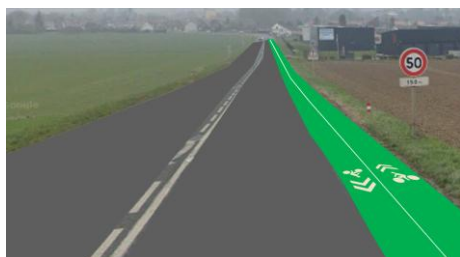
2,3 km

Etat actuel :

- Double-sens large
- Route départementale
- Bandes cyclables entre Fouilloy et le mémorial ?



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté est (mémorial) en prolongement de la voie verte existante.
Largeur (actuelle)	7 m de chaussée
Domanialité	Départementale (RD23)
Description des travaux	Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnel

Contraintes	
Emprises foncières	Emprise foncière disponible sur le domaine public
Techniques	Aucune contrainte
Patrimoniales et environnementales	Périmètre UNESCO.
Points d'attention	- mémorial et donc flux touristiques - cohérence avec projet véloroute départementale

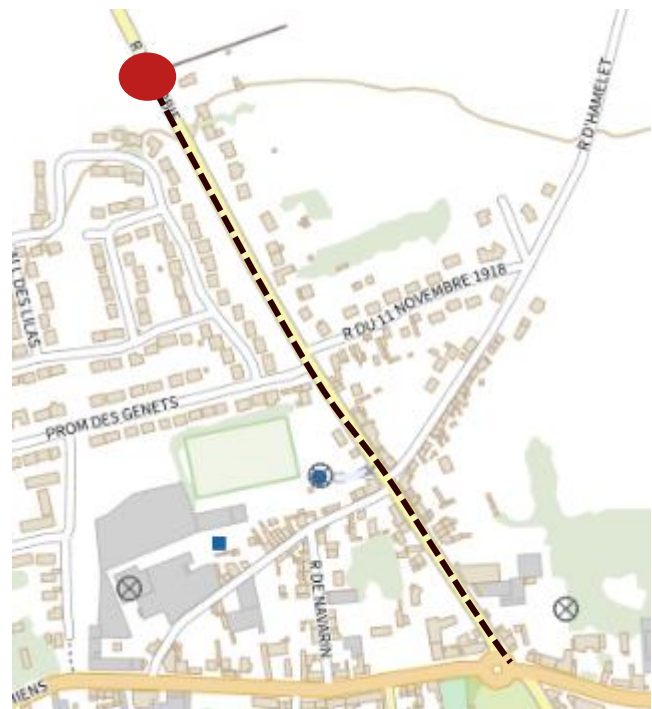
Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /prefecture
Coûts estimatifs	<p>230 k€</p> <p><i>Ce chiffrage ne prend pas en compte la réorganisation des parterres de plantes existants</i></p>	Subventions mobilisables	<p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p>Fonds verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention moyen national de 25% <p>FEDER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assiette minimal de dépense 200k€ -taux de financement moyen 47% <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 2 : rue de Corbie
600 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoir sur un ou deux côtés
- Stationnement sur trottoir sur un ou deux côtés

Traversée piétonne et cycliste sécurisée



Solution :



Proposition	
Aménagement	Voie verte côté ouest sur accotement et emprise stationnement
Largeur (actuelle)	Entre 12 et 15 m de façade à façade avec 6 m de chaussée et entre 1,5 et 5 m des deux côtés pour trottoir et stationnement
Domanialité	Départementale (RD23)
Description des travaux	Aménagement d'une voie verte sur côté sans trottoir aménagé *Insertion d'un séparateur en béton sur toute la

Contraintes	
Emprises foncières	Emprises foncières disponibles sur domaine public
Techniques	Eclairage
Patrimoniales et environnementales	Aucune contrainte
Points d'attention	- cohérence avec projet de véloroute départementale - entrées charretières - éclairage

	<i>longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation</i>
--	--

--	--

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département Région/Etat /prefecture
Coûts estimatifs	250 k€ <i>*Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage</i>	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; traversée</p> <ul style="list-style-type: none"> -assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <p>Etat/Préfecture ; projet DETR :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plafond de dépense 600 000 € - Taux de subvention : max. 35-40 % <p>Région Haut-de-France ; MOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Taux de subvention jusqu'à 50% <p><i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i></p>

Section n° 3 : Rue Maurice Seigneurgens
300 m

Etat actuel :

- Sens unique
- Stationnement des deux cotés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Suppression des stationnements le long du parc Aménagement d'une voie verte
Largeur (actuelle)	Entre 10 et 11 m de façade à façade avec 6 m de chaussée et 2 m de stationnement d'un côté et

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

	1,5 m de trottoir des deux côtés
Domianialité	Départementale (RD23)
Description des travaux	<i>Aménagement d'une voie verte Insertion d'un séparateur en béton sur toute la longueur de la voie verte afin d'en assurer la sécurisation</i>

Patrimoniales et environnementales	Aucune contrainte
Points d'attention	- entrées charretières - présence de commerces - présence de poches de stationnement

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	124 k€ <i>*Le séparateur en béton n'est pas pris en compte dans le chiffrage</i>	Subventions mobilisables	0 €

Section n° 4 : Rue Maurice Seigneurgens
100 m

Etat actuel :

- Double sens large
- Trottoirs des deux côtés
- Stationnement d'un côté



Solution :



Proposition	
Aménagement	Mise à 30km/h avec jalonnement verticale et horizontale Sens unique avec double sens cyclable vers le Nord
Largeur (actuelle)	Entre 10 et 11 m de façade à façade avec 6 m de chaussée et 2 m de stationnement d'un côté et 1,5 m de trottoir des deux côtés

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

Domianialité	Départementale (RD23)	Patrimoniales et environnementales	Aucune contrainte
Description des travaux	<i>Aménagement d'une piste cyclable</i> Jalonnement horizontal : <i>Application de pictogrammes vélo en sens inverse du sens voiture</i> Jalonnement vertical : <i>Pose de panneaux 30.</i>	Points d'attention	<ul style="list-style-type: none"> - entrées charretières - présence de commerces - présence de poches de stationnement

Programmation			
Maître d'ouvrage	Commune	Partenaires techniques et financiers	Département
Coûts estimatifs	3 k€	Subventions mobilisables	Département de la Somme ; Jalonnement <ul style="list-style-type: none"> - assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT - Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible <i>*le détail des subventions est indiqué en annexe</i>

Section n° 5 : rue de Montdidier
320 m

Etat actuel :

- Double-sens
- Stationnement sur trottoir ou sur voirie
- Trottoir des deux côtés



Solution :



Proposition	
Aménagement	Aménagement d'écluse avec by-pass vélo
Largeur (actuelle)	Entre 10 et 11 m de façade à façade avec 6 m de chaussée et 2 m de stationnement d'un côté et 1,5 m de trottoir des deux côtés

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

Domianialité	CCVS
Description des travaux	<i>Aménagement d'écluse avec by-pass vélo</i>

Patrimoniales et environnementales	Départemental
Points d'attention	

Programmation			
Maître d'ouvrage	CCVS	Partenaires techniques et financiers	Départemental
Coûts estimatifs	7k€	Subventions mobilisables	<p>Département de la Somme ; traversé</p> <p>-assiette minimal des dépenses éligible : 5 000 € HT</p> <p>- Taux de subvention : max. 40 % du montant HT éligible</p> <p>*le détail des subventions est indiqué en annexe</p>

LE PLAN D'ACTION

Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

Action A.1 - Stationnement vélo

Contexte

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

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

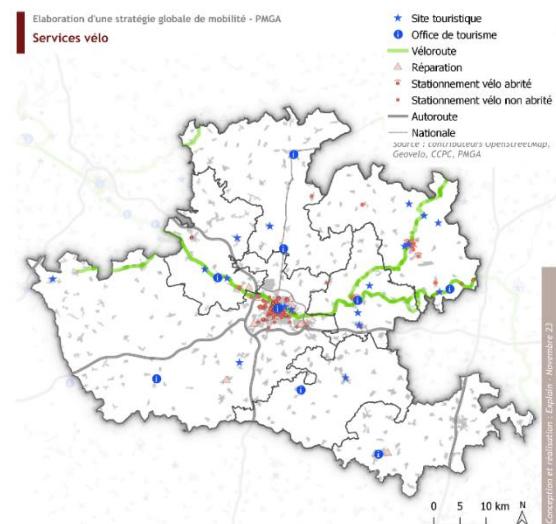
A l'échelle du PMGA, les services vélos sont peu nombreux, excepté quelques stationnements vélos, souvent non sécurisés, au sein des gares ou dans certains centres-villes.

Dans la CCVS, les emplacements de stationnement vélo existants sont concentrés à Corbie, sur la place de la République (stationnements sécurisés par box et quelques arceaux).



De plus, certaines gares sont soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos (décret n° 2021-741). Les gares de Corbie et de Villers-Bretonneux sont soumises à cette obligation.

L'aménagement de la gare de Corbie est complet mais l'aménagement de la gare de Villers-Bretonneux est sous-dimensionné.



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels

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

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
CC/ Communes	CC / Communes	Communes / Département Région / SNCF (stationnement - gare ferroviaire) *Si les stationnements se trouvent sur une vélo route départementale, un contact avec le Département est nécessaire pour coordonner les aménagement	354 k€ <i>Chiffrage par priorité et programmation :</i> <i>Court terme : 211 000 €</i> <i>Moyen terme 95 468€</i> <i>Long terme 42 518 €</i> <i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i> <i>*10 stationnements sont supposés à la gare de Corbie.</i>
Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement		
<ul style="list-style-type: none"> ● Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité » 	Subventions de la FUB : <ul style="list-style-type: none"> ● Ce programme offre un soutien financier couvrant 40 % du coût HT du projet, ou 50 % si situé en zone à faible émission (ZFE), avec une limite de 1 200 € HT par emplacement pour un abri de type consigne. ● Ce programme offre un soutien financier couvrant 40 % du coût HT du projet, ou 50 % si situé en zone à faible émission (ZFE), avec une limite de 650 € HT par emplacement pour un abri ouvert libre d'accès. Subventions via le Fonds Vert : Ce programme soutient le développement des mobilités durables en zones rurales avec un taux de subvention moyen national de 25 %.		

Impact environnemental

- Développement des pratiques de mobilités plus durables et alternatives à la voiture
- Amélioration de la santé
- Imperméabilisation du sol, l'installation de supports à vélos est à privilégier sur un sol déjà imperméabilisé.

Description

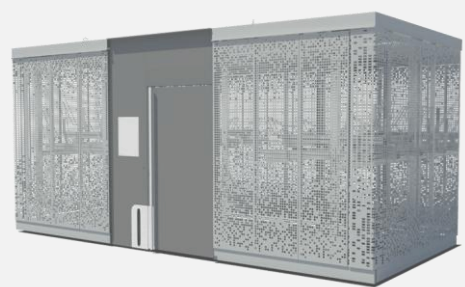
L'un des axes majeurs du Schéma Directeur Cyclable réside dans la mise en place d'un maillage de stationnements vélos adaptés aux différents usages. La fiche action détaille les typologies de stationnement à développer en fonction des différents lieux. Les critères pris en compte incluent l'accès ouvert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

Parmi le stationnement vélo, trois grands types sont distingués :

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

Abris vélos sécurisé

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



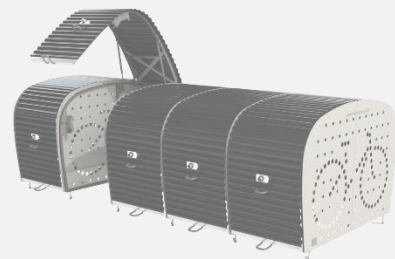
Vocation : Longue durée (1 journée, ou plusieurs jours)

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

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

Consignes vélos individuelles

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



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

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

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

Stationnement vélo libre-accès abrité

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

Vocation : Courte à moyenne durée (quelques heures)

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

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



Stationnement vélo libre-accès abrité

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

Vocation : Courte durée (quelques minutes à quelques heures)

Nombre de places : 2 places par arceau

Coût (par arceau) : entre 180 et 300€



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

Harmonisation des stationnements à l'échelle du PMGA

Objectif :

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

Actions à mener :

Élaboration d'un standard commun pour les équipements cyclables :

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

Mise en place d'achats groupés :

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

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

Afin d'assurer un service complet, le stationnement doit être implanté à proximité des pôles d'intérêts du territoire, ou le long d'itinéraires cyclables aménagés.

- Pour améliorer la sécurité, le lieu de stationnement doit être éclairé. Il convient de le situer dans un endroit fréquenté, à proximité d'un passage passant, ou de le rendre visible depuis les principaux axes routiers.

- Pour réduire le risque de vol. L'arceau doit pouvoir permettre une fixation du vélo en trois points (accroche du cadre et des roues du vélo). Par conséquent, le type d'accroche « pince-roue » (accroche de la roue avant uniquement) est déconseillé.

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



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



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



Définition des typologies de stationnement par site

Typologie préconisé	Sites concernés	Nombre de places de stationnement vélo par emplacement <i>(1 arceau = 2 emplacements pour les vélos)</i>	Priorité
Sécurisé et abrité	<ul style="list-style-type: none"> Gares de Corbie et de Villers-Bretonneux (selon décret n° 2021-741 du 8 juin 2021) 	10 places minimum (soit 5 places à faire en plus de l'existant à la gare de Villers-Bretonneux)	Haute
En libre accès et abrité	<ul style="list-style-type: none"> Pôles médicaux (maison de santé, hôpital, etc.) Gares sans obligation du décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 (Daours, Heilly, Méricourt-Ribemont) 	10 arceaux	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Pôles sportifs (piscine, gymnase etc.) Nouveaux pôle (logements et commerces) de Clos de Marché 	10 arceaux	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Aires de covoiturage 	5 arceaux	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Chez les employeurs dans les zones d'activités économiques 	1 arceau pour 10 salariés (aide à la conception : Ministère de la Transition Ecologique)	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Lycée, Collège Place Catelas pour ensemble scolaire Ste Colette de l'Abbatiale 	1 place pour 3 à 5 élèves (recommandation : Cerema)	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Ecole élémentaire 	1 place pour 8 à 12 élèves (recommandation : Cerema)	Moyenne
	<ul style="list-style-type: none"> Lieu culturel (théâtre, cinéma, médiathèque, etc.) Place centrale des bourgs traversée par un itinéraire vélo (V30 : Daours, Aubigny, Fouilloy, Cerisy ; V32 : Heilly, Bonnay) Office de tourisme de Corbie Sites touristiques (Eglise de Fouilloy, Abbatiale Saint-Pierre de Corbie, Musée Franco-Australien, Centre Sir John Monash) Grandes enseignes 	10 arceaux (si liaison cyclable à proximité) 5 arceaux (si pas de liaison cyclable à proximité)	Moyenne à basse
<p><i>Note : Non éligible au programme Alvéole plus</i></p>			

	<ul style="list-style-type: none"> ● Commerces et zones commerciales ● Services (Mairie de Fouilloy et de Villers-Bretonneux) 		
	<ul style="list-style-type: none"> ● Commerces (superette) ● Ecole maternelle (stationnement présent à l'extérieur pour les parents/visiteurs) ● EHPAD 	5 arceaux	Moyenne à basse

Action A.2 - Assurer un réseau de jalonnement vélo

Contexte

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

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

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

La CCVS est desservie par les deux véloroutes V30 et V32. Quelques panneaux permettent le jalonnement des différentes villes, uniquement le long des véloroutes. Une fois la véloroute quittée, aucun jalonnement n'est présent dans les centres-bourgs, pour indiquer les sites touristiques.



Credits : Google Streetview

Néanmoins, la CCVS est engagée avec le département de la Somme dans la mise en place d'un réseau point nœud sur son territoire.

De plus, une passerelle modes actifs est en projet et va être aménagée au-dessus de la Somme entre Corbie et Fouilloy.

Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels

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

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
Gestionnaire de voirie / CC	Gestionnaire de voirie / CC Département		<p>112 k€</p> <p>Chiffrage par priorité et programmation :</p> <p>Court terme : 82 082€</p> <p>Moyen terme 4 459 €</p> <p>Long terme 22 752 €</p> <p><i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>
Lien avec les actions du PDMS Communication	Subventions / dispositifs de financement		
<ul style="list-style-type: none"> Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité » Fiche C.1 « Accorder plus de place aux mobilités actives au sein des centres-bourgs et anticiper leur développement » 	Il n'y a pas de dispositif de financement pour ces actions.		
Impact environnemental			
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la sécurité des cyclistes Développer les mobilités plus durables 			

Description

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

Ce système de signalétique doit intégrer :

- Un jalonnement des itinéraires identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable
- Un fléchage directionnel vers les points d'intérêt du territoire (monuments, gare, pôles générateurs importants, véloroutes, etc...), depuis les itinéraires identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable et les deux véloroutes présentes sur le territoire (V30 et V32).
- Un jalonnement des véloroutes, circuits et boucles à vocation plus touristiques (cf. action B.1).

Guide d'aménagement de la signalisation

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


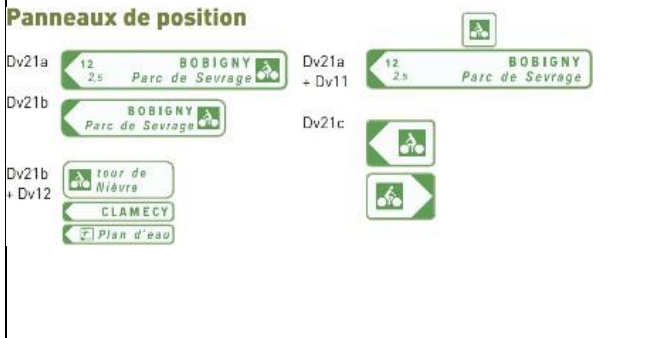

Le guide définit des critères concernant : la taille des panneaux ; le dimensionnement des supports ; la disposition des panneaux ; l'implantation et la hauteur des panneaux.

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


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

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

Jalonnement de type Dv réglementaire : signalétique verticale

Description	
<p>Les panneaux Dv sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux de position, de pré-signalisation et de confirmation.</p>	
<p>Les panneaux de pré-signalisation sont implantés avant l'intersection :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ils sont situés entre 20 et 30 m du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre. • Ils doivent être séparés d'au moins 10 m des ensembles de pré-signalisation destinés à la circulation générale 	<p>Panneaux de pré-signalisation</p> 
<p>Les panneaux de position (de type Dv21a et Dv21b) sont placés à l'endroit où l'utilisateur doit faire sa manœuvre que ce soit en urbain et interurbain. Ils peuvent être utilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seuls (sans pré-signalisation) dans des intersections simples présentant une bonne visibilité de loin et lorsqu'il n'y a que peu ou pas de signalisation générale • En complément de la pré-signalisation si elle existe 	<p>Panneaux de position</p> 
<p>Les panneaux de confirmation (de type Dv61) sont implantés après un carrefour (en urbain et interurbain) pour que l'utilisateur puisse avoir une confirmation de la direction prise.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ils sont implantés entre 50 m et 100 m à l'aval du point où l'utilisateur a effectué sa manœuvre 	<p>Panneaux de confirmation</p> 
Fréquence d'implantation des panneaux	
<p>Les cyclistes itinérants ont une moyenne horaire variant de 10 à 20 km/h. Un délai de 5 à 10 minutes sans panneau (1 à 2,5 km) peut créer un sentiment d'incertitude. En conséquence, des panneaux de confirmation (Dv61) peuvent être ajoutés, même en l'absence d'intersection.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ En moyenne, il est souhaitable d'implanter environ un panneau tous les kilomètres pour les itinéraires vélos proposés. 	
Lieux concernés	
<ul style="list-style-type: none"> • Le long des futurs aménagements cyclables identifiés dans le Schéma Directeur cyclable et au niveau des entrées de centre-bourg • Le long des aménagements existants, notamment les véloroutes 	
Coût unitaire	
<ul style="list-style-type: none"> • 50-200€ par panneau, pose sur un mât existant 10-30€, • Pose avec la fourniture d'un mât, par unité : 65 - 180 € 	

Signalétique horizontale

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



Chaucidou à Heilly Source : EXPLAIN

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

Réseau Point Nœud

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

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



Réseau points nœuds en Baie de Somme Source : EXPLAIN

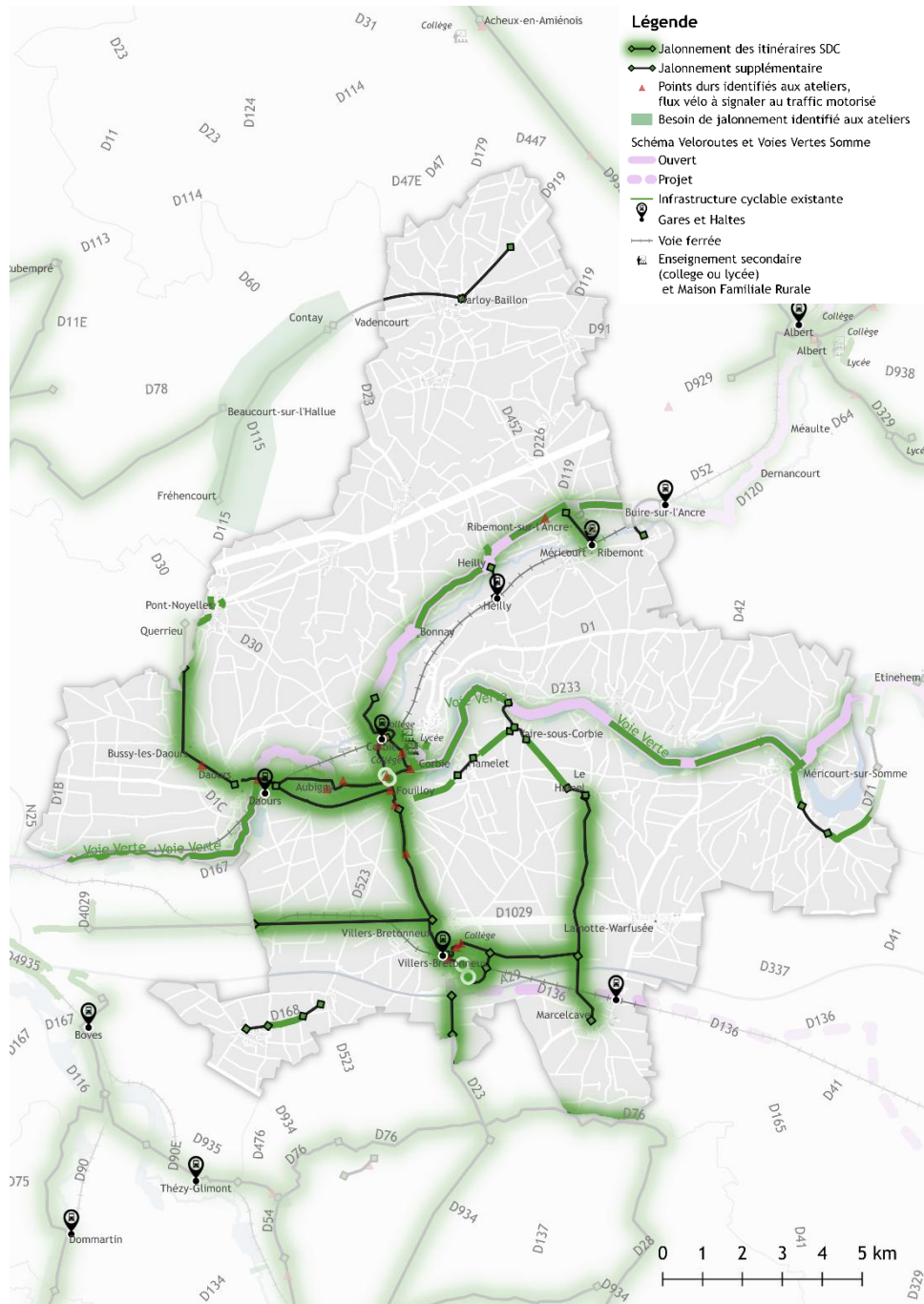
Le Réseau Point Nœud est une offre complémentaire à la signalisation directionnelle plus « classique ». Le réseau est principalement utilisé à vocation touristique et de loisirs.

En priorité

La communauté de communes pourra commencer par jalonner l'Office de Tourisme de Corbie, le Musée Franco-Australien et la sortie de la gare de Villers-Bretonneux ainsi que le Centre Sir John Monash.

Carte de jalonnement

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



Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo

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

Contexte

Aujourd'hui, au sein du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois, les aménagements cyclables sont essentiellement à vocation de loisirs ou de tourisme (hors périmètre d'Amiens Métropole). Il convient de souligner la présence de deux véloroutes :

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

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

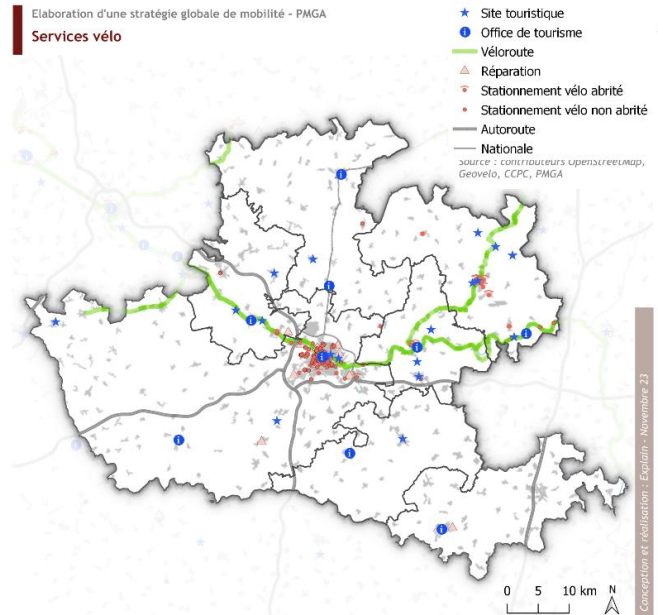
Toutefois, le potentiel de tourisme d'itinérance vélo reste encore complètement sous-exploité, car les services proposés se font rares. Pourtant, le potentiel de développement du tourisme d'itinérance vélo est élevé : patrimoine culturel et historique, voies navigables, espaces naturels, circuits de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

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

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

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

Panier de dépense moyen d'un touriste à vélo (échelle nationale) : Le niveau de dépense moyen par jour des touristes à vélo est de 68 € par jour. Il est plus élevé que celui d'un touriste non cycliste et varie peu entre touristes et d'un itinéraire à un autre (source : Impact économique et potentiel de développement des



Dans la CCVS, le cyclotourisme repose sur les deux Véloroutes V30 et V32.

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



- Corbie : Office du tourisme du Val de Somme, un restaurant ainsi que deux hébergements.
- Fouilloy : auberge
- Villers-Bretonneux : Mémorial et musée australiens ainsi qu'un hébergement
- Sailly-le-Sec : le camping des Puits tournants

L'établissement Remise en selle propose de l'entretien et de la réparation de vélo à Corbie et Villers-Bretonneux.

usages du vélo en France, DGE, 2020). Par ailleurs, la durée de séjour moyenne d'un cyclotouriste à l'échelle nationale est de 8,9 jours, plus longue que celle des autres touristes (5,3 j). [Source : vélo et territoires 2017-2018]

Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels

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









Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
CC / Communes / Office du tourisme	CC / Communes / ADEME	Département / Région / ADEME / Association France Vélo Tourisme / PMGA/ Somme Tourisme	<p>140 -235 k€</p> <p><i>* fourchette de prix basé sur une hypothèse volontariste ou minimaliste pour les aires de services</i></p> <p><i>*Le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>
Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement		
A.3 Fiche A.3 « Favoriser l'intermodalité » B.1 « Valoriser et renforcer l'existant »	Subventions par la Région Hauts-de-France : Le programme Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) offre un soutien financier pour l'aménagement des aires de mobilité rurale, couvrant 25 % des coûts, avec un plafond de 30 000 euros.		
Impact environnemental			
<ul style="list-style-type: none"> ● Développement de pratiques de mobilités plus durables et respectueuses de l'environnement ● L'installation des aires de service est à privilégier sur un sol déjà imperméabilisé 			

Description

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

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

<p>● Relais Informations Service (RIS)</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (RIS sur la ViaRhôna en Drôme)</p>	<p>● Abris</p>  <p>Source : EXPLAIN (abri dans l'aire de loisirs de Bonnelles)</p>
<p>● Consigne bagage sécurisée</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (Consignes classiques au Grand Parc Miribel, 69)</p>	<p>● Borne de gonflage pour les vélos</p>  <p>Source : Explain - Saint-Denis</p>
<p>● Poubelles</p>  <p>Source : EXPLAIN (poubelles de tri à Chevreuse)</p>	<p>● Atelier d'auto-réparation et d'entretien</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (atelier d'auto-réparation vélo et d'entretien, office du tourisme 89)</p>
<p>● Bornes VAE</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (borne VAE classique en Maine-et-Loire)</p>	<p>● Aire de jeux</p>  <p>Source : Vélo & Territoires (aire de jeux à Saint-François-Longchamp, 73)</p>
<p>Lieux concernés</p>	
<p>● Création d'une aire de service au sein d'un nouvel office du tourisme à la maison éclusière (avec horaires d'ouvertures étendus)</p> <p>● Création d'une aire de service pour le camping municipal</p>	

Promouvoir et accompagner au développement du label « Accueil Vélo »

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

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

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


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

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

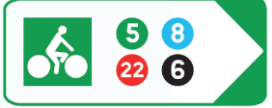
La Communauté de Communes, accompagnée du PMGA, contactera ces établissements et présentera le label Accueil Vélo. La Communauté de Communes prendra contact avec l'ADEME pour accompagner les établissements à l'obtention du Label Accueil Vélo (plus d'information sur le site de l'ADEME : https://developper-velotourisme.ademe.fr/pres_col), et définir les modalités de financement des équipements et services.

Mettre en place du jalonnement

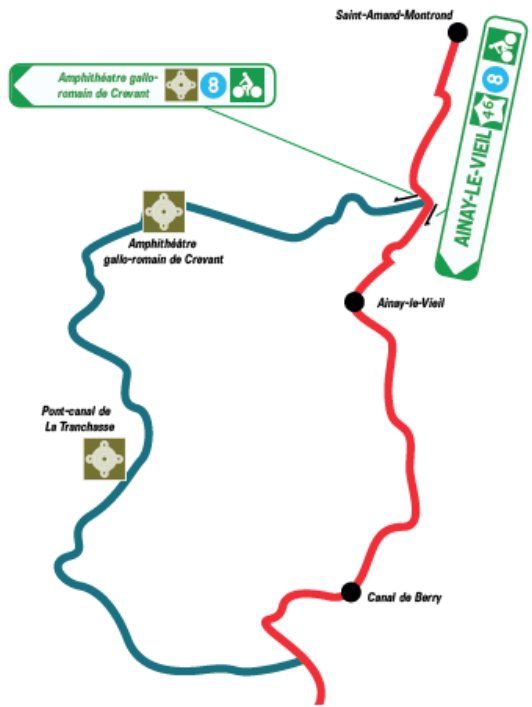
- Mettre en place un jalonnement complet des véloroutes et des nouveaux itinéraires du schéma directeur, dans le respect de la réglementation (cf. fiche action A.2)
- Mettre en place un jalonnement des lieux labellisés « Accueil vélo », des commerces, des sites et établissements à vocation touristique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

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

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

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

Source : Vélo & Territoires

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

Axe C : Promouvoir le vélo

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

Contexte

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

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

● Aides à l'achat

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

● Location de vélos

Dans la CCVS, l'entreprise Les Vélos du Val de Somme est implantée dans la commune de Fouilloy et propose de la location de vélos classiques, VTT et vélos à assistance électrique. Le loueur met à disposition des équipements de sécurité ainsi qu'une remorque pour les enfants.



Source : Vélos du Val de Somme

Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels

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

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
CCVS, Communes	CC, Communes	Département, Haut-de-France Mobilités, PMGA	<p>Location avec service humains</p> <p>34 k €</p> <p><i>*Cette estimation prend en compte l'acquisition et la charge d'exploitation pour un an d'une flotte de 5VAE et 5 vélos mécaniques et ne prend pas en compte l'ETP d'exploitation</i></p> <p>Service libre-service</p> <p>42 k€</p> <p><i>*Cette estimation prend en compte l'acquisition et la charge d'exploitation pour un an d'une flotte de 5VAE et 5 vélos mécaniques et ne prend pas en compte l'ETP d'exploitation</i></p> <p><i>*le détail des prix est indiqué en annexe</i></p>
Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement		
<ul style="list-style-type: none"> Action E.2 « S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser » 	<ul style="list-style-type: none"> Subventions via le Fonds Vert - Développement des mobilités durables en zones rurales : Ce programme offre un soutien financier pour l'achat et le fonctionnement de matériel roulant, avec un taux de subvention moyen national de 25 %, plafonné à 150 000 euros pour l'achat de matériel. Subventions de l'ADEME - Aides aux actions ponctuelles (communication) : Ce programme offre un soutien financier pouvant atteindre jusqu'à 70 % des coûts, en fonction du type d'actions entreprises. 		
Impact environnemental			
<ul style="list-style-type: none"> Incitation pour un sport léger qui contribue à améliorer la santé Développement des modes actifs permettant un mode alternatif à la voiture 			

Description

Définitions

- Location longue durée

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


- Location courte durée

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

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

Communauté de communes Flandre Lys Service Velysoo	Communauté de communes de la Plaine d'Estrées Service Hop là !
<p>La CC Flandre Lys propose des contrats de location de vélo à assistance électrique pour un an. Le contrat Velysoo solidaire ouvre la possibilité d'achat du vélo à la fin de l'année pour les ménages les plus modestes. Le service propose aussi Velysoo Pro pour les personnes morales.</p> <p>La location s'adresse aux habitants de la communauté de communes de plus de 16 ans et le coût est de 150€/an.</p> <div data-bbox="304 1128 659 1350" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="316 1361 523 1384">Source : CC Flandres Lys</p>	<p>La CC de la Plaine d'Estrées met en location une flotte de 34 vélos à assistance électrique dont quatre cargos et deux à destination des personnes à mobilité réduite. Les usagers peuvent louer un vélo pour une durée d'un mois à un an.</p> <div data-bbox="805 945 1385 1216" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1061 1160 1305 1182">Source : CC Plaine d'Estrées</p> <p>Le tarif au mois est de 55€ pour un vélo individuel, 70€ pour un vélo cargo et 50€ pour un vélo adapté. Le prix d'un vélo classique atteint 30€ pour certaines catégories de personnes (demandeurs d'emploi, étudiants, familles nombreuses...).</p> <p>Le service inclut des équipements de sécurité, un entretien régulier, une assurance casse-vol-dépannage 7j/7 et le prêt d'un siège enfant au besoin.</p>

Mettre en place un service de location de vélo de courte durée permettant aux usagers de prendre un vélo dans un office de tourisme et de le rendre dans un autre

Description	
<ul style="list-style-type: none"> Etudier les possibilités de mise en service de vélos mécaniques et/ou à assistance électrique dans l'office de tourisme de Corbie. Le type de service (location courte durée (avec présence humaine) ou VLS (Vélo en Libre-Service sur des bornes automatiques)) sera étudié par la collectivité, ainsi que les modalités de gestion. Pour un service attractif, il est recommandé de prévoir au minimum 10 vélos. Acquérir une flotte de vélos (mécaniques et/ou à assistance électrique) et définir un espace adapté pour son stockage. L'emplacement doit être signalisé depuis la sortie de la gare et visible pour signifier aux visiteurs la présence du service. En fonction de l'usage du service, étudier les possibilités d'ouvrir la flotte de vélos à de la longue durée. 	<p>La Couronne (16) - Vélos Modalis</p> 

Mettre en place des aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Description
Afin d'encourager la pratique du vélo, la collectivité peut faciliter l'achat du matériel en subventionnant une partie du prix. Il est possible de conditionner la subvention à un achat effectué localement, afin de mettre en avant les commerces de la collectivité. Voici quelques exemples de subventionnements :

Par	Montant	Service	Conditions d'éligibilité	Critères sociaux
La ville d'Albert	100€	Achat d'un VAE	<ul style="list-style-type: none"> Habiter Albert Acheter le matériel chez un commerçant d'Albert Une fois tous les quatre ans Conformité du vélo 	Aucune condition de revenu
La communauté de communes de la Nièvre et Somme	25% du prix d'achat TTC (plafonné à 100€)	Achat d'un VAE	<ul style="list-style-type: none"> Habiter la CCNS Une seule demande par foyer pour cinq ans Conformité du vélo 	Aucune condition de revenu
La Métropole de Lyon	Montant variable selon le revenu fiscal et le type de vélo	Achat d'un VAE (ou vélo cargo / pliant mécaniques)	<ul style="list-style-type: none"> Habiter la métropole Acheter le matériel chez un commerçant de la métropole Vélo neuf ou d'occasion 	Revenu fiscal de référence 24 900€
Le département de la Somme	25% du prix d'achat TTC (plafonné à 400€)	Achat d'un VAE	<ul style="list-style-type: none"> Habiter le département Acheter le matériel chez un commerçant de la Somme Conformité du vélo 	Aucune condition de revenu
Région Centre - Val de Loire	25% du prix d'achat TTC (plafonné à 200€)	Achat d'un VAE (> 600€) et d'un antivolt	<ul style="list-style-type: none"> Habiter la région Acheter le matériel auprès d'un commerçant agréé Conformité du vélo 	Aucune condition de revenu

Action C.2 - Communication

Contexte

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

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

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

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



Réponses aux enjeux issus du diagnostic

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

Objectifs opérationnels



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

Acteurs et subventions

Maitrise d'ouvrage	Principaux financeurs	Autres partenaires	Chiffrage
CC / Communes	CC / Communes	Département, Offices du tourisme, entreprises, établissements scolaires, associations, PMGA, HdF mobilités, gendarmerie, préfecture de la Somme ...	~42 k€ *Les couts diffèrent beaucoup avec la présence d'un challenge vélo et son ampleur *le cout n'inclus pas la campagne de sensibilisation qu'il faut détailler *le détail des prix est indiqué en annexe
Lien avec les actions du PDMS	Subventions / dispositifs de financement		
<ul style="list-style-type: none"> Action E.1 « Coordonner les actions d'intérêt pôle métropolitain » Action E.2 « S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser » Action E.3 « Réaliser un Plan de mobilité administration » 	<i>Subventions de l'ADEME - Aides aux actions ponctuelles (communication) : Ce programme offre un soutien financier pouvant atteindre jusqu'à 70 % des coûts, en fonction du type d'actions entreprises.</i>		
Impact environnemental			
<ul style="list-style-type: none"> Développement des pratiques de mobilités plus durables et alternatives à la voiture Amélioration de la santé Impressions (à privilégier une impression en papier recyclé) 			

Description

Communiquer et organiser des événements de sensibilisation

Description	
<ul style="list-style-type: none">● L'organisation d'événements de sensibilisation ou de promotion de la mobilité alternative à la voiture individuelle, notamment dans le cadre d'événements 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, telles que :<ul style="list-style-type: none">- Des stands d'information avec des cartes et des brochures sur les services existants- Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos- Des balades à vélos guidées pour découvrir les itinéraires cyclables du territoire- Des essais de vélos à assistance électrique- Des animations avec les hébergeurs touristiques● La sensibilisation à la pratique du vélo au sein des établissements scolaires en ciblant les écoliers mais aussi les parents, notamment sur la sécurité routière. La collectivité pourra aussi encourager les établissements à mettre en place des plans de mobilité pour les collèges, les lycées et les établissements d'enseignement supérieur en lien avec le département et la région.● L'organisation d'événement pour tester les vélos à assistance électrique, dans les écoles et les entreprises. Ces événements seront l'occasion d'inviter les entreprises à réaliser des plans de mobilité employeur et de diffuser de la documentation sur les services vélos en place et le maillage cyclable existant.● L'organisation de formation à la pratique du vélo par une association agréée « Savoir Rouler à vélo ». Le dispositif SRAV propose un apprentissage du vélo aux enfants pour l'entrée au collège.● La communication sur l'avancement du Schéma Directeur Cyclable, et sur les aménagements cyclables réalisés. Cette communication passera par différents canaux de communication comme des publications via le site internet de la Communauté de Communes, et par l'inauguration des aménagements	<p>Affiche Mai à Vélo de l'ADEME</p>  <p>UN MOIS POUR ADOPTER LE VÉLO... POUR LA VIE.</p> <p>Fête du vélo - Ville de Mérignac</p>  <p>mérignac Fête du Vélo Samedi 17 juin à partir de 15h Parc du Vivier</p>

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Programmation temporelle

Programmation fiche itinéraire

Liaison	Coût court terme	Coût moyen terme	Coûts long terme	Total
Liaison A : Corbie Gare - Zone d'Activité du Chant des Oiseux	139 k€	125 k€		264k€
Liaison B : Corbie Gare - ZI Nord Corbie	263k€			263k€
Liaison C : Villiers Bretonneux Gare - ZA Val de Somme	104 k€	129 k€	37 k€	270k€
Liaison D : Corbie Sud - Daours	267 k€	22 k€		289€
Liaison E: Fouilloy - Villiers Bretonneux	129 k€	487 k€		616k€
Total	902 k€	763 k€	37 k€	1 702 k€

Programmation stationnement vélo

Typologie préconisé	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Sécurisé abrité (consigne)	50k€	0k€	0k€	50k€
Libre-accès abrité	150k€	97k€	40k€	287k€
Libre-accès non-abrité	15k€	0k€	2k€	17k€
Total par priorité de stationnement	215k€	97k€	42k€	354k€

Programmation Jalonnement vélo

Typologie préconisé	Coût priorité court terme	Coût priorité moyen terme	Coût priorité long terme	Coût total
Panneau de confirmation	16k€	1k€	8k€	25k€
Panneau de pré signalisation	3k€	0k€	0k€	3k€
Panneau de position	3k€	1k€	0k€	4k€
Panneau de positions avec mats	7k€	0k€	2k€	9k€
Marquage milieu urbain	30k€	4k€	4k€	38k€
Marquage milieu interurbain	15k€	0k€	7k€	22k€
Panneau point dur	7k€	0k€	1k€	8k€
Marquage point dur	2k€	0k€	1k€	3k€
	83k€	6k€	23k€	112k€

Estimation des coûts

Coût totaux court et moyen terme

Nombre d'habitant	Coûts stationnements	Coûts jalonnement	Coûts aménagement linéaire	Coût Tourisme vélo	Coût location vélo	Coût Comm	Coûts totaux	Coûts totaux par habitants	Coûts totaux par habitants par an sur 10 ans
26 624	312k€	89 k€	1 665 k€	140k€	*	*	2 206k€	82,86€/hab	8,29€/hab/an

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

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

Fiche itinéraire

Liaison	Section	Longueur (m)	Aménagement préconisé	Coût moyen
Liaison A : Corbie Gare - Zone d'Activité du Chant des Oiseaux	1	100	Piste bidirectionnelle (3 m)	63k€
			Suppression de stationnement	*
	2	150	Ecluse avec by-pass vélo	5k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.3
	3	370	Deux coussins berlinois en béton	6k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.3
Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")			2k€	

	4	500	Ecluse avec by -pass vélo	10k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	5	115	Deux coussins berlinois en béton	6k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.2
			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2k€
	6	600	Jalonnement verticale et horizontal sur piste cyclable déjà existante	Coût fiche action A.2
	7	700	Vélorue	151k€
			Jalonnement vertical (panneau vélorue, panneau 30km/h)	1k€
Jalonnement horizontal (Pictogrammes vélorue)			Coût fiche action A.2	
8	700	Chicane avec stationnement alterné	13k€	
		Jalonnement vertical (panneau parking)	1k€	
9	300	Voie verte (3 m) sur voie piétonne existante	125k€	
Liaison B : Corbie Gare - ZI Nord Corbie	1	100	Voir section 1 liaison A	0k€
	2	300	Deux coussins berlinois en béton	6k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.3

			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2k€
	3	600	Vélorue	129k€
			Pont mode actif à réaménager	Coût fiche action A.3
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo)	Coût fiche action A.3
			Jalonnement vertical (panneaux vélorue)	1k€
4	500	Voie verte (3 m) sur voie piétonne existante	*aménagement réalisé en 2025	
Liaison C : Villiers Bretonneux Gare - ZA Val de Somme	1	250	Voie verte (3 m) sur trottoir	104k€
	2	250	Voie verte (3 m) sur place de parking existante	104k€
			Aménagement d'une traversée vélo	1k€
			Suppression de stationnement	*
	3	650	Mise à sens unique et aménagement d'un double sens cyclable	8k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.3
			Jalonnement vertical panneau 30km/h, panneau "attention vélo")	1k€
	4	800	Deux coussins berlinois en béton	6k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	Coût fiche action A.3

			Jalonnement vertical (Dans les deux directions : panneau 30km/h, panneau ralentisseur, panneau "attention vélo")	2k€
	5	800	Aménagement d'une CVCB	6k€
			Jalonnement vertical (panneau CVCB tous les 200 m)	1k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo...)	Coût fiche action A.3
	6	600	Piste bidirectionnelle (3 m)	37k€
			Encorbellement du pont	*
Liaison D : Corbie Sud - Daours	1	700	Vélorue	*coût liaison A section 7
			Jalonnement vertical (panneau vélorue, panneau 30km/h)	*coût liaison A section 7
			Jalonnement horizontal (Pictogrammes vélorue)	*coût liaison A section 7
	2	1200	Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo) et verticale (panneaux vélo route) sur la piste déjà existante	1k€
	3	700	Ecluse avec by -pass vélo	15k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	4	1200	Revêtement pour chemin partagé avec bande en dur pour les tracteurs	249k€
		Ecluse avec by-pass vélo	20k€	

	5	1300	Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2k€
Liaison E: Fouilloy - Villiers Bretonneux	1	2300	Piste bidirectionnelle (3 m)	230k€
	2	600	Traversée cycliste sécurisé	1k€
			Voie verte (3 m)	249k€
	3	300	Suppression de stationnement	*
			Voie verte (3 m)	125k€
	4	100	Mise à sens unique et aménagement d'un double sens cyclable	2k€
			Jalonnement vertical (panneaux de priorité de passage, panneau zone 30, panneau "attention cycliste")	2k€
			Jalonnement horizontal (pictogramme vélo, flèche directionnelles)	Coût fiche action A.2
	5	115	Ecluse avec by-pass vélo	5 k€
			Jalonnement horizontal (pictogrammes vélo, flèches directionnels, symboles 30 km/h)	2 k€

*Ces coûts nécessitent une avancée du projet plus détaillé

Liaison	Coûts par liaison
Liaison A : Corbie Gare - Zone d'Activité du Chant des Oiseux	384k€
Liaison B : Corbie Gare - ZI Nord Corbie	346k€
Liaison C : Villiers Bretonneux Gare - ZA Val de Somme	293k€
Liaison D : Corbie Sud - Daours	269k€
Liaison E: Fouilloy - Villiers Bretonneux	744k€

Stationnement vélo

Typologie préconisé	Type	Lieu	Nombre de place préconiser	Coût unitaire	Coût total	Proximité d'un itinéraire cyclable (existant, court terme/moyen terme/long terme) *
Sécurisé abrité (consigne)	Gare ou halte	Villers-Bretonneux	10	2 500 € ⁽¹⁾	25k€	Court terme
	Gare ou halte	Corbie	10	2 500 € ⁽¹⁾	25k€	Court terme
Libre-accès abrité	Gare ou halte	Marcelcave	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Long terme
	Gare ou halte	Daours	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Gare ou halte	Heilly	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Collège	Sainte-Colette	50	446€ ⁽¹⁾	22k€	Court terme
	Collège	Jacques Brel	50	446€ ⁽¹⁾	22k€	Court terme
	Aire de covoiturage	Halte Canal de la Somme	5	634€ ⁽¹⁾	3k€	Court terme
	Gare ou halte	Méricourt - Ribemont	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Lycée	Sainte Colette	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Ecole élémentaire	Saint-Exupéry	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Maison médicale	Maison de santé pluriprofessionnelle de Villers-Bretonneux	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Hôpital	Centre hospitalier de Corbie	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Long terme
	Hôpital	Centre de rééducation des 3 Vallées	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Long terme
	Supermarché	AUCHAN SUPERMARCHÉ	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Supermarché	LIDL	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
Supermarché	INTERMARCHÉ SUPER	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme	

	Supermarché	AUCHAN SUPERMARCHÉ	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Supermarché	ALDI	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Long terme
	Supérette	PROXI	5	634€ ⁽¹⁾	3k€	Court terme
	Zone d'activité	ZA Le chant des oiseaux	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Piscine	Calypso	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Zone d'activité	ZI Nord de Corbie	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Ecole élémentaire	Michel Petrucciani	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Ecole élémentaire	Les écoles du Centre	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Ecole élémentaire	Au bord de l'Ancre	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Long terme
	Gros employeur	Nestlé Purina	40	446€ ⁽¹⁾	18k€	Court terme
	Maison médicale	Maison médicale de Corbie	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
	Collège	Eugène Lefebvre	50	446€ ⁽¹⁾	22k€	Court terme
	Gros employeur	Roquette	40	446€ ⁽¹⁾	18k€	Court terme
	Centre de réadaptation	Clinique du Val d'Aquennes	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Long terme
	Zone d'activité	ZI de Villers-Bretonneux	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Aire de covoiturage	ZA Val de Somme	5	634€ ⁽¹⁾	3k€	Court terme
	Projet de construction	Le clos du Marché, terrains à bâtir à Fouilloy	20	446€ ⁽¹⁾	9k€	Court terme
	Sport	Terrain de tennis	10	634€ ⁽¹⁾	6k€	Court terme
Libre-accès non-abrité	Office de Tourisme	Office du Tourisme de Corbie	10	240€ ⁽¹⁾	1 k€	Court terme
	Site touristique	Cimetière militaire de Villers-Bretonneux	10		1 k€	Long terme
	EHPAD	Résidence Firmin Dieu	5		1 k€	Long terme
	Ecole maternelle	Françoise Dolto	5		1 k€	Court terme
	Cinéma	Théâtre les Docks	10		1 k€	Court terme
	EHPAD	Résidence du Parc	5		1 k€	Court terme

	EHPAD	Résidence Hippolyte Noiret	5		1 k€	Court terme
	Ecole maternelle	Le Petit Prince	5		1 k€	Court terme
	Site touristique	Franco Australian Museum	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Pl. de la République Corbie	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Mairie de Villers-Bretonneux	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Place de Fouilloy	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Eglise Fouilloy	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Parc	10		1 k€	Court terme
	Tourisme et loisir	Place de Chipilly	5		1 k€	Court terme
	Enseignement	Sainte Colette	10		1 k€	Court terme

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

Jalonnement

Typologie préconisé	Nombre	Prix unitaire	Coût total
Panneau de confirmation	101	247,5€ ⁽¹⁾	25k€
Panneau de pré signalisation	11	247,5€ ⁽¹⁾	3k€
Panneau de position	24	145€ ⁽¹⁾	4k€
Panneau de positions avec mats	34	247,5€ ⁽¹⁾	9k€
Marquage milieu urbain	701	54€ ⁽¹⁾	38k€
Marquage milieu interurbain	408	54€ ⁽¹⁾	22k€
Panneau point dur	29	247,5€ ⁽¹⁾	8k€
Marquage point dur	330	8,22€/m ² ⁽⁹⁾	3k€

Lieu	Élément	Coût unitaire	Cout total unitaire version minimale ou volontariste	Cout total version minimale 2 aires minimal)	Cout total version volontariste 2 aires volontariste
Office de tourisme à la maison éclusière Camping municipal	Arceau	180-300 € ⁽¹⁾	70 -115 k€	140 k€	230 k€
	Point d'eau	100€ +50-150 €/ml ⁽¹⁰⁾			
	Sanitaire sèches	30 000€ ⁽¹⁰⁾			
	Sanitaire nettoyage automatique	65 000€ ⁽¹⁰⁾			
	Table piquenique	2500-3500€ ⁽¹⁰⁾			
	Abris	820€ ⁽¹¹⁾			
	Poubelle	100-400€ ⁽¹⁰⁾			
	Consigne connectée	17 000€ ⁽¹⁰⁾			
	Borne gonflage	1 000-1500€ ⁽¹⁰⁾			
	RIS relais information	1 500€ ⁽¹⁰⁾			
	Atelier d'auto-réparation	1 500-2 000€ ⁽¹⁰⁾			
	Borne VAE	2 700€ ⁽¹⁰⁾			
	Aire de jeux	Dès 20 000€ ⁽¹⁰⁾			
	Borne VAE	2 700€ ⁽¹⁰⁾			

Service à destination des cyclotouristes	Lieu	Coût unitaire	Nombre panneau
Signalisation	Point accueil vélo, niveau de difficulté des boucles et boucles touristiques	60-230€ ⁽¹⁾	22

Location vélo	Lieu	Coût unitaire	Coût total flottes 5 VAE 5 mécanique
Achat VAE	Gare d'Albert	1 200 -2 500€ ⁽¹³⁾	11 k€
Achat vélo		200-350€ ⁽¹³⁾	
Moyens humain		1 ETP ⁽¹³⁾	
Charges d'exploitation		225€/vélo/an ⁽¹³⁾	2 250/an
Espace stockage		1750€ ⁽¹⁾	18 k€
Communication exemple CC de 120 vélos	GAL Sud Mayenne	3 k€	

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

Location vélo livre service	Lieu	Coût unitaire	Coût total 5 VAE - 5 vélo mécanique
Service libre-service VAE	Gare d'Albert	3 000-3 500€ ⁽¹⁴⁾	27 k€
Service libre-service vélo mécanique		1 900-2 500€ ⁽¹⁴⁾	
Coût d'exploitation		900-2 000€/vélo/an ⁽¹⁴⁾	15 k€/an
Moyen humain		1 ETP ⁽¹⁴⁾	

Exemple location vélo livre service micro de Bailleul	Coût pour la première année
10 BAE répartis sur 2 stations	40 k€

Communication vélo

Typologie préconisé	Coût unitaire
Fête du vélo	5k€ ⁽¹⁾
Challenge vélo	30 -110 k€ ⁽¹¹⁾
Documentation (impression 1 000 exemplaire)	2 k€ ⁽¹⁾
Conception impression et distribution guide vélo	15 k€ ⁽¹⁾
Communication SDC (publication et inauguration)	4 k€ ⁽¹²⁾
Campagne de sensibilisation	
Événement pour tester les VAE (location, documentation, encadrement)	1 k€ ⁽¹⁾⁽¹⁵⁾
Formation « savoir rouler à vélo » pour l'entrée au collège des enfants	15 k€ ⁽¹⁾

Subvention

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

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

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

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

		<p>- Le cas échéant, favoriser l'intermodalité avec les autres modes, en particulier les transports en commun ;</p> <p>- Être en site propre, autrement dit être physiquement séparés de la circulation automobile (piste cyclable séparée de la chaussée, voie rurale réservée sauf riverains et engins autorisés, couloir bus, voie verte, chemin de halage). Une tolérance peut être accordée aux itinéraires comprenant des tronçons ne pouvant pas être réalisés en site propre, après analyse des contraintes techniques inhérentes à la particularité de l'opération.</p> <p>Dans le cadre des projets de résorption de points durs cyclables et piétons, sont éligibles les dépenses relatives à l'aménagement d'itinéraires raccourcis, continus et confortables, adaptés à l'usage des modes actifs</p> <p>Dans le cadre des projets de création d'itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs, ceux-ci doivent être inscrits au Schéma Régional des véloroutes voies vertes (SR3V) ou permettre la connexion de celui-ci aux principaux pôles générateurs (antennes vers les gares et haltes, les principaux sites touristiques patrimoniaux ou naturels accueillant plus de 10 000 personnes par an, les lycées et les centres de formation des apprentis, ou les zones d'emploi de plus de 500 salariés).</p>
		<p><u>Calendrier</u></p> <p>fin du programme en 2027</p>
		<p><u>Niveau de subvention</u></p> <p>financement moyen sur des projets d'aménagements cyclables : 47%</p>

Référence

Références

1. Club des villes & territoires cyclables. (2020). *Le coût des politiques vélo*. <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36616-guide-couts-politiques-velos-cvtc.pdf>
2. Référence interne à Explain
2. Cerfu. (2023). *Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines*. 3 rue Juliette Récamier, 69002 Lyon, France
3. Cerema, Direction Territoriale Est, Département Aménagement et Développement Durables. (2023). *Évaluation des écluses doubles dans le département du Bas-Rhin*. Cerema

4. Cerema. (2023). *Le stationnement sur l'espace public: Stratégies et préconisations pour aménager*. République Française.
5. Ville de Donges. (2021, 20 mai). *Compte rendu du conseil municipal du 20 mai 2021*. Ville de Donges. https://www.ville-donges.fr/images/3-Vie-municipale/Vie-municipale/conseils-municipaux/CR_CM_DU_20_MAI_2021.pdf
6. VVV Sud. (n.d.). *PSP passerelles vélo encorbellement*. VVV Sud. <http://www.vvv-sud.org/psp-passerelles-velo-encorbellement.html>
7. Hellopro Conseils. (n.d.). *Quelles sont les normes régissant l'éclairage public ?*. Hellopro Conseils. <https://conseils.hellopro.fr/quelles-sont-les-normes-regissant-l-eclairage-public-3117.html>
8. Prix Construction Info. (n.d.). *Suppression d'un marquage routier*. Prix Construction Info. https://www.prix-construction.info/espaces_urbains/Demontages_et_demolitions/Voirie/Signalisation_routiere/CVS030_Suppression_d_un_marquage_routier_l.html
9. Prix Construction. (s.d.). *Peinture plastique sur pistes cyclables*. Prix Construction. https://prix-construction.info/espaces_urbains/Voiries/Signalisation_routiere/Signalisation_horizontale/Peinture_plastique_sur_pistes_cyclables.html
10. Vélo & Territoires. (2022). *Fiche - Action n° 8 : Équipements, aires de services et haltes-repos* (Version actualisée janvier 2022). Vélo & Territoires. <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/01/fiche-action-n8.pdf>
11. ADEME. (2024). *Développer le système vélo*. ADEME. <https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-developper-le-systeme-velo-01431.pdf>
12. Cerema. (2023). *Fiche n° 4 : Les services de covoiturage en zones peu denses*. Cerema. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses>
13. Cerema. (2023). *Fiche n° 7 : Les services de vélo en location longue durée en zones peu denses*. Cerema. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596422/fiche-n-7-les-services-de-velo-en-location-longue-duree-en-zones-peu-denses>
14. Cerema. (2020). *Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre*. Cerema. <https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/08/velos-en-libre-service-avec-station-v2.pdf>
15. Provélo (2025). *Teambuilding et événement d'information*. Provélo <https://professionnels.provelo.org/services/teambuilding-stand-info-events/>

EXPLAIN est un cabinet de conseil qui contribue à améliorer le système de transport.

Nous accompagnons l'Etat, les collectivités locales et les exploitants pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, stratégies et projets de transport. Nous accompagnons les promoteurs et les investisseurs dans leurs projets de développement.

Pour plus d'information, rendez-vous sur www.explainconsultancy.com



Email : contact@explainconsultancy.com



Gérer la Cité

PINTAT
AVOCATS