

Plan de mobilité simplifié de la CCVS

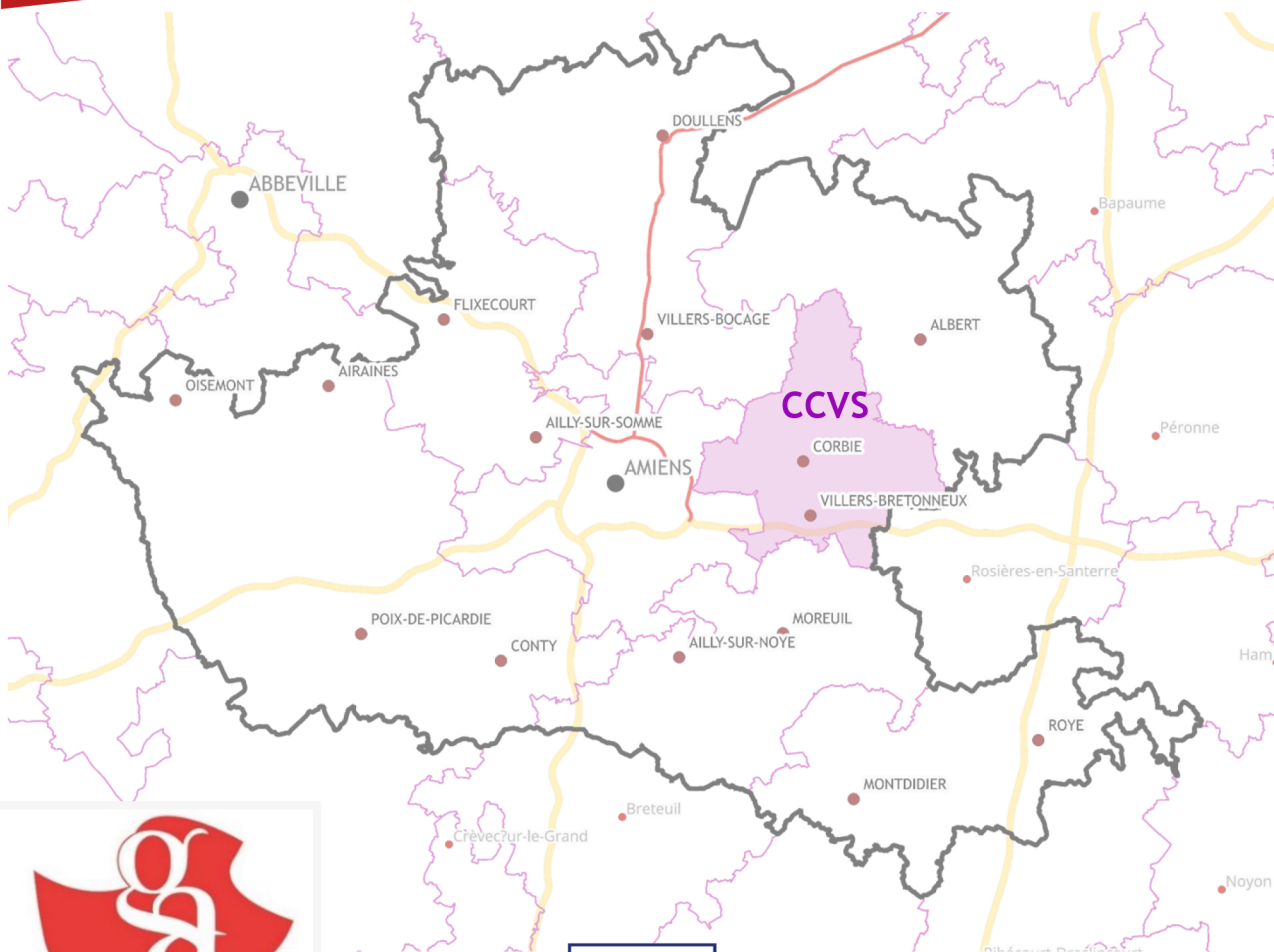
Préparé pour le compte de :

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



ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

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_85-DE



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 :	Plan de mobilité simplifié de la CCVS
Maitre d'ouvrage :	PMGA
Auteur principal :	Léa Colombier
Autre(s) rédacteur(s) :	Laurent Jardinier

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

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
PREAMBULE	6
LA DEMARCHE DU PDMS	6
LES CHIFFRES-CLES DU DIAGNOSTIC	8
LES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE	10
LA STRATEGIE DE MOBILITE GLOBALE A L'ECHELLE DU PMGA	11
LE PLAN D'ACTION	13
LES ACTIONS DU PLAN D'ACTION	13
ORIENTATION 1 : FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE SOLO POUR L'ACCES AUX AMENITES DU QUOTIDIEN	
AXE A : AU SEIN DES COMMUNAUTES DE COMMUNES	15
ACTION A.1 – DEVELOPPER DES OFFRES ALTERNATIVES	15
ACTION A.2 – METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA CYCLABLE	22
ACTION A.3 – FAVORISER L'INTERMODALITE	26
AXE B : DEPUIS ET VERS LES TERRITOIRES VOISINS	34
ACTION B.1 – VALORISER ET RENFORCER L'EXISTANT	34
ACTION B.2 – DEPLOYER DES LIGNES DE COVOITURAGE	39
AXE C : DANS LES CENTRES-BOURGS	45
ACTION C.1 – APAISER LES TRAVERSEES DE CENTRES-BOURGS, AU PROFIT D'UN MEILLEUR PARTAGE TOUS MODES	45
ORIENTATION 2 : AGIR EN FAVEUR D'UNE MOBILITE POUR TOUS ET DURABLE	
AXE D : GARANTIR LE DROIT A LA MOBILITE	54
ACTION D.1 – S'INSCRIRE DANS LA DEMARCHE DU PAMS POUR LA DEFINITION DE « L'OFFRE SOCLE » DE MOBILITE SOLIDAIRE DES CC	54
AXE E : ACCOMPAGNER AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS	62
ACTION E.1 – COORDONNER LES ACTIONS D'INTERET INTERTERRITORIAL.....	62
ACTION E.2 – S'APPUYER SUR DES RELAIS LOCAUX D'INFORMATION POUR INFORMER, COMMUNIQUER ET SENSIBILISER	66
ACTION E.3 – INCITER A L'USAGE DES MODES ACTIFS DES LE PLUS JEUNE AGE	72
ORIENTATION 3 : METTRE EN PLACE LA GOUVERNANCE MOBILITE	
AXE F : ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS	77
ACTION F.1 – ASSURER LA MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES PDMS	77
PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE	81
PROGRAMMATION TEMPORELLE	81
ESTIMATION DES COUTS	83
ANNEXES	86

TABLEAU DETAILLE DES COUTS 86

PREAMBULE

La démarche du PDMS

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

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

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

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

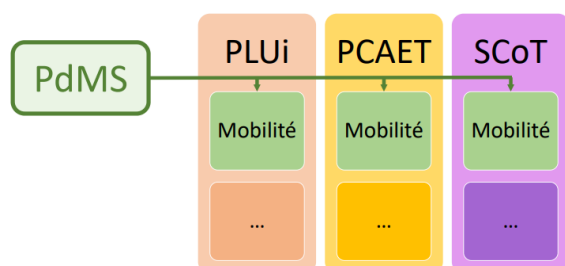
Le PDMS permet de réaliser un diagnostic du territoire et de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée à ses besoins, tout en prenant en compte les démarches déjà existantes. Il offre aux acteurs publics l'opportunité de construire une feuille de route déclinée dans un projet de mobilité, contribuant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

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

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

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

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



SOURCE : Cerema

Le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois a engagé une démarche volontaire visant à élaborer cinq Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) et cinq Schémas Directeurs Cyclables (SDC) pour cinq de ses EPCI membres : les communautés de communes Avre-Luce-Noye (CCALN), Nièvre et Somme (CCNS), Pays du Coquelicot (CCPC), Territoire Nord Picardie (CCTNP) et Val de Somme (CCVS).

La démarche a consisté à élaborer un diagnostic et une stratégie globale à l'échelle du Pôle Métropolitain, déclinés par la suite en Plans de Mobilité Simplifiés et en Schémas Directeurs Cyclables pour chacune des communautés de communes mentionnées ci-dessus.

Le présent rapport constitue le Plan de Mobilité Simplifié de la communauté de communes Val de Somme (CCVS).

Les chiffres-clés du diagnostic

Contexte territorial



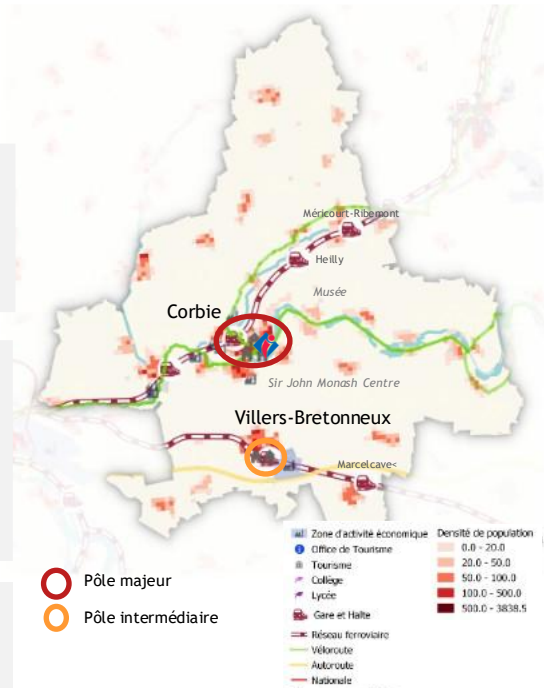
- **Communes** : 33
- **Pôles structurants (Scot)** :
 - Pôle majeur : Corbie
 - Pôle intermédiaire : Villers-Bretonneux
- **Sites touristiques** : Office de T. du Val de Somme, Musée Franco-Australien, Centre Sir John Monash



- **Population** : 26 744 habitants [INSEE 2020]
- **Evolution Population entre 2014 et 2020** : + 464 habitants (1,7 %)
- **Densité population** : Peu dense, 108,6 hab/km² (Département : 92 hab/km²)
- **Taux de pauvreté** : 8,8% (Département : 15,7 %)
- **Indice vieillissement population** : 77 habitants de +65 ans pour 100 jeunes de -20 ans (Département : 83)



- **Emplois** : 6 400 emplois au lieu de travail, dont 2 000 sur Corbie, et 1 700 sur Villers-Bretonneux
- **Taux chômage** : 10,5 % (Département : 8,7 %)
- **ZA** : 5 grandes zones d'activités
- **Scolaire** : 3 collèges et 2 lycées



Pratiques de déplacements



Flux Domicile-Travail internes (données Insee 2019) :

Voiture	Motocyclette	Bus	Bicyclette	Marche	Pas de déplacement
84%	1%	3%	1%	4%	5%

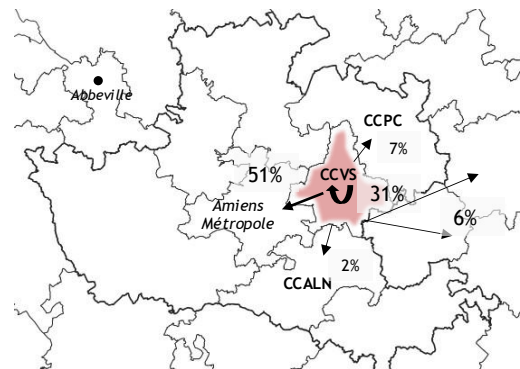
→ 51% flux dirigés vers Amiens Métropole, 31% se font sur la CCVS, 7% avec la CCPC et 6% avec les territoires extérieurs au PMGA

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

	Voiture	Motocyclette	Bus	Bicyclette	Marche	Autre
En centre-ville / marché	73%	0%	0%	3%	20%	0%
En commerce de périphérie	90%	0%	3%	1%	7%	1%

→ Les habitants de Corbie effectuent 34% de leurs achats dans la commune

Principaux flux Domicile-Travail (source: Insee 2019)



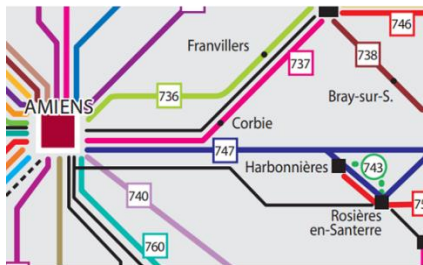
Offres de mobilité



- 6 gares et haltes, 4 lignes TER avec environ :
 - 8 trains/jour/sens à Daours, Heilly, Méricourt et Marcelcave
 - 13 trains/jour/sens à Villers-Bretonneux
 - 22 trains/jour/sens à Corbie
- 89% habitants à moins de 5 km d'une gare (données Insee 2017)



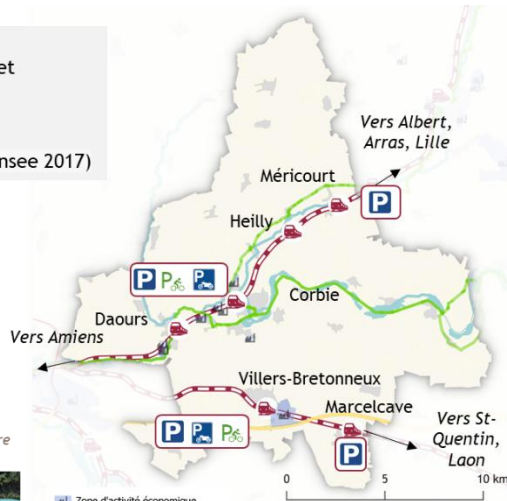
- Trans'80 : 3 lignes de car



Stationnements vélos - Gare Corbie



Stationnements vélos - Gare de Villers-Bretonneux



- Véloroute : V30, V32
- Aménagements cyclables : Quelques aménagements à Corbie, chaudiou
- Stationnements vélos : Arceaux vélos dans les centres-bourgs et en gare de Corbie et Villers-Bretonneux



- Zone apaisée : quelques zones 30
- Cohabitation voiture / piéton parfois difficile



Véloroute Corbie



Box vélo - centre-ville de Corbie



CVCB Heilly



- Principaux axes routiers (CD80 - 2022):
 - A29 (22 700 véh / jour) Amiens
 - RD 923 (8100 véh / jour) Albert / Amiens
 - RD1 (7 500 véh / jour) Corbie / Amiens
 - RD1029 (5 700 véh / jour) Amiens
- Configuration routes : Transversales vers Amiens (RD 932, 1029) en étoile vers Corbie



- Zone de stationnement à durée limitée : Corbie, Villers-Bretonneux
- Part des ménages/foyers ayant au moins une voiture en 2020 : 90,4 % (Département : 82,2%)



- Aires covoiturage existantes : 2 formelles
- Aires de covoiturage prévues dans le schéma départemental : 2 aires, 2 haltes








Les enjeux sur le territoire

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

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

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

Le tableau ci-dessous récapitule ces enjeux.

Les enjeux globaux	
 <p>L'accès aux aménités du quotidien (emplois, commerces, soins, établissements scolaires, services...)</p> <p>Le lien entre les Communautés de Communes et les aménités d'Amiens Métropole et hors PMGA L'accès aux pôles et aux zones d'emplois présents sur les Communautés de Communes depuis les villages et lieux d'intermodalité La mobilité dans les pôles et les centres-bourgs</p>	
 <p>Le droit à la mobilité</p> <p>Le déplacement des personnes non motorisées (précaires, séniors) notamment pour l'accès aux achats du quotidien et aux soins L'accès à l'emploi et à la formation pour les jeunes ou les personnes en recherche d'emploi non motorisées</p>	 <p>L'attractivité touristique du territoire</p> <p>Le potentiel touristique d'itinérance vélo</p>
 <p>La gouvernance</p> <p>La mise en œuvre de la compétence mobilité</p>	 <p>L'accompagnement aux changements de comportements</p> <p>La communication et un accompagnement à la mobilité à toutes les échelles, notamment des scolaires Le développement de PDME et PDME communs</p>
<p>Enjeu global : L'accès aux aménités du quotidien</p> <p>• <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CCTNP : Enjeu d'accès à l'Espace industriel nord d'Amiens Métropole et enjeu de multimodalité sur la RN25 • CCNS, CCVS et CCPC : Enjeu sur la connexion entre les pôles et les véloroutes • CCNS, CCPC, CCVS et CCALN : Enjeu sur la connexion entre les zones d'emplois, les gares et les haltes 	<p>Enjeu global : Le droit à la mobilité</p> <p>• <u>Enjeux spécifiques aux EPCI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CCALN : Enjeu sur la poursuite des solutions existantes liées aux déplacements des publics spécifiques (navettes, bus) • CCALN, CCTNP : Enjeu sur la prise en compte de la mobilité des aides à domicile • CCPC : Enjeu sur l'intégration du futur service de TAD (en lien avec l'adhésion à HDF Mobilité)

La stratégie de mobilité globale à l'échelle du PMGA

La stratégie globale de mobilité vise la cohérence des actions entre territoires pour assurer la continuité des parcours de mobilité et leur coordination pour optimiser moyens humains et financiers. Elle s'appuie sur les enjeux communs identifiés et validés en phase de diagnostic, leur hiérarchisation, ainsi que sur les apports des instances de pilotage et des séances de co-construction. Lors de ces instances, les 8 EPCI du PMGA étaient représentés.

Cette stratégie s'appuie également sur les autres démarches en cours : la révision du SCoT (en cours, approbation prévue en 2027), et les démarches COM/PAMS menées par la Région Hauts-de-France et le Département de la Somme.

La hiérarchisation des enjeux et les solutions identifiées

Afin de définir une stratégie, il a tout d'abord été nécessaire de hiérarchiser les enjeux précédemment formulés. Un temps plénier a été organisé à cet effet le 14 mars 2024 dans l'objectif de recueillir le positionnement des élus sur la priorisation des enjeux. Ce temps d'échange a réuni 23 participants, appartenant aux différentes CC du PMGA.

L'ensemble des enjeux a été partagé par les participants puisque tous ont reçu des suffrages. Il a toutefois été noté une forte mobilisation sur 2 enjeux :

- L'accès aux pôles et zones d'emplois présents sur les 5 CC depuis les villages et lieux d'intermodalité ;
- Le déplacement des personnes non motorisées (précaires, seniors) notamment pour l'accès aux achats du quotidien et aux soins.

Des solutions répondant aux différents enjeux ont également été identifiées lors du temps plénier organisé en mars 2024.

L'approche retenue

Afin de permettre la construction du scénario global, deux approches contrastées à horizon de 15 ans ont été définies :

- **Approche 1 : « Des habitants, des liens ».** Cette approche s'appuie sur les ressorts de la mobilité solidaire et du covoiturage pour compléter le système de mobilité existant. Les AOM favorisent la mise en relation, communiquent et valorisent l'existant.
- **Approche 2 : « Des réseaux, un système ».** Cette approche s'appuie davantage sur une implication de la puissance publique incarnée par les CC, pour construire des solutions collectives. Ainsi, ces CC (en tant qu'AOM au titre de la compétence mobilité) mettent en place des réseaux de transports collectifs et déploient la palette des services de mobilité. En complément, le développement des mobilités actives permet d'assurer le dernier kilomètre.

Ces approches apportent ainsi des solutions différentes à chaque enjeu. Elles ont en commun la gouvernance et l'accompagnement aux changements de comportements, deux facteurs déterminants pour leur réussite.

Les deux approches et les solutions en émanant ont été présentées et validées par les élus, lors du COPII du 16 avril 2024. L'approche 1 a été retenue pour l'ensemble des enjeux, et complétée pour certains enjeux par quelques éléments de l'approche 2. Le tableau ci-dessous récapitule les éléments qui ont été retenus.

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

LE PLAN D'ACTION

Les actions du plan d'action

La stratégie globale à l'échelle du PMGA se matérialise sous forme de **plan d'action global**. Le plan d'action global à l'échelle de la CCVS se décline en 3 niveaux :

- **Des orientations stratégiques**, traduisant les ambitions politiques et permettant de répondre aux enjeux formulés ;
- **Des axes de mise en œuvre**, traduisant les principaux objectifs pour répondre aux ambitions ;
- **Des actions**, présentant des solutions, sous forme de fiches actions.

Le plan d'action retenu est composé de 3 orientations stratégiques, de 6 axes et de 11 de fiches actions. Le plan d'action de la CCVS est présenté ci-dessous :

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

Axe A : Au sein des communautés de communes

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité

Axe B : Depuis et vers les territoires voisins

- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche B.2 - Déployer des lignes de covoiturage

Axe C : Dans les centres-bourgs

- Fiche C.1 - Apaiser les traversées de centre-bourgs, au profit d'un meilleur partage tous modes

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

Axe D : Garantir le droit à la mobilité

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

Axe E : Accompagner aux changements de comportements

- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge

Orientation n° 3 : Mettre en place la gouvernance mobilité

Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

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

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

Axe A : Au sein des communautés de communes

Action A.1 - Développer des offres alternatives



Constats et enjeux

Sur le territoire des cinq communautés de communes (CCNS, CCTNP, CCPC, CCVS, CCALN), la voiture individuelle reste le mode de déplacement largement privilégié. D'après l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA menée en 2024, la part modale de la voiture est comprise entre 64 % et 71 % selon les Communautés de Communes. La voiture est également largement utilisée pour les courts trajets. En effet, **46 % des trajets de 1 à 2 km sont réalisés en voiture et 64 % des trajets de 2 à 5 km**. Cette dépendance s'explique en partie par l'insuffisance de solutions de transport alternatives à la voiture individuelle et par le manque de connaissance des offres existantes. Le réseau de transports en commun n'offre pas toujours une fréquence et une amplitude adaptées aux besoins de la population, limitant son attractivité, en particulier pour les actifs. Les infrastructures cyclables, quant à elles, demeurent rares et sont souvent discontinues, ce qui restreint l'utilisation du vélo comme véritable alternative à la voiture.

Le covoiturage, bien que présentant un fort potentiel pour réduire la pratique autosoliste de la voiture individuelle, est encore peu développé sur le territoire. Les plateformes de covoiturage restent peu connues et utilisées par la population, notamment la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage. Dans les ateliers réalisés dans le cadre du diagnostic, les principaux freins au covoiturage mentionnés par les participants sont la difficulté de mise en relation et le manque d'informations sur cette pratique.



Source : Pass Pass Covoiturage

Il est ainsi essentiel de développer des alternatives à la voiture individuelle, comme le covoiturage, en particulier à travers la mise en place de plateformes adaptées et en déployant une stratégie de communication pour mieux faire connaître ces services auprès des usagers.

Objectifs opérationnels

- Développer des offres alternatives à la voiture individuelle assurant l'accès aux aménités du quotidien
- Promouvoir, communiquer sur les services existants





Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

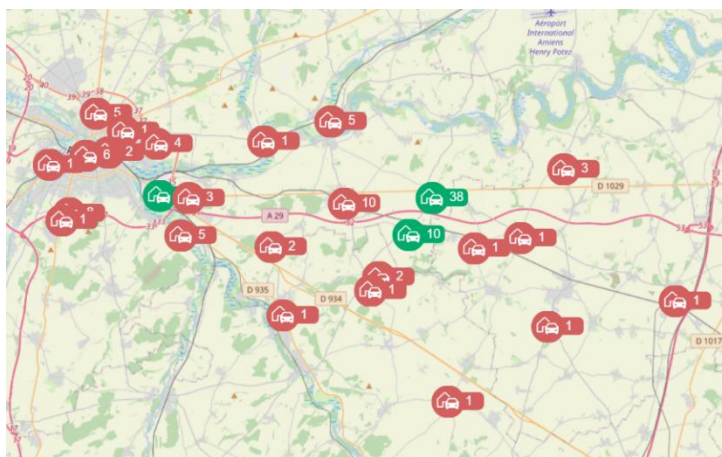
- **Communiquer sur les offres et plateformes existantes de mise en relation des covoitureurs :** Une communication ciblée est indispensable pour encourager l'adoption des solutions de mobilité alternatives. Dans un premier temps, il s'agit de mener une veille approfondie sur les différents types de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

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

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

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

- **Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens :** Ce service est expérimenté dans la commune de Marcelcave depuis 2022. Il s'agit d'un service de covoiturage local permettant de mettre en relation des covoitureurs pour des trajets réguliers. Les annonces de covoiturage sont publiées à la fois sur le site internet <https://buscitoyens.fr/> et en version physique au Café de la Place, un café associatif situé à Marcelcave. Un outil en ligne est mis à disposition pour gérer les réservations. Ce service permet ainsi d'améliorer la mise en relation des covoitureurs et offre une solution de proximité. Le service a été étendu à la commune voisine de Lamotte-Warfusée fin 2024 et le sera en 2025 sur de nouvelles communes. À ce jour, une dizaine de trajets aller-retour sont proposés depuis Marcelcave et une quarantaine depuis Lamotte-Warfusée (Source : *Buscitoyens.fr*)



Trajets inscrits au départ / à l'arrivée des différentes communes (Source : Site internet BusCitoyens)

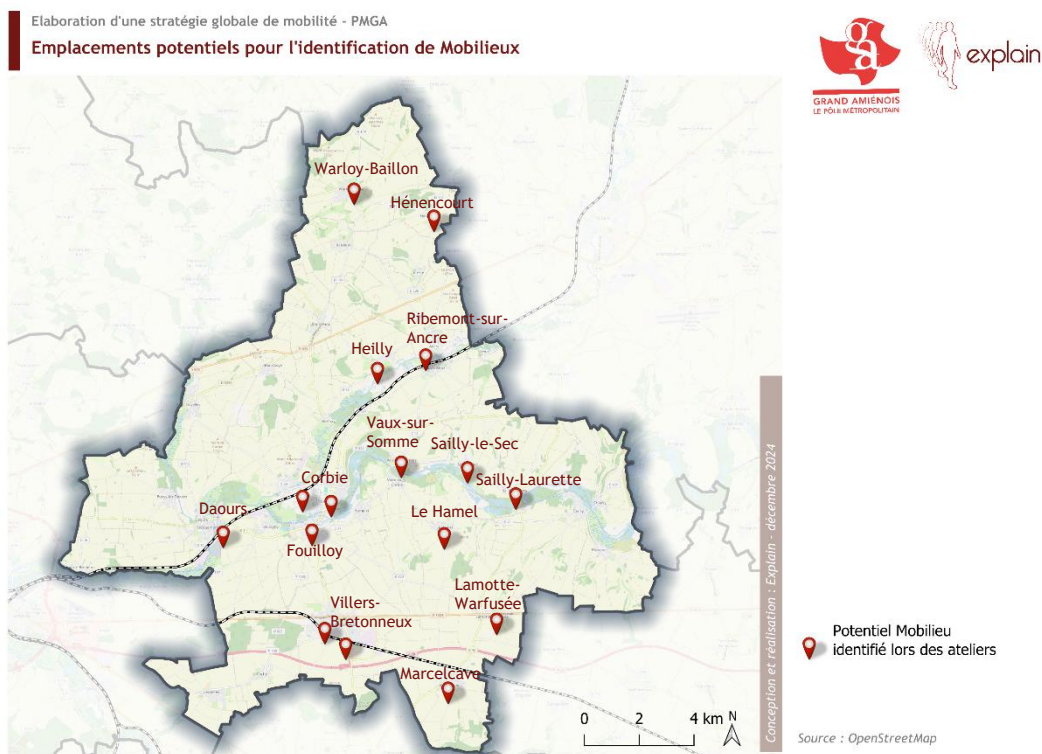
Ce service représente une réelle opportunité pour le territoire et pourrait, à terme, être déployé à une échelle plus large. Une convention a été signée en 2024 avec SNCF Gares & Connexions pour déployer BusCitoyens à la gare de Longueau.

Pour accompagner cette extension et développer le service de manière efficace, plusieurs étapes peuvent être envisagées :

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

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

Les comptes-rendus des ateliers réalisés lors du diagnostic et du plan d'action du PDMS et du Schéma Directeur Cyclable pourront servir de base de travail pour l'identification de ces Mobilieux :



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

et des relais locaux d'information - cf. Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser) rassemblant l'ensemble des annonces.

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

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

Exemples de supports de communication Pass Pass Covoiturage

<https://www.passpasscovoiturage.fr/boite-a-outils>

The image shows a screenshot of a website titled 'Retrouvez tous les supports de communication Passpass' with a sub-header 'Si vous souhaitez nous aider à faire connaître Pass Pass Covoiturage, vous pourrez télécharger ici nos outils de communication, que nous mettons à votre disposition'. Below this, there is a grid of 15 items, each with a small icon and text: 'Prise en main de la plateforme', 'Créer un événement', 'Guide de référent de communauté', 'Prise 190K', 'Tutoriel Prise 190K', 'Affiche 45x60cm', 'Affiche 45x60cm', 'Affiche A4', 'Support', 'Bannière GIF 30x250px', 'Bannière GIF 30x250px', 'Bannière GIF 30x250px', 'Bannière GIF 30x250px', 'Bannière GIF 30x250px', 'Bannière GIF 30x250px', and 'Bannière GIF 30x250px'. To the right of the grid is a vertical poster with a pink background. The poster features the 'pass pass covoiturage' logo at the top, followed by the text 'TROUVER UN COVOITURAGE FACILEMENT' and 'sur passpasscovoiturage.fr'. The central graphic is a stylized white car with large, expressive eyes. At the bottom, it says 'LES HAUTS-DE-FRANCE PARTOUT, TOUT LE TEMPS, MAINTENANT !' and includes the 'Hauts-de-France Mobilités' logo.

Source : Hauts-de-France Mobilités

Également, des supports de communication pourraient être implantés au niveau des aires et haltes de covoiturage. Ces panneaux signalétiques mettront en avant la plateforme Pass Pass Covoiturage afin d'en accroître la notoriété auprès des usagers de la route (Cf Action A.3 - Favoriser l'intermodalité).

- **Rechercher un prestataire privé pour le développement d'une plateforme de covoiturage adaptée au covoiturage spontané** : Une autre option consiste à collaborer avec un prestataire privé, tel que BlaBlaCar Daily ou autre, pour répondre aux besoins spécifiques du territoire en matière de covoiturage. Cette démarche permettrait de proposer une plateforme plus adaptée aux déplacements du quotidien, comme les trajets domicile-travail ou les déplacements de dernière minute.
- **Étudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités pour accéder à son panel de solution** : L'adhésion au syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités (HDFM) permettrait à la Communauté de Communes de bénéficier d'un appui technique et d'un accès facilité aux outils et services développés par HDFM. En y adhérant, la communauté de communes pourrait bénéficier de :

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

Source : *Hauts-de-France Mobilités*

À l'échelle de la Région des Hauts-de-France, 32 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont adhéré à Hauts-de-France Mobilités, dont la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot. À titre d'exemple, elle travaille à l'élaboration d'un service de transport à la demande (TAD) zonal en collaboration avec le syndicat et a créé une communauté sur la plateforme Pass Pass Covoiturage. Ainsi, l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités permettrait à la CCVS d'harmoniser les solutions alternatives à la voiture individuelle, telles que la plateforme Pass Pass Covoiturage et le développement du TAD, tout en facilitant leur mise en œuvre grâce à des outils communs et un accompagnement technique adapté.

Conditions de réussite

Points de vigilance

- Mener une campagne de communication adaptée au public ciblé
- Veiller à ne pas multiplier les plateformes de covoiturage au sein du PMGA et plus largement de la Région
- Veiller à la coordination avec la Région, cheffe de file et avec les EPCI voisins
- Rester ouvert aux initiatives privées, démontrant une efficacité et une adoption significative sur certains territoires



Conditions de réussite

- Développer un panel suffisant d'offres alternatives
- Rechercher un équilibre entre coordination globale à l'échelle du PMGA et flexibilité locale, avec un cadre favorisant l'expérimentation et l'adaptation à la réalité du territoire
- Déployer une campagne de communication attractive pour faire connaître les offres existantes

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> ● Diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques par le report modal et le taux de remplissage des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> ● Développement des services motorisés (autopartage, navette) / Recommandation : privilégier des véhicules électriques

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> ● Communauté de communes ● PMGA (Veille sur les plateformes de covoiturage, information et harmonisation) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Région Hauts-de-France ● Hauts-de-France Mobilité et/ou Prestataire privé ● BusCitoyens

Cadre réglementaire

- Compétence Mobilité

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> ● Communication sur le covoiturage : Action chiffrée dans les fiches E1 et F1 ● Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens : Action comptabilisée dans les fiches E1 et F1 (Moyens humains et communication) ● Adhésion à Hauts-de-France Mobilités : Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) + Coût de l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités : 4 000 € par an 	<ul style="list-style-type: none"> ● PMGA et CCVS ● CCVS ● CCVS 	<ul style="list-style-type: none"> ● - Fonds vert : Développement du covoiturage : Campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation) → Financement entre 20 % et 50 % ● - ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action ● - Fonds vert : Développement du covoiturage : → Financement entre 20 % et 50 %

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ● Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme) : En continu ● Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens : Court à moyen terme ● Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités : Court terme 	<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de communes intégrées au service BusCitoyens ● Nombre de campagne de communication sur des offres alternatives ● Nombre d'inscrits sur les plateformes de covoiturage ● Parts modales covoiturage / taux d'occupation des véhicules

Planning de mise en œuvre

● Étape 1 :

- Réaliser une veille sur les différents types et plateformes de covoiturage existantes, et sélectionner la ou les plateformes pertinentes pour le territoire en tenant compte de la stratégie régionale de covoiturage
- Etudier la pertinence de l'adhésion à Hauts-de-France Mobilité : Rencontrer le syndicat Hauts-de-France Mobilités et échanger sur les bénéfices de l'adhésion

● Étape 2 :

- Promouvoir et communiquer sur la ou les plateformes de covoiturage identifiée(s) via la transmission des supports de communication (cf. action E.2)
- Prendre contact avec l'association Bus Citoyens et identifier les potentiels relais locaux

● Étape 3 :

- Promouvoir la plateforme Pass Pass covoiturage et/ou étudier l'opportunité de l'implantation d'un prestataire privé
- Former les relais locaux de covoiturage, et communiquer sur le service

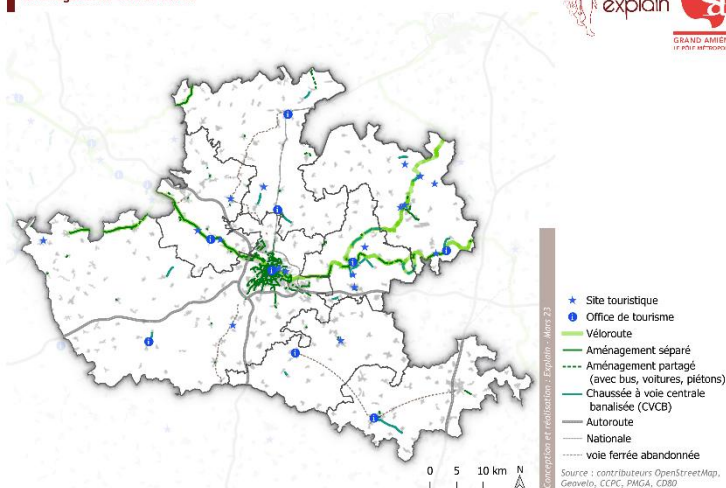
Action A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable



Constats et enjeux

À l'échelle des cinq EPCI, les aménagements cyclables apparaissent peu nombreux. Un manque d'aménagement sécurisé et continu a été constaté. Les départementales, principaux axes de liaisons entre les communes, sont généralement dépourvues d'aménagements cyclables ou parfois aménagées en chaudiou (aménagement mixte non sécurisé), et peu propices à la pratique cyclable en l'état (trafic routier important, vitesse de circulation élevée). L'offre cyclable est essentiellement basée sur le tourisme, avec la présence de véloroutes (Véloroute de la vallée de la Somme-V30, Véloroute de la mémoire-V32). Les services vélo (stationnement, atelier de réparation, jalonnement, ...) sont également très peu développés sur le territoire, à l'exception de certaines gares ou de certains centres-villes et sont de même essentiellement axés sur le tourisme.

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA
Aménagements vélo existants



Il résulte de ce manque d'aménagement et services un très faible usage du vélo, notamment pour les trajets domicile-travail : la part modale du vélo à l'échelle du PMGA était de 3% en 2019 selon l'INSEE. Dans l'enquête menée dans le cadre du diagnostic, environ 1/4 des personnes enquêtées évoquent comme principale difficulté à la pratique cyclable le manque d'aménagements sécurisés. La pratique du vélo peine à se développer sur le territoire : dans l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) de 2024, sa part modale est de 2,5% à l'échelle du PMGA.

Néanmoins, il existe un véritable potentiel de développement de la pratique cyclable pour la mobilité du quotidien, notamment en lien avec le tourisme, en s'appuyant sur la pratique touristique déjà existante et en réutilisant les infrastructures existantes comme les véloroutes. Des projets en faveur des mobilités actives sont en cours ou en réflexion sur le territoire. Le Schéma directeur cyclable de la Somme renouvelé en 2022 constitue également une opportunité pour le développement du vélo, tout comme le Plan Vélo Régional adopté en octobre 2023.

Focus sur la CCVS

- Un territoire traversé par la Véloroute V30 longeant la Somme avec des voies vertes qualitatives (pour les piétons et les vélos), et par la Véloroute de la mémoire V32, actuellement peu aménagée (principalement des voies partagés voiture/vélo). Les deux Véloroutes (V30, V32) se rejoignent à Corbie.
- Des services vélos concentrés autour de la V30 et de la V32, notamment aux abords des points d'intérêts touristiques. Quelques stationnements vélos présents dans les gares, et dans le centre-ville de Corbie.
- Une faible part modale du vélo (1%) sur la CCVS (source : EMC² 2024)

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

- Une partie sur le développement des infrastructures cyclables, avec des liaisons hiérarchisées. Deux niveaux de priorité ont été définis : les liaisons du quotidien (priorité 1) et les liaisons liées aux loisirs, au tourisme ou en connexion avec les territoires voisins (priorité 2). Au total, 8 liaisons de priorité 1 et 3 liaisons de priorité 2 ont été définies. Ces liaisons représentent un linéaire d'environ 35 km.

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

- Gare de Corbie <-> Zone d'activité du Chant des oiseaux
- Gare de Corbie <-> ZI Nord de Corbie
- Gare de Villers-Bretonneux <-> ZA Val de Somme
- Corbie <-> Daours
- Fouilloy <-> Villers-Bretonneux

- Une partie sur un plan d'action vélo avec le déploiement de services sur le territoire. Ce plan s'articule en 3 axes et 5 fiches actions :

Axe A : Améliorer l'usage du vélo au quotidien

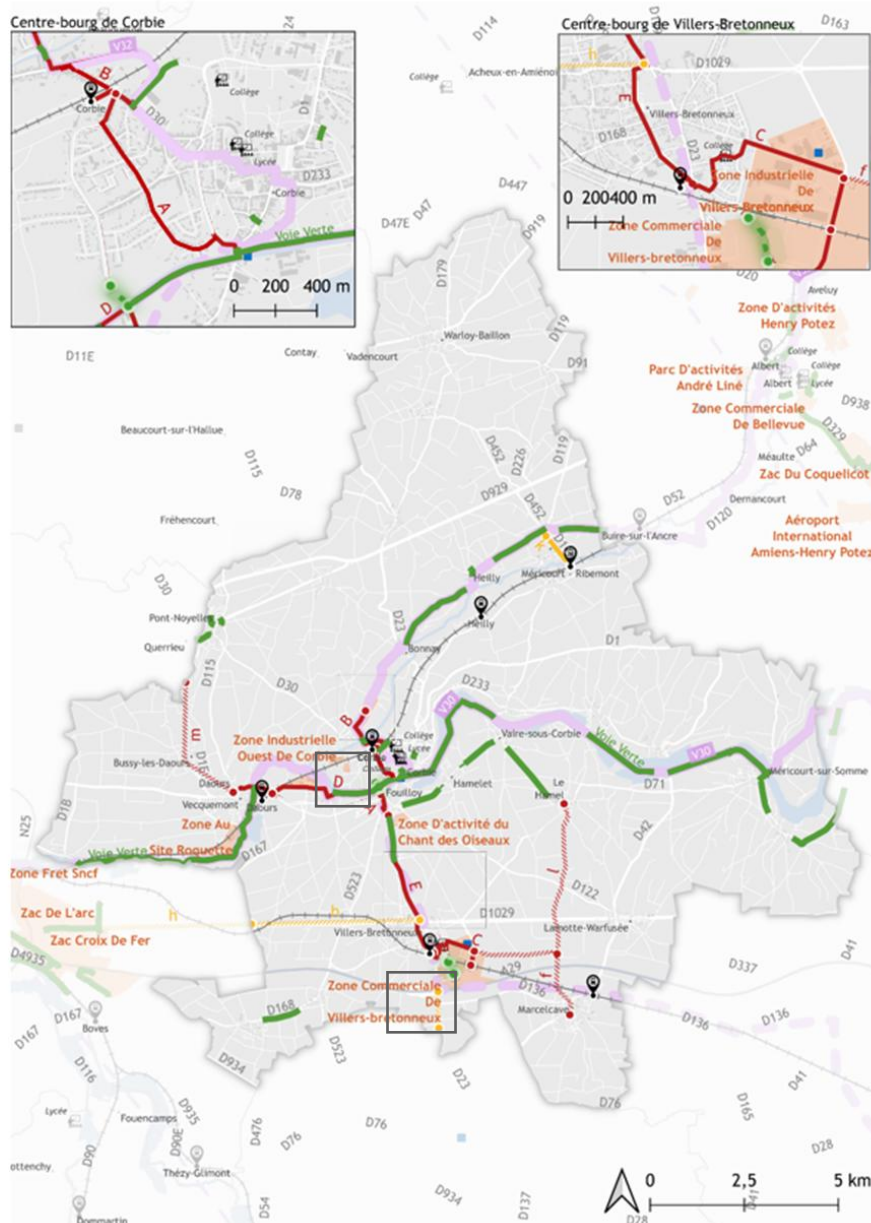
- Fiche a.1 - Développement du stationnement vélo
- Fiche a.2 - Développement d'un jalonnement vélo cohérent et lisible

Axe B : Développer le tourisme d'itinérance vélo

- Fiche b.1 Mise en place de services liés au tourisme d'itinérance vélo

Axe C : Promouvoir le vélo

- Fiche c.1 - Promotion ou mise en place d'aides à l'acquisition ou la location de vélo (mécanique ou à assistance électrique)
- Fiche c.2 - Mise en place d'action de communication / sensibilisation



Légende

Itinéraires prioritisés



- quotidien et court-moyen-terme
 - quotidien et long-terme
 - tourisme/loisir/autres EPCI et court-moyen-terme
 - tourisme/loisir/autres EPCI et long-terme
 - hors territoire
 - Infrastructure cyclable projets confirmés
 - Infrastructure cyclable existante
 - Réseau points noeuds Somme
- Schéma Veloroutes et Voies Vertes Somme
- Ouvert
 - Projet

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

Lien avec les autres actions

- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche C.1 - Apaiser les traversées des centres-bourgs, au profit d'un meilleur partage tous modes
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial : communication, organisation d'évènement en lien avec le vélo
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> • Bienfait sur la santé publique et sur la pollution de l'air par le report modal vers le vélo • Amélioration de la sécurité des cycles 	<ul style="list-style-type: none"> • Artificialisation des sols, lors d'implantation d'aménagement cyclable sur des espaces non artificialisés

Modalité de pilotage

Principaux Maître d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> • CC : suivi de la mise en œuvre, coordination avec la maîtrise d'ouvrage • Gestionnaires de voirie : Création d'aménagement vélo 	<p>Les partenaires et les maîtrises d'ouvrage concernés sont détaillés au sein du Schéma Directeur Cyclable</p>

Rôle de l'EPCI

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

Budget prévisionnel

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

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> • Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Linéaire d'aménagement cyclable réalisé (km)</i> • <i>Fréquentation des aménagements cyclables</i> • <i>Part modale du vélo</i> • <i>Nombre de stationnements vélos implantés</i>

Action A.3 - Favoriser l'intermodalité

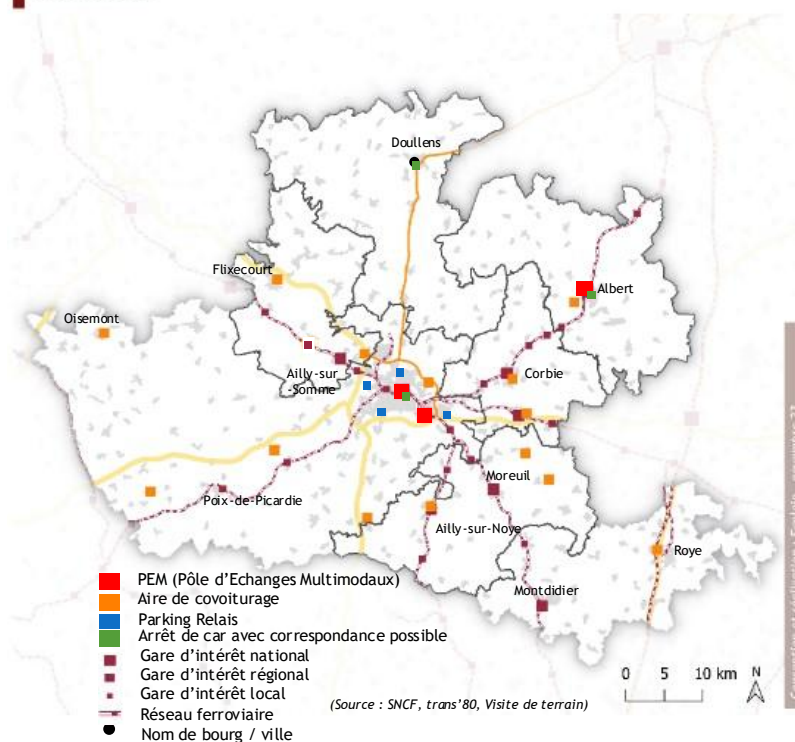


Constats et enjeux

L'intermodalité* est actuellement peu développée sur le territoire. Les lieux d'intermodalité, tels que les gares, haltes ferroviaires, aires de covoiturage, arrêts de car disposent de peu de services multimodaux et les liaisons de rabattement vers ces lieux ne sont souvent pas aménagées (particulièrement pour les piétons et les cycles). Au total sur les 5 EPCI, 16 gares/haltes et 9 aires de covoiturage officielles sont présentes. Ces lieux sont surtout concentrés sur les axes ferroviaires et autoroutiers menant à Amiens. Concernant les services offerts dans ces lieux, il existe une grande hétérogénéité en termes de qualité. Les aires de covoiturage sont souvent peu équipées. À l'inverse, certaines gares bénéficient d'aménagements spécifiques tels que des stationnements pour tous modes de transport, des bornes de recharge pour véhicules électriques ou encore des espaces pour taxis. Les haltes ferroviaires, quant à elles, sont peu ou pas aménagées, avec parfois une absence de stationnement pour les voitures.

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA

Intermodalité



Le schéma départemental des aires de covoiturage prévoit la création d'une vingtaine d'aires supplémentaires sur le territoire. Cette dynamique est d'autant plus prometteuse qu'une demande existe déjà, notamment à travers la pratique informelle de covoiturage spontanée observée à proximité des voies de circulation principales et dans les centres-bourgs.

**Intermodalité : Aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux moyens de locomotion, au cours d'un même trajet*

Focus sur la CCVS

- 6 gares ferroviaires sur le territoire
- 1 halte de covoiturage existante à Corbie et 2 aires en réflexion à Villers-Bretonneux : près de l'échangeur de l'A29 sous maîtrise d'ouvrage de la SANEF et près de la gare.
- 3 aires de covoiturage et 3 haltes de covoiturage inscrites dans le schéma départemental (Aucune aire sous maîtrise d'ouvrage du département).
- 1 aire de covoiturage à Querrieu (Amiens Métropole) sous maîtrise d'ouvrage du département, en bordure du ressort territorial de la CC.

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

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

Le développement du covoiturage dans les gares est également essentiel. Cela implique notamment l'aménagement d'haltes de covoiturage au sein de ces lieux. Par ailleurs, les gares pourront également jouer un rôle central dans la mise en relation entre covoitureurs en affichant des annonces pour promouvoir le service de covoiturage de proximité BusCitoyens (Cf Action A.1 - Développer des offres alternatives).

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

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

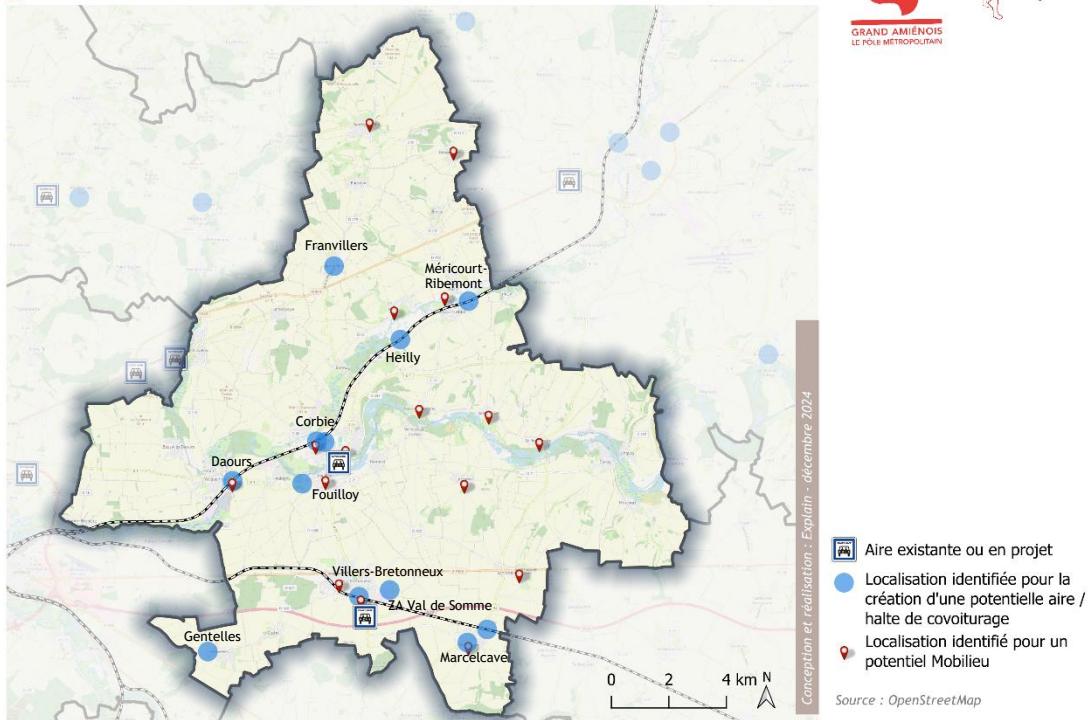


Exemple de places réservées au covoiturage
à Bourg-en-Bresse : Le Progrès

Un tel réseau permettra de couvrir efficacement le territoire, en offrant aux habitants des solutions de covoiturage à proximité, favorisant ainsi les déplacements partagés et réduisant l'utilisation individuelle de la voiture. La carte ci-contre présente l'ensemble des localisations potentielles pour la création de ce réseau d'haltes de covoiturage (travail issu du diagnostic, du schéma départemental des aires de covoiturage, et des ateliers de concertation) :

Elaboration d'une stratégie globale de mobilité - PMGA

Localisation de potentielles aires / haltes de covoiturage et de Mobilieux



Les localisations potentielles à privilégier sont les principaux **centres-bourgs** du territoire (Corbie, Villers-Bretonneux, Fouilloy, Marcelcave, Franvillers), **les gares** (gare de Corbie, gare de Villers-Bretonneux, gare de Daours, gare de Heilly, gare de Méricourt-Ribemont, gare de Marcelcave) et les **zones d'activités et zones commerciales** (ZA du Val de Somme, supermarché Lidl à Corbie).

Les nouvelles aires et haltes de covoiturage, tout comme celles déjà existantes, doivent être bien signalées pour maximiser leur utilisation et améliorer leur visibilité. Il s'agira ainsi d'améliorer la lisibilité des aires et haltes de covoiturage avec du jalonnement directionnel aux abords des sites, ainsi que de mettre en place une signalisation ou un marquage distinctif homogène sur le territoire. L'application d'une charte graphique unifiée permet de créer une identité visuelle reconnaissable. Le département a élaboré dans son schéma départemental

des aires de covoiturage, un cahier des charges formulant différentes recommandations sur le choix des revêtements, les équipements, et sur la signalisation. Il est essentiel de veiller à la cohérence des aménagements en s'appuyant sur ce cahier des charges afin de garantir l'harmonisation et la qualité des infrastructures.



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

Exemple des aires de Feuquières-en-Vimeu et d'Essertaux, Source : CD80

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



Source : CD80

Il pourrait être également pertinent d'installer des panneaux signalétiques mettant en avant la plateforme Pass Covoiturage afin d'en accroître la notoriété auprès des usagers de la route.

Exemple réussi de jalonnement



Jalonnement départemental halte de covoiturage de Dœuilly

Signalisation Pass Pass covoiturage

Jalonnement aire de covoiturage de Roye

Les lieux d'intermodalité principaux, qu'il s'agisse des gares ou aires de covoiturage, devront être équipés de services de mobilité complémentaires et d'équipements adaptés, afin de créer de véritables lieux d'intermodalité. Ces services et équipements peuvent prendre la forme de stationnements vélo, de bornes de recharge, d'abris, de jalonnement, de stationnement-minute, etc. Les communes et la CCVS seront chargées de

mettre en place ces services complémentaires. Pour les aires de covoiturage sous maîtrise d'ouvrage du département, le Département devra être consulté avant la mise en place d'aménagements.

Ces services complémentaires à mettre en place sont précisés dans le tableau suivant, sur la base des besoins identifiés lors du diagnostic et des ateliers :

	Gare	Aire de covoiturage
Stationnement vélo (box vélo sécurisé) - (si l'équipement est desservi par un itinéraire vélo aménagé ou si l'équipement est présent dans une zone urbaine (bourg))	X	
Service de location de vélo (si l'équipement est présent dans une zone urbaine (bourg))	X	
Toilettes (Pour les aires de covoiturage de forte capacité et proches des grands axes routiers et autoroutiers)		X
Bornes de recharge		X

À titre de précision, le décret n°2021-741 pris en application de la LOM fixe des seuils minimaux pour le nombre de places de stationnement vélo sécurisé. La **gare de Villers-Bretonneux**, concernée par ce décret, devrait disposer de 10 places sécurisées de stationnement vélo (contre 5 actuellement).

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



Source : CC Côte d'Émeraude

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

Conditions de réussite

Points de vigilance

- Limiter l'artificialisation des sols par la réutilisation des espaces de stationnement déjà existants
- Lever les freins à la pratique du covoiturage (peur de l'inconnu) par la communication (cf. actions E.1, E.2 et A.1)
- Mettre en place des services adaptés au contexte et pertinents (exemple : favoriser l'implantation de stationnement cyclable au sein des lieux d'intermodalité accessibles à vélo)
- Prendre en considération le cahier de préconisations d'aménagement des PEM, adopté en octobre 2023 par la Région.



Conditions de réussite

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

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de GES et de polluants par la diminution de la pratique autosoliste de la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> • Artificialisation potentielle des sols (recommandation : privilégier la réutilisation des espaces de stationnement existants)

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionnaire de voirie (pour l'aménagement d'aires de covoiturage) • CC (pour le développement des services identifiés aux abords des gares et des aires de covoiturage) • SNCF Gares et Connexions (stationnement vélo dans les gares) 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • Département

Cadre réglementaire

- Compétence Mobilité (Communauté de Communes) → Planification de la création des haltes de covoiturage
- Compétence Voirie (Gestionnaire de voirie) + propriétaire foncier → Réalisation des aménagements

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financiers	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> ● Aménager des aires / haltes de covoiturage (13 emplacements) : Coût d'investissement de 80 000€ 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gestionnaire de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> ● - Région Hauts-de-France : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable - Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes dans le milieu rural (DETR mobilité durable en milieu rural) → Financement entre 35 et 40 % - Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) → Financement jusque 80% des dépenses d'investissement liées au TAD et à la mise en place de navettes. - Fonds vert : Développement du covoiturage - Volet 2 : Aires de covoiturage → Financement entre 20 % et 50 % - FEDER : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens. Financement que pour les projets d'aires de covoiturage dont le montant de l'assiette éligible est supérieure à 200 000€ HT.
<ul style="list-style-type: none"> ● Jalonnement des aires : Coût d'investissement de 7 200 € 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gestionnaire de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> ● - Département de la Somme : Aide au développement des aires et des haltes de covoiturage, uniquement sur les aires identifiées dans le schéma départemental (subventions suspendues jusqu'au vote du budget primitif 2025) → taux maximal d'intervention : 40 % de l'assiette éligible HT
<ul style="list-style-type: none"> ● Aménager des Mobilieux : Coût d'investissement d'environ 8 000 € 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gestionnaire de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> ● - Région Hauts-de-France : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable - Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) → Financement jusque 80% - FEDER : Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l'impact écologique des déplacements quotidiens
<ul style="list-style-type: none"> ● Mise en place de services de mobilité complémentaires : Chiffrage à réaliser en fonction des services mis en place (Coût estimatif de 154 000 €) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gestionnaire de voirie et CC 	<ul style="list-style-type: none"> ● - Région Hauts-de-France : Mobilité et Territoires en Hauts-de-France (MOTE) → 50% maximum de l'assiette subventionnable - Département de la Somme : Aide au développement des aires et des haltes de covoiturage, uniquement sur les aires identifiées dans le schéma départemental (subventions suspendues jusqu'au vote du budget primitif 2025) → taux maximal d'intervention : 40 % de l'assiette éligible HT

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">Aménager des aires / haltes de covoiturage (12 emplacements) : Court à moyen terme	<ul style="list-style-type: none">Nombre de places de covoiturage aménagées
<ul style="list-style-type: none">Jalonnement des aires : Court à moyen terme	<ul style="list-style-type: none">Fréquentation des aires de covoiturage (nombre de places occupées sur le nombre de places total un mardi ou jeudi à 10h)
<ul style="list-style-type: none">Aménager des Mobilieux (16 emplacements identifiés) : Court à moyen terme	<ul style="list-style-type: none">Nombre de services implantés
<ul style="list-style-type: none">Mettre en place des services de mobilité complémentaires : Court à moyen terme	<ul style="list-style-type: none">Taux de remplissage des véhicules

Planning de mise en œuvre

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

Axe B : Depuis et vers les territoires voisins

Action B.1 - Valoriser et renforcer l'existant



Constats et enjeux

Le territoire du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois est desservi par des services de transports collectifs réguliers, avec le réseau ferroviaire desservant au total 26 gares et le réseau de cars interurbains régionaux Trans'80 représentant 26 lignes sur le territoire.

Si l'offre ferroviaire constitue un mode de transport concurrentiel à la voiture individuelle, l'offre de cars est quant à elle peu attractive pour les actifs. Les lignes commerciales possèdent des fréquences de passage très faibles et surtout adaptées aux horaires des scolaires. Les lignes circulent en direction d'Amiens le matin, et dans le sens inverse le soir, avec peu de cars par sens. Un autre frein majeur à l'utilisation des transports en commun est l'absence de solutions favorisant la multimodalité. Les infrastructures qui permettraient de combiner efficacement différents modes de transport sont peu développées, limitant ainsi les possibilités de déplacements fluides.



Enfin, le manque de communication et d'information sur l'offre existante constitue un obstacle important. Les usagers méconnaissent souvent les horaires, les tarifs, ou encore les itinéraires des transports en commun, ce qui contribue à leur image peu attractive.

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2024 sur 466 communes indique une part modale des transports en commun pour la population de 5 ans et plus de 8% à l'échelle du PMGA. Elle est de tout de même en augmentation sur le territoire, puisqu'elle était de 5,9% dans le Grand Amiénois (4,6% hors Amiens) lors de la précédente enquête réalisée en 2010 sur 381 communes. Ce constat met en lumière un potentiel de développement du réseau de transports collectifs existant, notamment si les services sont mieux adaptés aux besoins de mobilité des actifs et de la population en général.

Focus sur la CCVS

- De nombreuses gares sur le territoire (6 au total)
- 5 lignes de car régulières
- Une part modale des transports en commun de la CCVS de 5% (Source : EMC² 2024)

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

- **L'ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers par la Région** : Cette action vise à mutualiser les ressources existantes et à créer de nouvelles dessertes sans nécessiter de moyens supplémentaires. L'article L3111-7 du Code des Transports stipule que « *les services de transport scolaire peuvent être ouverts à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves* ». Cela permet d'étendre l'usage des lignes scolaires existantes tout en garantissant leur qualité pour les élèves. Des réflexions seront à initier avec la Région pour déterminer les lignes potentiellement accessibles à d'autres usagers et définir les modalités d'accès (conditions) à ces lignes scolaires.
- **L'étude d'opportunités de création de nouvelles lignes de car régionales** : Des **discussions pourront être menées avec la Région**, pour engager des études d'évaluation de la faisabilité et de la pertinence de créer des lignes ou de prolonger des lignes existantes. Les liaisons suivantes ont été identifiées lors des ateliers de concertation menés dans le cadre du PDMS :
 - Entre Villers-Bocage et Villers-Bretonneux
 - Entre Corbie et la gare TGV Haute-Picardie
- **L'augmentation du nombre de services journaliers des lignes de car** : Le diagnostic a mis en avant un besoin de renforcement des offres de transports en commun pour les actifs, notamment sur la période méridienne. En effet, les lignes régulières proposent souvent uniquement des allers-retours le matin et le soir. L'augmentation du nombre de services journaliers permettrait de répondre aux attentes de flexibilité des usagers.
- **La promotion et la communication sur les services existants** : Une **campagne de communication** pourra être mise en œuvre pour mieux informer les habitants des services disponibles. Cela inclut la présentation des lignes, des horaires, des tarifs et des connexions possibles avec d'autres modes de transport, comme le train. Des supports de communication ciblés, comme des **guides simplifiés**, des **affiches ou des publications en ligne** (par exemple sur les avantages de l'utilisation des transports en commun) seront transmis par la Région, puis relayés par la Communauté de Communes sur son territoire (Cf. actions E.1 et E.2).
- **La facilitation de l'usage train + vélo et car + vélo** : Cette mesure vise à développer l'intermodalité vélo + transport en commun sur le territoire en permettant aux usagers de transporter leurs vélos à bord des trains et des cars. Sur le réseau TER des Hauts-de-France, il est actuellement possible de voyager avec un vélo (gratuit et sans réservation). En revanche, il n'est pas possible de transporter son vélo dans les cars régionaux. Or, la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit la généralisation de l'emport des vélos dans les cars (5 places minimum par autocar neuf). Il pourrait alors être opportun d'envisager la mise en place de systèmes d'emport de vélos, comme des racks fixés à l'arrière du véhicule. Également, l'intermodalité doit être facilitée par l'ajout de stationnement vélo au sein des gares (cf. action A.3 - Favoriser l'intermodalité). Le décret n°2021-741 pris en application de la LOM fixe des seuils minimaux pour le nombre de places de stationnement vélo sécurisé. La gare de Villers-Bretonneux, concernée par ce décret, devrait disposer de 10 places de stationnement vélo (contre 5 actuellement).

Exemple réussi de transport de vélo sur des cars :



Région HDF, Oise



Région Auvergne Rhône-Alpes



CA Arche Agglo



Source : CEREMA

- **L'appui sur l'application mobile intermodale développée par Hauts-de-France Mobilités** : Afin de faciliter l'usage des transports en commun, il est essentiel pour le territoire de disposer d'une application mobile intermodale, regroupant les différents modes de transport (cars, trains, etc.). Hauts-de-France Mobilité a mis en place et développe une application similaire à Google Maps pour centraliser les offres de mobilité. La nouvelle mouture du site www.passpass.fr et l'appli seront mis en ligne fin mars 2025. Cette évolution permettra une meilleure intégration et mutualisation des données pour renforcer la connexion entre les différents systèmes de transport. Par ailleurs, l'ouverture des données (horaires, services) en open data pourrait favoriser l'interopérabilité. L'enjeu réside alors dans la promotion et la communication autour de cet outil pour en accroître la visibilité et l'usage auprès des habitants du territoire. Des campagnes de communication numériques et incluant des supports physiques pourront alors être menées, en s'appuyant sur les relais locaux d'information (cf. action E.2).

Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial (communication)
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> ● Baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques par le report modal vers les transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> ● Potentiels travaux et artificialisation des sols lors d'aménagements d'arrêts de car

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> ● Région ● CC (pour la communication) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Hauts-de-France Mobilités (communication) ● Communes

Rôle de l'EPCI

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

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> ● Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers par la Région : Coût supporté par la Région 	<ul style="list-style-type: none"> ● Région 	
<ul style="list-style-type: none"> ● Etude opportunité création nouvelles lignes de car : Coût d'une étude si réalisation par un prestataire privé (environ 20 000€) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Région 	
<ul style="list-style-type: none"> ● Augmentation du nombre de services journaliers : Si pas besoin d'achat de nouveau(x) car(s), uniquement des couts de fonctionnement compris entre 2 et 5,30 € par kilomètres supplémentaire parcouru 	<ul style="list-style-type: none"> ● Région 	
<ul style="list-style-type: none"> ● Promotion et communication : Action chiffrée dans les fiches E1 et F1 	<ul style="list-style-type: none"> ● CCVS 	<ul style="list-style-type: none"> ● ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action
<ul style="list-style-type: none"> ● Facilitation de l'usage train + vélo et car + vélo : Coût d'investissement compris entre 1 800 et 8 000€ par support vélo pour les cars 	<ul style="list-style-type: none"> ● Région 	
<ul style="list-style-type: none"> ● Appui application mobile intermodale d'HdFM : Action de communication chiffrée dans la fiche E1 	<ul style="list-style-type: none"> ● CCVS 	

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">● Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers : Moyen terme● Etude d'opportunité de création de nouvelles lignes : Court terme● Augmentation du nombre de services journaliers : Moyen terme● Communication et promotion : En continu● Facilitation de l'usage train+vélo et car+vélo : Court terme● Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM : Court terme	<ul style="list-style-type: none">● Nombre de passages de cars et de TER journaliers (données disponibles en open data)● Nombre de campagnes de communication menées● Fréquentation du réseau de car régional (données à fournir par la Région)● Fréquentation des gares TER (données disponibles en open data)● Parts modales des transports en commun

Action B.2 - Déployer des lignes de covoiturage



Constats et enjeux

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

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

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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



explain



GROUPE
ROUGE VIF
CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité

PINTAT
AVOCATS

Description de l'action

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

Les lignes de covoiturage sont une forme de covoiturage spontané, forme informelle de covoiturage ne nécessitant pas de réservation préalable. Elles permettent aussi bien des déplacements au sein de la communauté de communes que vers les territoires voisins. Les lignes de covoiturage reposent sur l'aménagement de points d'arrêt sur des axes fréquentés. Les usagers peuvent signaler leur destination via des points lumineux ou sur une application. Le fonctionnement est comparable à une ligne de bus. Il s'agit de « covoiturage semi-organisé ».

Une ligne de covoiturage, comment cela fonctionne ?

Dans une ligne de covoiturage, le conducteur effectue son trajet habituel et passe devant un arrêt, il voit donc s'il y a une demande. Il a pu également avoir l'information grâce à une application dédiée s'il est abonné, auquel cas il aura également fourni son trajet qui alimentera la base de données de l'application. Le passager, inscrit sur une application ou pas, arrive à l'arrêt. Sur certains services, il peut annoncer son arrêt de destination, qui s'affiche sur un panneau lumineux, et dans d'autres cas l'arrêt de dépose sera communiqué au conducteur soit par le passager lui-même quand il monte à bord, soit par l'application.

Si de nombreux conducteurs possèdent l'application du service, dans certains services le passager peut obtenir une idée de son temps d'attente. Une fois le trajet effectué, le conducteur récupère l'argent du partage des frais, soit directement auprès du passager, soit via l'application. Ce dernier cas permet de ne pas avoir d'échanges financiers entre personnes et d'augmenter le nombre de conducteurs possédant l'application et donc la qualité de l'information pour les passagers. Le fait de passer par une application permet également d'offrir des gratifications aux usagers.

Source : Cerema

La mise en place d'une ligne de covoiturage se fait en plusieurs temps :

- Étude d'opportunité et de faisabilité d'aménagement d'une ligne de covoiturage

Si l'étude confirme le potentiel de déploiement de la ligne,

- Déploiement de la ligne : Réalisation des travaux, implantation des aménagements (panneaux, abri, marquage de la dépose-minute)
- Exploitation de la ligne : Gestion et suivi de la ligne, animation et communication.

Exemples réussis :

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



C. OUP D'POUCE permet aux conducteurs et passagers de se rencontrer plus facilement afin de partager un bout de chemin ensemble, entre Fillé, Spay et Allones.

Si vous avez des questions, mais aussi des remarques ou des idées à propos de ce projet, pour mieux le valoriser ou bien l'améliorer, écrivez-nous à : coupdouce@paysdumans.fr

Vous êtes invité(e), sans retenue, à la solidarité, l'entraide, la convivialité et à être des ambassadeurs actifs de cette offre de covoiturage spontané de proximité.

OU BIEN APPELEZ :
 - la mairie de Fillé au 02 43 87 14 25
 - la mairie de Spay au 02 43 21 16 33

Scannez et découvrez !
[www.paysdumans.fr](http://www.paysdumans.fr/projets/coup-douce)

COUP D'POUCE
covoiturage spontané de proximité

100% SOLIDAIRE

Logo Allones Tempo T3 et itinéraire de la ligne de covoiturage.

Source : Ouest France - Le Mans Sarthe Mobilités

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



2 LIGNE(S) DE COVOITURAGE
À DESTINATION D'ESSEY-LÈS-NANCY

CHAMPENOUX
 LEYR
 ESSEY

illicov
 SEILLE GRAND COURONNÉ

○ CHAMPENOUX / LANEUVELLOTTE / ESSEY LÈS-NANCY
 ○ LEYR / BOUXIÈRES-AUX-CHÊNES

Source : CC Seille Grand Couronné

● L'agglomération de Chambéry a mis en place un réseau de covoiturage qui dessert trois communes de périphérie (3 000 habitants) avec une vingtaine d'arrêts sécurisés. Les usagers empruntent ce service pour des trajets de 4 à 15 km. Les arrêts sont matérialisés par des panneaux à message variable indiquant le nombre de passagers et la destination (alimentés par des panneaux solaires). Les informations recensées permettent à l'agglomération d'analyser les pratiques et de comprendre les itinéraires. Dans cet exemple, l'organisation du covoiturage est spontanée (sans application, en adéquation avec un territoire peu connecté). L'agglomération délivre une carte d'identification covoitureur pour l'utilisateur et une vignette pour la voiture.



Sources : Boîte à outils milieu peu dense - CEREMA ; Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - ADEME

Pilotage : Le réseau est opéré par un prestataire privé, qui a mis en place les aménagements sur les différentes lignes. Avant et pendant la mise en place du service, l'agence Ecomobilité Savoie a proposé des actions d'accompagnement et d'animation afin de faire découvrir et inciter à la pratique du covoiturage. L'ADEME estime que les territoires où les actions en faveur du covoiturage fonctionnent le mieux consacrent plus de 75% de leur budget à l'animation et à la communication.

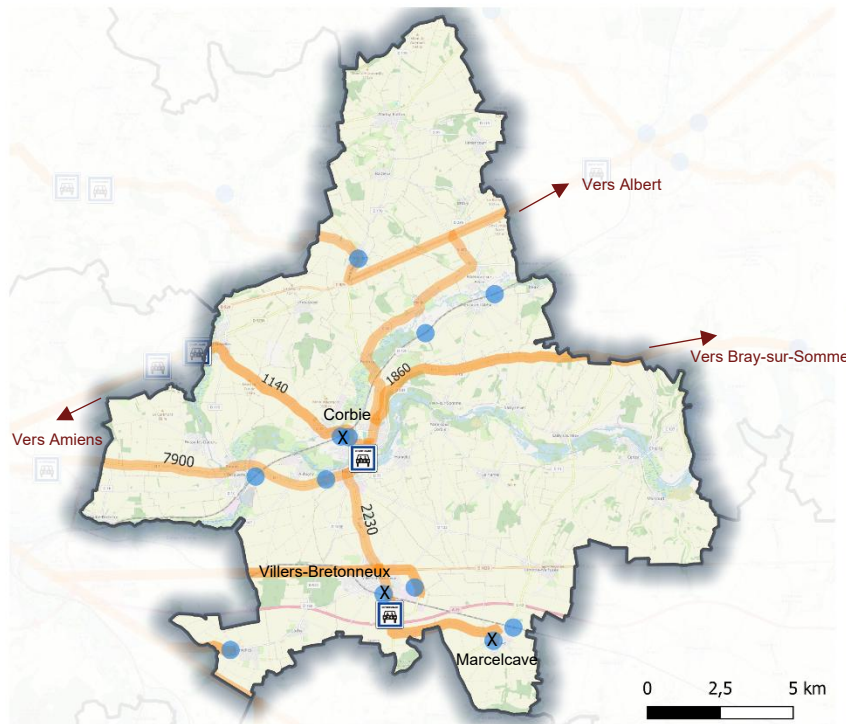
Dans le cadre du diagnostic réalisé et de sa concertation, 4 axes avec un potentiel de ligne de covoiturage ont été identifiés sur le territoire de la Communauté de Communes. Les axes sont présentés ci-dessous et classés par ordre de pertinence au regard du trafic routier mesuré sur les principaux axes et des déplacements Domicile-Travail actuels.

Corridor identifié	Aires de covoiturage existantes potentiellement desservies	Potentiel de covoiturage
(1) Corbie <-> Amiens (CAAM) <i>Par Daours, Vecquemont, Aubigny et Fouilloy</i>	Aire de covoiturage de Corbie	Trafic moyen deux sens confondus sur la RD1* : environ 7 900 véhicules/jour Nombre de navetteurs quotidien Domicile-Travail entre Amiens et Corbie** : environ 810
(2) Albert (CCPC) <-> Marcelcave <i>Par Ribemont-sur-Ancre, Bonna, Corbie, Fouilloy, Villers-Bretonneux</i>	Aire de covoiturage de Corbie Aire de covoiturage d'Albert (CCPC)	Trafic moyen deux sens confondus sur la RD23* : environ 2 230 véhicules/jour Nombre de navetteurs quotidien Domicile-Travail entre Albert et Corbie** : environ 150
(3) Corbie <-> Zone Industrielle Nord (CAAM) <i>Par Pont-Noyelles</i>	Aire de covoiturage de Corbie	Trafic moyen deux sens confondus sur la RD115* : environ 1 140 véhicules/jour Nombre de navetteurs quotidien Domicile-Travail entre Amiens et Corbie** : environ 810
(4) Corbie - Bray-sur-Somme (CCPC)	Aire de covoiturage de Corbie	Trafic moyen deux sens confondus sur la RD1* : environ 1 860 véhicules/jour

*Données sur l'année 2022 - CD80




**Données Mobpro Insee 2021

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



Conception et réalisation : Explain - novembre 2024

XXXX Trafic moyen journalier (2022)



-  Aire existante ou en projet
-  Localisation identifiée pour la création d'une potentielle aire / halte de covoiturage (Cf. Action A.3)
-  Axe avec potentiel de covoiturage

Source : OpenStreetMap

Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques par la diminution de la pratique autosoliste de la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> • Potentielle artificialisation des sols lors de la création des points d'arrêts (Recommandation : privilégier un aménagement sur des places de stationnement existantes)

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> • Hauts-de-France Mobilités (étude de lignes de covoiturage) et/ou Région • CC (communication) • Gestionnaires de voirie (pour l'aménagement des arrêts) 	<ul style="list-style-type: none"> • CA Amiens Métropole • EPCI Voisins, dont CCPC et CCALN • Région Hauts-de-France • Cerema (partenaire technique) • Prestataires privés (aménagement et gestion des lignes)

Rôle de l'EPCI

- Assurer des échanges avec la Région et Hauts-de-France Mobilités sur les études en cours.

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'investissement : coût d'une étude (environ 20 000 €) + infrastructures (aménagement des arrêts jusqu'à 10 000 € ou 20 000 € par arrêt) + aménagement de la voirie + mise en place d'une application + Coût de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne) 	<ul style="list-style-type: none"> • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • -Fonds vert : Développement du covoiturage (Volet 4 : Lignes de covoiturage) → Financement entre 20 % et 50 % • - Etat/Préfecture : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes (DSIL développement d'infrastructure en faveur de la mobilité) → Financement jusqu'à 80%

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> • Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage : Court à long terme 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de lignes de covoiturage étudiées et mises en place • Fréquentation des lignes de covoiturage

Axe C : Dans les centres-bourgs

Action C.1 - Apaiser les traversées de centres-bourgs, au profit d'un meilleur partage tous modes



Constats et enjeux

Le territoire de la Communauté de Communes du Val de Somme est desservi par un réseau dense de départementales, reliant les bourgs. Ces axes routiers sont parfois congestionnés aux heures de pointe, lors des traversées de centres-bourgs, créant des points de circulation difficiles, notamment à Corbie et Fouilloy, les principaux pôles du territoire. Ce trafic important, combiné à des vitesses excessives, rend la circulation peu sécuritaire et renforce la prédominance de la voiture individuelle dans ces espaces. Pour répondre à cette problématique, certaines communes ont engagé des démarches pour apaiser la circulation, notamment par la mise en place d'aménagements réducteurs de vitesse, le passage à sens unique de certaines voies ou encore la création de zones apaisées, notamment à Corbie.

Malgré ces initiatives, les infrastructures dédiées aux mobilités actives restent insuffisantes dans la plupart des centres-bourgs, pour permettre une pratique sécuritaire. Les aménagements cyclables sont globalement peu développés, limitant les déplacements à vélo. Les infrastructures piétonnes sont pour la plupart discontinues, avec des trottoirs étroits ou en mauvais état, rendant les déplacements difficiles, notamment pour les personnes à mobilité réduite. De plus, des conflits d'usage sont fréquemment observés, comme le stationnement de véhicules sur les trottoirs. En revanche, la ville de Corbie constitue une exception notable avec des aménagements piétons de meilleure qualité dans son hypercentre, tels que des trottoirs larges et accessibles et la présence de mobilier urbain.



Stationnement sur trottoirs à Villers-Bretonneux (gauche) et trottoirs qualitatifs avec mobilier urbain à Corbie (droite)

Les habitants ont exprimé, dans l'enquête en ligne et la concertation menées dans la démarche d'élaboration du PDMS (automne 2023), le besoin d'améliorer la qualité et la sécurité des aménagements piétons existants. La qualité des aménagements a été citée comme principal frein à la pratique de la marche à pied.

Cependant, le territoire présente un fort potentiel pour le développement des mobilités actives au sein des centres-bourgs. Ces espaces sont particulièrement propices au développement de la marche et du vélo car les distances à parcourir sont adaptées (moins de 5 km), contrairement aux déplacements entre communes où les distances sont bien plus longues à parcourir. Les résultats de l'enquête sur les comportements d'achats menée en 2022 confirment cette opportunité. Le territoire affiche en effet les parts modales des mobilités actives pour les déplacements de proximité les plus élevées parmi les cinq communautés de communes étudiées (CCNS, CCTNP, CCPC, CCVS et CCALN), avec 20 % pour la marche et 3 % pour le vélo. Ces constats soulignent l'importance d'apaiser les traversées des centres-bourgs et de redonner une place plus importante aux mobilités actives, afin de renforcer la sécurité et de promouvoir des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

L'objectif principal de cette action est d'apaiser la traversée des centres-bourgs et rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes actifs, en réaménageant l'espace public, et en adaptant les documents de planification. Pour cela, diverses actions peuvent être mises en œuvre :

- **Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs** : Afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo, il est essentiel de créer des **espaces adaptés et sécurisés** pour encourager les mobilités actives au sein des centres-bourgs. Les interventions cibleront en priorité les zones autour des équipements structurants tels que **les écoles, les établissements de santé, les gares, les commerces, et les lieux recevant du public**. Cela concerne principalement les **principaux centres-bourgs** du territoire, tels que **Corbie, Fouilloy, et Villers-Bretonneux**. La mise en place d'aménagements nécessite la libération d'emprise en faveur des modes actifs. Différents leviers d'action peuvent être activés, dépendant des situations, pour récupérer de l'emprise en faveur des piétons :
 - Suppression de places de stationnement,
 - Transformation de stationnement en épis en stationnement longitudinal,
 - Révision de plan de circulation, avec mise à sens unique d'une rue,
 - Réduction de la largeur de la chaussée. Il est recommandé de conserver 3 mètres de largeur par voie pour les voies principales (3,2 mètres si un bus ou un car doit y circuler). En cas de voie à double sens (sans passage de poids-lourds), la largeur de la chaussée peut être réduite à 5,5 mètres pour les 2 voies. Pour les voies locales ou de desserte à double-sens, une chaussée de 5 mètres peut suffire, à condition qu'il n'y ait pas de passage de poids-lourds. Cela passe par l'identification de zones non utilisées pour la circulation tous modes (terre-plein central, bande enherbée...) ou de zones où l'espace actuellement dédié à la voiture (stationnement, voies de circulation) pourrait être partiellement ou totalement réaffecté aux piétons et aux cyclistes,
 - En complément, il s'agit de réfléchir à l'échelle des communes à des plans de circulation qui favorisent davantage les modes actifs en les préservant notamment de la circulation automobile (par exemple, élimination des trafics de shunt sur des voiries locales en les canalisant sur des voiries structurantes).

Cette réallocation de l'espace pourra permettre de développer des cheminements confortables et sécurisés, en mettant en œuvre des mesures telles que :

- **Élargissement des trottoirs** : La largeur minimale réglementaire est de 1,40 mètres. Le CEREMA recommande quant à lui, une largeur de trottoir de 2,50 mètres (1,8 m minimum recommandé), permettant de garantir un passage confortable pour tous les usagers, y compris ceux en fauteuil roulant ou munis de poussettes. Les espaces devront également être désencombrés pour supprimer les obstacles à la marche, tels que les véhicules stationnés de manière inappropriée, les poubelles, ou le mobilier urbain mal positionné.
- **Mise en place de zones apaisées**, lorsque le contexte est adapté. Ces aménagements favoriseront un partage harmonieux de l'espace public et renforceront la sécurité des déplacements. Ces zones apaisées peuvent prendre différentes formes :

Tableau sur les recommandations d'aménagement de zones apaisées :

	Description	Aménagement	Localisation
<p>Limitation 30km / h</p> 	<p>Section où la limitation de vitesse est de 30 km / h.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation aux entrées et sorties de section Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes) 	<p>-En zone urbaine</p>
<p>Ville 30</p> 	<p>Ville dont plus de 70% de la voirie a une limitation à 30 km / h ou moins. Quelques axes structurants peuvent rester limités à 50 km / h, voire plus rarement à 70 km / h. Les zones stratégiques peuvent faire l'objet de mesures d'apaisement spécifiques (zones 30 ou zones de rencontre par exemple)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation en entrée de la ville panneau et potentiel marquage au sol Aménagements ponctuels en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (coussins berlinois, chicanes) 	<p>-Sur l'entièreté de la ville ou du centre-bourg</p>
<p>Zone 30</p> 	<p>Zone où la limitation de vitesse est de 30 km / h pour tous les usagers. Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Le piéton est tenu d'utiliser le trottoir dès qu'il existe et est praticable, il peut franchir la chaussée en tout point, sauf si un passage piéton est présent</p>	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation aux entrées et sorties de zone : panneaux et marquage au sol Trottoirs séparés de la chaussée et confortables Aménagements en faveur de l'abaissement des vitesses de circulation (plateau surélevé, écluse) <p>Traitement de l'espace public homogène qui facilite le repérage par les usagers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Au niveau de pôles générateurs entraînant une forte présence tous modes, notamment de modes actifs. - Au sein des centres-bourgs commerçants - Aux abords de établissements scolaires.
<p>Zone de rencontre</p> 	<p>Zone où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km /h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Idéalement, le stationnement est supprimé sur l'ensemble de la zone, cependant, en cas de nécessité celui-ci peut être conservé, en veillant à ce qu'il n'obstrue pas la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation et marquage au sol aux entrées et sorties de zone Abaissement des trottoirs, et aménagement d'espaces continus et sans obstacles pour les piétons. Aménagement de priorités à droite. 	<ul style="list-style-type: none"> - Au niveau des pôles générateurs entraînant une forte présence piétonne. - En centre-ville touristique ou ancien. - Dans les lieux d'intermodalité qui génère une forte affluence piétonne. - Dans des rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité aux PMR ou un besoin de donner une réelle priorité aux piétons est identifié.
<p>Aire piétonne</p> 	<p>Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Le piéton occupe tout l'espace et s'y déplace sans contraintes. Le cycliste est autorisé à y circuler mais n'est pas prioritaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation et marquage au sol aux entrées et sorties de zone Potentielle fermeture physique de l'aire Traitement de l'espace public (revêtement au sol, mobilier urbain, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> -Au niveau des pôles générateurs, entraînant une forte présence piétonne (établissements scolaires, etc.) -En centre-ville touristique ou ancien -En présences de commerces -Dans un quartier résidentiel

Exemples d'aménagements (Source : CEREMA) :



La zone de rencontre est adaptée aux rues commerçantes où l'on cherche à concilier fréquentation piétonne et circulation des véhicules motorisés



La zone de rencontre peut s'appliquer aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.

Zones de rencontre



Dans des secteurs centraux, générateurs de flux piétons et motorisés, la zone 30 permet des aménagements qualitatifs pour les modes doux sans contraindre notablement le trafic motorisé



La plupart des voies de quartiers ont vocation à être affectées en zone 30, sans nécessité d'aménagements lourds.

Zones 30

Dans ces zones apaisées, des aménagements de réduction de vitesse pourront être mis en place. Différents types d'aménagements peuvent être envisagés, selon le contexte :

Infrastructures permettant un ralentissement des véhicules :

Écluse :

Rétrécissement ponctuel de la chaussée, ne permettant pas aux véhicules de se croiser. L'un des véhicules doit céder le passage à l'autre (un sens prioritaire est défini par la signalisation). Ce dispositif est à privilégier sur les voies de diffusion / desserte. L'écluse peut être réalisée avec des plots, des pots de fleurs ou du stationnement.

Recommandation : Inclure des by-pass vélo de chaque côté des écluses, pour ne pas contraindre les cyclistes et les sécuriser.



Photo CG 67



Photo Certu



Cyclotourisme Mag

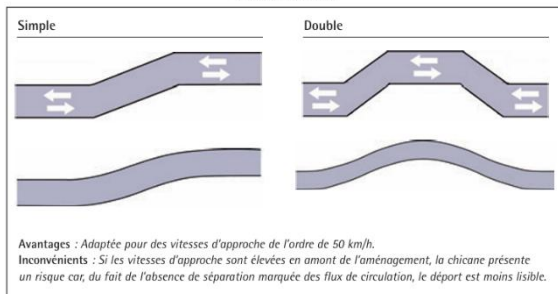
Chicane :

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



Photo Certu

Chicane sans îlot



Ralentisseur plateau :

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



Coussin berlinois :

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

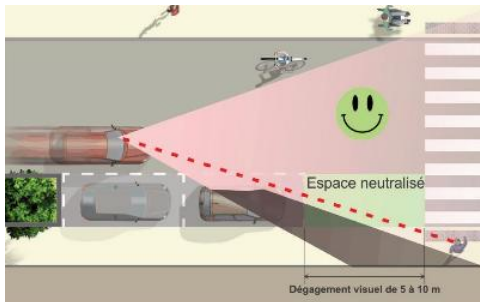


Le coussin peut être construit sur place.
(Source : Cete de l'Est.)

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

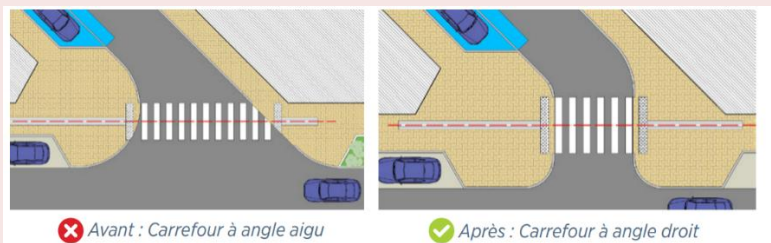
La loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la **suppression des places de stationnement à moins de 5 mètres en amont des passages piétons** d'ici le 31 décembre 2026, afin d'assurer la co-visibilité des usagers (Article 52 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019). La suppression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

Exemples d'aménagements : (Source : CEREMA)



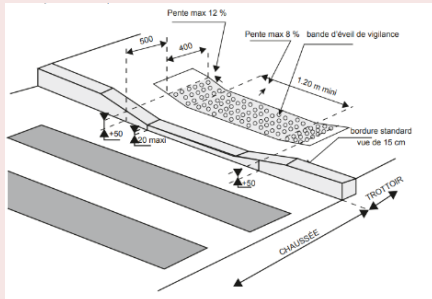
Les **avancées de trottoirs** sont également un autre levier efficace pour sécuriser les intersections. Elles jouent plusieurs rôles à la fois. Elles servent de mesure d'atténuation de la circulation tout en attirant l'attention des automobilistes sur la présence d'un passage piéton. L'objectif est de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

Exemples d'aménagements d'avancées de trottoirs : (Source : Atingo)



- **Mise en accessibilité des aménagements piétons** : Les cheminements piétons et traversées piétonnes requalifiés devront être conformes aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), notamment grâce à l'installation de surfaces adaptées, de rampes d'accès, et d'indications podotactiles pour les personnes malvoyantes. Ces actions contribueront à faire des centres-bourgs des espaces accueillants, sécurisés et inclusifs pour tous les usagers.

Exemples d'aménagements aux normes PMR : (Source : CEREMA)



Mise aux normes PMR d'un passage piéton



Exemple de bande d'éveil de vigilance

- **Attractivité des cheminements piétons / vélos** : Pour renforcer l'attractivité des parcours piétons, il est essentiel d'intégrer des éléments qui rendent les trajets à pied non seulement pratiques, mais aussi agréables et engageants :
 - **Intégration de mobilier urbain** : Cela pourra inclure des bancs disposés à des intervalles réguliers pour permettre aux usagers, notamment les personnes âgées ou à mobilité réduite, de faire des pauses lors de leurs déplacements. Des espaces paysagers bien aménagés pourront également embellir les cheminements, offrant des cadres agréables et apaisants qui incitent à la promenade.
 - **Aménagements ludiques ou innovants** : Cela pourra inclure des marquages au sol ludiques ou des éclairages artistiques. L'objectif est de transformer les espaces publics en lieux vivants et attractifs, augmentant l'envie de se déplacer à pied.
 - **Jalonnement spécifique à destination des piétons** : Une signalisation piétonne claire pourra être mise en place. Ce jalonnement pourra indiquer les principaux points d'intérêt du centre-bourg, comme les écoles, les commerces ou les équipements publics, tout en précisant les durées de trajet et les distances à parcourir. Ce type d'information, présenté sur des panneaux directionnels à l'identité visuelle marquée, renforcera la lisibilité des parcours et facilitera les déplacements pour tous les usagers.

Exemples réussis d'aménagements :



Mobilier urbain à Cras-sur-Reyssouze

(Source : Cerema)



Marquage artistique au sol à Nancy

(Source : Cerema)



Jalonnement indiquant les principaux équipements

(Source : INPES)

- **Accompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation en particulier sur les axes majeurs (diminution des vitesses, zones apaisées, ...)** : Il est essentiel que la Communauté de Communes du Val de Somme accompagne et incite activement les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation, en particulier sur les axes majeurs du territoire, tels que la D1029 traversant Villers-Bretonneux ou la D1 traversant Corbie et Fouillois. Ces axes, souvent marqués par un trafic important et des vitesses excessives, nécessitent des aménagements spécifiques pour améliorer la sécurité et le partage de l'espace public entre les différents usagers.

Les mesures d'apaisement peuvent prendre plusieurs formes, adaptées aux besoins et aux contextes locaux :

- Création de zones apaisées, afin de rééquilibrer la place des modes actifs et réduire les conflits d'usage (cf. pages précédentes)
- La diminution des vitesses autorisées, en particulier dans les centres-bourgs et à proximité des écoles, commerces et équipements publics.
- La mise en place d'aménagements réducteurs de vitesses (cf. pages précédentes)
- La sécurisation des intersections (cf. pages précédentes)

La Communauté de Communes jouera un rôle clé pour soutenir les communes dans cette démarche. Cet accompagnement pourra prendre plusieurs formes :

- Assistance technique : la Communauté de Communes pourra aider les communes à diagnostiquer les points noirs, définir les priorités d'intervention et concevoir des aménagements adaptés, en mobilisant son expertise
- Communication et sensibilisation : Des actions de sensibilisation pourront être déployées à l'échelle de la Communauté de Communes pour informer et mobiliser les habitants autour des enjeux de sécurité routière et des bénéfices des mesures d'apaisement. Cela pourrait inclure des campagnes d'information, des événements de sensibilisation. (Cf. Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser).

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

Conditions de réussite

Points de vigilance

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



Conditions de réussite

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

Lien avec les autres actions

- Fiche A.2 - Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> • Bienfait sur la santé publique et la qualité de l'air par le report modal vers le vélo et la marche 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionnaire de voirie (aménagement) • Communauté de communes (normes PLUi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Département

Cadre réglementaire

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

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> • Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs : Non chiffré car coût dépendants des actions menées • Accompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation : Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1) • Prévoir la création d'aménagements pour les modes actifs pour tout 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionnaire de voirie • CCVS • CCVS 	<ul style="list-style-type: none"> • -Département de la Somme : Aide à l'aménagement des traversées d'agglomération → Financement maximal de 40 %

nouveau projet d'aménagement (PLU-i) : Non chiffrable

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs : Court à long termeAccompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation en particulier sur les axes majeurs : Court à moyen termePrévoir la création d'aménagements pour les modes actifs pour tout nouveau projet d'aménagement (PLU-i) : Court terme	<ul style="list-style-type: none"><i>Part modale de la marche à pied et du vélo</i><i>Linéaire d'aménagement piéton (et cyclable) requalifié au sein des centres-bourgs</i>

Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Identifier des opportunités de libération d'emprises en faveur des modes actifs dans les centres-bourgs et valider ces opportunités
- Étape 2 : Identifier les leviers à actionner pour améliorer la circulation des modes actifs (révision du plan de circulation, suppression stationnement, ...)
- Étape 3 : Définir les modalités de pilotage et la programmation des actions
- Étape 4 : Réaliser les études et travaux

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

Axe D : Garantir le droit à la mobilité

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



Constats et enjeux

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

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

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

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

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

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



explain



GROUPE
ROUGE VIF
CONSEIL & COMMUNICATION



Gérer la Cité

PINTAT
AVOCATS

- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire

L'enjeu réside ainsi dans le déploiement de ces services de mobilité solidaire pour chaque composante de l'offre socle, et de s'assurer que chaque communauté de communes dispose des outils nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité des publics les plus vulnérables.

Focus sur la CCVS

- Il existe sur la CCVS un grand panel de services de mobilité solidaire comprenant : diagnostic individuel et accompagnement à la mobilité, transport solidaire, achat et réparation solidaire. Ces services ciblent les publics avec des difficultés pour se déplacer (séniors, jeunes, demandeurs d'emplois, bénéficiaires des minimas sociaux, personnes en situations de handicap, habitants de territoires mal desservis et personnes non-motorisées).
- La population de la CCVS vieillit :
 - Diminution de la part des moins de 25 ans (29,5% en 2015 contre 28,9% en 2021, soit - 0,6 point)
 - Augmentation de la part des plus de 65 ans (17,7% en 2015 contre 19,8% en 2021, soit + 2,1 points)
- Quelques taxis privés sont présents à Corbie.

Objectifs opérationnels

- Développer une « offre socle » complète et harmonisée de mobilité solidaire
- Assurer l'accès aux aménités du quotidien et à l'emploi pour tous, notamment pour les personnes non motorisées.

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

Offre socle	Existante	Proposée dans le PDMS
Diagnostic mobilité individuel	Diagnostic et coaching (Coach carrière) Aide au Diagnostic (Association Saint-Jean)	
Accompagnement mobilité	Auto-école solidaire (APFE) Information et accompagnement (Mission locale du Grand Amiénois, Coach carrière) Plateforme mobilité pour les bénéficiaires du RSA (Association Saint-Jean)	
Mise à disposition ou location	Garages solidaires (Amiens Avenir Jeunes , Association Saint-Jean) Prêt de véhicule (Association Saint-Jean)	Location de vélos mécaniques et vélos à assistance électrique Nouveaux réseaux associatifs proposant divers services, comme du prêt/location de véhicules
Transport solidaire	Proposition d'un accompagnement aux déplacements pour les séniors (Association Saint-Jean) Transport solidaire (Synapse 3I)	
Accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation		
Accès à une aide financière en fonction du profil de la personne	Aides financières pour achat et réparation de tous types de véhicules, aides financières au permis, participation aux abonnements de transports en commun, indemnités kilométriques (Département de la Somme)	Aides financières à l'acquisition de vélos électriques conditionnées par les revenus

Territoire couvert : [Département de la Somme](#), [Intercommunalité \(pôle métropolitain ou CCVS\)](#), [CCPC et CCVS](#), [Commune](#)

*TAD : Transport à la demande

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

Les actions proposées sont les suivantes :

- La première étape à mener sera de **compléter et actualiser annuellement le recensement sur les aides et structures de mobilité existantes**. Pour cela, la Communauté de Communes s'appuiera sur le travail réalisé dans le cadre du PAMS. Puis :
 - Assurera l'accès à l'information pour tous via l'annuaire des mobilités développé par Hauts-de-France Mobilités (HDFM) sur son site internet pass pass, les relais locaux d'information, les sites internet des communes et de la Communauté de Communes et la plateforme nationale DORA* :
 - Création d'un réseau de relais locaux d'informations (cf. *fiche action E.2*)
 - Mise en œuvre des « permanences mobilité » dans les relais locaux (cf. *action E.2*)

*La plateforme DORA est un site internet mis en place par le gouvernement qui permet de recenser toutes les offres d'inclusion. Le moteur de recherche permet de trouver la solution qui répond aux besoins des usagers et de la localiser. Les services peuvent directement être inscrits sur la plateforme qui les mettra en lien avec des potentiels bénéficiaires.

- La seconde étape consistera à **étudier les opportunités de développement de services supplémentaires** :
 - Réseau associatif existant

Association Saint-Jean

L'association Saint-Jean, implantée à Péronne, intervient sur les communautés de communes Avre Luce Noye, du Pays du coquelicot et du Grand Roye. Elle propose un service **d'accompagnement véhiculé** pour les publics les plus fragiles (personnes âgées, personnes en situation de handicap et bénéficiaires du RSA). Elle accompagne également au passage du code de la route et à l'apprentissage de l'utilisation des transports en commun. Ces services sont complétés par un **garage solidaire avec réparation** de voiture et location de scooter.

L'association assure des permanences à Chaulnes, Rosières et Combles. Il serait intéressant de se rapprocher de cette association afin d'envisager des permanences sur le territoire de la CCVS, voire de développer l'offre de services pour s'adapter au mieux aux besoins du territoire.

Par exemple, d'autres associations comme l'Association Mobilité Insertion Emploi (08) proposent de la **location de voiture** afin d'offrir des solutions de mobilité transitoire dans un objectif d'insertion par l'emploi.

- **Le Transport d'Utilité Sociale (TUS)**

La Communauté de Communes **prendra contact avec les associations** du territoire et des associations présentes sur les territoires voisins susceptibles d'organiser du TUS.

Exemple de TUS :

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



Bénéficiaires :

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

Financements :

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

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

- La troisième étape sera de mettre en place de la **location** de vélos mécaniques et vélos à assistance électrique et/ou des **aides financières** à l'acquisition de vélos à assistance électrique, conditionnées par les revenus
 - **Location**

La collectivité peut décider de mettre en place une flotte de vélo à location longue durée afin d'augmenter la diversité de son offre de mobilité et d'encourager l'utilisation des modes actifs. Pour ce faire, la démarche est globalement la suivante :

- Définir le mode d'exploitation : assuré le plus souvent en régie directe par la collectivité, il est possible de la confier à un opérateur privé via un marché public. L'exploitation du service comprend la communication autour de l'offre, l'animation du service, la gestion des demandes et la maintenance des vélos.
- Évaluer le coût. La collectivité peut bénéficier de subventions pouvant financer jusqu'à 80% du service (grâce au TEPCV, à la CEE via les programmes AVELO, ou encore les fonds européens pour le développement de l'économie rurale).
- Dimensionner le service en fonction du besoin. Le Cerema conseille en général une flotte de 10 vélos pour 10 000 habitants pour les collectivités de 1^{ère} et 2^{ème} couronne d'agglomération, soit environ 30 vélos pour la CCVS.

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="306 1003 657 1209" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="316 1220 523 1243">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="805 801 1385 1070" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1061 1014 1300 1037">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>

- **Aides financières** à l'acquisition de vélos à assistance électrique, conditionnées par les revenus et les inscriptions budgétaires de chaque collectivité.

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
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

Toutes ces subventions peuvent également être mobilisées pour l'achat d'un vélo adapté aux personnes en situation de handicap.

Conditions de réussite

Points de vigilance

- Identifier les opportunités de synergies avec la démarche PAMS co-pilotée par le Département et la Région, pour ne pas dédoubler les actions. La gouvernance du PAMS (COPIL annuel et club de la mobilité solidaire annuel où la CCVS sera conviée) réunira l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire et contribuera à l'échange des bonnes pratiques et au suivi des actions à l'échelle du bassin de mobilité Grand Amiénois-Grand Roye.



Conditions de réussite

- Cibler les personnes concernées par les offres proposées.

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> ● Accès à des mobilité alternatives à la voiture individuelle pour tous 	Aucun

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> ● Communauté de Communes ● Commune (aide financière) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Etats (PAMS), Région (PAMS), Département (PAMS, aides existantes, TUS) ● Communes, ● Acteurs sociaux, Structures existantes (Maisons France service, etc.), associations, bénévoles, acteurs sociaux ● Relais locaux d'informations

Cadre réglementaire

- *Compétence mobilité, compétence sociale*

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> ● Compléter annuellement le recensement des aides et structures de mobilité : Moyen humains (comptabilisé fiche F1) ● Etudier les opportunités de développement de réseau associatif existant : Moyen humains (comptabilisé fiche F1) ● Identifier les opportunités pour implanter du TUS : Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) + Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an si mise en place du service 	<ul style="list-style-type: none"> ● CCVS ● CCVS ● CCVS (et association) 	<ul style="list-style-type: none"> ● -Fonds vert : Développement des mobilités durables en zones rurales (Volet 2) → taux de subvention moyen national de 25%.
<ul style="list-style-type: none"> ● Mise en place d'un système de locations de vélos (pour une flotte de 30 vélos, dont 10 VAE) : Coût d'investissement de 24 000 € + Coût de fonctionnement de 6 800 € par an ● Mise en place d'aides financières à l'acquisition de vélos : Entre 100 € et 500 € par aide 	<ul style="list-style-type: none"> ● CCVS ● CCVS 	

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">● Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité : En continu● Etudier les opportunités de développement de réseau associatif existant : Court terme● Identifier les opportunités pour implanter du TUS : Court terme● Mettre en place un système de locations de vélos : Court terme● Mise en place d'aides financières à l'acquisition de vélos : Court terme	<ul style="list-style-type: none">● Nombre de publications sur la mobilité solidaire● Services TUS mis en place et nombre d'inscrits● Aides financières mises en place et nombre de bénéficiaires● Nombre de vélos loués

Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Compléter et actualiser le recensement sur les aides et structures de mobilité existante en repartant du travail mené sur le PAMS
- Étape 2 : Collecter et transmettre les informations sur la mobilité solidaire aux relais-locaux d'information identifiés (cf. action E.2), et promotion de la plateforme nationale DORA et de l'annuaire des mobilités d'HdFM.
- Étape 3 : Réaliser une veille sur les offres de TUS, et recenser les associations existantes qui proposent des services de mobilité solidaire
- Étape 4 : Engager une discussion avec ces acteurs afin d'évaluer l'opportunité de développer l'offre de services, et définir les modalités de fonctionnement pour la location de vélo.
- Étape 5 : Mettre en place ces services et les faire connaître.

Axe E : Accompagner aux changements de comportements

Action E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial



Constats et enjeux

Le territoire de la CC est marqué par une dépendance importante à la voiture individuelle. La culture des transports en commun, du covoiturage et des modes actifs reste marginale et peu ancrée dans les habitudes des habitants. En effet, d'après l'enquête mobilité certifiée Cerema de 2024, la part modale des transports en commun varie de 3% à 7% selon les communautés de communes, et la part modale du vélo de 1% à 2% (elles sont de respectivement 10% et 3,5% pour Amiens Métropole). De plus, les offres de mobilité alternatives, souffrent souvent d'un manque de visibilité. Ce manque de communication a été souligné à plusieurs reprises lors des ateliers organisés dans le cadre de la démarche d'élaboration du PDMS.

Face à ces constats, il est nécessaire de déployer des actions visant à promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle. L'objectif est d'initier un changement d'habitudes de mobilité des habitants. Bien que certaines actions aient été mises en œuvre, comme par exemple la campagne de communication pour l'enquête mobilité du Cerema, elles demeurent limitées et à une échelle trop restreinte.

Le véritable enjeu réside ainsi dans la coordination et la généralisation de ces initiatives à l'échelle du PMGA, afin de toucher un public plus large et d'harmoniser les efforts entre les différentes communautés de communes.



Objectifs opérationnels

- Promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle
- Accompagner la population aux changements de comportement
- Harmoniser les actions entre les CC

Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle du **PMGA**.

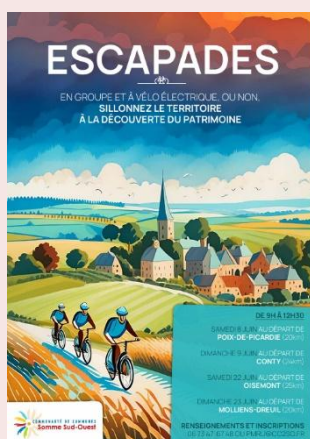
Description de l'action

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

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

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

Exemples réussis :



Escapades vélo organisées par la CC250



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

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

Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 : Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 : Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche B.1 : Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche B.2 : Déployer des lignes de covoiturage
- Fiche D1 : S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.2 : S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser
- Fiche E.3 : Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge

Impacts environnementaux

- Impact indirect sur les changements de comportement, et le recours aux modes alternatifs à la voiture solo.

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none">• CC• PMGA	<ul style="list-style-type: none">• Région• Département• Hauts-de-France Mobilités• Amiens Métropole• 6 autres CC du PMGA• Acteurs sociaux• Associations

Rôle de l'EPCI

- Organisation des événements en coordination avec le PMGA

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none">• Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux : Enveloppe budgétaire du PMGA de 50 000€ par an (10 000€ pour la CCVS)• Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches : Enveloppe budgétaire de la CCVS de 20 000 € par an	<ul style="list-style-type: none">• PMGA• CCVS	<ul style="list-style-type: none">• ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication) → jusqu'à 70% selon le type d'action

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">● Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux : En continu● Préparation, animation d'évènements : En continu	<ul style="list-style-type: none">● Nombre d'évènements mis en place● Nombre de document de communication élaboré● Nombres de participants aux évènements

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



Constats et enjeux

Le territoire du pôle métropolitain bénéficie d'une offre de mobilité diversifiée, avec des services et des aides à la mobilité accessibles pour différents publics. Cependant, une large partie de cette offre reste méconnue par les habitants. Ce constat souligne un manque d'information et de communication efficace auprès des habitants. Ce déficit touche particulièrement les populations seniors, souvent moins familiarisées avec les outils numériques, ce qui limite leur capacité à bénéficier pleinement de toutes les informations. Ces constats soulignent la nécessité de structurer une communication de proximité pour informer efficacement les habitants, en particulier les publics vulnérables, sur les offres de mobilité et accompagner aux changements de comportements.

Public vulnérable

La vulnérabilité décrit une situation de fragilité (pour une personne, un groupe de personnes, une organisation ou un territoire) qui peut rapidement basculer vers une situation de précarité. Une situation de vulnérabilité se manifeste dès lors que la mobilité pourra être rendue difficile ou même entravée. Plusieurs exemples de publics vulnérables peuvent être cités : *les scolaires/apprentis, jeunes, personnes précaires, personnes en situation de handicap, seniors, demandeurs d'emploi, personnes non motorisées.*

Il apparaît donc nécessaire de renforcer la communication en s'appuyant sur des relais locaux d'information accessibles et capables de toucher la population de manière plus ciblée. Ce besoin est d'autant plus important que de nombreuses initiatives pourraient être renforcées grâce à des acteurs de proximité. Par exemple, les Maisons France Services existantes ou à venir, représentent une réelle opportunité pour devenir des relais d'information sur les offres de mobilité, en offrant un lieu de proximité pour la diffusion d'informations et la sensibilisation des publics. Également, les nombreuses entreprises, zones d'activités et établissements scolaires présents offrent une opportunité de promotion de modes plus durables et respectueux de l'environnement.

Objectifs opérationnels

- Promouvoir les offres et services de mobilité
- Sensibiliser la population à la mobilité durable et à la santé environnementale
- Accompagner la population aux changements de comportement

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

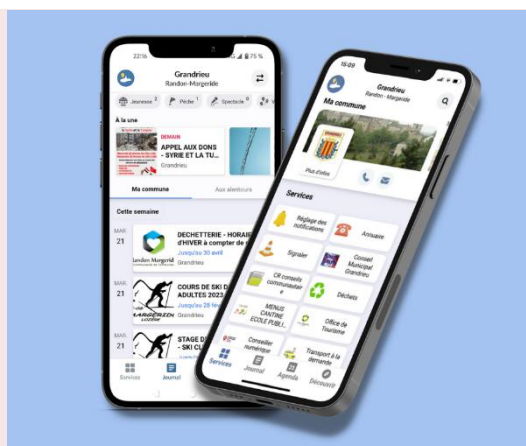
Afin de sensibiliser l'ensemble de la population aux enjeux de la mobilité et faciliter les changements de comportements, la Communauté de Communes peut jouer un **rôle de coordinateur et de distribution d'information sur la mobilité au travers d'un réseau de relais locaux d'informations du territoire**.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

- **Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations en version papier et numérique**
 - Établir un recensement de l'ensemble des offres et services de mobilité présents sur le territoire, en incluant les offres en faveur de la mobilité solidaire (cf. action D.1) ;
 - Diffuser au format papier et numérique les informations liées à la mobilité, au travers des relais locaux d'information ;
 - Centraliser les informations et les diffuser sur les sites internet des communes et de la Communauté de Communes et/ou sur l'application mobile IntraMuros.

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

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

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



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

- **Identifier les relais locaux d'informations existants, créer un répertoire en lien avec la démarche menée dans le cadre du PAMS et positionner la Communauté de Communes comme coordinateur de la mobilité**
 - Recenser les relais locaux d'informations du territoire et créer un réseau de contacts locaux. Il est nécessaire d'identifier un représentant de la transmission des informations pour chaque point relais. Les structures locales identifiées pourront faire partie d'un répertoire qui complètera celui établi dans le cadre du PAMS. Ce répertoire sera régulièrement mis à jour.

Public cible	Lieux
Personnes âgées, personnes avec peu de ressources numériques	Résidences séniors, EHPAD, club de séniors, familles d'accueil séniors
Personnes en situation de handicap	Centres communaux d'action sociale et mairies
Personnes éloignées de l'emploi	CCAS et mairies, Maison France Service (Corbie), associations des demandeurs d'emploi, Centres autonomie
Personnes en situation de précarité	CCAS et mairies, ESAT, Secours catholique Corbie
Enfants et jeunes	Ecoles, collèges, relais d'infos jeunes, médiathèque
Touristes	Office du tourisme (Corbie), Sites touristiques
Habitants et actifs	Mairies, gares, arrêts de bus, entreprises et administrations, villages d'entreprises, associations et amicales
Autre	Cafés/bars, agences postales

Sur la CCVS, on peut notamment recenser des CCAS à Corbie et Gentelles.

- Assurer la transmission des informations de la CC ou des informations transmises par des instances partenaires (Région, Département, PMGA, EPCI voisins) aux relais locaux d'information. Les informations seront actualisées selon les nouveautés mises en place par les acteurs du territoire ou directement par la Communauté de Communes.
- Assurer la transmission des informations entre les relais-locaux. La CC se positionnera également en coordinateur. Les relais-locaux pourront transmettre des informations à diffuser sur le territoire. La CC aura la charge de transmettre ces informations à l'ensemble du réseau de relais-locaux.
- **Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique.** Les informations papier seront présentes dans les relais locaux d'information, et pourront également être envoyées directement aux usagers par voie postale.

Supports papiers	Supports numériques
<ul style="list-style-type: none"> - Supports à disposition dans les relais locaux d'information - Supports transmis directement aux usagers - Presse écrite (Courrier Picard) 	<ul style="list-style-type: none"> - Application numérique (exemple : IntraMuros*) - Mobilisation des relais numériques d'informations (site internet de la CC, médiathèques, sites internet des mairies et partenaires) - Presse numérique

- **Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement de Plans de Mobilité employeur**
 - Les entreprises et les zones d'activités économiques représentent des relais d'information majeurs du territoire. La Communauté de Communes identifiera les entreprises et zones d'activités de plus de 50 salariés sur son ressort territorial, et recueillera un contact pour chaque entreprise.
 - La Communauté de Communes incitera les entreprises ou les zones d'activités à réaliser leurs PDME (Plan De Mobilité Employeur) ou PDME-commun (Plan de Mobilité Inter-entreprise). Elle pourra organiser des réunions d'information à destination des entreprises, sur l'utilité d'un PDME.
 - La Communauté de Communes transmettra les supports d'informations concernant la mobilité, notamment sur les offres de covoiturage.

Cadre réglementaire

L'article 82 de la LOM impose depuis le 1er janvier 2020, aux entreprises et administrations de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet sur la mobilité. À défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME) s'impose.

La LOM modifie l'article L2242-17 du code du travail. L'article prévoit que la négociation annuelle sur l'égalité professionnelle porte sur : *“les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail, notamment en réduisant le coût de la mobilité, en incitant à l'usage des modes de transport vertueux ainsi que par la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1.”*

- **Mettre en place des actions locales de sensibilisation**

En complément des actions de communication auprès des relais locaux d'information et sur les plateformes numériques, la Communauté de Communes en collaboration avec les associations et les acteurs de la mobilité organisera des événements autour de la mobilité.

- Durant ces événements, diverses activités pourront être proposées, telle que :
 - Des stands d'information avec des cartes et des brochures sur les services existants
 - Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos
 - Des cinés-débats
 - Des interventions de sensibilisation sur les bonnes pratiques et la sécurité à vélo, ou à trottinettes.

La Communauté de Communes prendra contact avec les associations pour organiser ces événements. Ces actions pourront être organisées :

- Lors d'événements nationaux ou locaux comme la fête du vélo (par le cyclo club du Val de Somme), la semaine de la mobilité (cf. action E.1) ;
- Au sein des établissements scolaires ;
- Au sein des entreprises.



Conditions de réussite

Points de vigilance

- Prévoir des moyens humains suffisants pour assurer la transmission et l'actualisation des informations aux relais-locaux (cf. action F.1)



Conditions de réussite

- Identifier des référents locaux pour la transmission d'information aux habitants : Créer une liste des lieux susceptibles d'être un relais local d'information, et identifier la ou les personnes référente(s) de ces relais locaux
- Cibler le plus large public possible en utilisant différents moyens de communications (numérique, physique, humain)
- Assurer une communication régulière
- Faire le lien avec le plan d'action du PAMS co-piloté par la Région et le Département
- Faire le lien avec le plan d'action du futur contrat opérationnel de mobilité porté par la Région

Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 - Développer des offres alternatives
- Fiche A.3 - Favoriser l'intermodalité
- Fiche B.1 - Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche C.1 - Apaiser les traversées de centres-bourgs, au profit d'un meilleur partage tous modes
- Fiche D.1 - S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge

Impacts environnementaux

	
<ul style="list-style-type: none"> Baisse des émissions de GES et polluants par la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle 	<ul style="list-style-type: none"> Impressions de documentation (<i>recommandation : privilégier du papier recyclé et recyclable</i>)

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
<ul style="list-style-type: none"> Communauté de communes PMGA 	<ul style="list-style-type: none"> Communes Equipements (musée, piscine...) Acteurs sociaux Etablissements scolaires Acteurs économiques, entreprises, zones d'activités, CCI Associations : En Savoir Plus, Véloxygène Hauts-de-France Mobilités Région Département

Cadre réglementaire

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

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financiers	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1) 	<ul style="list-style-type: none"> CCVS 	<ul style="list-style-type: none"> -ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication, formation, sensibilisation) → jusqu'à 70% selon le type d'action

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ● Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations : Court terme ● Identifier les relais locaux d'information existants : Court terme ● Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique : En continu ● Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement de Plans de Mobilité employeur : En continu ● Mettre en place des actions de sensibilisation : En continu 	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Nombre de relais locaux identifiés et contactés</i> ● <i>Quantité de supports de communication transmis, nombre de téléchargements</i> ● <i>Nombre de demandes dans les relais locaux</i>

Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Identifier la personne en charge de l'action (action F.1) et constituer une liste de relais locaux d'information et des entreprises ou zones d'activités de plus de 50 salariés.
- Étape 2 : Contacter le/les référent(s) des relais locaux et des entreprises ou zones d'activités de plus de 50 salariés identifiés, et recenser les contacts. Organiser des réunions d'information à destination des entreprises
- Étape 3 : Recenser les offres de mobilité, et les supports de communication fournis par les acteurs de la mobilité
- Étape 4 :
 - Produire et transmettre des supports d'information de promotion des offres et services de mobilité existants sur le territoire aux relais-locaux et entreprises, et diffuser aux contacts les informations transmises par les relais locaux
 - Inciter les entreprises à la réalisation de PDME ou PDME-c
- Étape 5 : Organiser des actions de sensibilisation sur le terrain (atelier, formation)

Action E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge



Constats et enjeux

La CCVS est d'une des Communautés de Communes du PMGA où les parts modales de la marche et du vélo sont les plus fortes pour le motif achat au centre-ville (source : enquête sur les comportements d'achats menée en 2022). Ce constat s'explique en partie par la présence d'aménagements piétons sécurisés dans certains centres-villes. Néanmoins, le respect des espaces piétons par les automobilistes reste partiel.



Aménagement piétons à Corbie



Stationnement gênant à Villers-Bretonneux

Sur la Communauté de Communes, on trouve 36 établissements scolaires dont 6 dans le centre-ville de Corbie. Ces établissements génèrent de nombreux déplacements quotidiens d'enfants et de parents au sein des centres-bourgs, et représentent un potentiel intéressant pour développer, et sécuriser les mobilités alternatives à la voiture, et accompagner aux changements de comportement.

La communauté de Communes du Val de Somme est le territoire qui connaît la plus forte évolution de sa population, avec une évolution de +0.4 points entre 2013 et 2018. Également, la part d'enfants de moins de 15 ans était de 18.4% en 2021, soit environ 1 habitant sur 5 ou 6. De ce fait, les scolaires représentent un public stratégique pour l'accompagnement vers une mobilité plus vertueuse pour la santé et l'environnement.

Objectifs opérationnels

- Sécuriser les déplacements à pied ou à vélo pour se rendre à l'école
- Autonomiser et responsabiliser les écoliers dans leur mobilité

Périmètre de l'action

- L'action sera menée à l'échelle des **établissements scolaires de la Communauté de commune.**

Description de l'action

● Sensibiliser les scolaires aux enjeux de mobilité en :

- Encourageant à la mise en place du **permis piéton dans les écoles**.

Le « Permis piéton » est un programme national de prévention du risque piéton lancé en novembre 2006 à destination des classes de CE2. Ce dispositif éducatif est mis en œuvre par les gendarmes, les policiers, l'Association des maires de France et l'association Prévention MAIF. Le dispositif comprend une intervention de la part des gendarmes sur la sécurité routière et plusieurs sessions encadrées par le personnel enseignant. À terme, les élèves obtiennent un permis lors d'une cérémonie solennelle ayant pour objectif de responsabiliser les écoliers et à laquelle les parents peuvent être invités.

- Encourageant à la mise en place du **permis vélo dans les écoles ou du dispositif « Savoir rouler à vélo »**

- Sur le même principe que le permis piéton, il existe le dispositif permis vélo à destination des écoliers de CM2. Une sensibilisation aux enjeux de sécurité à vélo est faite par les enseignants grâce aux kits de l'association Prévention MAIF. Chaque enfant se voit remettre un « code du jeune cycliste ». À l'issue des différentes sessions de formation, les élèves passent un petit examen et se verront remettre ou non le permis vélo. À l'instar du permis piéton, une petite cérémonie de remise du permis peut avoir lieu en présence des parents.

- Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de 6 à 11 ans d'acquérir les compétences nécessaires pour circuler en toute autonomie et en sécurité à vélo avant leur entrée au collège. Il se compose de trois blocs d'apprentissage, couvrant au minimum 10 heures de formation, et peut être dispensé durant le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Ce programme, lancé en avril 2019 dans le cadre du Plan vélo du Gouvernement est piloté par le ministère des Sports, en collaboration avec plusieurs autres ministères. À l'issue des trois étapes du programme, une attestation est remise aux participants. Les collectivités peuvent faire appel à des intervenants partenaires (2 intervenants sur le territoire de la CCVS) ou former leurs propres agents pour mettre en place ce dispositif.



Source : Ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative

● Mettre en place des **pédibus / vélobus** par :

- **Le suivi et l'extension de l'expérimentation du pédibus à Marcelcave.** Depuis septembre 2024, l'association du Café de la Place à Marcelcave a lancé une expérimentation de pédibus scolaire dans la commune. Actuellement, cinq lignes fonctionnent le vendredi matin. Chaque ligne est encadrée par un référent et des accompagnateurs, avec des départs depuis les lotissements et les extrémités de Marcelcave. La ligne la plus longue couvre une distance de deux kilomètres. Les parents utilisent un groupe de discussion pour communiquer, se prévenir en cas d'imprévus et s'organiser selon les disponibilités de chacun. Des réunions d'information et d'organisation, des campagnes de communication (distribution de flyers à l'école, sur les réseaux sociaux, porte-à-porte) ont été menées en amont du lancement du service. Cette initiative constitue un modèle à encourager et à dupliquer dans d'autres communes du territoire. Il est essentiel de s'appuyer sur cette association existante pour capitaliser sur son expérience et tirer les enseignements nécessaires à une réplique réussie ailleurs.



Source : Courrier Picard

- La mise en relation entre les parents d'élèves afin de mettre en place un pédibus ou un groupe de cyclistes avec des rotations des adultes responsables ;

L'association Prévention MAIF a créé l'application gratuite Mobilécool afin de créer des vraies lignes de bus pédestres. L'application permet de tracer des lignes avec des arrêts et des horaires de passages et d'en faire la gestion en indiquant les plannings des différents parents volontaires pour être conducteurs. L'application intègre également la possibilité de communiquer entre les différents parents et d'informer en temps réel de l'arrivée des enfants à l'école.

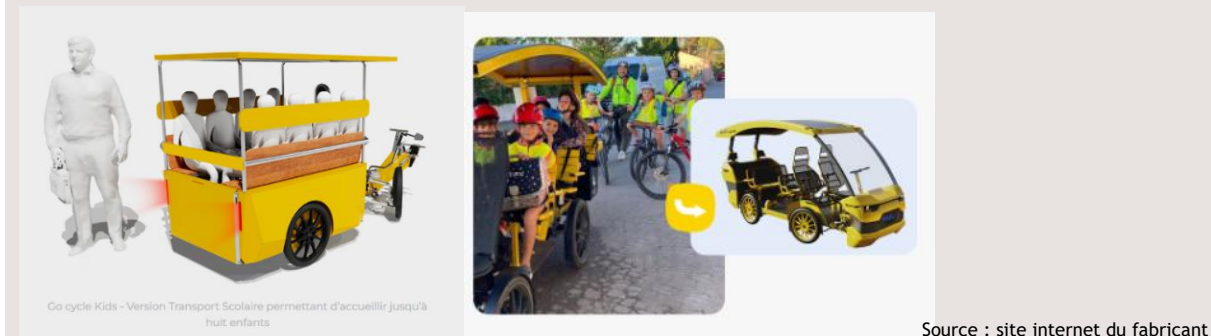


- La distribution d'équipements de sécurité : chasubles, casques et lumières de vélo ;



- La location d'un vélobus afin de mettre en place une expérimentation sur le territoire.

Exemple : L'entreprise OuiCycle propose plusieurs solutions de mobilité décarbonée afin de transporter les enfants à l'école. La première image est le Go.kids, un vélo à assistance électrique permettant de transporter jusqu'à 8 enfants. L'entreprise propose également le modèle OuiCycle dans lequel les enfants pédalent aussi pour faire avancer le vélobus. Les écoliers un peu plus grands et autonomes à vélo peuvent suivre le vélo bus.



Source : site internet du fabricant

Conditions de réussite

Points de vigilance

- La sensibilisation doit se faire en parallèle de la sécurisation des aménagements piétons et cyclables des centre-bourgs.



Conditions de réussite

- Implication des parties prenantes (parents, enseignants, associations, mairies)

Lien avec les autres actions

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

Impacts environnementaux

	
● Réduction des déplacements en voiture dans les centre-bourgs	● Aucun

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Partenaires techniques
● Communauté de communes	<ul style="list-style-type: none"> ● Communes ● Association Prévention MAIF (antenne à Amiens) ● Etablissements scolaires / périscolaires ● Gendarmerie

Cadre réglementaire

- Compétence mobilité (Communauté de Communes), compétence scolaire (mairies pour écoles du premier degré)

Budget prévisionnel et dispositif de financement

Budget prévisionnel	Financeurs	Subventions
<ul style="list-style-type: none"> ● Encourager la mise en place de permis piétons, permis vélo et du dispositif "Savoir rouler à vélo" : Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1) ● Mise en place des pédibus et vélobus : Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1) + Coût d'un vélobus (coût d'investissement d'environ 21 000 € et coût de fonctionnement d'environ 1 500 € par an) 	<ul style="list-style-type: none"> ● CCVS ● CCVS 	<ul style="list-style-type: none"> ● ADEME : Aides aux actions ponctuelles (animation, communication, formation, sensibilisation) → jusqu'à 70% selon le type d'action

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ● Encourager la mise en place de permis piétons, permis vélo et du dispositif "Savoir rouler à vélo" : En continu ● Mettre en place des pédibus et vélobus : Court terme 	<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de pédibus ou vélobus mis en place

Planning de mise en œuvre

- Étape 1 : Prendre connaissance des modalités des permis piétons et vélos, et prendre contact avec les mairies pour recenser les démarches existantes sur l'ensemble des établissements
- Étape 2 : Mettre en contact l'association Prévention MAIF et les mairies pour expliquer les démarches
- Étape 3 : Identifier les opportunités de mise en place de pédibus via l'application Mobilécool, et de vélo-bus
- Étape 4 : Expérimenter le vélo-bus par la location d'un véhicule et la mise à disposition à un établissement scolaire, et mettre à disposition des élèves des équipements adaptés
- Étape 5 : En fonction du retour de l'expérimentation, étendre la démarche aux autres établissements scolaires

Orientation 3 : Mettre en place la gouvernance mobilité

Axe F : Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS

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



Constats et enjeux

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

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

Objectifs opérationnels

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

Périmètre de l'action

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

Description de l'action

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

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

- **Mise en place d'instances de partage entre les acteurs à l'échelle du PMGA** :
 - Instances : Deux instances seront mises en place : une avec les élus (comité de pilotage) et une avec les techniciens (comité technique).
 - Objectifs : L'objectif est de faire état de l'avancement des PDMS et des schémas directeurs cyclables à l'échelle du pôle métropolitain. Il s'agira également d'une opportunité pour partager et transmettre les informations entre les différents EPCI et acteurs.
 - Participants : Le PMGA, les huit EPCI du PMGA, et les principaux partenaires des actions (Région, Département, Hauts-de-France Mobilité, EPCI voisins) participeront à ces réunions.
 - Animation : Le PMGA aura la charge d'organiser ces instances et de les animer.
 - Périodicité : Le comité technique se réunira 2 fois par an et le comité de pilotage 1 fois par an.

- **Mise en place d'une instance de suivi du PDMS à l'échelle de la Communauté de Communes** :
 - Instances : Une instance de suivi du PDMS, avec les élus et techniciens de la Communauté de Communes.
 - Objectifs : L'objectif sera de faire un bilan de l'avancement des PDMS et schéma directeurs cyclable, et de définir les adaptations éventuelles à apporter, tout en préservant les objectifs fixés.
 - Participants : Les élus et les techniciens de la Communauté de Communes en charge de la mobilité seront conviés. Les communes pourront également être sollicitées, à la demande de la Communauté de Communes.
 - Animation : La Communauté de Communes aura la charge d'organiser et d'animer cette instance.
 - Périodicité : L'instance de suivi du PDMS se réunira deux fois par an, avant les instances à l'échelle du PMGA.

L'instance de suivi du PDMS à l'échelle de la Communauté de Communes assurera **des échanges réguliers avec les EPCI voisins** (hors ressort territorial du PMGA) pour assurer la continuité des actions en lien avec les autres territoires.

- **Mise en place d'un outil de suivi du PDMS** : Un outil de suivi devra être mis en place par la Communauté de Communes. Il pourra prendre la forme d'un tableau de bord récapitulatif :
 - les actions et leurs objectifs,
 - les acteurs concernés,
 - les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions)
 - le degré d'avancement des actions.

Ce tableau de bord pourra être utilisé et présenté lors des réunions annuelles avec les instances de suivi du PDMS. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices. Le suivi et l'évaluation se feront via le renseignement des indicateurs. Pour chaque indicateur, il devra être précisé : sa définition, l'état de référence, l'objectif visé, sa périodicité, son périmètre, et le ou le(s) fournisseur(s) de données. Cet outil pourra alimenter l'observatoire des mobilités et réciproquement. Cet outil pourra être harmonisé à l'échelle des 5CC dans une perspective de suivi à l'échelle du PMGA.

- **Sollicitation du comité des partenaires** :
 - Instances : Le comité des partenaires.

- **Objectifs** : L'objectif sera de faire un bilan de l'avancement des actions et de partager les informations.
- **Participants** : Les membres du comité des partenaires
- **Animation** : La Communauté de Communes aura la charge d'organiser et d'animer cette instance.
- **Périodicité** : Il se réunira à minima une fois par semestre.

- **Création d'un observatoire des mobilités** : À l'échelle du pôle métropolitain, un observatoire des mobilités sera mis en place. Cet observatoire aura pour mission de centraliser et de diffuser les données relatives à la mobilité, et de suivre l'évolution des pratiques de déplacement sur le territoire. Il permettra également d'évaluer l'impact des actions mises en œuvre et d'adapter les stratégies en fonction des résultats. Chaque acteur partagera et diffusera les informations de la veille menée sur les financements (Cf fiche E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial). Toutes les observations pourront par exemple être intégrées dans des publications annuelles.

Exemples réussis :

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



OMMeR Observatoire des mobilités de la Métropole Rouen Normandie

Chiffres clés 2022



Lien avec les autres actions

- Fiche A.1 : Développer des offres alternatives
- Fiche A.2 : Mettre en œuvre le schéma cyclable
- Fiche B.1 : Valoriser et renforcer l'existant
- Fiche D.1 : S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC
- Fiche E.1 : Coordonner les actions d'intérêt interterritorial
- Fiche E.3 : Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge

Impacts environnementaux

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

Modalité de pilotage

Maitrise d'ouvrage	Principaux partenaires
<ul style="list-style-type: none"> ● PMGA (instances PMGA, observatoire des mobilités) ● CC (instances CC, suivi PDMS) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Aduga (Observatoire des mobilités) ● Partenaires pour le suivi et la mise en œuvre des actions : Région, Département, Hauts-de-France Mobilités, EPCI voisins, Communes, EPCI voisins

Rôle de l'EPCI

- Assurer le pilotage et le suivi des actions inscrites au sein du Plan De Mobilité Simplifié, et solliciter les partenaires.

Budget prévisionnel

Budget prévisionnel	Financeurs
<ul style="list-style-type: none">Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1 : Moyens humains du PMGA (1/2 ETP, soit environ 22 500€ par an)Suivi et pilotage PDMS : Moyens humains de la CC (1 ETP, soit environ 45 000 € par an)ADUGA (observatoire) : inclus dans le programme de travail mutualisé dont les 5 CC sont partenaires	<ul style="list-style-type: none">PMGACCVSADUGA

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

Calendrier de mise en œuvre	Indicateur de suivi et d'évaluation
<ul style="list-style-type: none">Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1 : En continuSuivi et pilotage PDMS : En continu	<ul style="list-style-type: none">Nombre d'actions réalisées du PDMSNombre d'instances réaliséesParts modales

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Programmation temporelle

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

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

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

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

Action	Sous-action	Horizon	MOA Principal
A.1 - Développer des offres alternatives	Communiquer sur le covoiturage	En continu	PMGA et CCVS
	Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens	Court à moyen terme	CCVS
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	Court terme	CCVS
A.2 Mettre en œuvre le SDC		<i>Horizon détaillé dans le Schéma directeur cyclable</i>	CCVS / Gestionnaire de voirie
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (12 emplacements)	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Jalonnement des aires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Aménager des Mobilioux (16 emplacements identifiés)	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Court à moyen terme	Gestionnaire de voirie
B.1 Valoriser et renforcer l'existant	Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers	Moyen terme	Région
	Etude d'opportunité de création de nouvelles lignes	Court terme	Région
	Augmentation du nombre de services journaliers	Moyen terme	Région
	Communication et promotion	En continu	CCVS



	Facilitation de l'usage train+vélo et car+vélo	Court terme	Région
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	Court terme	CCVS
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Court à long terme	Région
C.1 - Apaiser les traversées de centre-bourgs, au profit d'un meilleur partage tout modes	Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs	Court à long terme	Gestionnaire de voirie
	Accompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation	Court à moyen terme	CCVS
	Prévoir la création d'aménagements pour les modes actifs pour tout nouveau projet d'aménagement (PLU-i)	Court terme	CCVS
D1-S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC	Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité	En continu	CCVS
	Etudier les opportunités de développement de réseau associatif existant	Court terme	CCVS
	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	Court terme	CCVS (et association)
	Mettre en place un système de locations de vélos	Court terme	CCVS
	Mise en place d'aides financières à l'acquisition de vélos	Court terme	CCVS
E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial	Campagne publicitaire et coordination d'évènements nationaux	En continu	PMGA
	Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches	En continu	CCVS
E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	Court terme	CCVS
	Identifier les relais locaux d'information existants	Court terme	CCVS
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels)	En continu	CCVS
	Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement de PDME	En continu	CCVS
	Mettre en place des actions de sensibilisation	En continu	CCVS
E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge	Encourager la mise en place de permis piétons, permis vélo et du dispositif "Savoir rouler à vélo"	En continu	CCVS
	Mettre en place des pédibus et vélobus	Court terme	CCVS
F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	En continu	PMGA
	Suivi et pilotage PDMS	En continu	CCVS

Estimation des coûts

Le plan d'action du PDMS est composé de 11 actions de portée et d'avancement variés :

- Certaines s'inscrivent dans la continuité temporelle : exemple de l'action E.1
- Certaines renvoient à des études complémentaires, afin de préciser les choix : exemple de l'action B.2
- Certaines correspondent à des actions nouvelles : exemple de l'actions A.3


La mise en œuvre du PDMS ne se traduira pas forcément par uniquement des dépenses nouvelles, mais peut également résulter de la réorientation de certains budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maîtres d'ouvrage concernés.

Compte-tenu des incertitudes sur l'organisation et les moyens financiers des collectivités territoriales, les estimations financières présentées ne peuvent être qu'indicatives. Le chiffrage définitif des actions dépendra des choix opérés in fine par les maîtres d'ouvrages et des partenaires financiers. C'est pourquoi de nombreux prix unitaires sont proposés : ils permettent de s'adapter à différents scénarios, le coût total dépendant directement du dimensionnement du service. Ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des actions du PDMS. Elles seront affinées projet par projet.

Le tableau sur la page suivante récapitule les estimations financières de l'ensemble des actions toutes maîtrises d'ouvrage confondues. Les coûts affichés correspondent à des ordres de grandeur, dont le prix peut évoluer en fonction de paramètres multiples : faisabilité technique complexe, opportunité offerte par un nouveau dispositif financier... Ces coûts ne prennent pas en compte les coûts d'acquisition foncière, d'entretien des réseaux de voirie, de modifications des réseaux d'eau ou d'électricité. Ils concernent uniquement le territoire de la communauté de communes, et n'intègrent pas les autres territoires.

Le tableau ci-dessous regroupe :


- Les coûts d'investissement nécessaire à la mise en place des actions ;
- Les coûts de fonctionnement annuels.

Les actions pour lesquelles seuls des coûts unitaires sont fournis, leur chiffrage devant être affiné en fonction du dimensionnement du service, sont signalées par le logo suivant : 

A noter que le tableau détaillé des coûts est fourni en annexe.

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage principal	Coûts associés
A.1 - Développer des offres alternatives	Communiquer sur le covoiturage	PMGA et CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens	CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	CCVS	Coût de fonctionnement de 4 000€/an + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)

A.2 Mettre en œuvre le SDC		CCVS / Gestionnaire de voirie	Détail du chiffrage dans le Schéma directeur cyclable
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (12 emplacements)	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 80 000€
	Jalonnement des aires	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 7 200€
	Aménager des Moblieux (16 emplacements identifiés)	Gestionnaire de voirie	Coût d'investissement de 8 000€
	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Gestionnaire de voirie	Chiffrage à réaliser en fonction des services mis en place (Coût estimatif de 154 00€) €
B.1 Valoriser et renforcer l'existant	Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers	Région	Non chiffrable (coût supporté par la Région)
	Etude d'opportunité de création de nouvelles lignes	Région	Coût d'investissement : 20 000€ (coût d'une étude) si réalisation par un prestataire privé
	Augmentation du nombre de services journaliers	Région	Coût de fonctionnement d'une ligne de car compris entre 2 et 5,30 € par kilomètre supplémentaire parcouru (dans le cas de non achat de matériel roulant supplémentaire) €
	Communication et promotion	CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Facilitation de l'usage train+vélo et car+vélo	Région	Coût d'investissement compris entre 1 800 et 8 000€ par support vélo pour les cars €
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	CCVS	Action de communication chiffrée dans la fiche E1
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Région	Coût d'investissement : coût d'une étude (environ 20 000 €) + infrastructures (aménagement des arrêts jusque 10 000 € ou 20 000 € par arrêt) + aménagement de la voirie + mise en place d'une application Coût de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne) €
C.1 - Apaiser les traversées de centre-bourgs, au profit d'un meilleur partage tout modes	Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs	Gestionnaire de voirie	Non chiffrable
	Accompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation	CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Prévoir la création d'aménagements pour les modes actifs pour tout nouveau projet d'aménagement (PLU-i)	CCVS	Non chiffrable

D1-S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC	Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité Etudier les opportunités de développement de réseau associatif existant	CCVS	Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)
	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	CCVS (et association)	Moyens humains (chiffré dans la fiche F1) Coût de fonctionnement d'environ 25 000 € par an + Moyens humains (chiffré dans la fiche F1)
	Mettre en place un système de locations de vélos	CCVS	Coût d'investissement de 24 000€ + Coût de fonctionnement de 6 800 € par an
	Mise en place d'aides financières à l'acquisition de vélos	CCVS	Entre 100 € et 500 € par aide 
E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial	Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux Préparation, animation d'évènements, et communication sur les actions des autres fiches	PMGA	Enveloppe budgétaire du PMGA de 50 000€ par an pour les 5 EPCI (10 000€ pour la CCVS)
		CCVS	Enveloppe budgétaire de la CCVS de 20 000 € par an
E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Identifier les relais locaux d'information existants	CCVS	
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement de PDME	CCVS	
	Mettre en place des actions de sensibilisation	CCVS	
E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge	Encourager la mise en place de permis piétons, permis vélo et du dispositif "Savoir rouler à vélo"	CCVS	Action chiffrée dans les fiches E1 et F1
	Mettre en place des pédibus et vélobus	CCVS	Moyens humains (chiffré action F1) et actions de communication (chiffré action E1) + Coût d'un vélobus (coût d'investissement d'environ 21 000 € et coût de fonctionnement d'environ 1 500 € par an)
F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	PMGA	22 500€ par an
	Suivi et pilotage PDMS	CCVS	45 000€ par an

ANNEXES

Tableau détaillé des coûts

Action	Sous-action	Description	Hypothèse de coût	SOURCE	MOA Principal	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT / AN
A.1 - Développer des offres alternatives	Communiquer sur le covoiturage (veille, campagne de communication, promotion d'une plateforme)	Action comptabilisée dans les fiches E1 et F1 (Moyens humains et communication)	-		PMGA et CCVS	/	/
	Développer le service de covoiturage de proximité BusCitoyens	Action comptabilisée dans les fiches E1 et F1 (Moyens humains et communication)			CCVS	/	/
	Etudier l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités	Moyens humains Si adhésion : Coût de l'adhésion à HdFM pour 26 624 habitants au sein de la CCVS	Coût de l'adhésion : 0,15 € / habitant / an		CCVS	/	3 994 €
A.2 Mettre en œuvre le SDC	Chiffré dans le SDC				CCVS / Gestionnaire de voirie	/	/
A.3 Favoriser l'intermodalité	Aménager des aires / haltes de covoiturage (12 emplacements)	Aménagement de places de covoiturage sur les emplacements identifiés (40 places au total)	2 000€ / place	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	80 000 €	/

	Jalonnement des aires	Mise en place de panneaux autour du point de covoiturage (3 panneaux / lieu)	400€ par panneau	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	7 200 €	/
	Aménager des Mobilieux (16 emplacements identifiés)	Aménagements d'une place de stationnement dédiée au covoiturage (marquage, signalisation)	500€ / place	Base des coûts Explain	Gestionnaire de voirie	8 000 €	

	Mettre en place des services de mobilité complémentaires	Mise en place de stationnement vélo et location de vélo (comptabilisé dans le SDC), toilettes et bornes de recharge (Pour les aires de covoiturage de forte capacité et proches des grands axes routiers et autoroutiers, soit sur 2 aires)	Toilette avec nettoyage automatique : 65 000€ Borne de recharge rapide : 12 000€	Toilettes : Vélo et territoire Bornes de recharge : CEREMA (https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2018/12/synth%C3%A8se%20ACV%20VE.pdf)	Gestionnaire de voirie	154 000 €	/
B.1 Valoriser et renforcer l'existant	Ouverture de lignes de car scolaire à d'autres usagers	Coût supporté par la Région			Région	/	/
	Etude d'opportunité de création de nouvelles lignes	Coût d'une étude si réalisation par un prestataire privé	Si étude externalisée : 20 000€	Base des coûts Explain	Région	20 000 €	/
	Augmentation du nombre de services journaliers	Si pas besoin d'achat de nouveau(x) car(s), uniquement des coûts de fonctionnement liés au nombre de km parcourus, coût unitaire car dépendant de l'augmentation du nb de services	Coût de fonctionnement d'une ligne de bus entre 2 et 5,30 € par km parcouru	CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596049/fiche-n-6-les-services-urbains-de-transport-regulier-en-zones-peu-denses	Région	/	Entre 2 et 5,30 € par km parcouru

	Communication et promotion	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Facilitation de l'usage train+vélo et car+vélo	Mise en place de support vélo dans les cars (stationnement vélo dans les gares comptabilisées dans le SDC)	Coûts d'investissement : Entre 1 800 et 8 000€ par support vélo (soit entre 900€ et 1300€ / vélo)	CEREMA : https://www.cerema.fr/fr/actualites/emport-velos-autocars-fiches-retours-experiences	Région	Entre 1 800 et 8 000€ par support vélo (soit entre 900€ et 1 300€ / vélo)	/
	Appui sur l'application mobile intermodale développée par HdFM	Action de communication chiffrée dans la fiche E1			CCVS	/	/
B.2- Déployer des lignes de covoiturage	Mener des réflexions sur la mise en place de lignes de covoiturage	Coût d'une étude + coûts unitaires à définir selon les lignes mises en place	Coûts d'investissement : Etude d'opportunité et de faisabilité, Infrastructures (aménagement des arrêts (jusque 10 000 € ou 20 000 €)+ aménagement de la voirie), mise en place d'une application Coûts de fonctionnement : Entretien des arrêts, maintenance de l'application, gratification donnée aux usagers (0,10 €/km en moyenne)	Base des coûts Explain CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596043/fiche-n-4-les-services-de-covoiturage-en-zones-peu-denses	Région	20 000€ (étude) + infrastructure + application	Non chiffré (entretien arrêt, application, gratification des usagers)
C.1 - Apaiser les traversées de centre-	Aménager et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans les centres-bourgs	Non chiffré car coûts dépendants des actions menées			Gestionnaire de voirie	/	/

bourgs, au profit d'un meilleur partage tout modes	Accompagner et inciter les communes à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation en particulier sur les axes majeurs	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Prévoir la création d'aménagements pour les modes actifs pour tout nouveau projet d'aménagement (PLU-i)	Non chiffrable			CCVS	/	/
D1- S'inscrire dans la démarche du PAMS pour la définition de « l'offre socle » de mobilité solidaire des CC	Compléter annuellement le recensement des aides et des structures de mobilité	Moyen humains (comptabilisé fiche F1)			CCVS	/	/
	Etudier les opportunités de développement de réseau associatif existant	Moyen humains (comptabilisé fiche F1)			CCVS	/	/
	Identifier les opportunités pour implanter du TUS	Coût de fonctionnement par an	Coût de fonctionnement : Entre 17 000 et 34 000€ par an, incluant défraiment de bénévoles, salaire du référent, communication, autres	CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles	CC (et association ?)	/	25 500 €
	Mettre en place un système de locations de vélos	Recommandation du CEREMA sur la flotte : 10 vélos/10 000 habitants, Soit coûts pour une flotte de 30 vélos (10 VAE et 20 vélos mécaniques)	Coûts d'investissement : 275€ pour un vélo classique et 1850€ pour un VAE Coûts de fonctionnement : environ 225€/vélo	CEREMA : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596422/fiche-n-7-les-services-de-velo-en-	CCVS	24 000 €	6 750 €

				location-longue-duree-en-zones-peu-denses			
	Mise en place d'aides financières à l'acquisition de vélos	Coût unitaire car dépendant du nombre d'aides allouées	Montant de l'aide : entre 100 et 500€ / vélo		CCVS	/	Entre 100€ et 500€/aide accordée
E.1 - Coordonner les actions d'intérêt interterritorial	Campagnes publicitaires et coordination d'évènements nationaux	Enveloppe budgétaire du PMGA	10 000 €/CC par an		PMGA		50 000€
	Préparation, animation d'évènements	Enveloppe budgétaire de la CCVS	Enveloppe de 20 000€ par an		CCVS		20 000€
E.2 - S'appuyer sur des relais locaux d'information pour informer, communiquer et sensibiliser	Recenser les offres de mobilité existantes et centraliser les informations	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Identifier les relais locaux d'information existants	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Communiquer sur les offres de mobilité et les lieux (virtuels ou réels) via des informations en format papier et numérique	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Communiquer auprès des entreprises sur les offres et services existants et les inciter au développement de Plans de Mobilité employeur	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/

	Mettre en place des actions de sensibilisation	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
E.3 - Inciter à l'usage des modes actifs dès le plus jeune âge	Encourager la mise en place de permis piétons, permis vélo et du dispositif "Savoir rouler à vélo"	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1)			CCVS	/	/
	Mettre en place des pédibus et vélobus	Moyens humains (chiffré action F1) et Actions de communication (chiffré action E1) Coût de location d'un vélobus	Coût d'investissement : 21 000€ Coût de fonctionnement : 1 500€ / an	France MOBILITES : https://www.francemobilites.fr/solutions/ouicycle	CCVS	21 000 €	1 500 €
F.1 - Assurer la mise en œuvre coordonnée des PDMS	Suivi des actions sur les 5 CC et coordination des actions de la fiche E.1	Moyens humains	1/2 ETP		PMGA	/	22 500 €
	Suivi et pilotage PDMS	Moyens humains	1ETP		CCVS	/	45 000 €

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