



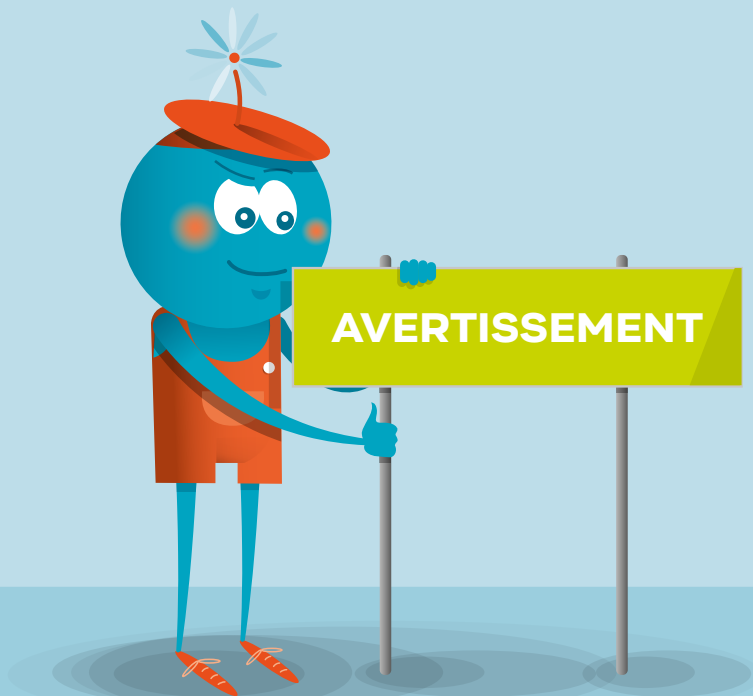
PLAN DE  
**MOBILITÉ RURALE**  
SOMME SUD-OUEST

n°1

# Les fondamentaux



GRAND AMIÉNOIS  
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



---

À L'HEURE OÙ A ÉTÉ CONÇU CE DOCUMENT,  
LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(LOM) ÉTAIT EN PRÉPARATION.  
LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN EST DONC  
SUSCEPTIBLE D'ÉVOLUER EN FONCTION DU  
CONTENU DE CETTE DERNIÈRE.

---

# Sommaire

<b>PREMIÈRE PARTIE</b>	<b>Le plan de mobilité rurale en bref</b>	<b>4</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE</b>	<b>Introduction</b>	<b>7</b>
	Un plan de mobilité rurale dans le Grand Amiénois, pourquoi ?	<b>8</b>
	Un plan de mobilité rurale sur la communauté de communes Somme Sud-Ouest, pourquoi ?	<b>10</b>
	La démarche	<b>11</b>
	Problèmes posés à la société par une mobilité majoritairement automobile et individuelle	<b>12</b>
	Synthèse du diagnostic	<b>13</b>
<b>TROISIÈME PARTIE</b>	<b>La stratégie</b>	<b>14</b>
	Les objectifs auxquels la mise en œuvre du plan doit contribuer	<b>15</b>
	Les cibles prioritaires du plan	<b>16</b>
	5 orientations stratégiques hiérarchisées	<b>16</b>
	5 champs opérationnels	<b>17</b>
	La synthèse stratégique du PMRu	<b>18</b>
<b>QUATRIÈME PARTIE</b>	<b>Le plan d'actions en résumé</b>	<b>19</b>
	Guide de lecture	<b>20</b>
	I. Actions et recommandations sur l'information, la communication et l'accompagnement au changement	<b>21</b>
	II. Actions et recommandations sur les modes doux	<b>22</b>
	III. Actions et recommandations sur les usages partagés de la voiture	<b>24</b>
	IV. Actions et recommandations sur les transports collectifs et l'intermodalité	<b>26</b>
	V. Recommandations sur l'articulation entre urbanisme et déplacements	<b>29</b>
<b>CINQUIÈME PARTIE</b>	<b>La mise en œuvre et le suivi du plan</b>	<b>31</b>
	Instances pour la mise en œuvre et le suivi	<b>32</b>
	Moyens humains	<b>32</b>
	Les acteurs de la mise en œuvre	<b>32</b>

PREMIÈRE PARTIE

# Le plan de mobilité rurale en bref





## LE CONTENU DU PLAN



> Stratégie à long terme en matière de mobilité dans Somme Sud-Ouest



> Plan d'actions et de recommandations

## LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PLAN



GRAND AMIÉNOIS  
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN

> Maître d'ouvrage



> Territoire d'expérimentation



> Cofinanceurs



Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois

> Assistant à l'élaboration

## LES OBJECTIFS AUXQUELS LA MISE EN ŒUVRE DOIT CONTRIBUER

### DOMAINE ÉCONOMIQUE

- L'attractivité résidentielle, économique et touristique
- L'efficacité de TISOA et la maîtrise des coûts pour la CC2SO
- La maîtrise ou la réduction des coûts :
  - > des déplacements pour les ménages
  - > du transport pour les établissements d'enseignement ou structures accueillant des groupes

### DOMAINE DE L'INCLUSION SOCIALE

- L'accès aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, à l'emploi et à l'information pour tous
- L'autonomie, des jeunes aux personnes âgées
- La qualification et l'embauche des personnes peu mobiles
- La lutte contre l'isolement

### DOMAINE HUMAIN ET ENVIRONNEMENTAL

- La santé et le bien-être des personnes
- La sécurité des déplacements
- La qualité du cadre de vie
- La réduction des impacts des déplacements sur l'environnement

## LES 5 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

A.

Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratiques

B.

Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud-Ouest

C.

Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs

D.

Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées

E.

Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

## UN PLAN D' ACTIONS ET DE RECOMMANDATIONS AUTOUR DE 5 CHAMPS OPÉRATIONNELS ET 15 LEVIERS D' ACTIONS



### I. Information, communication et accompagnement au changement

1. Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés, et les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité
2. Éduquer les jeunes à la mobilité et à l'écomobilité
3. Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes peu mobiles
4. Faciliter l'autonomie des personnes âgées ou handicapées
5. Accompagner le changement vers des pratiques de mobilité plus durables pour les actifs



### V. Articulation entre urbanisme et déplacements

1. À l'échelle intercommunale, conforter les pôles et la desserte en transports collectifs
2. À l'échelle des bourgs et villages, créer les conditions favorables à l'usage des modes doux, des transports collectifs et des véhicules électriques
3. À l'échelle des secteurs d'aménagement ou de renouvellement des PLUI, concevoir un urbanisme vertueux



### II. Modes doux

1. Conforter et développer les itinéraires cyclables ou piétons entre communes pour les déplacements quotidiens ou de loisirs
2. Favoriser les déplacements à pied et à vélo dans les villages et dans les bourgs
3. Ancrer les modes doux dans les paysages et les pratiques



### IV. Transports collectifs et intermodalité

1. Développer et conforter l'offre régionale de transports collectifs ferroviaires et routiers
2. Faire évoluer TISOA pour toujours mieux répondre aux besoins des habitants, en particulier des plus fragiles
3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

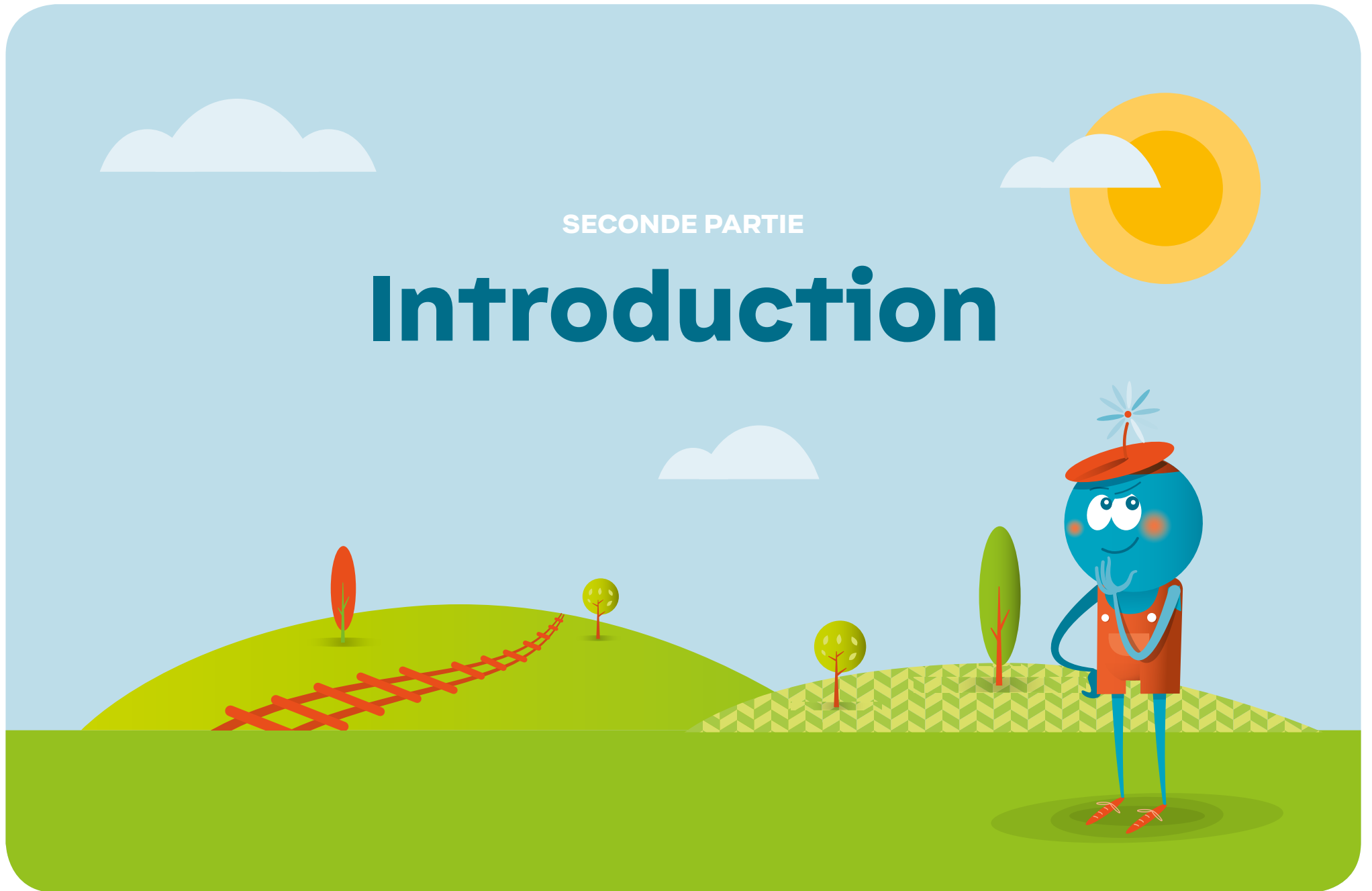


### III. Usages partagés de la voiture

1. Accompagner le développement des usages partagés de la voiture

SECONDE PARTIE

# Introduction



## UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE DANS LE GRAND AMIÉNOIS, POURQUOI ?

### LE GRAND AMIÉNOIS, UN TERRITOIRE DE PROJETS À L'ÉCHELLE D'UNE VASTE AIRE URBAINE

Vaste et pluriel, le Grand Amiénois couvre 3 620 km<sup>2</sup> et, avec 379 000 habitants, accueille 66% de la population du département de la Somme. Il comprend aujourd'hui 471 communes aux physionomies contrastées, regroupées en 8 intercommunalités aux profils variés, mais l'ensemble forme un seul espace de solidarité et de projets constitué en syndicat mixte.

Le Grand Amiénois est caractérisé par une très forte proximité entre territoires urbains et ruraux. Cette spécificité et la qualité de vie qui y est liée doivent être préservées, valorisées et constituer une source d'attractivité, pour les entreprises, pour les actifs, ainsi que pour les visiteurs et les touristes français et internationaux. Le territoire doit relever le défi d'une croissance économique soutenable, construite sur l'innovation et liée à ses richesses multiples que constituent l'agriculture et l'agro-alimentaire, le tourisme, mais aussi les grands domaines que sont ceux de l'innovation numérique, de l'e-santé, de la transition énergétique, des matériaux ou de l'aéronautique.

Chacun des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) membres expérimente également des politiques publiques innovantes susceptibles d'améliorer la qualité environnementale, la transition énergétique, l'éducation, l'accès à la culture, les mobilités, l'intégration sociale des individus fragiles ou le maintien à domicile des personnes dépendantes. L'échange de bonnes pratiques, constitue une source de connaissance collective et permet de mobiliser des outils et des financements pour accompagner chaque territoire membre dans de nouvelles expérimentations.

### DU PAYS AU PÔLE MÉTROPOLITAIN

La coopération entre la communauté d'agglomération Amiens Métropole et les communautés de communes du Pays du Coquelicot, du Val de Somme, d'Avre-Luce-Noye, de Somme Sud-Ouest, de Nièvre et Somme, du territoire Nord Picardie et du Grand Roye a été initiée, dès 2005, au travers d'un outil d'ingénierie mutualisé, l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois, puis affirmée en 2008, sous la forme du syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois, porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et de la politique de Pays.

Forts de cette expérience, ressentie comme porteuse de sens et de progrès collectif, ces huit territoires ont décidé de donner une nouvelle dimension à leur coopération en procédant à la transformation du syndicat mixte de Pays en syndicat du Pôle métropolitain du Grand Amiénois. La démarche a été engagée dès le début 2016 au travers de la mise en place d'un groupe de travail d'une dizaine d'élus. Les problématiques de transports et de déplacements sont très rapidement apparues comme l'un des sujets à aborder à cette échelle territoriale de l'aire urbaine d'Amiens.

Lors du comité syndical du 22 février 2018, les élus du Grand Amiénois ont approuvé, en ce sens, de nouveaux statuts pour le syndicat. Cette transformation est effective depuis l'arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> août 2018.

### LE CONTENU DES STATUTS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DU GRAND AMIÉNOIS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Les nouveaux statuts du syndicat mixte, porteurs des intentions qui sont à l'origine du passage de pays en pôle métropolitain, ont été approuvés lors du comité syndical du 22 février 2018.

Trois natures d'interventions du syndicat y sont développées :

- > des compétences lui sont transférées : SCOT (et par voie de conséquence, compétence dans l'élaboration de plans de mobilité rurale), Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), échelle d'adossement du conseil de développement ;
- > des actions d'intérêt métropolitain lui sont déléguées : promotion économique, développement touristique, coordination des offres en matière de mobilité, insertion et emploi, politique territoriale de santé ;
- > des prestations de services à la carte y sont développées.



**Rédaction des statuts du pôle métropolitain pour le volet déplacements et mobilité**

6-2 - Autres actions d'intérêt métropolitain : (...)

6-2-3 – en matière de mobilité les missions suivantes : coordination des autorités organisatrices et des différentes offres territoriales ; élaboration, révision, modification et suivi des documents de planification de la mobilité à l'échelle métropolitaine ; organisation des offres alternatives à l'usage de l'autosolisme ; coordination de l'aménagement et de la gestion des aires de covoiturage ; réflexion prospective sur les problématiques de mobilité, d'intermodalité, de tarifications coordonnées et d'information des voyageurs au sein du territoire ; études permettant de connaître les pratiques en matière de déplacements ; réalisation d'actions de communication et d'information de ses membres et du public sur le développement de services de mobilité d'échelle métropolitaine ; coopération avec les territoires limitrophes ; (...)



## UN NOUVEL OUTIL DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ADAPTÉ AUX TERRITOIRES RURAUX

La loi du 17 août 2015 relative à la Transition énergétique et à la croissance verte (TECV), instaure le plan de mobilité rurale, et ouvre ainsi de nouvelles perspectives, pouvant répondre aux attentes de territoires désireux d'investir le champ de la réflexion et de l'action sur la mobilité.

**Code des transports – Article L.1213-3-2**

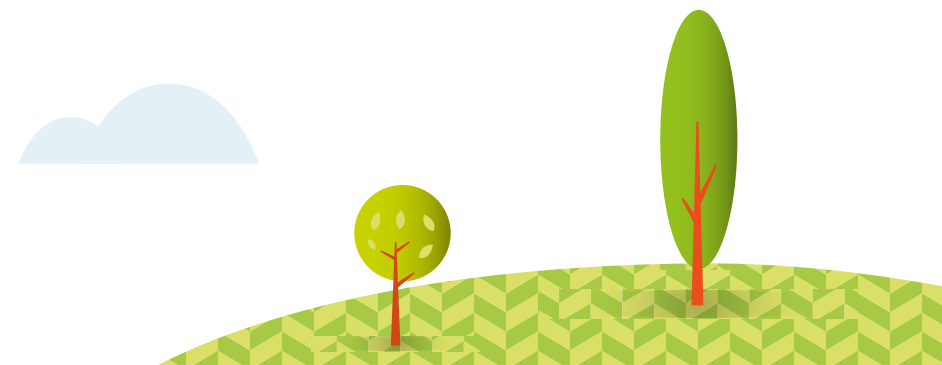
La planification régionale de l'intermodalité peut être complétée par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 1<sup>er</sup> de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés...

Le Plan de mobilité rurale (PMRu) doit être élaboré par l'établissement porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCOT), sur tout ou partie de son territoire. Porteur du SCOT, le syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois a jugé, dès 2017, que le PMRu constituait une démarche, mais aussi un outil, de nature à répondre aux objectifs qui étaient en train de se dessiner avec le projet de pôle métropolitain, pôle qui allait lui conférer, dans un cadre plus défini qu'auparavant, des missions sur la mobilité.

**UN OUTIL DE MISE EN ŒUVRE DU SCOT**

Ainsi, pour aller plus loin dans la concrétisation du SCOT sur les questions liées à la mobilité durable, le syndicat mixte souhaitait élaborer un ou plusieurs plans de mobilité rurale, sur tout ou partie de son territoire. C'est la raison pour laquelle la CC2SO s'est portée volontaire pour expérimenter l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, démarche qui pourra être dupliquée à d'autres territoires du Grand Amiénois par la suite.

➤ LE GRAND AMIÉNOIS EN 2018

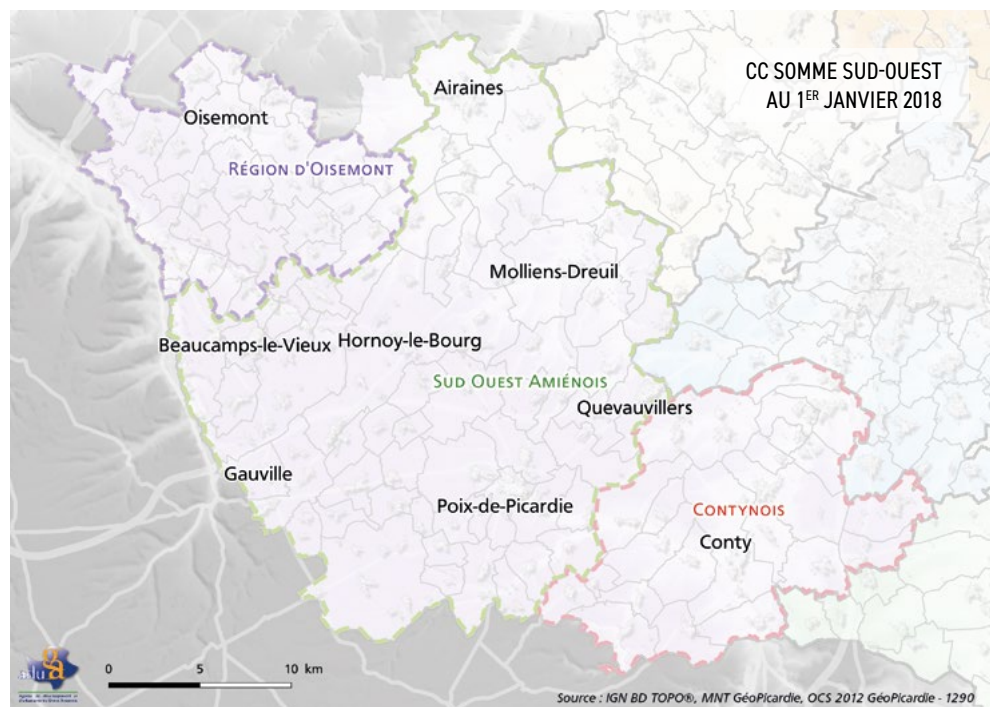




## UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SOMME SUD-OUEST, POURQUOI ?

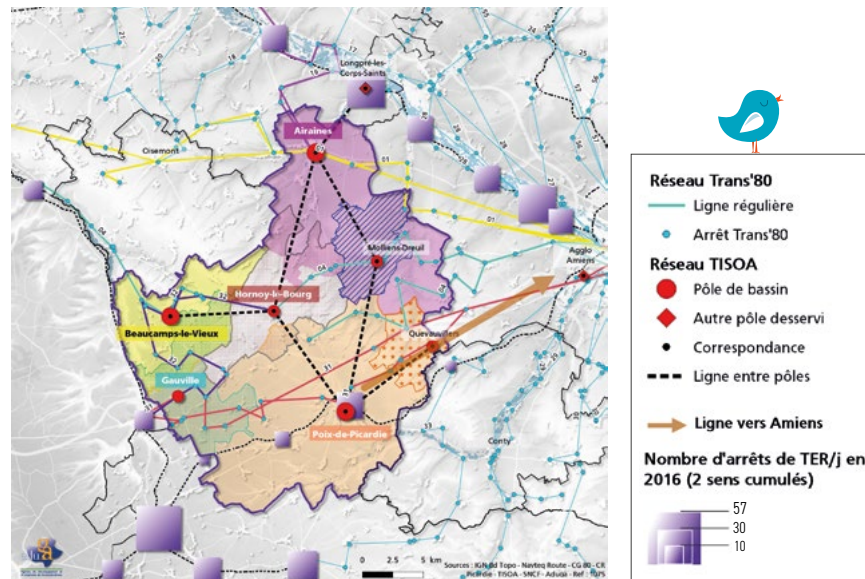
### UNE INTERCOMMUNALITÉ INVESTIE DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ

La communauté de communes Somme Sud-Ouest est issue, au 1<sup>er</sup> janvier 2017, de la fusion de 3 intercommunalités : les communautés de communes du Sud-Ouest amiénois, de la Région de Oisemont et du Contynois. Elle compte 121 communes et 37 600 habitants.



L'ex-Communauté de communes du Sud-Ouest amiénois (CCSOA) était, depuis plusieurs années, très engagée en matière d'innovation et de mobilité. Elle a obtenu la délégation des transports scolaires au conseil départemental, créé sa propre régie de transports, et mis en place, depuis juin 2013, une plateforme de mobilité, espace physique ou dématérialisé qui propose information et services à la mobilité tel que le service de transport à la demande TISOA. Ce dernier consiste en l'ouverture à tous les publics des transports scolaires et la mise en place de dessertes complémentaires en milieu de journée au travers de lignes virtuelles. L'ex-intercommunalité a, par ailleurs, entamé le déploiement de parkings de covoiturage.

L'OFFRE DE TRANSPORT DANS LA CCSOA



### UNE VOLONTÉ DE LIER PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ET PLANIFICATION DE L'URBANISME

L'ex-CCSOA s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) en 2015. Dans l'optique d'y intégrer une réflexion sur la planification des déplacements, l'hypothèse d'un PLUI comportant un volet déplacements (équivalent à un plan de déplacements urbains) avait été envisagée mais abandonnée, cette démarche étant jugée peu adaptée au contexte rural. Néanmoins, le souhait était toujours présent d'engager des travaux permettant à la fois de disposer d'un document de planification des déplacements adapté au contexte rural, et partagé par les différents acteurs concernés (de la région à la commune), ainsi que des éléments permettant de nourrir les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du PLUI concernant les déplacements et l'articulation entre urbanisme et déplacements aux différents stades : diagnostic, projet d'aménagement et de développement durable, orientations d'aménagement et de programmation, règlement. Ce souhait était également partagé par les deux autres ex-intercommunalités, également engagées dans l'élaboration de PLUI.

## UNE DÉMARCHE INNOVANTE SUSCEPTIBLE DE CONTRIBUER À LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES

Le plan de mobilité rurale élaboré à l'échelle de Somme Sud-Ouest est le premier des Hauts-de-France et le troisième de France.

L'esprit qui sous-tend cette démarche, et le contenu même du document qui en résulte, sont de nature à contribuer à la mise en œuvre du programme d'actions du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public de la Somme (SDAASAP) approuvé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017. En effet, le fait de faciliter l'accès à la mobilité pour tous constitue l'une des quatre orientations qui structurent ce programme.

## LA DÉMARCHE

### MONTAGE

En tant que maître d'ouvrage de la démarche, c'est au syndicat mixte du Pôle métropolitain du Grand Amiénois d'arrêter puis d'approuver le projet de plan. Il en a délégué le suivi administratif et le pilotage de la communication à la CC2SO.

Pour l'élaboration du plan, il s'est appuyé sur les travaux menés par l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois, dans le cadre de son programme partenarial. Compte tenu du caractère innovant de la démarche, l'ADEME et le conseil régional des Hauts-de-France apportent leur soutien à l'élaboration, ainsi qu'à la communication autour du projet et à la promotion des plans de mobilité rurale dans la région. Le Centre de ressources en écomobilité (CREM) des Hauts-de-France a apporté son soutien technique à la démarche.

## DÉROULEMENT

### Concertation : juin 2017 – novembre 2018

Cette première étape a consisté à recueillir avis et propositions d'acteurs et d'habitants de la CC2SO.

4 réunions de concertation avec les acteurs locaux de la formation, de l'économie, du tourisme, et du secteur médico-social, ont permis de recenser les besoins des publics dont ils s'occupent et de recueillir leurs propositions pour faciliter la mobilité de ces publics.

2 réunions publiques étaient prévues : l'une à Conty, ne s'est pas tenue, faute de participants, l'autre a eu lieu à Liomer.

Un stand café-croissant en gare de Poix-de-Picardie, le 3 octobre 2017, de 6h30 à 8h30, a permis de recueillir le point de vue des clients du train sur l'accessibilité de la gare et l'aménagement de ses abords. 40 questionnaires ont été recueillis parmi les 177 voyageurs qui sont montés ou descendus du train pendant la tenue du stand.

Enfin, 40 clients du service de transport à la demande TI-SOA ont été enquêtés par téléphone, afin de connaître leur satisfaction.



### Élaboration du projet

L'élaboration a fait l'objet de 6 ateliers de travail avec les élus des commissions Urbanisme et Mobilité de la CC2SO et de 2 séminaires, en début et fin de démarche. Chaque atelier thématique a été précédé d'un groupe de travail technique. Leurs travaux se sont appuyés sur les propositions engrangées lors de la concertation.

## CONTENU DU PLAN

### La stratégie en matière de mobilité sur le territoire de la CC2SO

Il s'agit des ambitions et de la vision politique du territoire. La stratégie se décline en 5 orientations hiérarchisées.

### Le plan d'actions et de recommandations

Il est articulé autour de 5 champs opérationnels :

- > l'information, la communication, l'accompagnement au changement ;
- > les modes doux (marche, vélo) ;
- > les usages partagés de la voiture ;
- > les transports collectifs et l'intermodalité ;
- > l'articulation entre urbanisme et déplacements : ce dernier volet recueille des recommandations pour les PLUI, afin que l'organisation et l'aménagement du territoire soient propices, dans le futur, à l'usage des modes alternatifs à la voiture solo.

STAND CAFÉ-CROISSANTS EN GARE DE POIX-DE-PICARDIE

## PROBLÈMES POSÉS À LA SOCIÉTÉ PAR UNE MOBILITÉ MAJORITAIREMENT AUTOMOBILE ET INDIVIDUELLE

■ sociaux ■ économiques ■ sanitaires et environnementaux





## SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

### DES ATOUTS INDÉNIABLES

- › 2 haltes TER et 2 haltes taxi-TER
- › 7 lignes régulières d'autocar
- › Transport à la demande TISOA
- › 5 aires de covoiturage
- › 2 voies vertes
- › Desserte par 3 autoroutes
- › Solidarité entre voisins
- › Concentration de flux vers Amiens et Abbeville
- › Structuration du territoire autour de bourgs

### MAIS QUELQUES FAIBLESSES PRÉGNANTES

- › 2 450 habitants vivent dans un ménage sans voiture
- › Freins psychologiques à la mobilité
- › Éloignement de certaines communes des lycées et pôles d'emplois en transports collectifs
- › Usage de la voiture dominant
- › Méconnaissance de l'offre de transports
- › Horaires des transports inadaptés
- › Intermodalité peu développée
- › Coût de la mobilité
- › Développement d'un secteur de loisirs et d'activités éloigné des lieux d'habitat

### DES OPPORTUNITÉS À SAISIR

- › Un potentiel de développement des modes doux
- › Communauté de communes très investie dans le champ de la mobilité depuis 2012
- › 3 PLUI en cours d'élaboration
- › Pays transformé en pôle métropolitain avec missions sur la mobilité
- › Plan de mobilité rurale en cours d'élaboration
- › Un nouveau coordinateur en charge de la mobilité à l'échelle régionale (Hauts-de-France Mobilités)
- › Un SRADDET qui va venir conforter le rôle de chef de file de l'intermodalité de la région Hauts-de-France

### MALGRÉ DES MENACES À CONSIDÉRER

- › Déscolarisation
- › Chômage
- › Isolement des personnes âgées ou sans voiture
- › Revenu disponible réduit
- › Dégradation de l'état de santé
- › Accroissement des flux automobiles et de la dépendance à la voiture



TROISIÈME PARTIE

# La stratégie



## LES OBJECTIFS AUXQUELS LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DOIT CONTRIBUER

Ces objectifs touchent différents domaines, qui correspondent aux piliers du développement soutenable auquel aspirent les élus de la communauté de communes Somme Sud-Ouest et du pôle métropolitain du Grand Amiénois.

### DOMAINE ÉCONOMIQUE

- L'attractivité résidentielle, économique et touristique
- L'efficacité de TISOA et la maîtrise des coûts pour la CC2SO
- La maîtrise ou la réduction des coûts :
  - > des déplacements pour les ménages
  - > du transport pour les établissements d'enseignement ou structures accueillant des groupes

### DOMAINE DE L'INCLUSION SOCIALE

- L'accès aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, à l'emploi et à l'information pour tous
- L'autonomie, des jeunes aux personnes âgées
- La qualification et l'embauche des personnes peu mobiles
- La lutte contre l'isolement

### DOMAINE HUMAIN ET ENVIRONNEMENTAL

- La santé et le bien-être des personnes
- La sécurité des déplacements
- La qualité du cadre de vie
- La réduction des impacts des déplacements sur l'environnement

### DANS LE DOMAINE ÉCONOMIQUE

#### L'attractivité résidentielle, économique et touristique

Offrir des conditions d'accessibilité et de mobilité diversifiées est un des facteurs nécessaires pour attirer des habitants, des entreprises et des touristes, et le sera de plus en plus à l'avenir.

#### L'efficacité de TISOA et la maîtrise des coûts pour la CC2SO

La CC2SO souhaite que la fréquentation du service TISOA soit plus en phase avec l'ampleur des investissements consentis pour mettre en place et faire fonctionner le service. Elle vise l'objectif de réduire le coût du service à la personne transportée en augmentant le remplissage des cars.

#### La maîtrise ou la réduction des coûts des déplacements pour les ménages

En offrant d'autres modalités de déplacements plus économiques que la voiture solo aux ménages qui l'utilisent quotidiennement, notamment pour aller travailler, il s'agit de soustraire ceux-ci aux fluctuations du cours du pétrole et de leur éviter d'être fragilisés financièrement.

#### La réduction du coût du transport pour les établissements d'enseignement ou structures accueillant des groupes

Elle a vocation à permettre aux jeunes de pouvoir effectuer des sorties scolaires, facteurs d'ouverture sur le monde et, pour certains, d'élargissement de leur horizon professionnel.

### DANS LE DOMAINE DE L'INCLUSION SOCIALE

#### L'accès aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, à l'emploi et à l'information pour tous

Dans un principe d'équité, les habitants de Somme Sud-Ouest doivent pouvoir accéder, quels que soient leur âge, leurs revenus, leurs capacités physiques ou psychiques ou leurs moyens de locomotion aux services dont ils ont besoin au quotidien.

#### L'autonomie, des jeunes aux personnes âgées

Les habitants de Somme Sud-Ouest, de l'écolier à la personne âgée, doivent pouvoir être en mesure de se déplacer plus souvent en autonomie qu'aujourd'hui. Pour les jeunes et les adultes, c'est un facteur important d'accomplissement des souhaits de parcours de formation et de réussite professionnelle. Pour les personnes âgées, c'est un élément clé du « bien vieillir » à domicile.

#### La qualification et l'embauche des personnes peu mobiles

En levant les freins physiques, financiers et psychologiques à la mobilité, il s'agit de permettre la qualification et l'embauche des personnes peu mobiles.

#### La lutte contre l'isolement

La CC2SO mène déjà de nombreuses actions visant à accompagner les personnes âgées et à les aider à bien vieillir à domicile. Elle entend les poursuivre et les diversifier pour répondre au mieux aux besoins et éviter l'isolement des personnes âgées ou des personnes peu mobiles.

### DANS LES DOMAINES HUMAIN ET ENVIRONNEMENTAL

#### La santé et le bien-être des personnes

En rétablissant la marche et le vélo dans les pratiques de mobilités des habitants de la CC2SO, les collectivités entendent améliorer la santé et le bien-être de ceux-ci. L'activité physique est en effet bénéfique à de nombreux niveaux : prévention de l'obésité, du diabète, de maladies cardio-vasculaires, de cancers ; réduction du stress et de l'anxiété ; amélioration de la quantité et de la qualité du sommeil...

Grâce à la diminution de la pollution (sonore et de l'air) engendrée par leur changement de comportements de déplacements, les habitants de la CC2SO contribueront à améliorer la santé et le bien-être des personnes résidant à proximité des axes routiers qu'ils avaient l'habitude d'emprunter en voiture solo auparavant.

**La sécurité des déplacements**

Par sa mise en œuvre, le plan vise à améliorer la sécurité des plus vulnérables : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés.

**La qualité du cadre de vie**

En donnant plus d'espace aux piétons, cyclistes, espaces verts, le cadre de vie gagnera en qualité et donc en confort d'usage et attractivité.

**La réduction des impacts des déplacements sur l'environnement**

À leur échelle, les habitants de la CC2SO participeront également, par leur changement de comportement de mobilité, à limiter le réchauffement climatique grâce à la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans l'air et à réduire le recours aux énergies fossiles. Il y a ici concomitance d'action avec le pôle métropolitain, qui lance au dernier trimestre 2018, l'élaboration d'un plan climat-air-énergie à l'échelle du Grand Amiénois.

## LES CIBLES PRIORITAIRES DU PLAN

Le plan concerne tous les publics se déplaçant dans Somme Sud-Ouest ou en provenance ou à destination de ce territoire (habitants, touristes, visiteurs, clients français ou étrangers des entreprises de la CC2SO), mais en priorité :

- > les habitants de la CC2SO, de l'écolier à la personne âgée, peu ou pas autonomes dans leurs déplacements, peu ou pas mobiles, ou peu aisés, que la mise en œuvre du plan doit aider à gagner en autonomie, pour favoriser l'équité dans l'accès à la mobilité ;
- > les habitants de la CC2SO, habitués de la voiture solo, que la mise en œuvre du plan vise à faire changer d'habitudes, afin de limiter l'impact sur la santé et l'environnement de leurs déplacements.

## 5 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES HIÉRARCHISÉES

Pour que la mise en œuvre du plan puisse contribuer aux objectifs précités, 5 orientations ont été définies et sont hiérarchisées par ordre d'importance pour les élus.

Elles comprennent non seulement des orientations portant sur la création des conditions matérielles favorables à la pratique de moyens de locomotion autres que la voiture solo, que ce soit pour des déplacements internes à la CC2SO, ou en relation avec l'extérieur de celle-ci, mais aussi des orientations pour « agir sur l'humain », changer les habitudes, que ce soit pour être plus autonome dans la mobilité ou pour utiliser moins systématiquement la voiture solo.

### A - COMMUNIQUER SUR L'OFFRE DE MOBILITÉ ET ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES

C'est l'orientation majeure du plan car le constat de la méconnaissance de l'offre de transport, des outils d'information sur la mobilité et des aides financières à la mobilité a été largement partagé. La communication sur TISOA doit notamment être, à l'avenir, à la hauteur des investissements consentis par la CC2SO pour mettre en place et faire fonctionner ce service.

Au-delà de la communication qui doit être ciblée et adaptée en fonction des différents publics, notamment les plus fragiles financièrement et physiquement, il s'agit de sensibiliser la population, en particulier les jeunes et actifs, aux impacts des déplacements sur l'environnement et la santé et à les accompagner vers une mobilité plus durable.

### B - DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS INTERNES À SOMME SUD-OUEST

La CC2SO est structurée autour d'un maillage de bourgs dont les commerces et services sont indispensables pour répondre aux besoins du quotidien de leurs habitants, mais aussi de ceux des villages environnants. Par ailleurs, la ZAC de la Mine d'Or, à Croixrault, où sont implantés des équipements de loisirs (le centre aquatique Aquasoa et le minigolf) est également destinée à accueillir des entreprises. Elle n'est accessible qu'en voiture et, l'été, avec TISOA. La plupart des sites de loisirs ou touristiques sont accessibles principalement en voiture ou en car.

L'orientation consiste à :

- > diversifier les moyens d'accès :
  - aux bourgs, à la ZAC de la Mine d'Or depuis les communes proches (TISOA, covoiturage, vélo, marche) ;
  - entre les bourgs (TISOA, covoiturage) ;
  - aux sites touristiques ou de loisirs ;
- > créer les conditions favorables à la marche et au vélo dans les bourgs et villages, non seulement pour les déplacements au sein de ceux-ci, mais aussi pour les déplacements combinant marche, trottinette, ou vélo et TISOA ou transport scolaire pour se rendre dans une autre commune (sécurisation des itinéraires, stationnement des vélos).

### C - AMÉLIORER LES RELATIONS EN LIEN AVEC L'EXTÉRIEUR EN DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

Pour accéder à Pôle emploi, aux lycées, aux établissements d'enseignement supérieur, aux hôpitaux, les habitants de la CC2SO sont contraints de se rendre hors du territoire, le plus souvent à Abbeville ou Amiens. Pour passer un entretien d'embauche, débiter une activité ou travailler, ils peuvent aussi être amenés à se rendre dans de nombreux bassins

d'emplois : Abbeville, Amiens, Côte Picarde, Vimeu, Beauvais, Paris, Lille, Rouen...

Dans le sens inverse, visiteurs, touristes et clients des entreprises de la CC2SO accèdent au territoire principalement via Abbeville ou Amiens lorsqu'ils viennent en transports collectifs.

L'orientation consiste :

- > à améliorer les liaisons cyclables ainsi que l'offre de transports collectifs (offre régionale ferroviaire et routière, TISOA) en lien avec l'extérieur, notamment via Amiens et Abbeville, pour la rendre plus attractive et, concernant les lycéens étudiant à Amiens, plus rapide : horaires, fréquences, itinéraires, confort des arrêts ;
- > à créer ou matérialiser des aires de covoiturage ;
- > à favoriser la combinaison de différents moyens de locomotion au cours d'un même déplacement. Cela nécessite d'organiser l'accès, la diffusion, le stationnement, l'attente et les échanges pour les personnes venant à pied, en deux-roues, en voiture (en tant que passager ou conducteur), en transports collectifs le cas échéant, au niveau de haltes TER, d'arrêts de cars, ou d'aires de covoiturage.

## D - FACILITER LA MOBILITÉ POUR LES PERSONNES PEU MOBILES OU PEU AISÉES

Pour les personnes peu mobiles ou peu aisées, la peur de s'éloigner du domicile et de se rendre dans des lieux inconnus, la méconnaissance de l'offre de transport et des lieux où trouver l'information, le coût d'obtention du permis ou de l'achat d'un véhicule... sont autant de freins à la concrétisation des souhaits de formation et à l'insertion professionnelle. L'orientation consiste à travailler à lever ces freins, depuis l'école jusqu'à l'âge adulte, par l'information et la sensibilisation, des aides à l'équipement en moyen de locomotion (achat ou prêt), la tarification des transports et l'accompagnement, individuel ou en groupe, pour l'apprentissage de la mobilité. Elle porte également sur l'adaptation de l'offre de mobilité à ces publics.

## E - CRÉER UN TERRAIN FAVORABLE À UN MOINDRE RECOURS À LA VOITURE SOLO ET AUX VÉHICULES THERMIQUES

Par l'aménagement du territoire, il s'agit de créer les conditions propices à un usage plus important de la marche, du vélo, des transports collectifs et des usages partagés de la voiture. Cela consiste non seulement à créer ou aménager des infrastructures, mais aussi à concevoir un urbanisme qui favorise la proximité entre lieux d'habitat et équipements, services, commerces, d'une part, et entre lieux d'habitat et arrêts de transports collectifs, d'autre part.

## 5 CHAMPS OPÉRATIONNELS

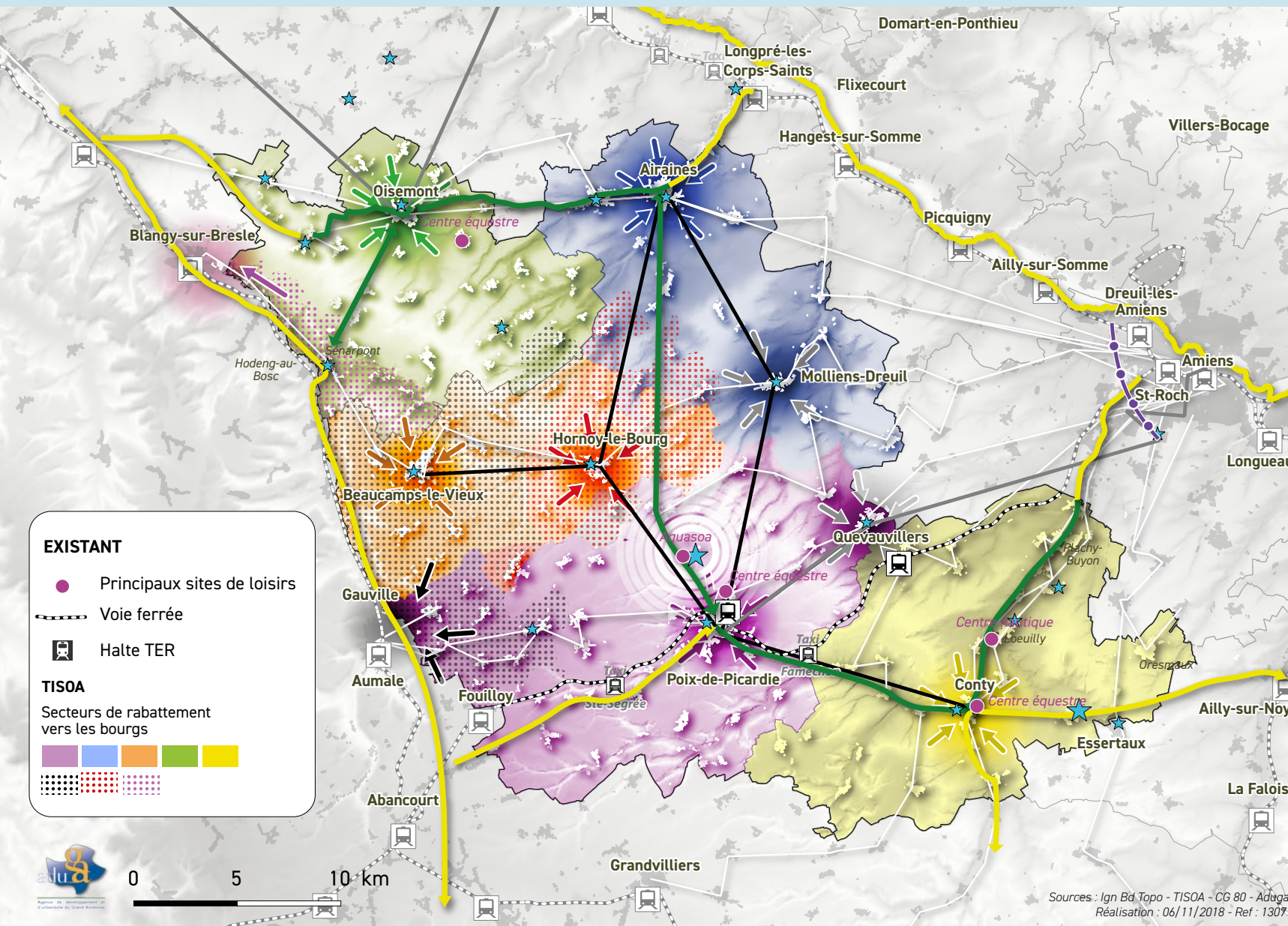
Les orientations étant transversales, le plan d'actions est structuré en 5 champs opérationnels, qui contribuent, chacun, à la mise en œuvre de plusieurs orientations :

- > communication, information, accompagnement au changement ;
- > modes doux ;
- > usages partagés de la voiture ;
- > transports collectifs et intermodalité ;
- > articulation entre urbanisme et déplacements.

		5 ORIENTATIONS				
CONTRIBUTION DES CHAMPS OPÉRATIONNELS À LA MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS		Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratiques	Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud-Ouest	Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs	Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées	Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques
5 CHAMPS OPÉRATIONNELS	Communication, information, accompagnement au changement	✓			✓	
	Modes doux		✓	✓	✓	✓
	Usages partagés de la voiture		✓	✓	✓	✓
	Transports collectifs et intermodalité		✓	✓	✓	✓
	Articulation entre urbanisme et déplacements		✓			✓



# LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE DU PMRU



**EXISTANT**

- Principaux sites de loisirs
- Voie ferrée
- 🚂 Halte TER

**TISOA**

Secteurs de rabattement vers les bourgs

■ ■ ■ ■ ■

■ ■ ■ ■ ■

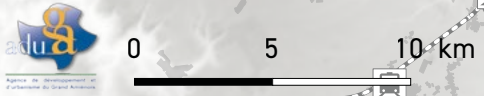
- A - COMMUNIQUER SUR L'OFFRE DE MOBILITÉ ET ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES
- D - FACILITER LA MOBILITÉ DES PERSONNES PEU MOBILES OU PEU AISÉES
- E - CRÉER UN TERRAIN FAVORABLE À UN MOINDRE RECOURS À LA VOITURE SOLO ET AUX VÉHICULES THERMIQUES

**B - DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS INTERNES À SOMME SUD-OUEST**

- Diversifier les moyens d'accès
- 🌟 Aux bourgs depuis les communes proches (TISOA, marche, vélo, autopstop)
  - 🌀 À Aquasoa / ZAC de la Mine d'Or (TISOA, marche, vélo, autopstop)
  - Entre les bourgs (TISOA, autopstop)
  - ➡ Aux sites touristiques et de loisirs (vélo)
  - 🏠 Créer des conditions favorables à la marche et au vélo dans les bourgs et villages

**C - AMÉLIORER LES RELATIONS EN LIEN AVEC L'EXTÉRIEUR EN DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS**

- ➡ Améliorer les liaisons cyclables en lien avec l'extérieur
- Améliorer l'offre de transports collectifs en lien avec l'extérieur
  - 🚂 ferroviaire
  - routière régionale
  - Tisoa
- Créer ou matérialiser des aires de covoiturage
  - ★ principales
  - ★ secondaires
- Organiser l'intermodalité
  - 🚂 🏠 autobus des arrêts de transports collectifs et des aires de covoiturage
  - 🚲 avec le BHNS



Sources : Ign Bd Topo - TISOA - CG 80 - Adaga  
Réalisation : 06/11/2018 - Ref : 1307

## QUATRIÈME PARTIE

# Le plan d'actions en résumé



## GUIDE DE LECTURE

Chaque champ opérationnel est décliné en leviers opérationnels, au sein desquels sont détaillées des actions et des recommandations :

- **les actions, indiquées par un «A»**, sont des opérations envisagées dont la maîtrise d'ouvrage est du ressort de la CC2SO ou du syndicat mixte du Pôle métropolitain du Grand Amiénois ;
- **les recommandations, précisées par un «R»**, sont des opérations dont la maîtrise d'ouvrage revient à d'autres parties prenantes (communes, conseil départemental de la Somme, région Hauts-de-France, associations...) et que la CC2SO et le pôle métropolitain souhaitent voir mises en œuvre pour contribuer à la réalisation des objectifs du plan.
- **Un code couleur** distingue le niveau de priorité ou degré d'importance des actions et recommandations :
  - PRIORITY HAUTE OU DEGRÉ D'IMPORTANCE HAUT
  - PRIORITY MOYENNE OU DEGRÉ D'IMPORTANCE MOYEN
  - PRIORITY FAIBLE OU DEGRÉ D'IMPORTANCE FAIBLE

Exemple :

### III. ACTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

#### 1. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

- |        |   |
|--------|---|
| .....▶ | CHAMP OPÉRATIONNEL                            |
| .....▶ | LEVIER D'ACTION                               |
| .....▶ | ACTION ET/OU RECOMMANDATION DE PRIORITY HAUTE |
| .....▶ | ACTION DE PRIORITY MOYENNE                    |
| .....▶ | ACTION DE PRIORITY FAIBLE                     |
1. **A/R** - Étendre le réseau d'aires de covoiturage en le hiérarchisant et jalonner les aires
  2. **A** - Suivre les expérimentations françaises de covoiturage et d'autostop organisé ou participatif et aviser selon les résultats
  3. **A** - Expérimenter le partage de flotte de la collectivité



## I. ACTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR L'INFORMATION, LA COMMUNICATION ET L'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT

### 1. FAIRE CONNAÎTRE L'OFFRE DE MOBILITÉ AUPRÈS DES DIFFÉRENTS PUBLICS, EN PARTICULIER LES PUBLICS FRAGILISÉS, ET LES SENSIBILISER AUX ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ

1. **A** - Mettre les données de transport en open data afin de favoriser l'intégration de toutes les offres de mobilité sur les plateformes d'information multimodale
2. **A** - Élaborer des documents d'information et de sensibilisation, adaptés aux différents publics
3. **A** - Structurer une politique de communication et de mobilisation
4. **A/R** - Promouvoir les mobilités alternatives à la voiture solo lors de manifestations
5. **A/R** - Améliorer l'information aux points d'arrêts d'autocar

### 2. ÉDUCER LES JEUNES À LA MOBILITÉ ET À L'ÉCOMOBILITÉ

1. **R** - Mettre en place des pedibus, vélobus ou du covoiturage pour se rendre à l'école ou au collège
2. **A** - Mettre en place des plans de déplacements de jeunes dans les écoles primaires, les collèges et les maisons familiales rurales
3. **A** - Favoriser l'organisation de sorties gratuites pour les jeunes
4. **R** - Créer une carte de transport gratuite pour les jeunes

### 3. FAVORISER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES PERSONNES PEU MOBILES

1. **R** - Faciliter l'accès à la formation au Code de la route
2. **A** - Cofinancer, avec l'État, l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique pour les personnes non imposables actives ou en recherche d'emploi
3. **A** - Identifier les besoins en matière de location ou réparation de vélos, VAE, scooters, voiture et de formation à l'utilisation de deux-roues et nouveaux modes de déplacements urbains et mettre en place un dispositif pour y répondre
4. **A/R** - Accompagner les personnes en recherche d'emploi dans l'apprentissage de la mobilité

### 4. FACILITER L'AUTONOMIE DES PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES

1. **A** - Accompagner les personnes peu autonomes à l'utilisation des transports collectifs
2. **A** - Mélanger davantage les publics dans les cars scolaires TISOA
3. **A** - Proposer conjointement le transport pour les animations destinées aux personnes âgées

### 5. ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT VERS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ PLUS DURABLES POUR LES ACTIFS

1. **A** - Aider le développement de plans de mobilité pour les entreprises et administrations de plus de 50 salariés
2. **A/R** - Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique en rabattement sur les gares





## II. ACTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES MODES DOUX

### 1. CONFORTER ET DÉVELOPPER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES OU PIÉTONS ENTRE COMMUNES POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS OU DE LOISIRS

1. **A/R** - Conforter les voies vertes
2. **A** - Organiser un maillage cyclable pour les déplacements utilitaires, en s'appuyant notamment sur les voies vertes et le réseau de voies communales
3. **A** - Compléter le maillage pour constituer un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés de loisirs
4. **A** - Sécuriser les déplacements à pied entre les principaux bourgs et les villages proches

### 2. FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO DANS LES VILLAGES ET LES BOURGS

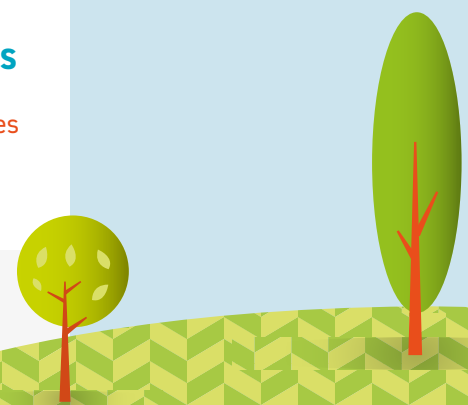
1. **R** - Améliorer le confort et la sécurité de la marche et du vélo dans les villages et les bourgs
2. **R** - Apaiser et réduire le trafic de poids-lourds dans la traversée des bourgs et villages

### 3. ANCRER LES MODES DOUX DANS LE PAYSAGE ET LES PRATIQUES

1. **A/R** - Jalonner les itinéraires doux
2. **A/R** - Déployer des dispositifs de stationnement sécurisés des deux-roues

#### RAPPEL



- priorité haute
- priorité moyenne
- priorité faible





**SCHEMA À LONG TERME DES ACTIONS SUR LES MODES DOUX**

**Conforter et développer les itinéraires cyclables entre communes pour les déplacements quotidiens et de loisirs**




**Voies vertes à conforter**


-  Aménager la Véloroute 32 et la connecter au réseau cyclable d'agglomération
-  Traiter la continuité de l'itinéraire et sa relation au centre-bourg

**Maillage cyclable pour les déplacements utilitaires à créer**









-  du schéma cyclable départemental
-  de la CC2SO

**Itinéraires cyclables de loisirs à créer**



-  du schéma cyclable départemental
-  du schéma cyclable régional
-  de la CC2SO

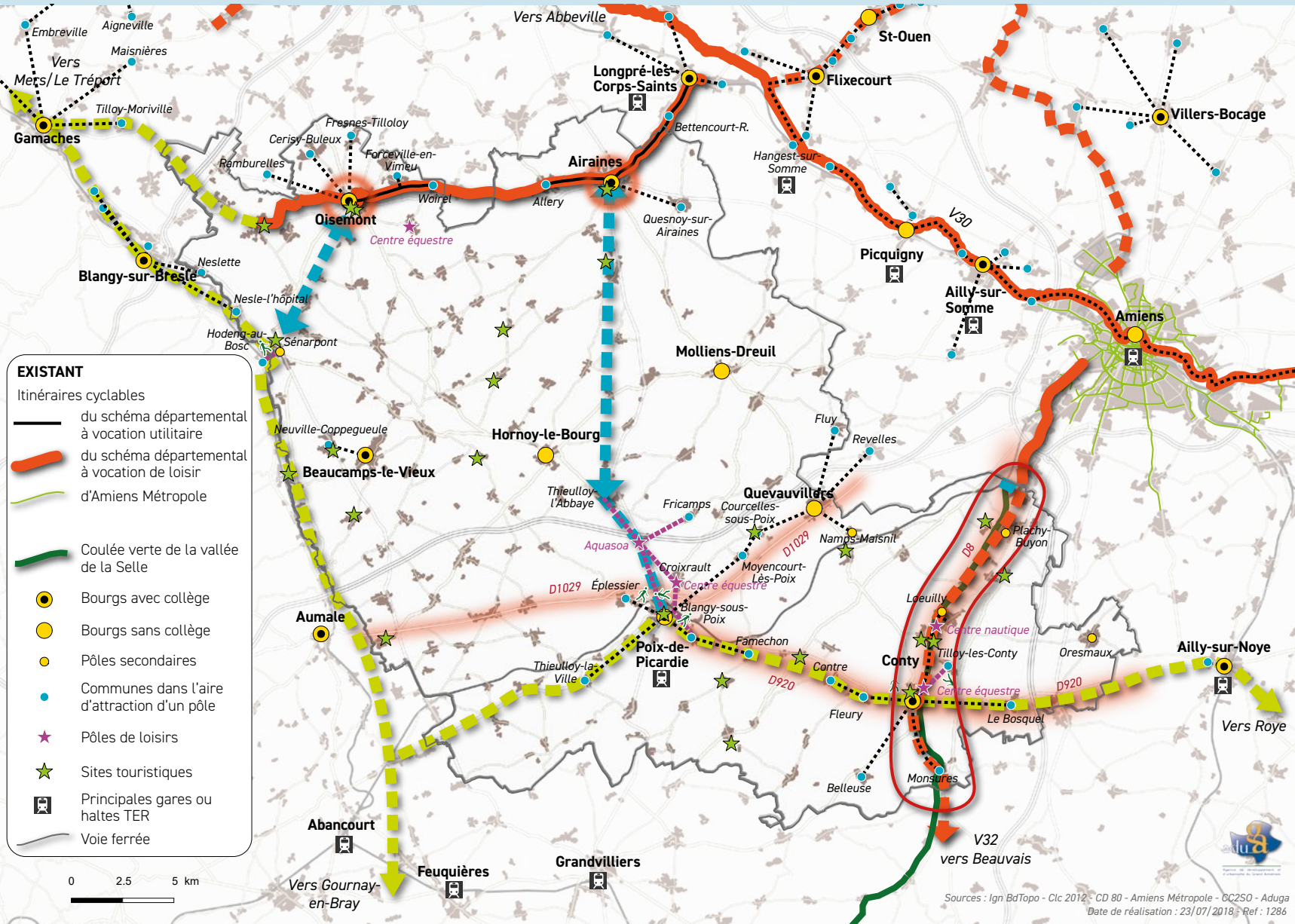
 itinéraire piéton entre villages et bourgs à sécuriser

**Favoriser les déplacements à pied et à vélo**

-  dans les bourgs de la CC2SO
-  dans les villages de la CC2SO
-  Pôles secondaires
-  Communes dans l'aire d'attraction d'un pôle
-  Pôles de loisirs
-  Sites touristiques
-  Principales gares ou haltes TER
-  Voie ferrée













**Ancrer les modes doux dans le paysage et les pratiques**

 Jalonner les itinéraires doux  
 Déployer des dispositifs de stationnement



**EXISTANT**

Itinéraires cyclables

-  du schéma départemental à vocation utilitaire
-  du schéma départemental à vocation de loisir
-  d'Amiens Métropole
-  Coulée verte de la vallée de la Selle
-  Bourgs avec collège
-  Bourgs sans collège
-  Pôles secondaires
-  Communes dans l'aire d'attraction d'un pôle
-  Pôles de loisirs
-  Sites touristiques
-  Principales gares ou haltes TER
-  Voie ferrée

Sources : Igm BdTopo - Clc 2012 - CD 80 - Amiens Métropole - CC2SO - Aduga  
 Date de réalisation : 23/07/2018 - Ref : 1286

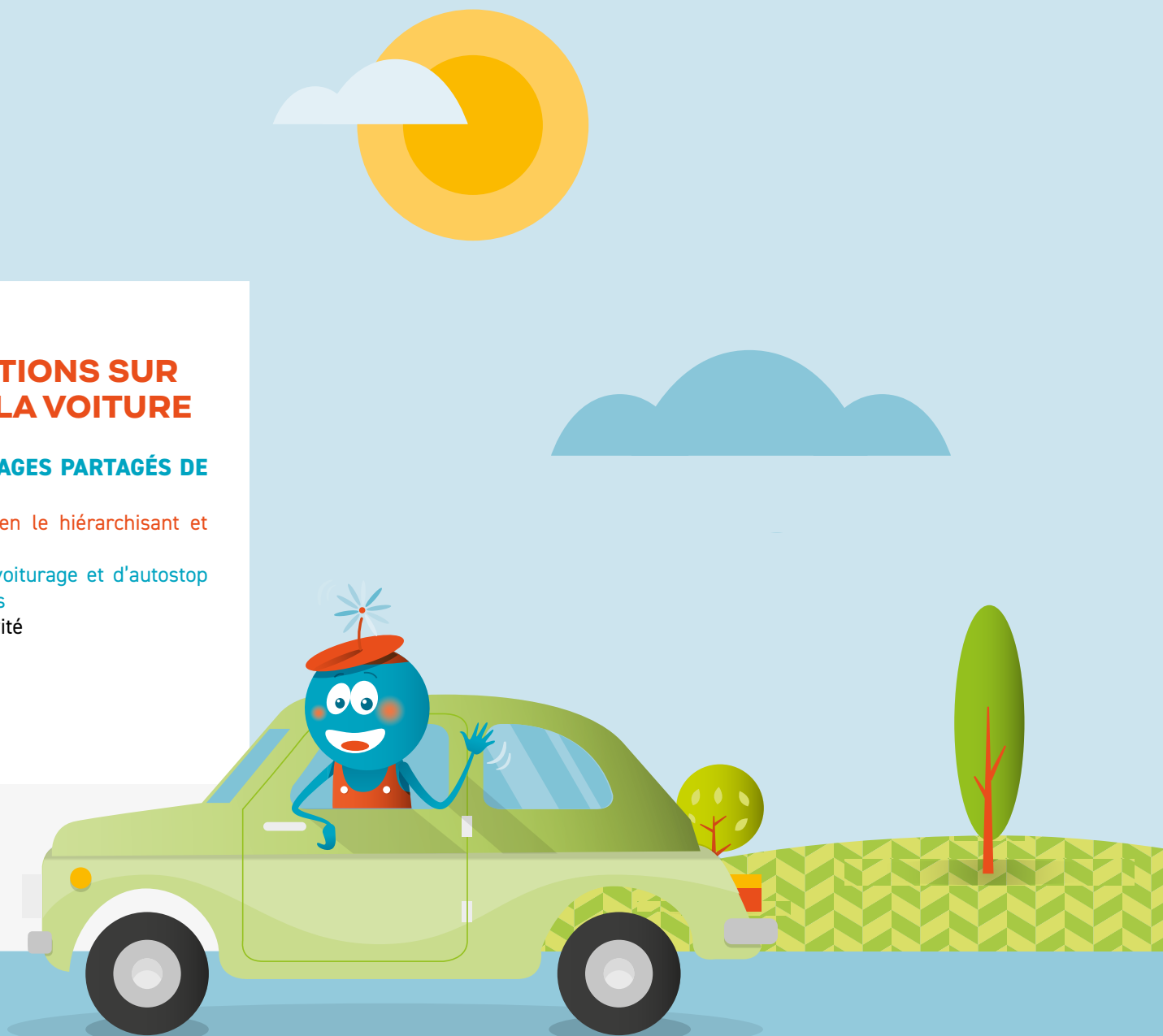
### III. ACTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

#### 1. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

1. **A/R** - Étendre le réseau d'aires de covoiturage en le hiérarchisant et jalonner les aires
2. **A** - Suivre les expérimentations françaises de covoiturage et d'autostop organisé ou participatif et aviser selon les résultats
3. **A** - Expérimenter le partage de flotte de la collectivité

#### RAPPEL

- priorité haute
- priorité moyenne
- priorité faible





**SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE**

**Poursuivre la matérialisation d'aires de covoiturage dans les bourgs et villages**

★ Aire existante, matérialisée

★ Aire à matérialiser ou créer

**Créer ou matérialiser des aires de covoiturage pour la moyenne et longue distance**

★ Aires principales

**Trafic moyen journalier annuel VL 2015**

De 0 à 2000  
De 2000 à 5000  
De 5000 à 9000  
De 9000 à 13000  
13000 et plus

**Axes privilégiés d'implantation d'aire de covoiturage**

○ Diffuseur autoroutier

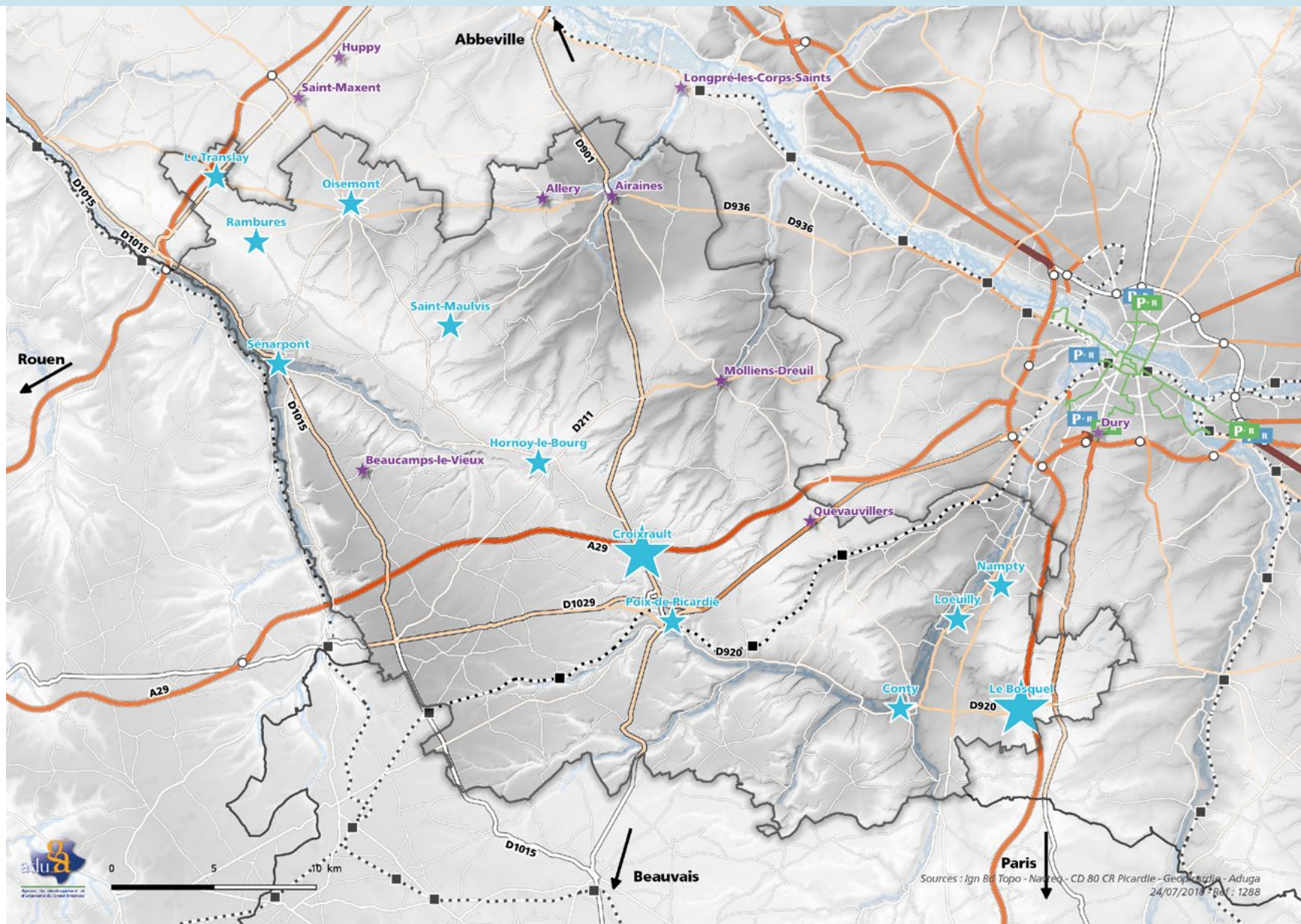
■ Gare ferroviaire

**Projet de BHNS**

— Ligne de BHNS

P-R Parc relais à créer

P-R Parc relais d'opportunité



## IV. ACTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ

### 1. DÉVELOPPER ET CONFORTER L'OFFRE RÉGIONALE DE TRANSPORTS COLLECTIFS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

1. **R** - Améliorer l'offre ferroviaire et le confort en gare sur l'axe Amiens-Rouen
2. **R** - Renforcer la lisibilité et l'attractivité de la ligne de cars Trans 80 n°29 entre Amiens et Conty sur la D8
3. **R** - Organiser l'offre pour permettre à plus de lycéens d'accéder aux lycées amiénois plus rapidement
4. **R** - Réduire le temps de parcours sur la relation Essertaux (ou Flers-sur-Noye) / Amiens
5. **R** - Transformer les lignes de transport scolaire vers les lycées d'Abbeville en lignes régulières ouvertes à tous

### 2. FAIRE ÉVOLUER TISOA POUR TOUJOURS MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS, EN PARTICULIER DES PLUS FRAGILES

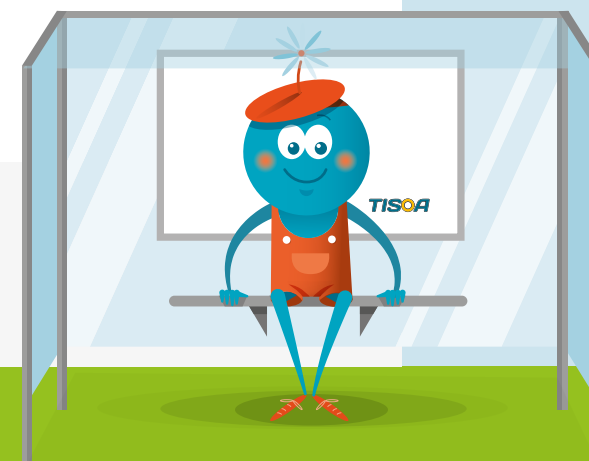
1. **A** - Étendre, à la région d'Oisemont et au Contynois, le service de TAD permettant d'emprunter les transports scolaires sur réservation (sous réserve d'accord de la région)
2. **A** - Expérimenter un transport à la demande le vendredi pour le marché d'Airaines depuis les communes limitrophes avec retour par les bus scolaires
3. **A** - Identifier régulièrement les besoins et améliorations à apporter au service
4. **A** - Proposer un service d'accompagnement payant pour les personnes rencontrant des difficultés dans la chaîne de déplacement en lien avec TISOA (et ne bénéficiant pas d'aide dans le cadre du plan d'aide de l'aide personnalisée à l'autonomie)

### 3. FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

1. **A/R** - Adapter / aménager le parking de la gare de Poix et ses abords
2. **A/R** - Créer des pôles d'échanges multimodaux en lien avec les transports collectifs routiers
3. **R** - Connecter les lignes de transports collectifs Trans'80 aux lignes de bus à haut niveau de service
4. **A** - Desservir des haltes TER en dehors du périmètre de la CC2SO avec TISOA
5. **R** - Mettre en place l'intégration tarifaire dans le Grand Amiénois

#### RAPPEL

- priorité haute
- priorité moyenne
- priorité faible





CARS SCOLAIRES TISOA © Marc Dewaele



ARRÊT DE CAR TRANS'80 À PLACHY-BUYON © ADUGA



TRANSPORT À LA DEMANDE TISOA EN MINIBUS © CC250



GARE DE POIX-DE-PICARDIE © ADUGA





**SCHEMA DES ACTIONS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS À LONG TERME**

**Développer et conforter l'offre régionale de transports collectifs**

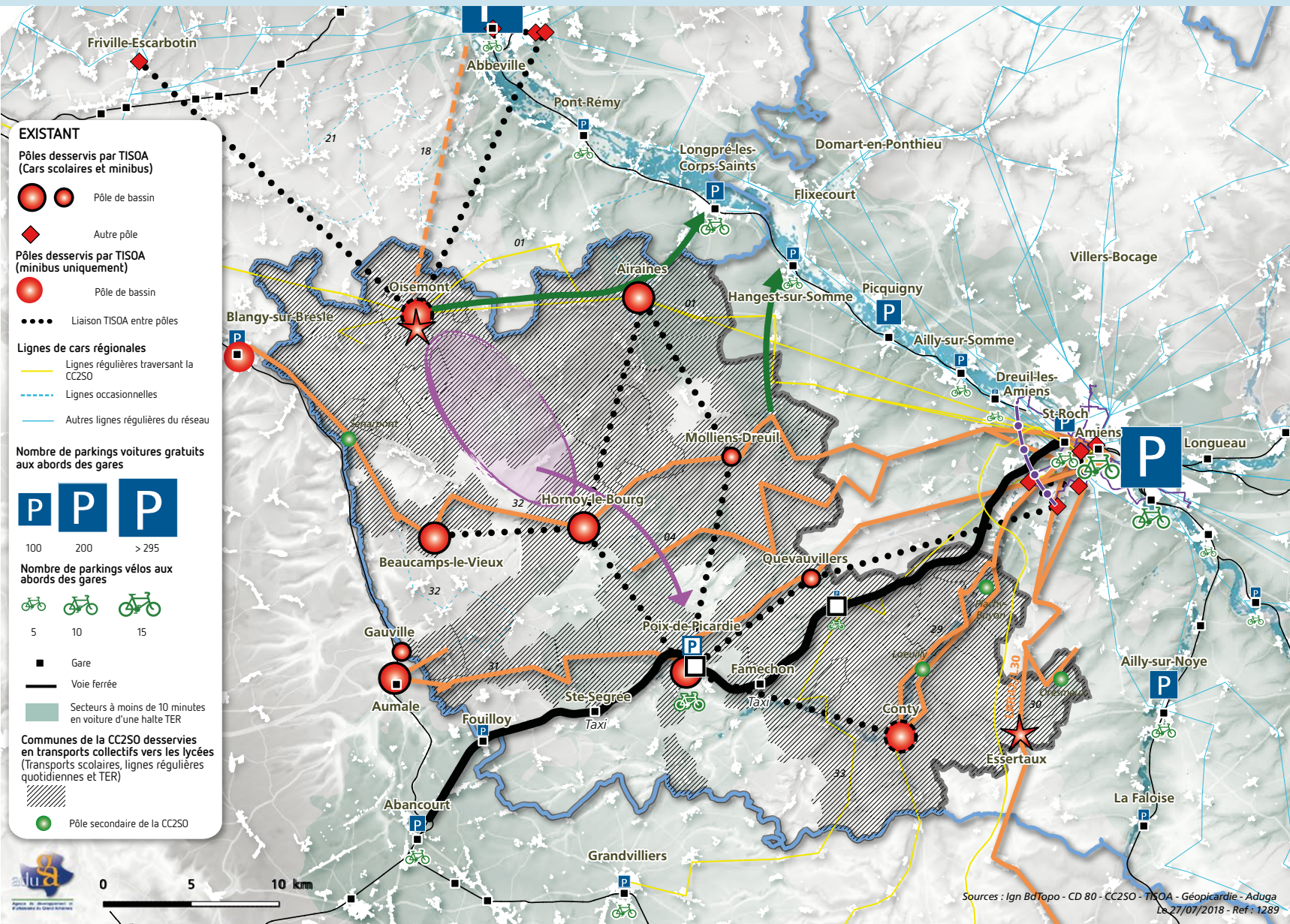
- ferroviaire : offre et confort en gare à améliorer
- routière : offre à reconsidérer pour améliorer l'accès aux lycées et emplois amiénois
- routière : ligne scolaire à ouvrir à tous les publics

**Favoriser l'intermodalité et la multimodalité**

- Parking et abord à adapter
- Stationnement vélo à déployer autour des haltes TER
- Pôle d'échanges à créer
- Correspondances TISOA / train à organiser
- Lignes de car à connecter au réseau de BHNS d'Amiens Métropole
- Intégration tarifaire à mettre en place dans le Grand Amiénois

**Faire évoluer TISOA**

- Pôle de destination à desservir en car scolaire, en complément du minibus mis en service en septembre 2018
- Desservir le secteur vers Poix en utilisant les kilomètres haut-le-pied des cars scolaires
- Service d'accompagnement payant à proposer dans la CC2SO





## V. RECOMMANDATIONS SUR L'ARTICULATION ENTRE URBANISME ET DÉPLACEMENTS

### 1. À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE, CONFORTER LES PÔLES ET LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

1. **R** - Intensifier le développement dans les pôles (habitat, commerces, équipements, services, activités), en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs
2. **R** - Augmenter le nombre d'utilisateurs potentiels à proximité des arrêts de transports collectifs performants

### 2. À L'ÉCHELLE DES BOURGS ET VILLAGES, CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À L'USAGE DES MODES DOUX, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1. **R** - Contenir le périmètre d'urbanisation
2. **R** - Optimiser le potentiel d'accueil des secteurs centraux et des secteurs de renouvellement ou d'urbanisation future offrant une bonne accessibilité aux transports, commerces, services, équipements
3. **R** - Créer des raccourcis piétons au sein du tissu existant ou retrouver des connexions piétonnes fermées
4. **R** - Développer le stationnement pour les vélos et véhicules électriques dans les espaces privés

### 3. À L'ÉCHELLE DES SECTEURS D'AMÉNAGEMENT OU DE RENOUVELLEMENT DES PLUI, CONCEVOIR UN URBANISME VERTUEUX

1. **R** - Veiller à la perméabilité des secteurs de renouvellement urbain ou d'extension
2. **R** - Inciter les aménageurs et promoteurs, à concevoir des espaces publics favorables aux modes doux et des aménagements de voirie permettant à terme leur réintégration dans le domaine public
3. **R** - Mutualiser le stationnement

#### RAPPEL

- degré d'importance haut
- degré d'importance moyen
- degré d'importance faible






**SCHEMA DE SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS SUR L'ARTICULATION ENTRE URBANISME ET DÉPLACEMENTS POUR LES BOURGS ET VILLAGES**

À l'échelle intercommunale, conforter les pôles et la desserte en transports collectifs

Intensifier le développement dans les pôles, en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs




**L'échelle du SCOT**

-  Pôle intermédiaire
-  Pôle de proximité
-  Pôle relais

**L'échelle des PLUI**

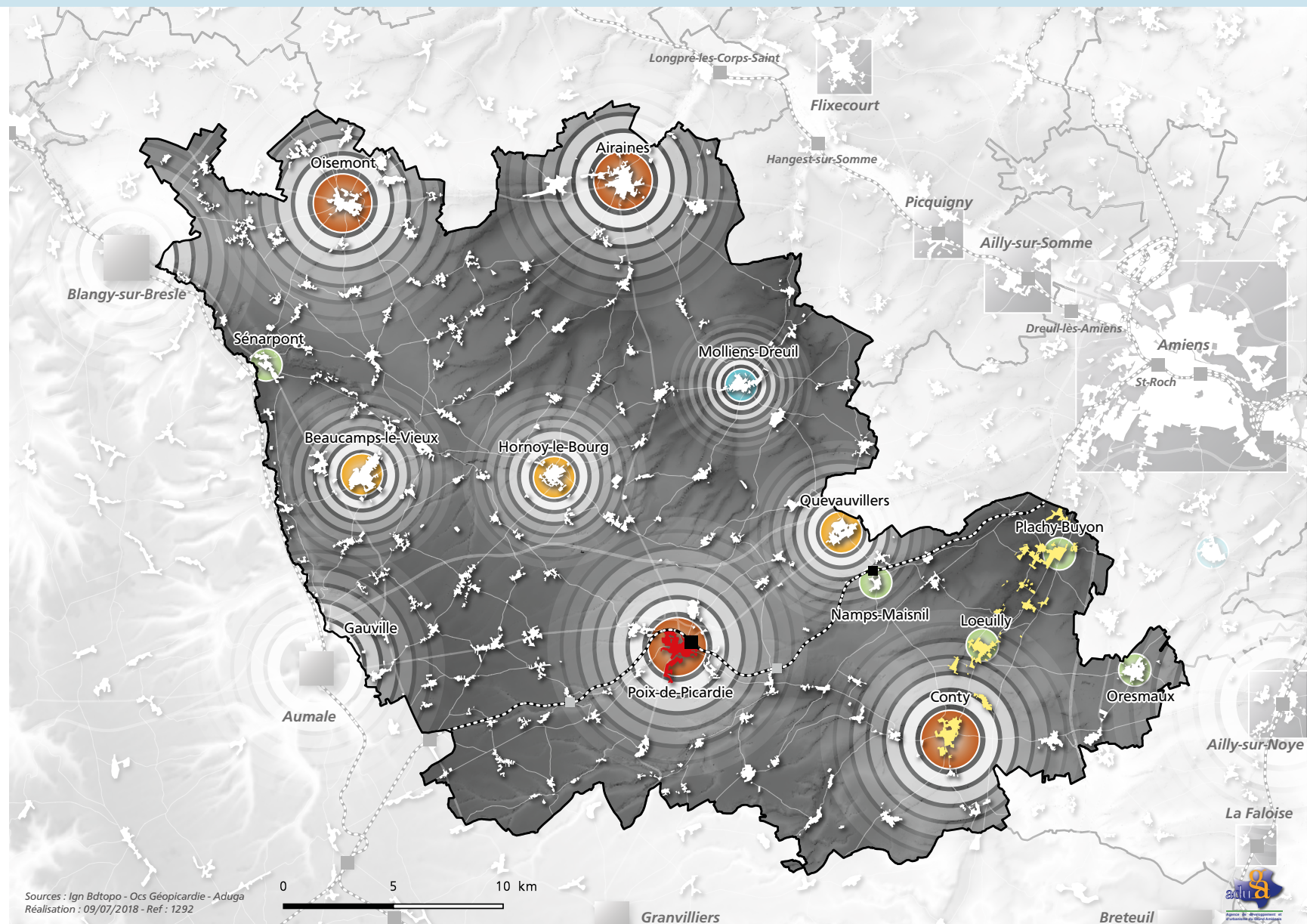
-  Pôle secondaire

Augmenter le nombre d'utilisateurs potentiels à proximité des arrêts de transports collectifs performants

-  Commune bien desservie
-  Commune potentiellement bien desservie
-  Commune peu ou pas desservie

À l'échelle des bourgs et villages, créer les conditions favorables à l'usage des modes doux, des transports collectifs et des véhicules électriques

- 
- 
- 



CINQUIÈME PARTIE

# La mise en œuvre et le suivi du plan



## INSTANCES POUR LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI

### UN COMITÉ DE PILOTAGE

Les élus de la commission Mobilité du pôle métropolitain et des commissions Urbanisme et Bien vieillir de la CC2SO, ainsi que les partenaires concernés par la mise en œuvre du plan se réuniront chaque année, au cours d'une séance commune et dédiée au plan de mobilité rurale. Dans ce cadre, ils établiront conjointement le bilan des actions réalisées dans l'année écoulée et identifieront des propositions de programme d'actions prioritaires pour l'année suivante, à soumettre aux instances respectives du pôle métropolitain et de la CC2SO.

### UN COMITÉ TECHNIQUE

Un comité technique composé des représentants des acteurs concernés par la mise en œuvre du plan préparera les réunions du comité de pilotage.

### UN PARTENAIRE TECHNIQUE PERMANENT

Le pôle métropolitain du Grand Amiénois, la CC2SO, la région Hauts-de-France et l'État étant tous quatre membres de l'ADUGA, cette dernière inscrira chaque année, dans son programme partenarial, une mission d'appui à la mise en œuvre du plan de mobilité rurale, dans le respect des dispositions de l'article L.132-6 du Code de l'urbanisme et en fonction de la compatibilité avec le plan de charge général.

## MOYENS HUMAINS

Le pôle métropolitain, avec le concours de la CC2SO, a candidaté à l'Appel à manifestation d'intérêt «French mobility – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables (TENMOD)» de l'ADEME, afin de financer 50% du poste d'un chargé de mission pour la mise en œuvre opérationnelle du plan. Celui-ci aura une approche métropolitaine des actions, de façon à permettre l'application ou la réplique de certaines d'entre elles sur tout ou partie du Grand Amiénois.

## LES ACTEURS DE LA MISE EN ŒUVRE

Ils sont répertoriés dans les tableaux des pages suivantes selon leur rôle dans la mise en œuvre :

- > M : maître d'ouvrage
- > P : partenaire technique et/ou financier.

Le vocable «Autre» comprend les autres partenaires ou maîtres d'ouvrage suivants, cités dans l'ordre d'apparition dans le document :

- > Oise Mobilité (Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise) ;
- > établissements de formation et leurs équipes éducatives ;
- > Directeur académique des services de l'Éducation nationale (DASEN) ;
- > parents d'élèves ;
- > élèves ;
- > Pôle emploi ;
- > clubs d'aînés ;
- > professionnels de la santé ;
- > Chambre d'agriculture de la Somme ;
- > associations de cyclistes ou de randonneurs ;
- > mécénat ;
- > banques ;
- > Syndicat d'aménagement de la voie ferrée Oisemont-Longpré ;
- > habitants ;
- > CAUE de la Somme ;
- > ADUGA ;
- > Communauté de communes Avre Luce Noye ;
- > clients de TISOA ;
- > représentants des acteurs économiques, médico-sociaux, de l'enseignement, des loisirs et de la santé ;
- > EPISSOS ;
- > exploitants des réseaux urbains et des lignes Trans'80 ;
- > aménageurs ;
- > constructeurs ;
- > lotisseurs ;
- > bureaux d'études élaborant les PLUI.



	Pôle métropolitain du GA	CC2SO	Communes	Région Hauts-de-France	État	SNCF	Amiens Métropole	CABS*	CREM*	ADEME*	Hauts-de-France Mobilités	MLIFE*	CD 80*	Établissements de formation	Autres
<b>I. Information, communication et accompagnement au changement</b>															
<b>1. FAIRE CONNAÎTRE L'OFFRE DE MOBILITÉ AUPRÈS DES DIFFÉRENTS PUBLICS, EN PARTICULIER LES PUBLICS FRAGILISÉS, ET LES SENSIBILISER AUX ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ</b>															
1.1.1. A - Mettre les données de transport en open data afin de favoriser l'intégration de toutes les offres de mobilité sur les plateformes d'information multimodale	P	M		M		P	M	M			P				P
1.1.2. A - Élaborer des documents d'information et de sensibilisation, adaptés aux différents publics	M	M							P						
1.1.3. A - Structurer une politique de communication et de mobilisation	M	M							P			P	P	P	P
1.1.4. A/R - Promouvoir les mobilités alternatives à la voiture solo lors de manifestations		M							P	P					M
1.1.5. A/R - Améliorer l'information aux points d'arrêts d'autocar		M	P	M											
<b>2. ÉDUCER LES JEUNES À LA MOBILITÉ ET À L'ÉCOMOBILITÉ</b>															
1.2.1. R - Mettre en place des pedibus, vélobus ou du covoiturage pour se rendre à l'école ou au collège		P	P						P					M	P
1.2.2. A - Mettre en place des plans de déplacements de jeunes dans les écoles primaires, les collèges et les MFR		M	P						P				P		P
1.2.3. A - Favoriser l'organisation de sorties gratuites pour les jeunes	M	M	P										P		P
1.2.4. R - Créer une carte de transport gratuite pour les jeunes		P		M											P
<b>3. FAVORISER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES PERSONNES PEU MOBILES</b>															
1.3.1. R - Faciliter l'accès à la formation au Code de la route												M			
1.3.2. A - Cofinancer, avec l'État, l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique pour les personnes non imposables actives ou en recherche d'emploi		M			P								P		P
1.3.3. A - Identifier les besoins en matière de location ou réparation de vélos, VAE, scooters, voiture et de formation à l'utilisation de deux-roues et nouveaux modes de déplacements urbains et mettre en place un dispositif pour y répondre		M			P							P	P		P
1.3.4. A/R - Accompagner les personnes en recherche d'emploi dans l'apprentissage de la mobilité		M							P			M	P		P
<b>4. FACILITER L'AUTONOMIE DES PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES</b>															
1.4.1. A - Accompagner les personnes peu autonomes à l'utilisation des transports collectifs		M							P				P		
1.4.2. A - Mélanger davantage les publics dans les cars scolaires TISOA		M													
1.4.3. A - Proposer conjointement le transport pour les animations destinées aux personnes âgées		M													
<b>5. ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT VERS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ PLUS DURABLES POUR LES ACTIFS</b>															
1.5.1. A - Aider le développement de plans de mobilité pour les entreprises et administrations de plus de 50 salariés		M							P	P					P
1.5.2. A/R - Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique en rabatement sur les gares		M	M												

\*ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

\*CREM : Centre de ressources en écomobilité

\*CABS : Communauté d'agglomération Baie de Somme

\*MLIFE : Mission locale insertion formation emploi

\*CD 80 : Conseil départemental de la Somme









PLAN DE  
**MOBILITÉ RURALE**  
**SOMME SUD-OUEST**

UN PROJET  
PORTÉ AVEC  
CONVICTION  
PAR :



AVEC LE SOUTIEN  
FINANCIER DE :



ET LE PILOTAGE  
PASSIONNÉ DE :

