

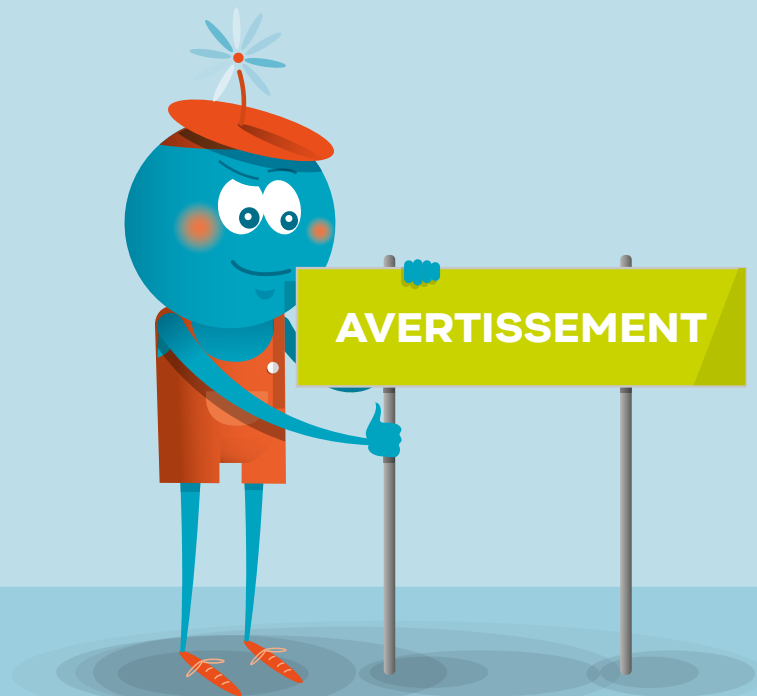


n°2

Le plan d'actions détaillé



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

I. Information, communication et accompagnement au changement	4
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	5
2. Éduquer les jeunes à la mobilité et à l'écomobilité	11
3. Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes peu mobiles	16
4. Faciliter l'autonomie des personnes âgées ou handicapées	21
5. Accompagner le changement vers des pratiques de mobilité plus durables pour les actifs	24
II. Actions et recommandations sur les modes doux	27
1. Conforter et développer les itinéraires cyclables ou piétons entre communes pour les déplacements quotidiens ou de loisirs	28
2. Favoriser les déplacements à pied et à vélo dans les villages et dans les bourgs	35
3. Ancrer les modes doux dans les paysages et les pratiques	38
III. Actions et recommandations sur les usages partagés de la voiture	41
1. Accompagner le développement des usages partagés de la voiture	42
IV. Actions et recommandations sur les transports collectifs et l'intermodalité	47
1. Développer et conforter l'offre régionale de transports collectifs ferroviaires et routiers	48
2. Faire évoluer TISOA pour toujours mieux répondre aux besoins des habitants, en particulier des plus fragiles	57
3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité	63
V. Recommandations sur l'articulation entre urbanisme et déplacements	69
1. À l'échelle intercommunale, conforter les pôles et la desserte en transports collectifs	70
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	74
3. À l'échelle des secteurs d'aménagement ou de renouvellement des PLUI, concevoir un urbanisme vertueux	81
Glossaire	85



CHAMP OPÉRATIONNEL I.

Information, communication et accompagnement au changement



LEVIER D' ACTION N°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

LE CONTEXTE

Un déficit d' information a été constaté sur différents sujets liés à la mobilité auprès des acteurs et habitants rencontrés. La liste suivante de ces politiques publiques méconnues n' est pas exhaustive mais elle témoigne déjà du formidable effet levier que peuvent représenter information et communication.

L' offre de transport

Cela concerne notamment les horaires de TISOA, l' offre de lignes régulières d' autocar Trans'80 qui sont ouverts à tous les publics, les aires de covoiturage existantes, l' offre de transport de tourisme de la CC2SO auprès des établissements scolaires, le service CAR 80 (Conduire l' automobile d' un retraité dans la Somme)...

Les outils d' information sur la mobilité

Différentes plateformes de covoiturage locales existent dans la région Hauts-de-France pour mettre en relation les covoitureurs potentiels pour les déplacements quotidiens ou occasionnels : www.roulezco.fr, à l' échelle de la Somme, et www.passpasscovoiturage.fr, à l' échelle de la région Hauts-de-France.

Il existe aussi des plateformes d' information sur l' ensemble des modes de transport (transports collectifs ou covoiturage, location de voiture ou vélo, covoiturage...) en région Hauts-de-France ou en Normandie : www.passpass.fr (pour l' instant pour le Nord et le Pas-de-Calais), www.oise-mobilite.fr dans l' Oise. À l' échelle nationale, l' appli SNCF permet également de rechercher un itinéraire multimodal de porte à porte.

L' accompagnement physique des personnes handicapées

Le service Accès Plus permet aux personnes handicapées d' être accompagnées pour effectuer des correspondances en gare d' Amiens.

Les aides financières, les tarifications spécifiques, comme :

- > les trajets à 1 € pour les jeunes sur les cars Trans'80 les mercredis et samedis après-midi en période scolaire et sur tous les voyages pendant les vacances sur les services identifiés par le logo
- > le Pass'Mobilité : il s' agit d' une carte offrant des réductions pour les transports collectifs délivrée par le conseil départemental de la Somme selon le niveau de revenu. La carte grise permet aux personnes dont les revenus sont inférieurs au seuil de pauvreté (personnes percevant le minimum vieillesse) de bénéficier d' une participation du département à hauteur de 80 % ; la carte bleue concerne les personnes touchant le RSA et est intégralement prise en charge par le département ;
- > les aides pour financer la formation et l' examen du Code de la route et du permis de conduire ;
- > l' indemnité kilométrique vélo (IKV) de 0,25€/km, plafonnée à 200€, qui peut être allouée de façon facultative par l' employeur pour les salariés venant travailler à vélo ou combinant vélo et transports collectifs et qui devrait être remplacée, en 2019, par un « forfait mobilité durable » de 200€ à 400€, ouvert au covoiturage.
- > la participation obligatoire de l' employeur (de droit privé ou public) à hauteur de 50% du prix des abonnements des salariés aux transports publics ou aux services de location de vélo entre leur domicile et leur lieu de travail (Articles L.3261-1 et R.3261-1 du Code du travail).

Parmi un échantillon enquêté de 175 jeunes de 12 à 25 ans résidant dans la CC2SO (secteurs d' Oisemont, Poix-de-Picardie, Hornoy-le-Bourg, Conty, Plachy, Airaines), **9%** seulement ont répondu **avoir connaissance des services proposés pour la mobilité** (TISOA, parkings et plateformes de covoiturage, car Trans'80, offre de transport de tourisme). **83% ne savent pas où se renseigner** pour bénéficier d' information à ce sujet.

(Source : Enquête du service Enfance, jeunesse de la CC2SO - 2018)





LEVIER D' ACTION N°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

ACTION I.1.1

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

OBJECTIF

- Permettre aux habitants de la CC2SO et visiteurs de rechercher sur les plateformes multimodales, un itinéraire de porte à porte combinant différents moyens de locomotion, y compris TISOA

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Mise au format GTFS des données d' horaires et de trajet de TISOA
- Information des partenaires de la mise à disposition de ces données

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A - Communiquer sur l' offre de mobilité et encourager le changement de pratiques

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D' OUVRAGE

CC2SO
Amiens Métropole
Communauté d' agglomération Baie de Somme
Région Hauts-de-France

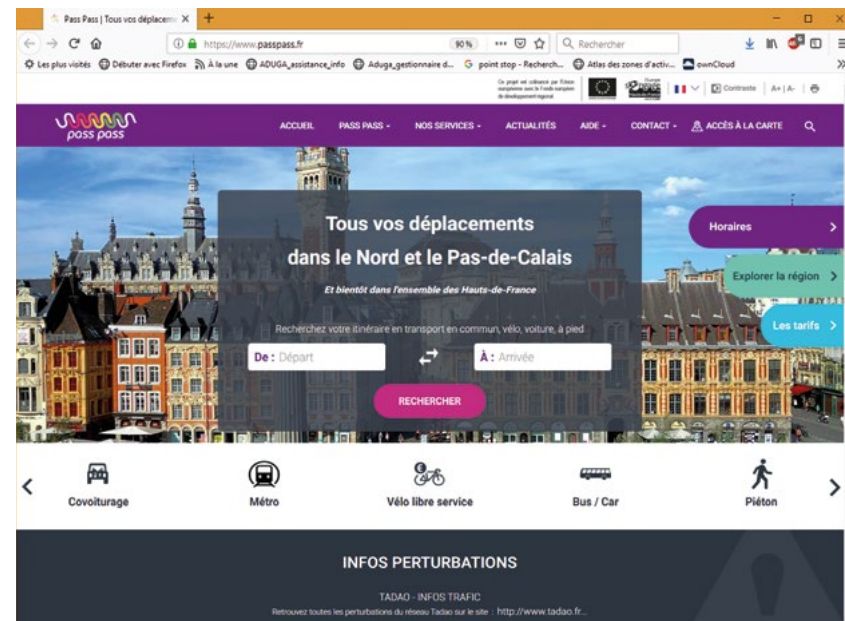
PARTENAIRES

Pôle métropolitain du Grand Amiénois
Le syndicat Hauts-de-France Mobilités
Oise Mobilité (Syndicat mixte des transports collectifs de l' Oise)
SNCF Mobilités

COÛT

À définir

PAGE D' ACCUEIL DE LA PLATEFORME PASS PASS





ACTION I.1.2

ÉLABORER DES DOCUMENTS D' INFORMATION ET DE SENSIBILISATION, ADAPTÉS AUX DIFFÉRENTS PUBLICS

OBJECTIFS

- **Donner aux différents publics les informations qui les concernent sur la mobilité : l' offre et les aides à la mobilité ainsi que les lieux (physiques ou virtuels) où trouver de l' information**
- **Sensibiliser :**
 - les jeunes, notamment dans les Maisons familiales rurales (MFR), sur l' importance de l' autonomie en matière de mobilité pour entrer dans la vie active ;
 - les actifs sur l' impact des pratiques de mobilité sur sa santé et celle des autres, son porte-monnaie, la planète (ressources, climat...) ;
 - les ménages de la CC2SO sur l' impact des pratiques de consommation : consommer localement permet de réduire le nombre et la longueur des déplacements en voiture ;
 - les établissements scolaires et les parents d' élèves à l' écomobilité scolaire ;
 - les jeunes retraités à l' anticipation de l' adaptation à la perte de mobilité ;
 - les entreprises aux aides à la mobilité alternative à la voiture solo qu' elles ont l' obligation ou la possibilité de mettre en place et au télétravail.

DESCRIPTION DE L' ACTION

Élaborer des supports de communication et de sensibilisation adaptés aux différents publics : numérique (texte, audio ou vidéo) et/ou papier, faciles à lire et à comprendre (FALC) pour les personnes âgées, illettrées ou personnes handicapées psychiques et mentales.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

A - Communiquer sur l' offre de mobilité et encourager le changement de pratiques

CIBLE

Publics divers, en particulier les publics non motorisés : jeunes, actifs, jeunes diplômés, demandeurs d' emploi, personnes âgées, personnes handicapées psychiques et mentales, personnes handicapées physiques, établissements scolaires et leurs élèves, familles, élus, entreprises...

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D' OUVRAGE

CC2SO

Pôle métropolitain du Grand Amiénois

PARTENAIRES / RESSOURCES

CREM (Centre de ressources en écomobilité) – www.ecomobilite.org

COÛT

Moyens humains : temps du chargé de mission (48 000 €/an)

Prestataires de service en communication et impression (15 000 €/an)

FINANCEMENT

Appel à manifestation d' intérêt TENMOD

EXEMPLE

Agence de mobilité Nord-Isère : <http://wordpress.mobilite-nord-isere.fr/>



LEVIER D' ACTION N°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

ACTION I.1.3

STRUCTURER UNE POLITIQUE DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION

OBJECTIFS

- Informer et sensibiliser le plus d'habitants possible
- Anticiper les actions de communication de façon à ce que toutes les cibles puissent être régulièrement touchées

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Diffuser l'information en s'appuyant sur les relais locaux tels que :
 - le site internet, le site Facebook et le bulletin communautaire de la CC2SO ;
 - le personnel des services de la CC2SO : service à la personne (317 aides à domicile pour 1 200 bénéficiaires et 5 agents pour le portage des repas auprès de 140 personnes) et service Accompagnement pour bien vieillir à domicile (11 jeunes en service civique) ;
 - Centre social communautaire à Beaucamps-le-Vieux ;
 - radio, télé, presse locales ;
 - communes (via leur site Facebook par exemple) ;
 - établissements de formation ;
 - Pôle emploi ;
 - Mission locale insertion formation emploi (MLIFE) via Snapchat, Instagram... ;
 - Maisons départementales des solidarités et de l'insertion ;
 - Clubs d'aînés ;
 - Professionnels de la santé ;
 - CREM, dans l'accompagnement de tests, « Éduc'tours ».
- Planifier les actions de communication en fonction des publics à cibler, des évolutions de l'offre de mobilité de la CC2SO ou des territoires voisins, du planning de manifestations locales ou de manifestations d'envergure nationale, européenne ou mondiale liées à la mobilité : challenge de l'écomobilité scolaire, semaine européenne de la mobilité, semaine européenne du développement durable, fête du vélo, journée mondiale du vélo...

ORIENTATIONS CONCERNÉES

A - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques

CIBLE

Publics divers, en particulier les publics non motorisés

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO

Pôle métropolitain du Grand Amiénois

PARTENAIRES

Établissements de formation, Pôle emploi, MLIFE, conseil départemental de la Somme, clubs d'aînés, professionnels de la santé, CREM, Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP)

COÛT

Moyens humains : temps du chargé de mission (48 000 €/an)

FINANCEMENT

Appel à manifestation d'intérêt TENMOD



LEVIER D'ACTION N°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

ACTION / RECOMMANDATION I.1.4

PROMOUVOIR LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE SOLO LORS DE MANIFESTATIONS

OBJECTIFS

- > Informer et sensibiliser le plus d'habitants possible
- > Inciter à l'expérimentation des mobilités alternatives à la voiture solo

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Relayer localement les manifestations d'envergure nationale, européenne ou mondiale liées à la mobilité et organiser des animations dans ce cadre : challenge de l'écomobilité scolaire, semaine européenne de la mobilité, semaine européenne du développement durable, fête du vélo, journée mondiale du vélo...
- > Organiser des animations dans le cadre de manifestations thématiques et de fêtes locales (journées du patrimoine, foires...) pour promouvoir les aménagements et services de mobilités existants ou nouveaux

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO
Associations

PARTENAIRES

CREM (Centre de ressources en écomobilité)
ADEME

COÛT

Moyens humains : temps du chargé de mission (48 000 €/an)

FINANCEMENT

Appel à manifestation d'intérêt TENMOD

RESSOURCES

- > CREM (www.ecomobilite.org)
- > Portail national sur l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org>
- > Syndicat mixte des transports de l'Oise (pour la méthodologie)

EXEMPLES

- > Exemples d'animations : bourse au vélo, balade ou course à vélo, stand d'information avec jeu-concours pour les enfants permettant aux enfants et à leurs parents de découvrir les différentes offres de mobilité...
- > L'école primaire d'Oresmaux a participé en 2017 et 2018 au challenge de l'écomobilité scolaire dans les Hauts-de-France et remporté respectivement les 1^{re} et 3^e places au titre de la plus belle progression écomobile.





LEVIER D' ACTION N°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

ACTION / RECOMMANDATION I.1.5

AMÉLIORER L' INFORMATION AUX POINTS D' ARRÊT D' AUTOCAR

OBJECTIFS

- Informer les clients du car des horaires de passage aux arrêts
- Identifier les arrêts desservis par le service TISOA
- Donner une identité au réseau

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Afficher les horaires à jour aux points d' arrêt Trans'80
- Identifier les arrêts TISOA par une signalétique spécifique et harmonisée (abri, poteau ou oriflamme sur poteau existant)
- Donner accès à l' information numérique aux arrêts (Flashcode, Bitcoin...)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

A - Communiquer sur l' offre de mobilité et encourager le changement de pratiques

CIBLE

Tous publics, en particulier les publics non motorisés

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D' OUVRAGE

Région Hauts-de-France (arrêts Trans'80)
CC2SO (arrêts TISOA)

PARTENAIRES

Communes desservies

COÛT

À définir

FINANCEMENT

À déterminer





LEVIER D' ACTION N°2

ÉDUCER LES JEUNES À LA MOBILITÉ ET À L'ÉCOMOBILITÉ

LE CONTEXTE

La CC2SO compte 42 écoles, 5 collèges, 2 Maisons familiales rurales (MFR), mais aucun lycée. Le transport scolaire est organisé pour que les élèves puissent se rendre dans les écoles et collèges de la CC2SO. Mais poursuivre ses études au-delà du collège nécessite de se déplacer hors du territoire, le plus souvent vers les lycées d'Amiens, Abbeville ou Friville-Escarbotin.

Les acteurs ont identifié plusieurs problèmes liés à la mobilité pour les jeunes :

> la perte d'autonomie des jeunes

Qu'ils soient transportés par leurs parents ou par le transport scolaire entre leur domicile et leur établissement, les élèves sont souvent totalement pris en charge pour leurs déplacements. Pour leurs loisirs, les élèves n'ont pas le réflexe d'utiliser les transports collectifs (comme les trajets à 1 € des cars Trans'80 par exemple), souvent par méconnaissance.

Le manque d'infrastructures pour faire du vélo ou de la marche, ainsi que la peur des parents de laisser leur enfant aller seul à l'école ou au collège, sont des freins à l'apprentissage de la marche, du vélo et des transports collectifs en autonomie. Pourtant, cet apprentissage est un passeport pour l'avenir : il servira plus tard pour se rendre au lycée, à l'université ou au travail.

> les freins psychologiques à la mobilité

Certains parents, eux-mêmes peu mobiles, sont réticents à voir leurs enfants intégrer un établissement éloigné (comme les lycées d'Amiens) ou non desservi directement par les transports collectifs depuis le domicile (lycée professionnel à Rue par exemple). Cela conduit leurs enfants à choisir un parcours de formation en fonction de critères d'accessibilité et non en fonction de leurs ambitions et aspirations, voire à abandonner les études.

> l'inégalité des chances dans la réussite scolaire

L'absence de lycée dans la CC2SO implique, pour les élèves, d'être interne, ou d'effectuer des déplacements quotidiens en train ou car Trans'80, parfois très longs avec des départs matinaux et des retours tardifs, impactant leur capacité de réussite dans leurs études. Certaines communes au sud de la CC2SO ne bénéficient d'aucune desserte en transports collectifs en lien avec les lycées amiénois.

> le coût du transport pour les sorties scolaires et leur financement

Les sorties organisées par les établissements scolaires sont une opportunité pour les élèves dont les parents sont peu mobiles d'élargir leur horizon et de lever leur appréhension de l'éloignement lors de leur parcours de formation ultérieur. Le coût du transport pour ces sorties est conséquent et le budget des établissements qui y est consacré parfois limité. Lorsque les parents financent ces sorties, elles sont facultatives et les élèves les plus défavorisés n'y participent pas.

Le conseil départemental propose à tous les collèges publics de la Somme deux appels à projet : « Phileas Fogg » et « Sports de nature Collégiens 80 » pour soutenir les projets internationaux dans les collèges et les sorties pédagogiques de sport de nature dans la limite de 70 à 80 % du coût du transport. Une partie du coût reste à la charge des familles. Par contre, le Département finance l'intégralité du coût du transport de collégiens pour toute découverte du monde de l'entreprise, forum des métiers, printemps de l'industrie, etc.

En 2014, près de 260 jeunes de 12 à 24 ans résidant dans la CC2SO vivent dans un foyer sans voiture. (Source : INSEE – Recensement de la population 2014)
Parmi un échantillon enquêté de 175 jeunes de 12 à 25 ans résidant dans la CC2SO (secteurs d'Oisemont, Poix-de-Picardie, Hornoy-le-Bourg, Conty, Plachy, Airaines), **36 % se disent contraints par les déplacements dans le choix des activités.** (Source : Enquête du service Enfance, jeunesse de la CC2SO – 2018)





LEVIER D' ACTION N°2

ÉDUCER LES JEUNES À LA MOBILITÉ ET À L'ÉCOMOBILITÉ

RECOMMANDATION I.2.1

METTRE EN PLACE DES PEDIBUS, VÉLOBUS OU DU COVOITURAGE POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE OU AU COLLÈGE

OBJECTIFS

- **Accompagner les jeunes dans leur apprentissage de l'autonomie, du Code de la rue et de la mobilité durable**
- **Augmenter l'activité physique des jeunes et ainsi lutter contre l'obésité et améliorer l'attention des enfants en classe**
- **Réduire le nombre de véhicules aux abords des établissements scolaires, les engorgements et la pollution**
- **Développer le lien social entre enfants et entre parents**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Organiser un ou des circuits de ramassage à pied, à vélo ou en covoiturage, avec des points d'arrêt, horaires et itinéraires précis, encadrés par des adultes bénévoles sur le trajet domicile - établissement scolaire

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Écoliers et collégiens résidant dans ou à proximité des villages ou bourgs où se trouvent les établissements

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRES D'OUVRAGE

Établissements scolaires

PARTENAIRES / FINANCEMENT

- CC2SO, communes, Directeur académique des services de l'Éducation nationale (DASEN), CREM (Interventions dans le cadre de plans de déplacements de scolaires ou jeunes, avec financement à rechercher auprès de l'ADEME et de la Région Hauts-de-France (PRADET, FRATRI, Appel à manifestation d'intérêt))
- À l'image du programme « fifty-fifty » mis en place par la mairie de Loos-en-Gohelle, la collectivité pourrait soutenir financièrement et techniquement le projet mais la réalisation ou la gestion serait effectuée par le demandeur (parents ou établissement scolaire)

COÛT

- 2 000 € par an en communication
- 3 000 € par an en achat d'équipements de sécurité

RESSOURCES

CREM (www.ecomobilite.org)
 Portail national sur l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org>

EXEMPLES

- Pedibus à Bulles (60)** qui a fonctionné près de 10 ans : <https://ecomobilite-ademe-picardie.fr/pedibus-a-bulles-60-7-ans-deja/>
- Pedibus de Mesnard-la-Barotière** (1 300 habitants en Vendée) : <http://www.mesnard-la-barotiere.fr/le-pedibus/>
- Vélobus des Rosiers-sur-Loire** (2 000 habitants avec de nombreux hameaux dans le Parc naturel régional Loire-Anjou) : <https://www.parc-loire-anjou-touraine.fr/fr/telechargements/climat-et-energies/mobilite-en-actions/fiche-technique-velobus.pdf>
- Réseau Millepattes : <http://www.reseaumillepattes.org/>

**ACTION I.2.2****METTRE EN PLACE DES PLANS DE DÉPLACEMENTS DE JEUNES DANS LES ÉCOLES PRIMAIRES, LES COLLÈGES ET LES MAISONS FAMILIALES RURALES****OBJECTIFS**

- **Accompagner les jeunes dans leur apprentissage de l'autonomie, du Code de la rue et de la mobilité durable pour l'ensemble de leurs déplacements (loisirs, stages), et pas uniquement les déplacements domicile - établissement**
- **Améliorer l'accessibilité des établissements autrement qu'en voiture**
- **Augmenter l'activité physique des jeunes et ainsi lutter contre l'obésité et améliorer l'attention des enfants en classe**
- **Réduire le nombre de véhicules aux abords des établissements scolaires, les engorgements et la pollution**
- **Intégrer la mobilité durable au projet éducatif de l'établissement en impliquant différentes disciplines**
- **Rassurer les parents réticents à laisser leurs enfants se déplacer en autonomie**
- **Initier les élèves à la démocratie participative**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Définir, mettre en place, évaluer et pérenniser un plan d'actions concerté visant à encourager la marche, le vélo, les transports collectifs et le covoiturage pour les déplacements des élèves vers l'établissement scolaire, mais aussi pour les loisirs, les stages

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2S0
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Écoliers, collégiens, jeunes en MFR ou en apprentissage

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2S0

PARTENAIRES / FINANCEMENT

CREM, communes, parents d'élève, équipe éducative, élèves, DASEN, conseil départemental de la Somme

COÛT

Moyens humains : temps du chargé de mission

Interventions des associations dans le cadre de la mise en place d'un plan de déplacements de jeunes avec le CREM. Exemples :

- Citadelle d'Amiens : 7 000 personnes concernées sur 18 mois - Coût : 22 000€
- Collège Édouard Lucas en 2011 : 3 000€ par an pendant 3 ans

FINANCEMENT

Mécénat (Fondations MAIF, Crédit Agricole Brie Picardie), financement à rechercher auprès de l'ADEME et de la région Hauts-de-France (PRADDET, FRATRI, Appel à manifestation d'intérêt)

RESSOURCES

CREM (www.ecomobilite.org)

Portail national sur l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org>



LEVIER D' ACTION N°2

ÉDUCER LES JEUNES À LA MOBILITÉ ET À L'ÉCOMOBILITÉ

ACTION I.2.3

FAVORISER L'ORGANISATION DE SORTIES GRATUITES POUR LES JEUNES

OBJECTIF

- Élargir l'horizon des élèves dont les parents sont peu mobiles pour lever les freins psychologiques à la mobilité qui pourraient nuire à leur parcours de formation et leur réussite professionnelle

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Informer les acteurs de la jeunesse sur les dispositifs existants pour financer des sorties gratuites pour les jeunes
- Rechercher des financeurs pour permettre aux acteurs de la jeunesse d'organiser des sorties gratuites pour les jeunes

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- D - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Les jeunes de moins de 16 ans

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRES D'OUVRAGE

Pôle métropolitain du Grand Amiénois, CC2SO

PARTENAIRES

Établissements scolaires, communes...

COÛT

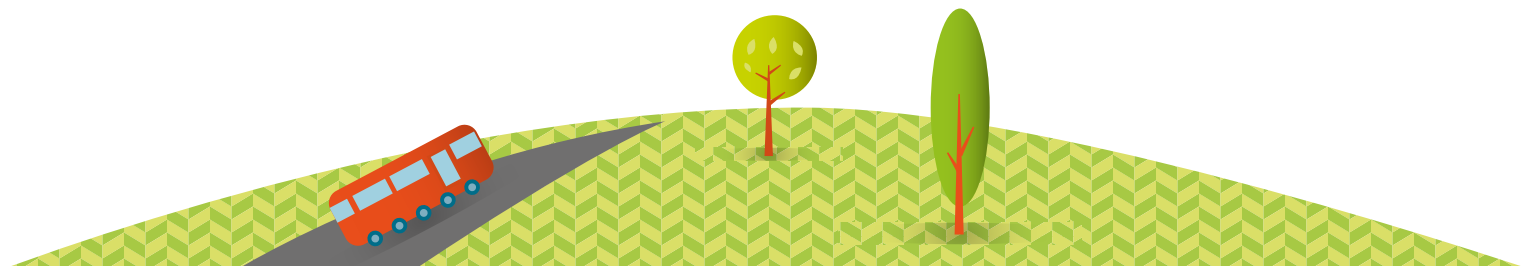
À définir

FINANCEMENT

Conseil départemental de la Somme, mécénat

EXEMPLE

Le conseil départemental de la Somme finance l'intégralité du coût du transport de collégiens pour toute découverte du monde de l'entreprise, forum des métiers, printemps de l'industrie, etc.





RECOMMANDATION I.2.4

CRÉER UNE CARTE DE TRANSPORT GRATUITE POUR LES JEUNES

OBJECTIFS

- Faciliter la mobilité en transports collectifs, pour les autres déplacements que domicile - établissement d'enseignement
- Encourager l'autonomie des jeunes et élargir leur horizon afin de faciliter leur parcours de formation et leur réussite professionnelle

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Créer une carte qui permette aux jeunes, sans distinction de classe sociale, d'emprunter gratuitement les transports scolaires, mais aussi les lignes régulières Trans'80, y compris hors période scolaire, pour se rendre sur les lieux d'enseignement, de stage ou de loisir, ou étendre les possibilités de la carte « Génération HdF + »

N.B. Cette recommandation n'est pas d'actualité à la région.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Collégiens, lycéens, apprentis, étudiants

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRE D'OUVRAGE

Conseil régional des Hauts-de-France

PARTENAIRES / FINANCEMENT

CC2S0

Sponsors, mécénat

COÛT

À définir

EXEMPLES

➤ Mkaart au Luxembourg :

- Carte gratuite permettant aux scolaires et jeunes de moins de 30 ans d'emprunter gratuitement tout le réseau de transport (train, bus, tram).

➤ Carte Imagine'R en région Île-de-France :

- Carte Imagine'R, permettant aux scolaires, étudiants, apprentis en formation de voyager pendant 1 an en illimité dans toute l'Île-de-France pour 350€ par an.
- Cofinancement possible des départements ou collectivités au-delà de la part de 50% de la région.
- Avantages pour le porteur : réductions dans des chaînes de restauration rapide, des salles de cinémas, des espaces culturels ou de loisirs ou certaines chaînes de magasins.



➤ Carte « Pass&Go » dans le Valenciennois :

- Mise en place pour les jeunes de moins de 18 ans par le SIMOUV, autorité organisatrice de la mobilité pour les agglomérations de Valenciennes et des Portes du Hainaut.
- Gratuité des transports en train, bus et tram sur le périmètre du SIMOUV. Frais de dossiers : 20€.



LE CONTEXTE

Pour leur recherche d'emploi, les 18-25 ans disposent d' une antenne de la Mission locale information emploi formation (MLIFE) à Poix-de-Picardie ; les plus de 25 ans doivent se déplacer hors du territoire pour se rendre dans une des agences de Pôle emploi située à Amiens, Abbeville ou Feuquières-en-Vimeu.

Trouver un emploi ou se former nécessite d' être en capacité de sortir du territoire.

Outre l'insuffisance de l' offre de transport, des infrastructures cyclables ou des cheminements piétons, les acteurs ont identifié plusieurs freins à la mobilité pour les adultes peu mobiles, qui sont autant des freins à la qualification et à l' embauche :

> les freins psychologiques à la mobilité

Les freins psychologiques constatés chez les collégiens au moment du passage au lycée se retrouvent chez leurs aînés. Dans les familles peu mobiles, la peur de s' éloigner de son domicile et d' utiliser les transports collectifs est prégnante ; Amiens, la Baie de Somme ou Poix-de-Picardie semblent lointaines. Le tissu d' entreprises, l' offre de mobilité, les aides à la mobilité, les moyens de trouver l' information les concernant sont méconnus.

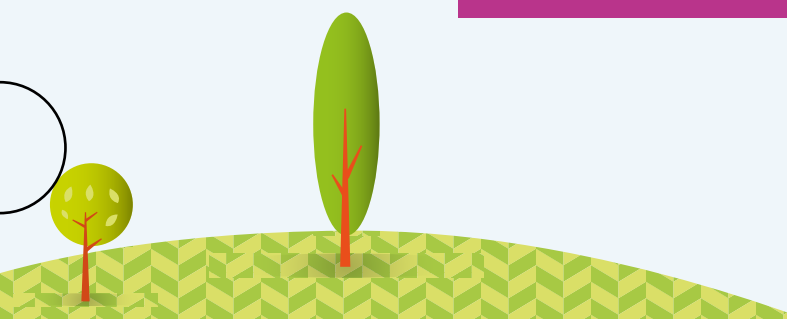
> les freins financiers

Pour les jeunes qui ne bénéficient pas d' aide financière familiale, obtenir le permis de conduire est difficile : il existe des aides pour passer le permis, mais pas pour préparer et passer l' examen du Code de la route, qui est pourtant le sésame pour passer le second examen.

Posséder une voiture engendre de nombreux frais (acquisition, assurance, carburant, entretien, contrôle technique...).

En 2014, près de **800 adultes de 25 à 64 ans** résidant dans la CC2S0 vivent **dans un foyer sans voiture : 4 sur 10 habitent en dehors d' un bourg.**

(Source : INSEE - Recensement de la population 2014)





RECOMMANDATION I.3.1 FACILITER L'ACCÈS À LA FORMATION AU CODE DE LA ROUTE

OBJECTIFS

- Lever l'obstacle financier pour l'obtention du Code de la route, sésame pour ensuite passer le permis de conduire
- Permettre l'accès à la formation au Code de la route pour les jeunes peu mobiles à proximité de leur domicile

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Financer la formation au Code de la route
- Développer une formation au Code de la route sur l'antenne de la mission locale de Poix et sur une antenne mobile en milieu rural, dans le cadre de l'appel à projet Initiative pour l'emploi des jeunes (IEJ) 2018-2020

ORIENTATIONS CONCERNÉES

D - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

18-25 ans sans aide financière familiale

PRIORITÉ

- Haute
- Moyenne

MAÎTRE D'OUVRAGE

Mission locale insertion formation emploi (MLIFE) du Grand Amiénois





LEVIER D'ACTION N°3

FAVORISER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES PERSONNES PEU MOBILES

ACTION I.3.2

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

OBJECTIFS

- Faciliter les déplacements des personnes actives non motorisées aux revenus modestes
- Élargir le territoire de recherche d'emploi pour les personnes non motorisées
- Favoriser une mobilité économique et écologique pour ces publics

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Aider financièrement, avec l'État, l'acquisition de vélos à assistance électrique pour les personnes non imposables (actives ou en recherche d'emploi) dans les conditions d'attribution fixées dans l'article D.251-2 du Code de l'énergie :
 - le montant de l'aide d'État ne peut excéder le montant de l'aide accordée par la CC2SO ;
 - le montant des 2 aides cumulées ne peut être supérieur à 20% du coût d'acquisition ou 200 euros.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

D - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Personnes non imposables actives ou en recherche d'emploi

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

- État, conseil départemental de la Somme, banques
- Pour financer les 80% restant à charge de l'acquéreur du VAE, tout habitant de la Somme qui a un besoin de financement, mais **n'a pas accès au crédit bancaire classique** (les bénéficiaires des minima sociaux, les demandeurs d'emploi indemnisés, les salariés en CDD ou en intérim, les personnes en situation de surendettement auprès de la Banque de France, après autorisation de la Commission de surendettement) peut avoir accès au **micro-crédit personnel** qui permet d'**emprunter de 300 à 3 000€ avec un taux d'intérêt faible**, tout en étant accompagné.
Plus d'infos ici : <http://www.somme.fr/micro-credit>

COÛT

100€ au maximum par vélo



**ACTION I.3.3****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****OBJECTIFS**

- > **Élargir le périmètre de recherche d'emploi ou de stages pour les adultes ou jeunes apprentis ou stagiaires non motorisés**
- > **Favoriser une mobilité écologique et/ou économique pour ces publics**
- > **Conforter ou créer des emplois de proximité et contribuer à l'insertion professionnelle localement**

DESCRIPTION DE L' ACTION

- > Identifier les besoins, en concertation avec les acteurs locaux :
 - élèves (dans le cadre de plan de déplacements de jeunes) ;
 - employés (dans le cadre de plans de mobilité d'entreprises) ;
 - Pôle emploi ;
 - MLIFE ;
 - entreprises locales d'insertion (Recyclerie...)
 - associations d'usagers de la bicyclette (Véloxygène...).
- > Accompagner et mettre en place un dispositif pour y répondre le cas échéant

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Collégiens, stagiaires, apprentis, adultes en recherche d'emploi

PRIORITÉ
Moyenne**MAÎTRE D'OUVRAGE**

CC2S0

PARTENAIRES

- > Coordination avec le conseil départemental de la Somme et l'État, qui ont co-élaboré le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public 2018-2023 qui comprend l'action « Investir dans le champ de la mobilité solidaire » (Fiche 13)
- > MLIFE
- > Pôle emploi

COÛT

À définir

EXEMPLES DE DISPOSITIFS DE LOCATION, RÉPARATION, FORMATION AUX DEUX-ROUES

- > **Service Buscyclette** géré par l'association d'insertion Véloservice, à Amiens, dans le cadre d'une délégation de service public (de 1999 à 2017) : location-réparation de vélos et VAE, vélo-école auprès des adultes et des scolaires, balades nocturnes
- > **Lien Plus** : association du Pays des 7 Vallées (sud-ouest du Pas-de-Calais) : location de cyclomoteurs aux demandeurs d'emploi et publics en formation



LEVIER D'ACTION N°3

FAVORISER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES PERSONNES PEU MOBILES

ACTION / RECOMMANDATION I.3.4

ACCOMPAGNER LES PERSONNES EN RECHERCHE D'EMPLOI DANS L'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ

OBJECTIFS

- Lever les freins psychologiques à la mobilité des 18-25 ans sans aide financière familiale et des personnes en recherche d'emploi de plus de 25 ans
- Élargir leur périmètre de recherche d'emploi

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Concernant les 18-25 ans
 - Aller à la rencontre des jeunes peu mobiles avec l'antenne mobile de la MLIFE et les former à l'utilisation des transports collectifs (TISOA notamment)
 - Mettre en place et intensifier des actions en groupe pour que les jeunes se sentent moins isolés et plus confiants dans leurs déplacements
 - Accompagner les bénéficiaires de la «Garantie jeunes» qui sont hébergés à l'AFPA d'Amiens sur un aller-retour en car pour qu'ils puissent réaliser le trajet seuls ensuite
 - Financer, avec le chéquier «parcours vacances» de 120 €, un séjour de 2 nuits au camping de Poix-de-Picardie ou en Baie de Somme pour faire découvrir d'autres horizons aux jeunes et leur faire prendre conscience de la proximité de ces territoires avec leur domicile
- Concernant les personnes de plus de 25 ans
 - Proposer un accompagnement personnalisé pour faire l'apprentissage du déplacement en transports collectifs une à deux fois
 - Organiser des voyages par groupes pour les adultes

ORIENTATIONS CONCERNÉES

D - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

- 18-25 ans sans aide financière familiale - b. Plus de 25 ans en recherche d'emploi, notamment les personnes ne sachant pas ou plus lire

PRIORITÉ

- Moyenne
- Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

- Mission locale insertion formation emploi (MLIFE) du Grand Amiénois
- CC2SO, en s'appuyant sur les jeunes en service civique pour un accompagnement individuel ; convention avec le conseil départemental de la Somme pour un apprentissage de la mobilité en groupe

PARTENAIRES

- Pôle emploi, CREM

La MLIFE a mis en place le dispositif «**Garantie Jeunes**» pour aider les 18-25 ans sans aide financière familiale à accéder à l'emploi et à l'autonomie, grâce à **un accompagnement personnalisé et une allocation de 480 €**. **40 personnes** en bénéficient actuellement mais cela ne concerne pas la totalité du public.





LEVIER D' ACTION N°4

FACILITER L' AUTONOMIE DES PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES

LE CONTEXTE

Dans la CC2SO, deux établissements accueillent des personnes handicapées psychiques : les Ateliers du Val de Selle à Conty et le foyer de vie de Frocourt, dont les familles peuvent parfois résider en dehors de la Somme. Une de leur problématique est de pouvoir se rendre dans leur famille en autonomie.

Par ailleurs, de plus en plus de personnes âgées, souvent des femmes, vivent seules dans les villages, sans voiture ou en incapacité de conduire.

Les acteurs ont identifié plusieurs freins à l'utilisation des transports en commun pour certains de ces publics :

- l'absence de repères spatio-temporels, qui les amènent à être désorientés en cas de correspondance à Amiens par exemple ;
- la méconnaissance de l'offre de transport et des aides spécifiques (par exemple, le service Accès Plus en gare d'Amiens qui permet d'accompagner les personnes ayant un handicap physique, psychique ou mental lors d'une correspondance) ;
- le manque de moyens financiers ;
- la peur des préjugés et moqueries des collégiens dans les cars scolaires TISOA ;
- l'inadaptation des horaires de TISOA : ces publics fragiles ne peuvent attendre 1h le car du retour ;
- la complexité de l'usage de TISOA : prendre le téléphone, devoir réserver tous les jours...
- la difficulté, pour les personnes sous tutelle, d'acheter un billet de train : elles doivent se rendre dans une gare avec personnel, ce qui n'est pas le cas de celle de Poix-de-Picardie. La plus proche est à Grandvilliers. S'y rendre nécessite l'intervention d'un tiers...

Dans le contexte où les services sont de plus en plus loin, la dématérialisation peut isoler encore plus les publics qui n'y ont pas accès.

Pour les personnes handicapées physiques, le service TISOA de la CC2SO propose des minibus adaptés, permettant la prise en charge de personnes en fauteuil roulant.

En 2014, près de **900 adultes de plus de 74 ans** résidant dans la CC2SO (hors maisons de retraite) vivent dans **un foyer sans voiture : 6 sur 10 habitent en dehors d'un bourg.**

(Source : INSEE - Recensement de la population 2014)





LEVIER D' ACTION N°4

FACILITER L'AUTONOMIE DES PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES

ACTION I.4.1

ACCOMPAGNER LES PERSONNES PEU AUTONOMES À L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

OBJECTIF

- Lever les freins psychologiques à l'usage des transports collectifs pour les publics fragiles

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Proposer un accompagnement personnalisé pour faire l'apprentissage du déplacement en transports collectifs une à deux fois
- Organiser des voyages par groupes pour les adultes

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- D - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Personnes handicapées psychiques, personnes âgées sans voiture ou en incapacité de conduire, personnes qui ne savent pas ou plus lire

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

- CC2SO, en s'appuyant sur les jeunes en service civique pour un accompagnement individuel
- Convention avec le conseil départemental de la Somme pour un apprentissage de la mobilité en groupe

PARTENAIRE

CREM

COÛT

À définir





ACTION I.4.2

MÉLANGER D'AVANTAGE LES PUBLICS DANS LES CARS SCOLAIRES TISOA

OBJECTIFS

- Répondre aux besoins de mobilité des publics peu autonomes
- Augmenter la clientèle de TISOA

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Sensibiliser jeunes et adultes au partage de l'espace et au respect mutuel dans les cars à l'aide d'un médiateur à bord et de communication (affiches, flyers...)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Écoliers, collégiens, adultes peu autonomes

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir

ACTION I.4.3

PROPOSER CONJOINTEMENT LE TRANSPORT POUR LES ANIMATIONS DESTINÉES AUX PERSONNES ÂGÉES

OBJECTIFS

- Permettre aux personnes âgées de participer aux animations qui leur sont destinées (animations Santé-prévention notamment)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Proposer conjointement le transport pour les animations destinées aux personnes âgées :
 - TISOA ;
 - plateforme d'entraide www.ensembl.fr à laquelle la CC2SO a adhéré.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Personnes âgées sans voiture ou en incapacité de conduire

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir



LEVIER D' ACTION N°5

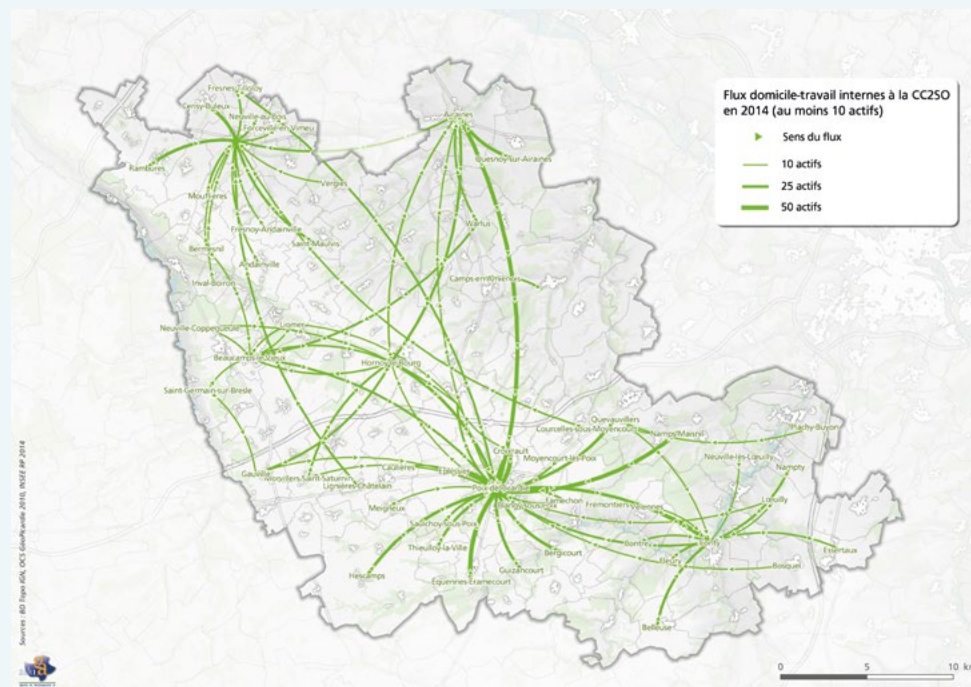
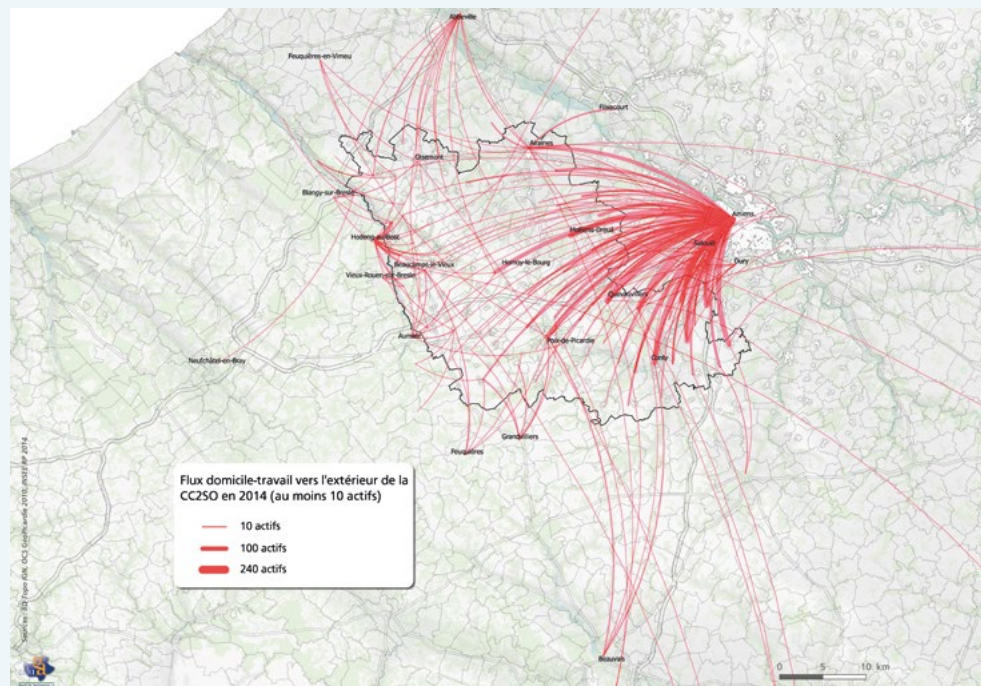
ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT VERS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ PLUS DURABLES POUR LES ACTIFS

LE CONTEXTE

La CC2SO comprend 5 pôles d'emplois, qui concentrent de 500 à 2 000 emplois : Poix-de-Picardie, Airaines, Conty et Oisemont et Beaucamps-le-Vieux. 24 établissements de la CC2SO comptent plus de 50 salariés.

15 500 actifs résident dans la CC2SO en 2014. 59% d'entre eux y travaillent. 41% se rendent dans les pôles d'emplois extérieurs, principalement Amiens, Abbeville, la vallée de la Bresle...

La voiture est le principal moyen de locomotion pour aller travailler mais le train est de plus en plus utilisé en gare de Poix-de-Picardie : la fréquentation y est passée de 213 voyageurs par jour en 2002 à 450 en 2016 (Source : SNCF).



Depuis le 1^{er} janvier 2018, conformément à l'article L.1214-8-2 du Code des transports, l'élaboration d'un Plan de mobilité (PDM) est obligatoire, sur le territoire d'Amiens Métropole, pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site, afin d'améliorer la mobilité de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.





ACTION I.5.1

AIDER LE DÉVELOPPEMENT DE PLANS DE MOBILITÉ POUR LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS DE PLUS DE 50 SALARIÉS

OBJECTIFS

- Améliorer la mobilité du personnel des entreprises et administrations des entreprises (y compris les apprentis et les stagiaires)
- Expérimenter ou mettre en œuvre les solutions les plus adaptées pour favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture solo pour se rendre au travail ou éviter les déplacements (télétravail)
- Réduire les impacts sur la santé et l'environnement des déplacements domicile-travail

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Accompagner techniquement et/ou financièrement les entreprises ou administrations désireuses d'expérimenter un plan de mobilité

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- C** - Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Entreprises et administrations de plus de 50 salariés de la CC2SO
Idéalement : plusieurs entreprises ou administrations d'un même secteur simultanément ; éventuellement couplé avec un plan de déplacements de jeunes sur le même secteur car des problématiques et solutions peuvent être communes

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

CREM, ADEME, Réseau Alliance pour les démarches produites dans le cadre de Déclic Mobilité

EXEMPLES

Plan de déplacements d'entreprises et plan de déplacements interadministrations de l'Abbeillois et du Vimeu industriel

- Maître d'ouvrage : ex-communauté d'agglomération de l'Abbeillois – suivi par la chargée de mission du pays Baie de Somme 3 Vallées
- Durée d'élaboration : 1 an pour l'étude en 2012 ; 5 ans pour la mise en place des actions (2013-2017)
- Nature des actions : événements en faveur de l'écomobilité ; partenariat avec les collectivités pour adapter l'offre de mobilité ; actions au sein des établissements (aménagement, acquisition de vélos ; évolution de l'organisation du travail (horaires, télétravail)
- Coût : 35 000€ pour l'étude auquel s'ajoute le temps de la chargée de mission du pays Baie de Somme 3 Vallées pour l'élaboration, l'accompagnement et le suivi du plan d'actions auprès des entreprises et administrations
- Partenariat financier : Région, ADEME, communauté de communes de l'Abbeillois et du Vimeu
- Budget annuel pour animer le plan d'actions : 2 500€ (impressions, lots pour concours et autres, marquage des vélos contre le vol...)





ACTION / RECOMMANDATION I.5.2

AIDE À L'ACQUISITION DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN RABATTEMENT SUR LES GARES

OBJECTIFS

- > Encourager l'écomobilité auprès des actifs susceptibles de prendre le train
- > Maîtriser l'augmentation du nombre de véhicules en stationnement à la gare de Poix-de-Picardie
- > Ancrer l'usage du vélo électrique dans les mentalités et les habitudes

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Attribuer une aide à l'acquisition de VAE

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques
- D** - Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Actifs résidant à proximité d'une halte TER et travaillant dans l'agglomération amiénoise ou une autre destination desservie par le train

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO, communes

COÛT

À définir

EXEMPLE

Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (65 000 habitants) à 30 à 60 km à l'Est de Lyon

- > Objectif : permettre aux usagers du train d'adopter ce mode de déplacement pour les liaisons domicile-gare.
- > Conditions d'attribution d'une aide à l'acquisition de VAE :
 - résider dans le territoire de la CC ;
 - posséder un abonnement SNCF (carte OURA) et justifier de son utilisation quotidienne (justificatif pour une période de 3 mois minimum).
- > Montant de la subvention : 30% du prix du vélo dans la limite de 500€.





CHAMP OPÉRATIONNEL II.

Les modes doux

II.

LEVIER D' ACTION N°1

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

LE CONTEXTE

Les acteurs ont dressé les constats suivants :

Concernant les infrastructures dédiées aux piétons ou cyclistes :

Dans la CC2S0 existent actuellement deux voies vertes :
- la voie verte de la vallée de la Selle, ouverte aux randonneurs, cavaliers, cyclistes à VTT uniquement, mais elle s'arrête à Bacouël-sur-Selle ; le PLUI du Contynois comprend une orientation visant à l'aménager pour tous types de publics non motorisés et à la prolonger dans l'agglomération amiénoise ;

DISCONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES DANS LA VALLÉE DE LA SELLE



Sources : IGN Bd Topo - Amiens Métropole - CD 80



- la voie verte Longpré – Airaines – Oisemont – Rambures. Elle est ouverte aux cavaliers, cyclistes en VTT ou vélo de ville, piétons, randonneurs, fauteuils roulants, trottinettes entre Longpré et Oisemont car elle comporte une bande roulante d'1,5 m de large. Entre Oisemont et Rambures, elle emprunte des chemins communaux où circulent également les engins agricoles. Elle est utilisable par les randonneurs, cyclistes en VTT ou cavalier. L'itinéraire présente des discontinuités dans les traversées d'Airaines et Oisemont.



Concernant la pratique de la marche ou du vélo pour les déplacements du quotidien (travail, achats, loisirs) entre communes :

Les espaces publics et routes sont le plus souvent dévolus à la circulation et au stationnement des véhicules à moteur et peu propices à la pratique du vélo ou de la marche. Des déplacements se font en voiture alors qu'ils pourraient être faits autrement : cela concerne particulièrement les déplacements entre les bourgs et leurs villages environnants ainsi que vers les gares et les équipements de loisirs (Aquasoa notamment).



ABSENCE D'ESPACE POUR LES PIÉTONS ET CYCLISTES SUR LA D141 ENTRE CROIXRAULT ET LA GARE DE POIX

Le fait de ne pas pouvoir pratiquer la marche et le vélo en sécurité est un frein à l'autonomie des jeunes.

Le vélo à assistance électrique, qui tend à se vulgariser, offre des opportunités de parcourir des distances plus longues et des reliefs plus tourmentés que le vélo classique. Ce moyen de locomotion peut être adapté aux personnes non motorisées pour élargir leur périmètre de recherche d'emploi ou de travail (notamment pour les aides à domicile).



LEVIER D'ACTION N°1

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

Concernant la pratique de la marche et du vélo pour le tourisme et les loisirs :

La majorité de l'offre touristique, de restauration et d'hébergement est accessible en voiture, excepté pour Poix-de-Picardie, accessible en train, Conty et Lœuilly, en car. Il n'y a pas de circuits à vélo ou à pied ou de packages touristiques (circuit + restauration + hébergement + visite de site) organisés en lien avec la gare de Poix et/ou d'autres gares proches du territoire.

95% des touristes venant à Conty sont des camping-caristes et stationnent sur l'aire de 70 places qui se trouve à 500 m de l'office de tourisme. Ils se déplacent donc avec leur camping-car, certains avec une petite voiture ou scooter sur une remorque, et à vélo.

Concernant la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens systématiques (travail, collège) et de loisirs :

Le conseil départemental de la Somme a adopté en février 2015 un schéma cyclable départemental (voir carte suivante). Celui-ci a identifié les itinéraires à vocation de loisirs ainsi que les axes à fort potentiel pour la pratique du vélo pour se rendre dans les principaux pôles de la Somme (commune avec collège, pôle d'emploi ou de service) : il a retenu les liaisons de moins de 5 km, au dénivelé modéré, intéressant le plus de collégiens, actifs ou ménages. Certains axes peuvent avoir une vocation mixte lorsque les deux usages (loisir et quotidien) se superposent. Les intercommunalités peuvent s'appuyer sur ce schéma pour développer leurs propres itinéraires cyclables, le conseil départemental étant uniquement maître d'ouvrage de la véloroute de la vallée de la Somme.

Le conseil départemental met également en place un réseau points-nœuds cyclables dans la Somme. À ce stade, le réseau ne couvre que la Baie de Somme et une partie

Ouest du territoire de la CC250. Il devrait être déployé à titre expérimental dès 2020. En cas de succès, le réseau pourra être complété en fonction des sollicitations des territoires. Le principe est, pour l'instant, que le Départe-

ment assure le déploiement de la signalisation des points-nœuds et les territoires prennent en charge l'aménagement des points de départ.



ACTION / RECOMMANDATION II.1.1
CONFORTER LES VOIES VERTES**OBJECTIFS**

- > Offrir un itinéraire cyclable sûr et praticable en famille dans la vallée de la Selle
- > Améliorer la lisibilité et la continuité de l'itinéraire Longpré - Airaines - Oisemont - Rambures, encourager l'accès aux commerces et services des centres-bourgs d'Airaines et Oisemont depuis ce point d'entrée
- > Renforcer les liens cyclables avec les territoires voisins (agglomération amiénoise, vallée de la Bresle, vallée de la Somme) dans une logique de réseau

DESCRIPTION DE L' ACTION

- a. Aménager la véloroute 32 (Paris-Beauvais-Amiens-Arras) :
 - en empruntant les voies communales de Bacouël-sur-Selle à Lœuilly (jalonnement et aménagement des traversées de carrefour conciliant sécurité des cyclistes et tous usagers de la voirie)
 - en aménageant la coulée verte de la Selle pour tous publics (piétons, randonneurs, cyclistes à VTT ou vélo de route, fauteuils roulants, trottinettes, skate, etc.) entre Lœuilly et Conty par la création d'une bande roulante comme sur la voie verte Oisemont - Longpré
 - en empruntant les routes départementales au sud de Conty (D8 puis D109)
- b. Raccorder la future véloroute 32 et la coulée verte de la Selle à l'itinéraire vélo n°3 d'Amiens Métropole (Vers-sur-Selle - La Hotoie) par du jalonnement et renforcer celui-ci dans l'agglomération
- c. Mettre en valeur la continuité de la voie verte Longpré - Airaines - Oisemont - Rambures dans la traversée d'Airaines dans le secteur de la gare et la connecter au centre-bourg d'Airaines
- d. Aménager la liaison dans la traversée d'Oisemont et la relier au centre-bourg

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Cyclistes en vélo de ville, piétons et randonneurs, qu'ils soient habitants de la CC2SO, touristes ou visiteurs ; familles à vélo

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

- a. CC2SO - b. Amiens Métropole (intégration dans son plan de jalonnement) - c. & d. Conseil départemental de la Somme (jalonnement des traversées d'Airaines et Oisemont dans le cadre de la phase II du réseau points-nœuds), CC2SO, Syndicat d'aménagement de la voie ferrée Oisemont - Longpré, communes d'Airaines et d'Oisemont (aménagement et jalonnement)

PARTENAIRES

Conseil départemental de la Somme, Véloxygène, chambre d'agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

RÉFÉRENCES

Diagnostic agricole des PLUi

COÛT

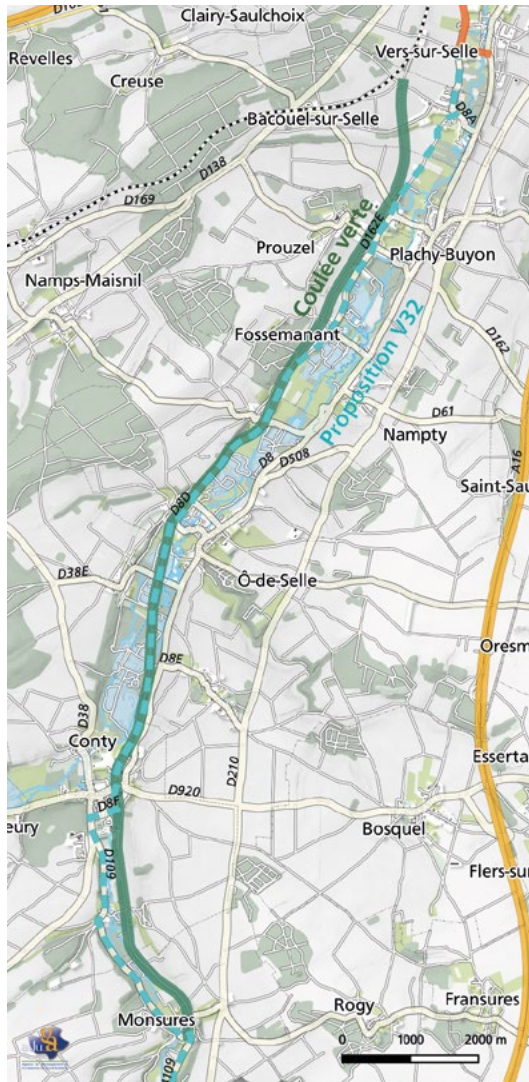
Bande roulante entre Conty et Lœuilly : ~ 300 000€



LEVIER D'ACTION N°1

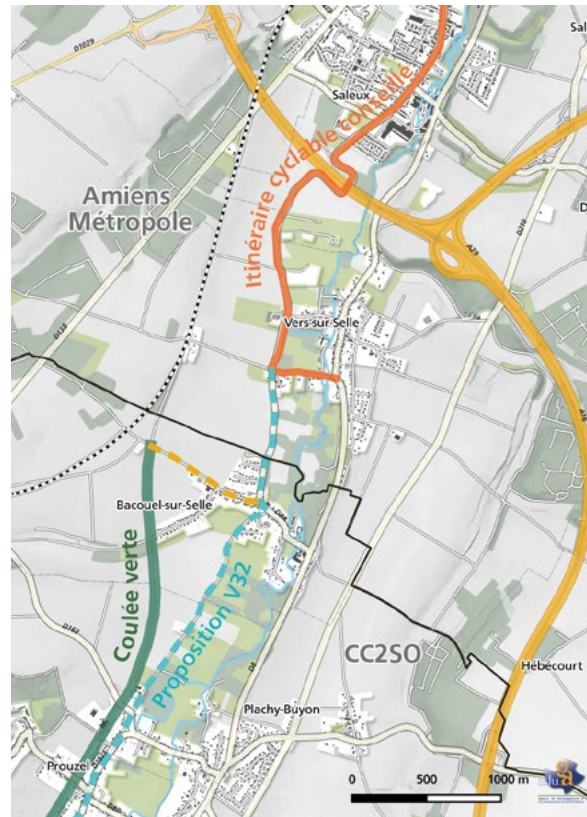
CONFORTER ET DÉVELOPPER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES OU PIÉTONS ENTRE COMMUNES POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS OU DE LOISIRS

PROPOSITION D'ITINÉRAIRE POUR LA VÉLOROUTE 32



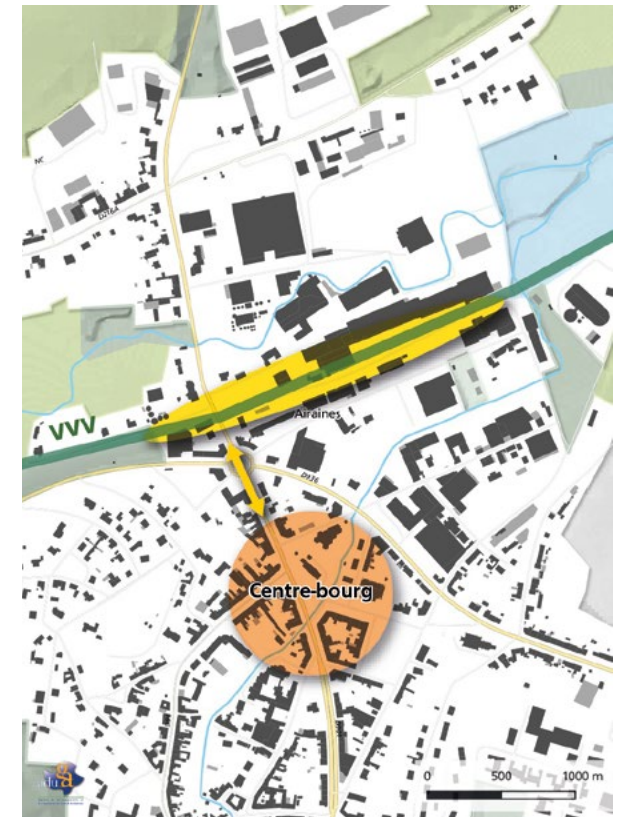
Sources : IGN Bd Topo - Amiens Métropole - CD 80 - CC250

RACCORDEMENT DE LA VÉLOROUTE 32 ET DE LA COULÉE VERTE À AMIENS MÉTROPOLE



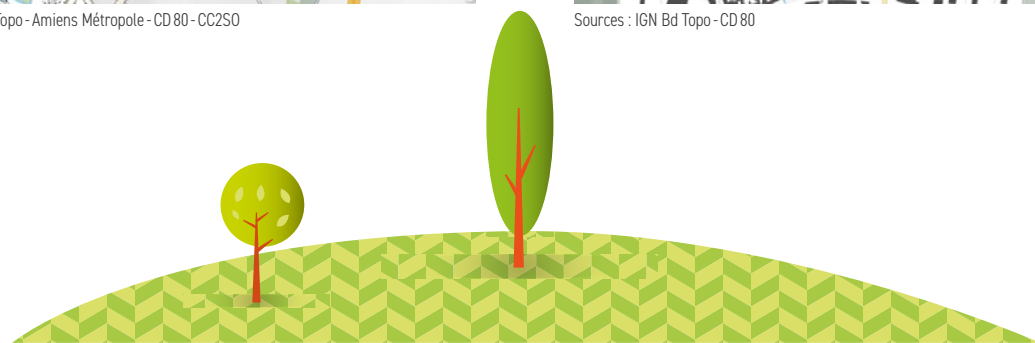
Sources : IGN Bd Topo - Amiens Métropole - CD 80 - CC250

MISE EN VALEUR DE LA VOIE VERTE LONGPRÉ - OISEMONT DANS LA TRAVERSÉE D'AIRAINES



Sources : IGN Bd Topo - CD 80

II.



ACTION II.1.2

ORGANISER UN MAILLAGE CYCLABLE POUR LES DÉPLACEMENTS UTILITAIRES,
EN S' APPUYANT NOTAMMENT SUR LES VOIES VERTES ET LE RÉSEAU DE VOIES COMMUNALES

OBJECTIF

- Favoriser la pratique du vélo pour les déplacements utilitaires depuis les villages vers les bourgs, vers les lieux d' intermodalité et vers les équipements de loisirs

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Connecter les villages aux bourgs, aux pôles d' emploi et arrêts de transports collectifs ou aires de covoiturage structurants (liaisons Croixrault – gare de Poix, Blangy – gare de Poix, Éplessier – Poix, Tilloy/Fleury/Monsures – Conty, Sénarpont – Pochet du Courval ; autres liaisons identifiées dans le schéma cyclable départemental)
- Relier Aquasoa aux communes environnantes [liaison Poix-Aquasoa à l' étude par la CC2SO le long de la D901]

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics, en particulier collégiens, lycéens, étudiants et actifs

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRES D' OUVRAGE

CC2SO (réalisation, prise en compte dans les PLUi)
Conseil départemental de la Somme (réseau points-nœuds sur l' ouest de la CC2SO)

PARTENAIRES

Communes, conseil départemental de la Somme, Véloxygène, chambre d' agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

COÛT

Variable selon la nature des aménagements (signalisation verticale, jalonnement, marquage au sol, chaussée à voie centrale banalisée, bande cyclable d' au moins 1,5 m de large de préférence ou piste cyclable) et des itinéraires empruntés (voie communale peu circulée éventuellement réservée aux riverains et cyclistes, voie verte, route circulée)

EXEMPLE

Réseau 1 000 bornes à vélo Chimay – Sambre et Meuse par le Groupe d' actions locales de l' Entre Sambre et Meuse (Belgique) : maillage balisé composé de segments de 3 à 8 km en moyenne, ou de boucles juxtaposées de 10 à 25 km de longueur. Le réseau s' adresse aux VTC et familles. Il emprunte des voies vertes, des chemins de campagne et quelques sentiers forestiers réservés aux modes doux - <http://1000bornesavelo.be/>

RÉFÉRENCES

Fiches techniques du Cerema sur le vélo (notamment fiche n°33 – Développer la marche et le vélo, l' expérience de 4 liaisons intercommunales) :

<http://voiriepour tous.cerema.fr/fiches-produites-par-le-cerema-a1505.html>

Diagnostic agricole des PLUi



ACTION II.1.3

COMPLÉTER LE MAILLAGE POUR CONSTITUER UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES CYCLABLES SÉCURISÉS DE LOISIRS

OBJECTIFS

- **Constituer un réseau d'itinéraires de loisirs et de découverte du territoire :**
 - liaison entre Airaines et Conty, connectée à la future véloroute 32 (Amiens - Beauvais) à Conty, et aux gares (Poix-de-Picardie, Longpré-les-Corps-Saints) afin de combiner train et vélo, et à vocation mixte (loisirs et utilitaire) à proximité des bourgs
 - liaison entre Oisemont et Sénarpont connectée à la future véloroute de la vallée de la Bresle (Le Tréport - Gournay-en-Bray) et à la liaison vers l'usine Pochet du Courval à Hodeng-au-Bosc
 - prolongement de l'itinéraire Longpré - Oisemont - Rambures jusqu'à la vallée de la Bresle
 - véloroute de la vallée de la Bresle (Le Tréport - Gournay-en-Bray)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Rechercher des itinéraires empruntant les voies peu circulées ou chemins ruraux et desservant sites touristiques, sites de restauration et d'hébergement (existants ou à organiser)
- Les matérialiser par des aménagements légers (jalonnement, signalisation verticale, marquage au sol, aménagement de traversées de carrefour...)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Cyclistes en vélo de ville (ou VTC), familles, habitants de la CC2SO, touristes

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO (réalisation, prise en compte dans les PLUi)

Conseil départemental de la Somme (réseau points-nœuds sur l'ouest de la CC2SO)

PARTENAIRES

Conseil départemental de la Somme, Associations de cyclotourisme, Véloxygène, chambre d'agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

COÛT

Selon la nature des aménagements

EXEMPLE

Réseau 1 000 bornes à vélo Chimay - Sambre et Meuse par le Groupe d'actions locales de l'Entre Sambre et Meuse (Belgique) : <http://1000bornesavelo.be/>

RÉFÉRENCES

Diagnostic agricole des PLUi

ACTION II.1.4

SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS À PIED ENTRE LES PRINCIPAUX BOURGS ET LES VILLAGES PROCHES

OBJECTIF

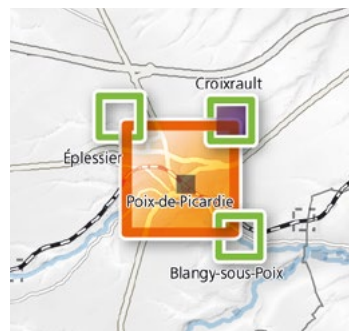
- Encourager la pratique de la marche depuis les villages vers les services, commerces, équipements des bourgs et la gare de Poix-de-Picardie

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Aménager un espace dédié aux piétons (ou mixte piétons/vélos/engins de déplacements personnels) sur la D 141 (côté ouest) entre Croixrault et la gare de Poix (1,1 km), axe déjà pratiqué par les piétons mais sans aménagement ni éclairage
- Identifier des itinéraires piétons (ou mixte piétons/vélos) entre les bourgs et les villages les plus proches, empruntant sentiers, chemins ou voies à faibles circulation et les matérialiser (jalonnement a minima, voire aménagements selon les cas). Cela concerne en particulier :
 - l'accès à Conty depuis Fleury et Tilloy ;
 - l'accès à Poix-de-Picardie depuis Blangy-sous-Poix et Épléssier.



EXTRAIT DU PLUI DU CONTYNOIS (Réalisation : Quartier Libre)



EXTRAIT DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU PAYS DU GRAND AMIÉNOIS (Réalisation : ADUGA)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2S0
- 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

CIBLE

Tous publics, en particulier collégiens, lycéens, étudiants et actifs

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRES D' OUVRAGE

CC2S0 (réalisation, prise en compte dans les PLUI)
Conseil départemental de la Somme (réseau points-nœuds sur l'ouest de la CC2S0)

PARTENAIRES

Communes, associations de randonneurs, habitants, conseil départemental de la Somme, chambre d'agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

COÛT

Jalonnement a minima

EXEMPLE

Liaisons intervillages par le Groupe d'actions locales de l'Entre Sambre et Meuse (Belgique) : plus de 100 liaisons entre 46 villages, soit 250 km de chemins et sentiers destinés aux usagers piétons, cyclistes et cavaliers, à des fins de mobilité douce ou de loisirs : <http://www.entre-sambre-et-meuse.be/-liaisons-inter-villages-?lang=fr>

RÉFÉRENCES

Diagnostic agricole des PLUI



LE CONTEXTE



Les acteurs ont dressé les constats suivants concernant les déplacements à pied et à vélo au sein des bourgs et villages, certains étant communs au levier opérationnel précédent.

Les espaces publics y sont le plus souvent dévolus à la circulation et au stationnement des véhicules à moteur et peu propices à la pratique du vélo ou de la marche. Cela est particulièrement vrai dans les communes traversées par des routes départementales où circulent des poids-lourds en nombre important (D 1029 : 580 à 925 poids-lourds par jour en moyenne en 2016). Cela se vérifie également dans les villages ou bourgs traversés par des routes départementales étroites où les poids-lourds sont moins nombreux mais portent atteinte à la vie locale (exemple : D 8 et D 920 : 130 à 220 poids-lourds par jour).

Des démarches de requalification des traversées de centres-bourgs ou d'amélioration des liaisons piétonnes et cyclistes sont en projet à Conty et Poix-de-Picardie. À Oisemont, une réflexion globale sur la revitalisation du centre-bourg, incluant les problématiques relatives au plan de circulation dans la commune et à l'accessibilité du centre-bourg en modes doux va être lancée.

Le fait de ne pas pouvoir pratiquer la marche et le vélo en sécurité est un frein à l'autonomie et à l'ouverture territoriale des jeunes. Pouvoir se rendre à pied ou à vélo à l'arrêt de transports collectifs le plus proche dans de bonnes conditions n'est pas la règle générale.

Le vélo à assistance électrique, qui tend à se vulgariser, offre des opportunités de parcourir des distances plus longues et des reliefs plus tourmentés que le vélo classique. Ce moyen de locomotion peut être adapté aux personnes non motorisées pour élargir leur périmètre de recherche d'emploi ou de travail (notamment pour les aides à domicile).

RECOMMANDATION II.2.1

AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO DANS LES VILLAGES ET LES BOURGS

OBJECTIFS

- Encourager la pratique du vélo et de la marche au sein des villages et des bourgs
- Faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite
- Favoriser les déplacements combinant modes doux et transports collectifs

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Au sein des communes, améliorer le confort des accès aux arrêts de transports collectifs, y compris scolaires, pour les piétons et cycles, en particulier à la gare de Poix-de-Picardie, depuis le centre-bourg (continuité, largeurs des trottoirs, entretien) et la gendarmerie (éclairage dans le bois?)
- Sécuriser l'accès aux générateurs de flux (lieux de formation, pôles commerciaux...) depuis les secteurs d'habitat et arrêts de transports collectifs, voire proposer des itinéraires piétons et cyclables alternatifs et complémentaires au maillage des voies circulées
- Aménager les espaces publics en faveur des modes doux et d'une meilleure qualité de vie, en particulier à Airaines, Oisemont et Poix-de-Picardie

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D' OUVRAGE

Communes, CC2SO (réalisation, prise en compte dans les PLUI)

PARTENAIRES

Conseil départemental de la Somme (expertise des projets auprès des communes, soutien aux projets d'investissement pour les communes de moins de 1 000 habitants, contractualisation possible CC2SO-CD80 sur des aménagements d'espaces publics), CC2SO, CAUE de la Somme, chambre d'agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

EXEMPLES

Plan piéton de la Chapelle-Glain

www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/marche

Plan de déplacements en modes actifs à Sorède (66)

www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale (annexes p51)

Cœurs de ville et de villages accessibles - Recueil de belles pratiques - Cerema 2018

www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/coeurs-villes-villages-accessibles-tous

RÉFÉRENCES

Fiches du Cerema « Une voirie pour tous : Rues et espaces publics à vivre », « Marche », « Vélo », « Plan d'action pour les mobilités actives », « Ville accessible à tous »

<http://voiriepour tous.cerema.fr/fiches-produites-par-le-cerema-a1505.html>

Guide de l'ingénierie départementale de la Somme

Règlement de voirie départementale de la Somme

Diagnostic agricole des PLUi



RECOMMANDATION II.2.2

APAISER ET RÉDUIRE LE TRAFIC DE POIDS-LOURDS DANS LA TRAVERSÉE DES BOURGS ET VILLAGES

OBJECTIF

- Favoriser la pratique de la marche et du vélo dans les bourgs et villages traversés par des routes départementales empruntées par des poids-lourds : D920 entre l'A16 et l'A29, D1029 et D8

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Aménager les traversées de bourgs de manière à dissuader le passage des poids-lourds en transit (chicanes, écluses, zones 30...)
- Interdire le transit des poids-lourds sur ces axes en les réservant à la desserte locale, le trafic étant reporté sur l'A16, l'A29 et la D210 par la prise d'arrêtés municipaux ou préfectoral (pour la D1029, classée chaussée à grande circulation)
- Renforcer, si nécessaire, la structure de la D210 entre Plachy-Buyon et l'intersection avec la D920 pour qu'elle puisse supporter le trafic de poids-lourds de plus de 7,5 tonnes en période de gel

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2S0
- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D' OUVRAGE

Communes (arrêtés), conseil départemental de la Somme (si travaux de renforcement ou enrobés de roulement nécessaires), État (arrêté)

PARTENAIRES

Conseil départemental de la Somme, chambre d'agriculture de la Somme (consultation sur les aménagements)

COÛT

À définir

EXEMPLES

Traversée de Lœuilly (écluse)



© Aduga

Aménagement de la traversée de Caumont-sur-Garonne (640 habitants) :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale> (annexes p58)

Aménagement de la traversée de Soullitré (Sarthe - 650 habitants) :

http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/1_3M_Soullitre.pdf

RÉFÉRENCES

Article L. 2213-1 du Code général des collectivités territoriales

Diagnostic agricole des PLUi

LE CONTEXTE



Le jalonnement

Le jalonnement est un facteur essentiel de développement de la marche et du vélo. Il matérialise, dans le paysage et les esprits, la faculté de se rendre d'un point à un autre, à pied ou à vélo, en affichant des destinations, voire des distances ou temps de parcours. Sur un itinéraire, en cas de changement de direction ou de traitement, il permet de garder le cap ; il peut aussi inviter le piéton ou le cycliste à faire un détour pour découvrir une curiosité, un village ou à faire une pause pour se restaurer ou se désaltérer. Il permet aussi de faire connaître, aux habitants du territoire et aux visiteurs, les grands itinéraires pédestres ou cyclistes depuis les communes traversées ou adjacentes.

Il est aujourd'hui peu présent dans la CC2SO.

La voie verte Longpré – Airaines – Oisemont – Rambures est peu connue des habitants de la CC2SO et présente une discontinuité dans la traversée d'Airaines.

Le stationnement des vélos

Le stationnement des vélos est un autre facteur indispensable à l'essor de la pratique du vélo ou des transports collectifs, en cas de déplacement combinant les deux moyens de locomotion, à condition que le dispositif proposé, qu'il soit individuel ou collectif, permette de garer son vélo en toute sécurité.

Rares sont les dispositifs de stationnement sécurisés dans la CC2SO.

Ils sont inexistants aux abords des haltes TER de Poix-de-Picardie et de Namps-Quevauvillers.

La communauté de communes a installé des arceaux à proximité d'Aquasoa.



ACTION / RECOMMANDATION II.3.1

JALONNER LES ITINÉRAIRES DOUX

OBJECTIF

> Encourager la pratique du vélo en mettant en évidence les destinations possibles à vélo

DESCRIPTION DE L' ACTION

- a. Jalonner les liaisons sécurisées entre gare et centres-bourgs proches :
 - Croixrault – gare de Poix ;
 - Centre-bourg de Poix – gare ;
 - Airaines – gare de Longpré.
- b. Flécher les circuits touristiques à pied ou à vélo, au départ des gares
- c. Jalonner la voie verte Oisemont – Longpré :
 - notamment dans la traversée d'Airaines ;
 - et depuis et vers les centres-bourgs d'Oisemont et Airaines.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

- c. Haute
- a. & b. Moyenne

MAÎTRES D' OUVRAGE

- a. & c. Communes
- b. CC2SO
- c. Syndicat d'aménagement de la voie ferrée Oisemont – Longpré
Conseil départemental de la Somme (réseau points-nœuds sur l'ouest de la CC2SO)

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir

EXEMPLE



Conseil départemental de la Somme :
Jalonnement sur la véloroute de la Somme

RÉFÉRENCES

Cerema : Fiche Vélo n°29 - Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements>

ACTION / RECOMMANDATION II.3.2

DÉPLOYER DES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT SÉCURISÉS DES DEUX-ROUES

OBJECTIFS

- > Encourager la pratique du vélo en sécurisant le stationnement des cycles
- > Favoriser l'intermodalité entre vélo ou deux-roues et transports collectifs ou covoiturage

DESCRIPTION DE L' ACTION

Installer des dispositifs de stationnement sécurisés des deux-roues (de type arceau, permettant d'attacher un vélo en 2 points ou abri collectif clos)

- a. aux haltes TER de Poix-de-Picardie et de Namps-Quevauvillers ;
- b. à proximité des arrêts Trans'80 ;
- c. aux aires de covoiturage situées en agglomération ;
- d. à proximité des sites touristiques et d'activités de loisirs (Atelier du Val de Selle, base nautique de Lœuilly...);
- e. à proximité des commerces, équipements, services dans les bourgs et villages.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC250
- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

- a. Haute
- b, c, d, e. Moyenne

MAÎTRES D' OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES

Région Hauts-de-France & SNCF (haltes TER et arrêts de car Trans'80), CREM, Véloxygène

COÛT

Prix d'un arceau : ~50 à 300€ HT

Prix d'un abri vélo ouvert de 4,20 m x 2,30 m avec 4 arceaux espacés de 90 cm : ~4 500€ TTC

EXEMPLE

Syndicat mixte Baie de Somme 3 Vallées : acquisition de 8 abris vélos et de 350 supports vélos (groupement d'achat pour les communes)



© BS3V

RÉFÉRENCES

Guide du stationnement des vélos – ADAV :

<https://droitauvelo.org/IMG/pdf/adavguidestationnement.pdf>



CHAMP OPÉRATIONNEL III.

Les usages partagés de la voiture


III.

LE CONTEXTE

Différentes formes de partage de l'usage de la voiture se développent en France depuis une vingtaine d'années.

Le covoiturage

Définition introduite dans le Code des transports (art. L.3132-1) par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte :

 *Le covoiturage est défini comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L.1411-1.*

Deux types de pratique sont à distinguer :

- ▶ **le covoiturage de longue distance**, pour des trajets de plus de 80 km, le plus souvent occasionnels ; il s'est fortement développé depuis 10 ans grâce à la plateforme de mise en relation Blablacar, et entre en concurrence avec le train et les cars Macron ;
- ▶ **le covoiturage de moyenne et courte distance**, parfois intitulé « court-voiturage », pour les trajets du quotidien de moins de 80 km, qui peine à se développer, le modèle économique n'ayant pas encore été trouvé. En France, de nombreuses collectivités, allant de la commune à la région, ont développé des plateformes de mises en relation locales.

Depuis 2010, le pays des Trois Vallées, devenu Baie de Somme 3 Vallées, voisin du Grand Amiénois et de Somme Sud-Ouest, a réalisé des actions en faveur du covoiturage, avec le soutien de la région Picardie et de l'ADEME : création d'une plateforme gratuite de covoiturage www.roulezco.fr, parkings de covoiturage, communication... avec pour objectif de faciliter la mise en relation entre conducteurs et passagers désireux de partager leur trajet. Le syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois, en juin 2013, puis le pays Santerre-Haute-Somme, en juillet 2014, ont adhéré à cette démarche afin de mutualiser les moyens techniques, financiers et de communication.

Dans ce cadre, 3 aires de covoiturage, les premières du Grand Amiénois, ont été matérialisées, sur des parkings existants, dans le Sud-Ouest amiénois. Avec l'intégration d'Allery dans la CC250 en janvier 2018, la nouvelle intercommunalité compte 4 aires au total.

8 autres communes ont été identifiées comme accueillant déjà des pratiques de covoiturage spontanées ou pouvant être un lieu d'implantation de nouvelles aires.

Par ailleurs, la plateforme de mobilité de Somme Sud-Ouest relaie l'information concernant le site roulezco.fr.

Le Syndicat mixte régional intermodal des transports « Hauts-de-France Mobilités », a créé en 2017 la plateforme www.passpass-covoiturage.fr qui a vocation à se substituer aux plateformes locales existant dans la région.

Le nouveau pôle métropolitain du pays du Grand Amiénois créé en septembre 2018, compte parmi les actions d'intérêt métropolitain contenues dans ses statuts « la coordination de l'aménagement et de la gestion des aires de covoiturage ».

Le conseil départemental de la Somme élabore un schéma départemental des aires de covoiturage. L'objectif est de traiter les aires qui seront retenues de façon homogène et de porter une information et une promotion aux échelles départementale et régionale à travers le site www.passpasscovoiturage.fr développé par Hauts-de-France Mobilités. Le Département pourra être maître d'ouvrage ou soutenir les collectivités dans leurs actions.

L'autostop organisé ou participatif

L'autostop organisé se base sur un maillage d'arrêts d'autostop et de destination et sur l'adhésion de conducteurs et/ou passagers à un réseau. La personne souhaitant se déplacer se positionne à un arrêt d'autostop avec une information sur la destination qu'elle souhaite rejoindre. Si un des conducteurs du réseau d'autostop passe devant l'arrêt et qu'il est prêt à faire le trajet jusqu'à la destination indiquée, il s'arrête pour prendre le passager. Le système est développé autour d'un certain nombre d'inscrits. En France, [Rezo Pouce](http://RezoPouce) est le premier réseau d'autostop organisé.

L'autostop participatif ne nécessite pas l'adhésion à une plateforme : les piétons peuvent afficher leur destination sur un panneau à affichage dynamique situé sur un axe fréquenté. Plusieurs acteurs proposent ce type de solution comme la SNCF ou Ecov.

L'autopartage

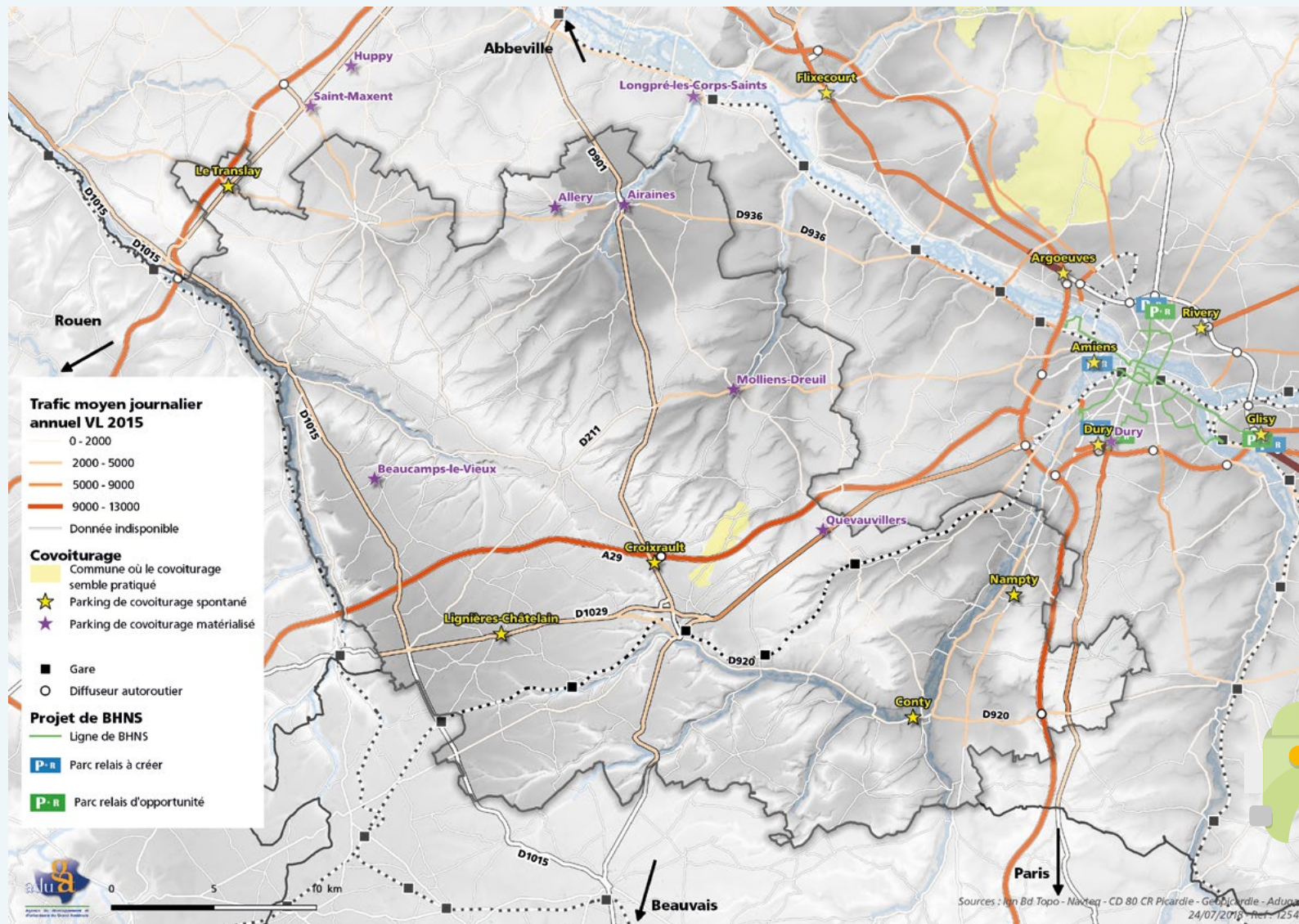
Un ou plusieurs véhicules sont mis à disposition d'adhérents au dispositif. Peuvent en être à l'initiative : des collectivités ou des associations d'habitants. Par ailleurs, des plateformes telles que Drivy ou Koolicar permettent la location de véhicules entre particuliers.



LEVIER D' ACTION N°1

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

ÉTAT DES LIEUX DU COVOITURAGE DANS SOMME SUD-OUEST



III.



ACTION / RECOMMANDATION III.1.1

ÉTENDRE LE RÉSEAU D'AIRES DE COVOITURAGE EN LE HIÉRARCHISANT ET JALONNER LES AIRES

OBJECTIF

- Organiser les lieux de rendez-vous pour covoitureurs et les faire connaître aux automobilistes empruntant les axes situés à proximité

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Poursuivre la matérialisation d'aires de covoiturage dans les bourgs et villages situés sur les axes les plus fréquentés, de préférence mutualisés sur des parkings existants, en connexion prioritairement avec des arrêts de transport en commun, là où une pratique spontanée a été constatée
- Créer ou matérialiser des aires de covoiturage pour la moyenne et longue distance, à proximité des autoroutes, et en connexion avec des arrêts de transport collectif
- Jalonner les aires depuis les grands axes de circulation

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics majeurs

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

Communes, avec accompagnement du pôle métropolitain, conseil départemental de la Somme

PARTENAIRES

CC2SO (réalisation, prise en compte dans les PLUI), pôle métropolitain du Grand Amiénois, conseil départemental de la Somme

COÛT

À définir

EXEMPLE

Départements du Nord et du Pas-de-Calais : réalisation et mise en œuvre d'un schéma directeur des aires de covoiturage hiérarchisées

Un total de 162 aires de covoiturage et 6 024 places à créer ou à identifier :

- 49 aires structurantes (3 105 places) ;
- 85 aires complémentaires (2 489 places) ;
- 28 aires locales (360 places), avec une recherche de mutualisation avec les enseignes commerciales.



ACTION III.1.2

SUIVRE LES EXPÉRIMENTATIONS FRANÇAISES DE COVOITURAGE ET D'AUTOSTOP ORGANISÉ OU PARTICIPATIF ET AVISER SELON LES RÉSULTATS

OBJECTIF

- > **Mettre en place un système éprouvé ailleurs**

DESCRIPTION DE L' ACTION

- > Observer les expérimentations françaises d'autostop organisé en milieu rural, en particulier celles de Rezo Pouce menées dans les Hauts-de-France (communauté de communes du Plateau Picard, entre Beauvais et Compiègne ; communautés de communes 2 Baies-en-Montreuillois, Haut-Pays en Montreuillois et des 7 Vallées, dans le Pas-de-Calais)
- > Expérimenter sur le Grand Amiénois ou sur la CC2SO la mise en place d'un tel dispositif si les résultats s'avèrent probants et si cela semble pertinent et adapté

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics, en particulier conducteurs de voiture particulière et personnes majeures non motorisées

PRIORITÉ

Moyenne

MAÎTRES D' OUVRAGE

CC2SO, pôle métropolitain du Grand Amiénois

PARTENAIRES

ADUGA

COÛT

Temps du chargé de mission mobilité

EXEMPLE

Rezo Pouce : <https://www.rezopouce.fr/>



ACTION III.1.3

EXPÉRIMENTER LE PARTAGE DE FLOTTE DE LA COLLECTIVITÉ

OBJECTIFS

- > Apporter une offre de mobilité complémentaire et occasionnelle pour les personnes non motorisées ou provisoirement sans véhicule pour des déplacements non réalisables en transport en commun
- > Optimiser le parc de véhicules de la CC2SO

DESCRIPTION DE L' ACTION

- > Choisir, définir et mettre en place un dispositif de partage de véhicules

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Personnes titulaires du permis sans voiture ou ménages ayant une seule voiture résidant à proximité des points de stationnement des véhicules de la CC2SO

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D' OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir

EXEMPLE

Autofree 61, dans l'Orne lancé en avril 2017 : <http://www.orne.fr/autofree61>



À Alençon, le conseil départemental loue 6 véhicules électriques de service aux habitants. En 7 mois, 83 conducteurs ont effectué 280 réservations pour 12 000 km parcourus, soit 2 heures de réservation par véhicule et par jour. Le coût de la location couvre l'énergie de leur charge : 1 € par heure, 5 € pour 8 heures, 12 € pour 24 heures. L'adhésion à la plateforme de partage www.clem.mobi revient à 7 000 € par an.



CHAMP OPÉRATIONNEL IV.

Les transports collectifs et l'intermodalité

LE CONTEXTE

La région Hauts-de-France est l'autorité organisatrice de transport de voyageurs pour :

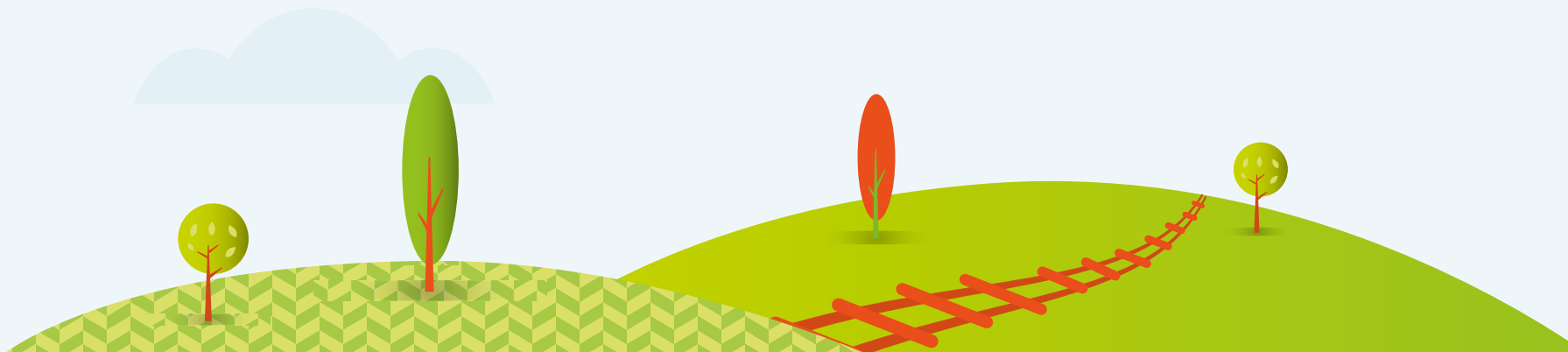
- > **les services ferroviaires et d'autocar d'intérêt régional** ; elle en confie l'exploitation à la SNCF et à des transporteurs privés d'autocar ;
- > **les lignes interurbaines départementales** (réseau Trans'80) qui sont exploitées par 4 sociétés autocaristes dans la Somme par l'intermédiaire d'un marché public renouvelé en septembre 2019 pour 8 ans ;
- > **le transport scolaire des élèves** de maternelle au collège **et le Transport à la demande** (TAD), sauf dans les intercommunalités auxquelles elle a délégué ces compétences, ce qui est le cas de la CC2SO (uniquement sur le territoire de l'ex-communauté de communes du Sud-Ouest amiénois pour le transport scolaire). Pour les primaires et collégiens de la Somme, la région prend totalement en charge le coût du transport. Dans le cadre de sa délégation de compétence à la CC2SO sur le Sud-Ouest amiénois, elle verse une compensation financière afin que celle-ci assure la gratuité des transports scolaires. Les lycéens, eux, participent financièrement à hauteur de 150€ par an, la région prend en charge la différence. Lorsqu'un lycéen prend le train, la région paie son transport à la SNCF. Lorsqu'un lycéen habite une commune non desservie par les transports régionaux, la région prend en charge les frais d'acheminement à l'arrêt le plus proche par les parents.

Le TER

3 lignes ferroviaires de TER concernent la CC2SO :

- > **la ligne 31, Amiens - Rouen** dessert directement la CC2SO, via respectivement les haltes de Namps-Quevauvillers (3 arrêts par jour, 2 sens cumulés, en septembre 2018) et Poix-de-Picardie (14 fois par jour). Le train permet, depuis Poix-de-Picardie, de gagner Amiens en 17 à 22 minutes et Rouen en 54 à 58 minutes. Le Taxi-TER dessert les anciennes haltes de Sainte-Segrée et Famechon en rabattement sur Poix. Une nouvelle grille horaire sera mise en service en décembre 2019. Cette ligne fait partie des lignes « malades », puisqu'elle enregistre l'un des taux les plus élevés de retards et suppressions de train de l'étoile ferroviaire amiénoise.
- > **la ligne 2bis : Amiens - Abbeville**, offre les dessertes les plus fréquentes, jusqu'à 34 passages (2 sens cumulés) par jour à Longpré-les-Corps-Saints, qui permet de gagner Amiens en 21 à 30 minutes et Abbeville, en 10 à 16 minutes.
- > **la ligne 30 : Beauvais - Abancourt Le Tréport** dessert les gares limitrophes du territoire 10 à 24 fois par jour (2 sens cumulés), Abancourt et Grandvilliers étant les mieux desservies. Le parcours entre Grandvilliers et Beauvais dure 40 à 50 minutes en TER.

La ligne routière 42 Amiens - Beauvais, traverse le territoire sans s'y arrêter. Elle emprunte deux itinéraires différents : l'un, direct pour Beauvais, via l'autoroute A16 (3 allers et 5 retours par jour) et l'autre, par Breteuil via la D1001 (13 allers et 12 retours par jour). La délégation de service public la concernant sera renouvelée en 2020.





LEVIER D'ACTION N°1

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



HALTE DE POIX-DE-PICARDIE

© Aduga



HALTE DE NAMPS-QUEVAUVILLERS

© Aduga

Les haltes TER de Poix-de-Picardie et Namps-Quevauvillers

Elles n'ont plus de personnel et leurs bâtiments-voyageurs ne sont plus fonctionnels. Celui de Namps-Quevauvillers a été transformé en logements et celui de Poix est fermé. Dans le cadre de la convention région Hauts-de-France – SNCF d'août 2017, une étude est menée sur son devenir (démolition ou aménagement d'un bâtiment multiservice). Si le projet se concrétise, les travaux pourraient se dérouler en 2021.

Aucune des haltes ne rentre dans les critères de mise en accessibilité définis par l'État à savoir :

- > une fréquentation d'au moins 1 000 voyageurs par jour ;
- > un établissement recevant du public à moins de 200 m ;
- > absence de gare accessible à moins de 50 km : Abancourt et Grandvilliers le sont.

La halte de Poix est équipée d'abris, d'une passerelle, d'un écran d'information dynamique et d'un distributeur de billets.

La halte de Namps-Quevauvillers est équipée de quais rénovés, d'abris et d'écrans d'information dynamique également, mais elle ne comprend pas de passerelle ni de traversée à niveau des voies : il est nécessaire de faire un détour de 300 m pour emprunter le pont routier situé au bout des quais.

Les lignes routières d'intérêt départemental (réseau Trans'80)

6 lignes régulières, ouvertes à tous les publics, desservent la CC2S0 :

- > 01 – Mers-les Bains – Oisemont – Amiens
- > 04 – Blangy-sur-Bresle – Amiens
- > 29 – Crèvecœur-le-Grand – Conty-Amiens
- > 30 – Breteuil – Amiens
- > 31 – Aumale – Poix-de-Picardie – Amiens
- > 33 – Grandvilliers – Amiens



LEVIER D'ACTION N°1

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

Aucune d'entre elles ne dessert Abbeville. Elles sont toutes en relation avec Amiens à raison de 0 à 13 passages par jour (2 sens cumulés) selon les communes, certaines d'entre elles n'étant desservies que le mercredi et le samedi. Pour presque chaque service, elles empruntent un itinéraire différent. Des dessertes supplémentaires les mercredis et samedis permettent de passer la demi-journée à Amiens.

La ligne 29 comprend l'offre la plus étoffée et permet aussi aux Amiénois de passer une demi-journée ou la journée dans le Contynois. 5 allers et 5 retours empruntent majoritairement la D8, avec, 6 fois sur 10, un détour par Tilloy-les-Conty. 1 aller-retour par jour, à destination ou au départ de la cité scolaire, et 1 retour par jour (2 les mercredis et samedis), au départ de la gare routière, traversent les villages à l'ouest de la Selle.

Dans le Contynois, la ligne 30 empruntait la D 1001, comme la ligne régionale 42 - Amiens - Beauvais jusqu'en juillet 2018, date depuis laquelle elle passe au cœur des villages d'Essertaux et de Flers-sur-Noye, à raison de 2 allers-retours par jour, et relie Essertaux à la gare routière d'Amiens en 42 à 48 minutes.

En complément, 3 lignes Trans'80 occasionnelles desservent Abbeville et Aumale le matin, les jours de marché et/ou l'après-midi, les mercredis et samedis :

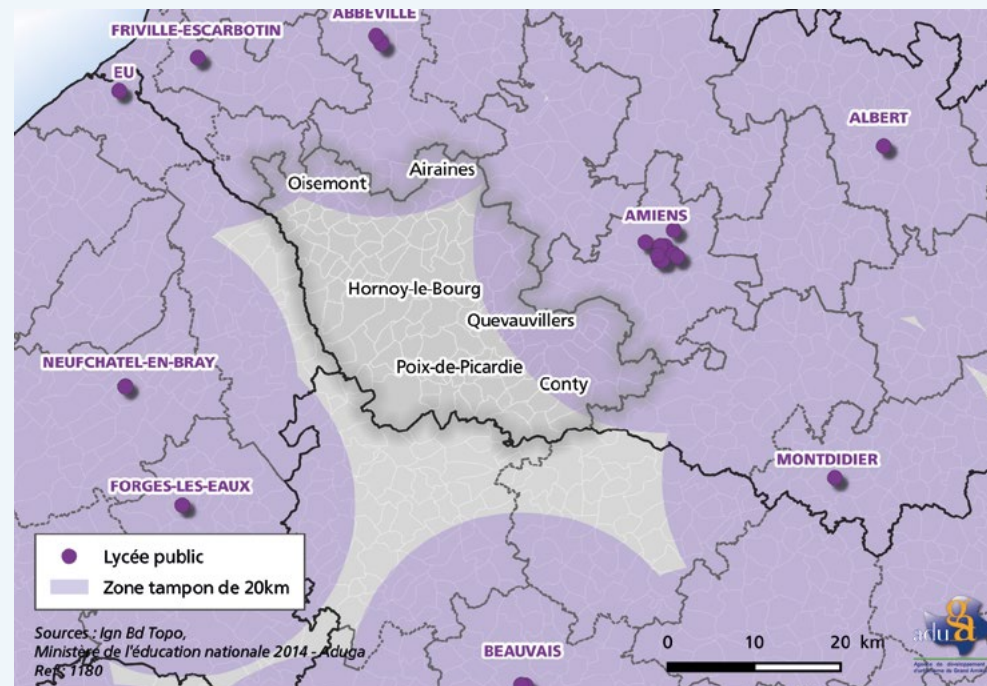
- > 19 - Airaines - Abbeville ;
- > 20 - Oisemont - Abbeville ;
- > 32 - Hornoy-le-Bourg - Aumale.

Le transport des lycéens vers les établissements d'Amiens, Abbeville, Friville-Escarbotin

Il est assuré grâce au TER, aux lignes régulières Trans'80 et lignes de transport scolaire dans le Vimeu et le secteur d'Airaines. Néanmoins, 34 communes de la CC2SO ne bénéficient pas de telles dessertes.

Ces dernières sont situées dans une zone qui se trouve à plus de 20 km d'un lycée d'enseignement général, l'une des 3 zones blanches de la région Hauts-de-France, au sein de laquelle vivent 75 000 habitants, dont 5 000 âgés de 10 à 14 ans et 5 000 autres, âgés de 5 à 9 ans. Depuis les communes les plus éloignées, les temps de parcours et amplitudes horaires des lignes régulières de car pour les lycées d'Amiens sont très élevés.

MAILLAGE DES LYCÉES PUBLICS DANS LES ENVIRONS DE LA CC2SO



EXEMPLES D'HORAIRE DE PARCOURS

Itinéraire	Ligne	Départ	Arrivée
Gauville - Cité scolaire d'Amiens	31	6h10	7h30
Cité scolaire d'Amiens - Gauville	31	18h15	19h50
Lignièrès-Châtelain - Lycée de la Hotoie	31	6h25	7h50
Lycée de la Hotoie - Lignièrès-Châtelain	31	18h05	19h35
Belleuse - Gare routière d'Amiens	33	6h38	7h40
Gare routière d'Amiens - Belleuse	33	18h20	19h20
Beaucamps-le-Vieux - Gare routière	4	6h26	7h40
Gare routière - Beaucamps-le-Vieux	4	18h05	19h03
Thieulloy-l'Abbaye - Cité scolaire	4	6h30	7h35
Cité scolaire - Thieulloy-l'Abbaye	4	18h20	19h20

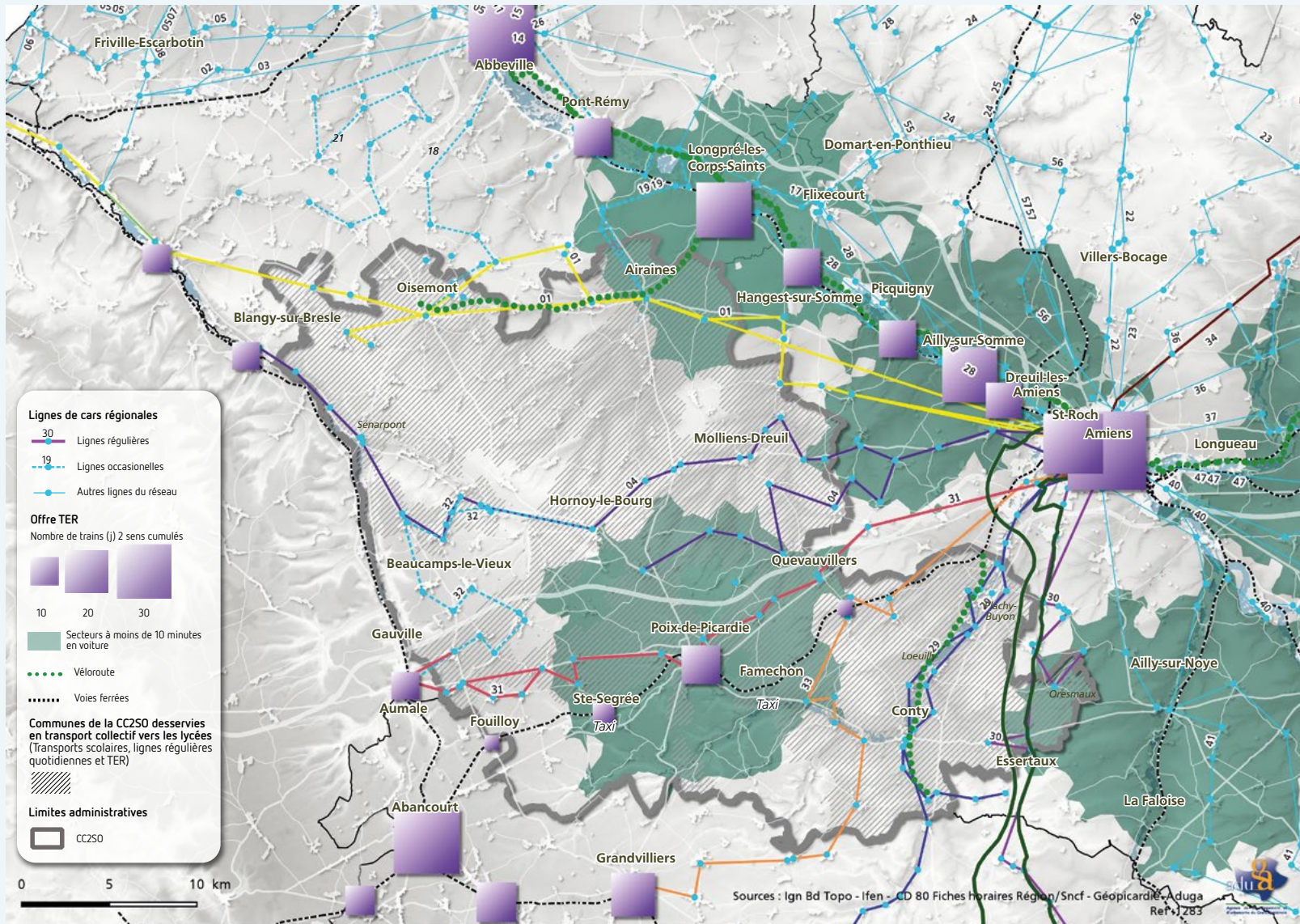
Source : fiches horaires du réseau Trans'80



LEVIER D'ACTION N°1

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

OFFRE RÉGIONALE DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA CC2SO



RECOMMANDATION IV.1.1

AMÉLIORER L' OFFRE FERROVIAIRE ET LE CONFORT EN GARE SUR L' AXE AMIENS-ROUEN

OBJECTIF

> Renforcer l' attractivité du TER

DESCRIPTION DE L' ACTION

- a.** Améliorer les fréquences, horaires et la régularité des trains aux arrêts de la ligne Amiens-Rouen (Poix-de-Picardie et Namps-Quevauvillers) avec :
- plus de trains entre 10h et 15h en gare de Poix ;
 - une possibilité de retour pour les élèves de la cité scolaire terminant à 12h30 le mercredi ;
 - des correspondances en train facilitées à Amiens pour Paris ;
 - des horaires plus adaptés pour les actifs et déplacements professionnels en provenance d'Amiens ;
 - l' amélioration de la régularité.
- b.** Accroître le confort des voyageurs en gare de Poix-de-Picardie avec :
- une rampe d' accès pour les vélos ;
 - une traversée à niveau pour les personnes handicapées ;
 - plus d' abris ou un hall pour attendre l' hiver ;
 - plus de bancs et d' éclairage sur les quais ;
 - des distributeurs de billets de train qui acceptent les billets ;
 - des trains qui s' arrêtent au même endroit (pour les personnes non ou mal voyantes) ;
 - une passerelle salée l' hiver.
- c.** Accroître le confort des voyageurs en gare de Namps-Quevauvillers avec :
- une traversée des voies à niveau pour les piétons ;
 - l' appropriation des quais ;
 - des accès entretenus.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Lycéens, étudiants, actifs, voyageurs occasionnels, visiteurs

PRIORITÉ

- a. Haute**
- b. Moyenne**
- c. Faible**

MAÎTRES D' OUVRAGE

- a.** Région Hauts-de-France (offre) & SNCF Mobilités (régularité)
- b. & c.** SNCF Mobilités ; SNCF Réseau pour la réalisation de traversées des voies à niveau pour les piétons, si la Région en fait la demande ; conseil départemental de la Somme également, pour l' entretien des accès à la halte de Namps-Quevauvillers

PARTENAIRES

CC2SO, communes

COÛT

À définir



RECOMMANDATION IV.1.2

RENFORCER LA LISIBILITÉ ET L' ATTRACTIVITÉ DE LA LIGNE DE CARS TRANS 80 N°29 ENTRE AMIENS ET CONTY SUR LA D8

OBJECTIFS

- > Séduire une clientèle d' actifs sur cette ligne
- > Mettre en œuvre le PLUI du Contynois

DESCRIPTION DE L' ACTION

- > Améliorer la lisibilité de la fiche horaire dès à présent pour mettre en évidence les dessertes empruntant la D8
- > Organiser des dessertes plus directes, empruntant uniquement la D8 entre Bacouël-sur-Selle et Conty
- > Améliorer le confort, l' entretien et la lisibilité des arrêts autour desquels l' intermodalité avec la marche, le vélo et éventuellement TISOA est à organiser (Cf. actions II.2.1 et II.3.2)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D' OUVRAGE

Région Hauts-de-France (offre), communes (investissement et entretien des abris)

PARTENAIRES

CC2SO, communes

COÛT

À définir

EXEMPLES

- > **Réseau interurbain Tarnbus** sur lequel une démarche de structuration et de hiérarchisation a été engagée à partir de 2006 visant à attirer une clientèle d' actifs et de voyageurs occasionnels non captifs
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale> (Annexes page 33)
- > **Réseau Arc-en-Ciel** (Pas-de-Calais) qui a mis en place des lignes Express

RECOMMANDATION IV.1.3

ORGANISER L'OFFRE POUR PERMETTRE À PLUS DE LYCÉENS D'ACCÉDER AUX LYCÉES AMIÉNOIS PLUS RAPIDEMENT

OBJECTIFS

- Réduire les inégalités d'accès à la formation
- Permettre aux jeunes collégiens résidant dans les communes les plus éloignées d'Amiens de poursuivre leurs études au lycée
- Améliorer la qualité de vie des lycéens

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Étudier avec la CC2SO et mettre en œuvre des solutions pour réduire les temps de trajet des lycéens se rendant aux lycées amiénois et desservir les communes qui ne le sont pas aujourd'hui :
 - nouvelle desserte Trans'80 ?
 - rabattement de TISOA sur une ligne rapide Trans'80 ?
 - covoiturage entre parents ?
 - circulation des cars facilitée dans l'agglomération amiénoise ?
 - navettes TISOA de desserte de la métropole amiénoise et de l'agglomération abbevil-loise.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- C** - Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs
- D** - Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Lycéens

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

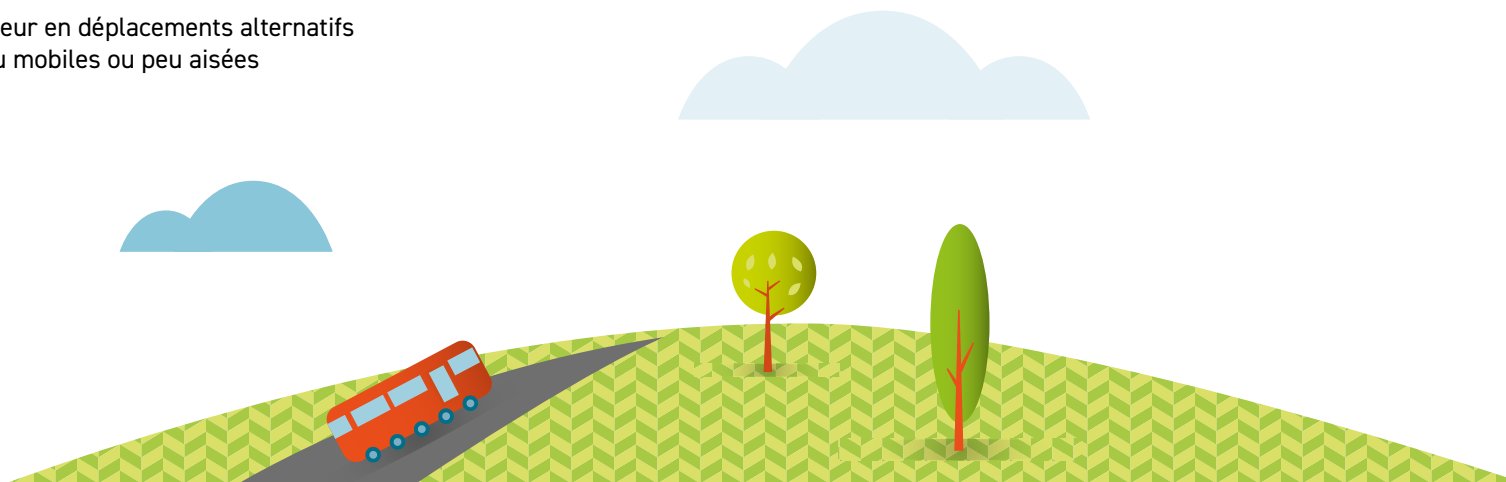
Région Hauts-de-France, CC2SO

PARTENAIRES

CC2SO, Amiens Métropole

COÛT

À définir





RECOMMANDATION IV.1.4

RÉDUIRE LE TEMPS DE PARCOURS SUR LA RELATION ESSERTAUX (OU FLERS-SUR-NOYE) / AMIENS

OBJECTIFS

- Encourager l' utilisation du car par les actifs travaillant à Amiens ou occasionnels
- Mettre en œuvre le PLUI du Val de Noye

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Réduire le temps de parcours sur la relation Essertaux ou Flers-sur-Noye, dans le cadre d' une mutualisation des offres de la ligne 30 de Trans'80 et de la ligne routière régionale 42 Amiens – Beauvais (qui n' a pas d' arrêt aujourd' hui sur le territoire de la CC2S0)

N.B. : Les freins à la réalisation de cette action sont nombreux :

- le calendrier de renouvellement et modes de gestion des deux lignes est différent ;
- la LRR 42 a trouvé sa clientèle. Un arrêt en plus à Essertaux ou Flers impliquerait un détour, donc une perte d' attractivité et un risque de perte de recettes pour le transporteur ;
- le potentiel de clientèle est faible : Flers compte près de 500 habitants et Essertaux, à peine plus de 260.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2S0
- 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

CIBLE

Actifs travaillant dans l' agglomération amiénoise ou voyageurs occasionnels s' y rendant également

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D' OUVRAGE

Région Hauts-de-France

PARTENAIRES

CC2S0

Communauté de communes Avre Luce Noye
Communes d' Essertaux et Flers-sur-Noye

COÛT

À définir

RECOMMANDATION IV.1.5

TRANSFORMER LES LIGNES DE TRANSPORT SCOLAIRE VERS LES LYCÉES D'ABBEVILLE EN LIGNES RÉGULIÈRES OUVERTES À TOUS

OBJECTIF

> Offrir une desserte régulière entre Oisemont et Abbeville, inexistante actuellement

DESCRIPTION DE L'ACTION

> Ouvrir les lignes scolaires vers Abbeville à tous les publics

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Faible

N.B. Cette action n'est pas envisageable à court terme, les cars étant remplis avec les seuls scolaires.

MAÎTRES D'OUVRAGE

Région Hauts-de-France

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir





LEVIER D' ACTION N°2

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

LE CONTEXTE

L'ex-communauté de communes du Sud-Ouest amiénois (CCSOA), a pris la compétence du transport scolaire (de la maternelle au collège) et du transport à la demande, initialement par délégation du conseil départemental de la Somme. Cette initiative s'inscrivait dans le cadre d'un projet visant à assurer le maintien de la personne âgée à son domicile.

Constatant que l'offre de transport du réseau Trans'80 ne desservait pas toutes les communes, que le conseil général ne disposait pas de moyens pour renforcer cette offre et que le transport scolaire desservait chaque commune plusieurs fois par jour, la CCSOA a recherché comment optimiser les moyens existants et améliorer le service tout en maîtrisant les coûts. En prenant la compétence, elle a pu créer sa propre régie de transport intervenant dans trois domaines complémentaires : le ramassage scolaire, le transport à la demande (sur réservation) et l'activité commerciale (réutilisation des cars scolaires pour des sorties de clubs, d'aînés...).

La CCSOA a mis en place son service de transport à la demande «TISOA» en juin 2013. Il a été repris en janvier 2017 par la CC2SO et étendu partiellement à l'ensemble de la nouvelle intercommunalité en 2018.

TISOA consiste en l'ouverture à tous les publics, sur réservation, des lignes scolaires qui desservent toutes les communes de l'ex-CCSOA le matin, entre 7h30 et 8h30, et le soir, entre 17h et 18h, ainsi qu'en des dessertes complémentaires à la demande en milieu de journée. Il est organisé en 5 secteurs autour des établissements scolaires implantés dans des pôles de services et commerces (Poix-de-Picardie, Airaines, Hornoy-le-Bourg, Beau-camps-le-Vieux, Aumale) : ainsi les résidents d'un secteur ont la possibilité de se rendre vers le pôle de leur secteur et d'en revenir.

Le réseau est complété par des lignes transversales entre les bourgs, en correspondance avec les lignes de rabattement sur les pôles.

Des correspondances vers Amiens au collège de Poix-de-Picardie sont également proposées les mardis et jeudis pour se rendre à Pôle emploi à Dury et Amiens (Millevoye), au CHU, à la Polyclinique, et à la gare routière.

Depuis septembre 2018, le Contynois et la région d'Oisemont bénéficient également de TISOA, mais uniquement en minibus.

1 aller-retour par jour permet de gagner Oisemont et Conty depuis les autres communes de leurs ex-intercommunalités respectives ; une ligne transversale permet de se rendre à Poix depuis Conty le mercredi pour démarches administratives et médicales ; Friville et Abbeville sont desservies depuis Oisemont les mardis, mercredis et jeudis ; Blangy-sur-Bresle est reliée 2 jours par semaine depuis les communes de la CC2SO voisines de la Seine-Maritime.

Depuis le 1^{er} novembre 2014, une convention entre le conseil départemental et TISOA a été établie pour faciliter les déplacements des personnes bénéficiaires du RSA et en dessous du seuil de pauvreté. Un Pass'Mobilité de couleur leur est délivré après consultation de chaque situation. Le Pass de couleur bleue permet au détenteur de bénéficier de la gratuité sur le réseau TISOA ; pour le Pass de couleur grise, le taux de participation du département est de 80%, 20% restant à la charge de l'utilisateur. Début 2016, 70 Pass'Mobilité avaient été attribués et 728 trajets allers-retours effectués.

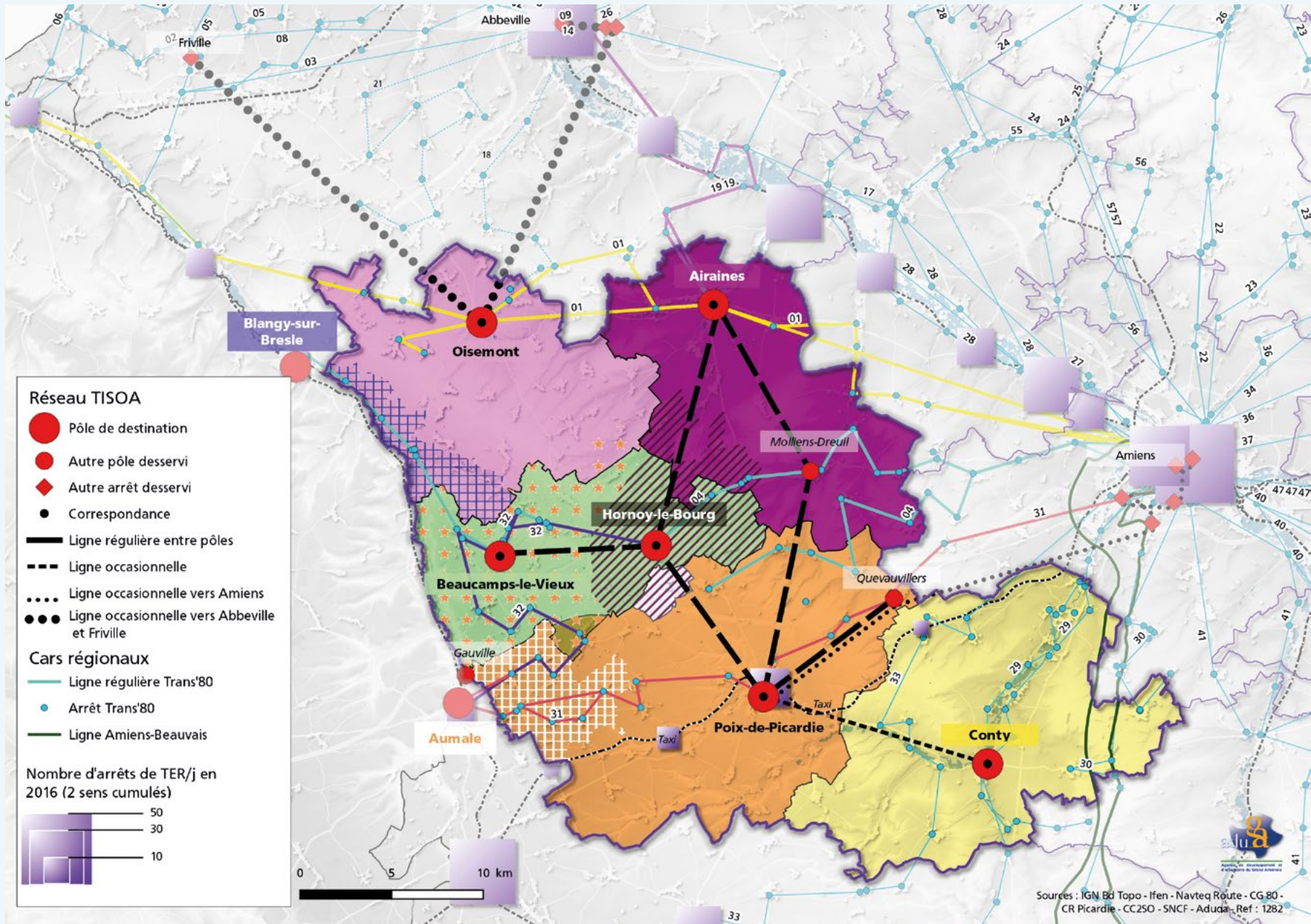
En 2015, une autre convention a été établie entre l'agence Pôle emploi et TISOA pour les personnes inscrites à Pôle emploi afin de se rendre facilement et à moindre coût à Amiens lors de leur rendez-vous avec leur conseiller ou autre.

Entre juin 2013 et octobre 2017, **116 personnes ont utilisé TISOA**. En 2017, 28 à 38 clients par mois ont effectué en moyenne **220 trajets par mois**. D'après une enquête menée en octobre 2017, **32 des 34 personnes interrogées étaient satisfaites du service**. La clientèle est principalement constituée de femmes, de retraités, de personnes en recherche d'emploi ou travaillant à temps partiel, de personnes majoritairement sans permis ou sans voiture à disposition. Près d'1 client sur 3 a des difficultés à se mouvoir. Les motifs d'utilisation sont variés : achats, démarches, loisirs, soins, formation, travail à temps partiel...





LE RÉSEAU TISOA





LEVIER D' ACTION N°2

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

ACTION IV.2.1

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)

OBJECTIF

- Offrir une desserte en transports collectifs quotidienne vers Oisemont et Conty, voire Poix-de-Picardie, depuis les autres communes de leurs anciennes intercommunalités respectives (région d'Oisemont et Contynois)

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Ouvrir à tous les publics, sur réservation, les transports scolaires de la CC2SO desservant les collèges d'Oisemont et de Conty. **La compétence transports scolaires interurbains étant déléguée à la CC2SO par la région Hauts-de-France, cela nécessite l'accord préalable de cette dernière.**
- Desservir les communes entre Oisemont et Hornoy vers Poix-de-Picardie en utilisant les kilomètres haut-le-pied

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics non motorisés, en particulier les jeunes, personnes en recherche d'emploi, les personnes âgées

PRIORITÉ

Haute - Horizon : septembre 2019

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

Région Hauts-de-France

COÛT

À définir

EXEMPLE

CC2SO sur l'ex-communauté de communes du Sud-Ouest amiénois

LEVIER D'ACTION N°2

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

ACTION IV.2.2

EXPÉRIMENTER UN TRANSPORT À LA DEMANDE LE VENDREDI POUR LE MARCHÉ D'AIRAINES
DEPUIS LES COMMUNES LIMITROPHES AVEC RETOUR PAR LES BUS SCOLAIRES

OBJECTIF

- Permettre aux personnes non motorisées résidant dans les communes voisines d'Airaines de se rendre au marché le vendredi

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Mettre en place, pour une période d'essai à définir, une ligne TISOA à la demande vers le marché d'Airaines depuis les communes voisines, le vendredi, en début d'après-midi ; le retour se faisant par les bus scolaires en fin d'après-midi, sur réservation

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- D - Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Adultes non motorisés

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

Communes

COÛT

À définir





LEVIER D'ACTION N°2

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

ACTION IV.2.3
**IDENTIFIER RÉGULIÈREMENT LES BESOINS ET AMÉLIORATIONS
À APPORTER AU SERVICE**

OBJECTIF

➤ Adapter l'offre de TISOA régulièrement pour répondre au mieux aux besoins

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Mettre en place un comité de réseau et le réunir une fois par an
- Réaliser régulièrement des enquêtes de satisfaction
- Étudier les améliorations possibles et les mettre en place le cas échéant. Elles peuvent être de différentes natures :
 - adaptation des horaires ;
 - nouvelles liaisons ;
 - arrêt à créer ou déplacer ;
 - correspondances avec les trains ou les lignes express Trans'80.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- 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

CIBLE

Tous publics non motorisés ou en incapacité de conduire un véhicule

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

Clients de TISOA, région Hauts-de-France, conseil départemental de la Somme, Mission locale insertion formation emploi du Grand Amiénois, Pôle emploi, représentants des acteurs économiques, médico-sociaux, de l'enseignement, des loisirs, de la santé

COÛT

À définir

EXEMPLE

Enquête de satisfaction réalisée en octobre 2017 en interne par la CC2SO et exploitée par l'ADUGA

ACTION IV.2.4**PROPOSER UN SERVICE D' ACCOMPAGNEMENT PAYANT POUR LES PERSONNES
RENCONTRANT DES DIFFICULTÉS DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT EN LIEN AVEC TISOA
(ET NE BÉNÉFICIAINT PAS D' AIDE DANS LE CADRE DU PLAN D' AIDE DE L' APA)****OBJECTIF**

- **Faciliter les démarches ou les déplacements des personnes qui rencontrent des difficultés avant pendant ou après un trajet avec TISOA**

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Définir les modalités (nature d'intervention, coût, horaire, périmètre...) d'un service d'accompagnement pour les clients de TISOA qui ne bénéficient pas d'un plan d'aide de l'Aide personnalisée à l'autonomie (APA) et le mettre en place.

Les demandes d'aide exprimées par les clients lors de l'enquête de satisfaction d'octobre 2017 sont de natures variées :

- pour les personnes ayant des difficultés à marcher : souhait d'être prise à la porte ou d'être accompagnée entre le bus et son fauteuil, à son domicile ;
- aide pour porter le caddie lourd après les courses chez Carrefour, un après-midi par mois hors vacances ;
- pour les personnes ayant des difficultés à compter la monnaie et/ou un problème d'audition : souhait d'accompagnement pour les courses, tous les 15 jours ;
- pour les personnes en fauteuil roulant : besoin de formation pour les chauffeurs qui ne savent pas attacher le fauteuil roulant. Une formation des chauffeurs à la prise en charge des personnes handicapées a d'ores et déjà été programmée.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- D** - Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Tous publics

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRE D' OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

EPISSOS (formation mutualisée des chauffeurs à la prise en charge des personnes handicapées)

COÛT

À définir



LEVIER D' ACTION N°3

FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

LE CONTEXTE

L'intermodalité entre les différents moyens de locomotion (TER, cars Trans'80, TISOA, réseau urbain d'Amiens Métropole, voiture, covoiturage, vélo) est peu développée.

La halte de Poix-de-Picardie, principal lieu d'intermodalité

Le rabattement en voiture y est possible sur le parking qui compte 30 places de stationnement dont 2 pour véhicules électriques. La dépose ou reprise de voyageurs en voiture est la pratique la plus courante. L'absence de dépose-minute pose problème car les parents qui déposent leur enfant à la gare en voiture attendent le départ du train avant de partir et stationnent leur véhicule sur le parking, occupant une place destinée aux automobilistes qui viennent prendre le train. De ce fait, ces derniers ont une perception de parking saturé alors qu'en journée, il reste des places libres.

La ligne de car Trans'80 n°31 – Gauville – Amiens comprend un arrêt Avenue de la Gare, à 100 m de la halte TER, mais ses horaires ne sont pas parfaitement coordonnés avec ceux du train. Les correspondances sont satisfaisantes seulement vers Amiens, les mercredis et samedis midi.

Il n'y a pas de dispositifs de stationnement prévu pour les vélos. Leurs propriétaires les attachent aux clôtures.

TISOA ne dessert pas la gare de Poix-de-Picardie, les horaires des trains ne coïncidant pas avec les horaires des transports scolaires, et les amplitudes horaires de travail des chauffeurs étant réglementées.



© Aduga

Des correspondances possibles entre TISOA ou les lignes du réseau Trans'80 et le réseau de bus de l'agglomération (Ametis)

Pour la ligne TISOA à destination d'Amiens, les arrêts dans l'agglomération sont communs avec ceux du réseau Ametis et des correspondances sont possibles.

Il en est de même pour les 6 lignes régulières Trans'80 qui desservent la CC2SO, qui ont toutes au moins 2 arrêts en commun avec le réseau Ametis.

Pas d'intermodalité entre TISOA et le réseau de cars Trans'80

Les arrêts du TISOA sont communs avec Trans'80 mais il n'y a pas de correspondance possible, les horaires des cars Trans'80 étant calés sur ceux des établissements scolaires amiénois, et ceux de TISOA, sur les horaires des écoles et collèges de la CCSOA.



Intermodalité : utilisation de plusieurs moyens de locomotion au cours d'un même déplacement

Multimodalité : recours à plusieurs moyens de locomotion différents, choisis en fonction des circonstances et de la nature de ses déplacements.



ACTION / RECOMMANDATION IV.3.1

ADAPTER / AMÉNAGER LE PARKING DE LA GARE DE POIX ET SES ABORDS

OBJECTIFS

- > Faciliter l'intermodalité entre tous les moyens de locomotion et le train
- > Mettre en avant les autres possibilités de se rendre à la gare que la voiture solo
- > Améliorer le confort de l'attente des voyageurs descendant du train
- > Contribuer à faire de la halte de Poix-de-Picardie une véritable porte d'entrée du territoire et un lieu de vie, en lien avec le devenir du bâtiment-gare

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Adapter le parking ou réaménager la place et ses abords
Pour mémoire, les voyageurs interrogés et partenaires ont fait part des souhaits ou recommandations suivants :
 - réaménager le parking : créer un dépose-minute qui ne bloque pas la circulation, créer plus de places de parking et/ou des places dédiées au covoiturage ; améliorer sa sortie vers Poix-centre, refaire les trottoirs et les mettre en accessibilité pour accéder à la gare depuis le parking et inversement ;
 - embellir, végétaliser, fleurir l'environnement de la gare et l'entretenir ;
 - implanter du stationnement sécurisé abrité pour scooter ou vélo (arceaux ou abri à vélo, collectifs ou individuel), accessible aux personnes à faible revenu ;
 - créer un espace de rendez-vous covoiturage ou d'autostop participatif à proximité ;
 - indiquer les coordonnées des taxis en sortie de gare ;
 - jalonner le cheminement des piétons et cyclistes en sortie de gare vers le centre-ville (direction + temps d'accès) et l'arrêt Trans'80 et vice-versa.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Voyageurs et accompagnants transitant par la gare de Poix-de-Picardie

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

Commune ou CC2SO en concertation avec la SNCF et la région

PARTENAIRES

Accompagnement technique, voire financier de la région Hauts-de-France

EXEMPLE

SNCF Mobilités : exemple de valorisation des alternatives à la voiture solo autour d'une halte ferroviaire





LEVIER D'ACTION N°3

FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

ACTION / RECOMMANDATION IV.3.2

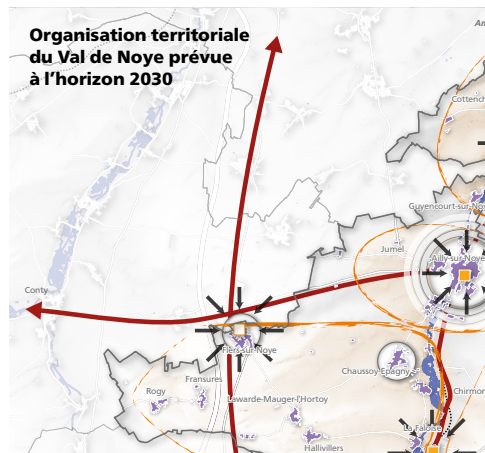
CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

OBJECTIFS

- Offrir une palette diversifiée de moyens d'accès ou de diffusion aux arrêts de cars régionaux ou de TISOA à Oisemont et Flers/Essertaux
- Élargir l'aire d'attractivité des cars régionaux ou de TISOA autour de ces arrêts
- Encourager l'utilisation du car ou de TISOA par un public plus large (actifs ou voyageurs occasionnels)
- Mettre en œuvre le PLUI du Val de Noye

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Créer des lieux d'articulation entre les différentes offres de mobilité :
 - à Oisemont : entre TISOA et/ou car Trans'80, voiture individuelle (stationnement, dépose-minute, covoiturage), vélo, marche ;
 - au niveau de Flers ou Essertaux : entre ligne régionale Amiens-Crèvecœur ou Beauvais mutualisée (Cf. action IV.1.4), voiture individuelle, vélo, marche, potentielle liaison Ailly - Poix en transports collectifs en correspondance.



N.B. Au moment de l'élaboration du PLUI du Val de Noye un emplacement pressenti pour ce lieu se trouvait à la croisée des D920 et D1001. Le transfert dans le village de l'arrêt Trans'80 situé à cet endroit, depuis juillet 2018, pour des raisons de sécurité, remet en question cette hypothèse. Par conséquent, c'est un lieu d'échanges, au rayonnement communal, donnant la priorité aux modes doux, qui peut être envisagé au sein de la commune de Flers-sur-Noye, sur la place de l'église.

EXTRAIT DU PADD DU PLUI DU VAL DE NOYE
ARRÊTÉ LE 04/07/2017 (Réalisation : ADUGA)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Actifs ou voyageurs occasionnels se rendant à Amiens, Abbeville ou Friville-Escarbotin

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D'OUVRAGE

Région Hauts-de-France, CC2SO (prise en compte dans les PLUI)

PARTENAIRES

Communauté de communes du Val de Noye, communes

COÛT

À définir

EXEMPLE

Soulitré (Sarthe - 650 habitants) : Parking multimodal
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/1_3M_Soulitre.pdf



RECOMMANDATION IV.3.3

CONNECTER LES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS TRANS'80 AUX LIGNES DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

OBJECTIF

- **Multiplier les destinations possibles dans l'agglomération, sans passer obligatoirement par la gare d'Amiens**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Définir des arrêts communs ou proches permettant des correspondances entre les lignes Trans'80, desservant la CC2SO et pénétrant dans l'agglomération, avec les lignes de bus à haut niveau de service. Cela concerne potentiellement 6 lignes Trans'80 mais en priorité la ligne 29 – Amiens – Conty – Crèvecœur qu'il est envisagé de rendre plus attractive (Cf. Recommandation IV.1.2)

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Actifs, voyageurs occasionnels se rendant dans l'agglomération amiénoise

PRIORITÉ

Faible

MAÎTRES D'OUVRAGE

Région Hauts-de-France, Amiens Métropole

PARTENAIRES

À déterminer

COÛT

À définir





ACTION IV.3.4

DESSERVIR DES HALTES TER EN DEHORS DU PÉRIMÈTRE DE LA CC2SO AVEC TISOA

OBJECTIF

- **Multiplier les destinations possibles en transports collectifs depuis les communes proches de la ligne TER Amiens - Abbeville - Boulogne**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Créer des dessertes TISOA, en correspondance avec le train aux gares de :
 - Longpré-les-Corps-Saints depuis Airaines et Oisemont ;
 - Hangest-sur-Somme depuis les communes de la CC2SO les plus proches.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- 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

CIBLE

Voyageurs occasionnels se rendant à une destination desservie par le train

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

Région Hauts-de-France, SNCF Mobilités

COÛT

À définir





RECOMMANDATION IV.3.5

METTRE EN PLACE L'INTÉGRATION TARIFAIRE DANS LE GRAND AMIÉNOIS

OBJECTIF

- Pour un déplacement donné en lien avec l'agglomération amiénoise, au sein du Grand Amiénois, avec un titre de transport acheté chez un opérateur donné, pouvoir utiliser n'importe quel réseau de transport

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Négocier entre autorités organisatrices de transports interurbains (ferroviaires et routiers) et urbains, en concertation avec les exploitants, les modalités de la mise en place de l'intégration tarifaire

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- C - Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs
- D - Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées

CIBLE

Tous publics se déplaçant en lien avec l'agglomération amiénoise

PRIORITÉ

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

Région-Hauts-de-France
Amiens Métropole

PARTENAIRES

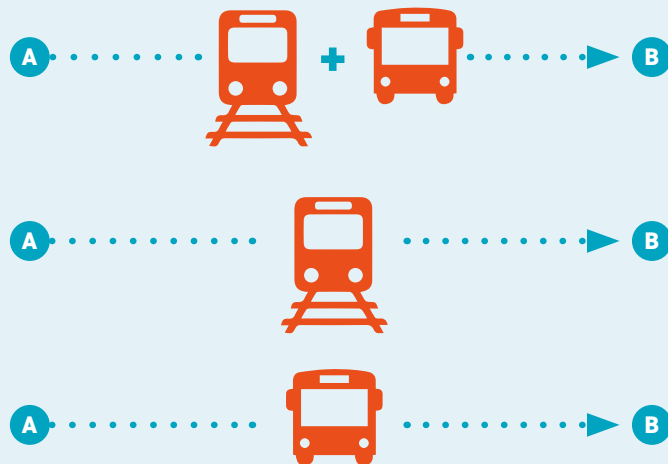
SNCF Mobilités
Exploitants des réseaux urbains et lignes Trans'80

COÛT

À définir

EXEMPLE

Valenciennois : les titres du réseau Transvilles permettent d'utiliser indifféremment bus, tram et TER (sur 12 gares du Valenciennois) :
<https://www.transvilles.com/integration-ter>





CHAMP OPÉRATIONNEL V.

L'articulation entre urbanisme et déplacements



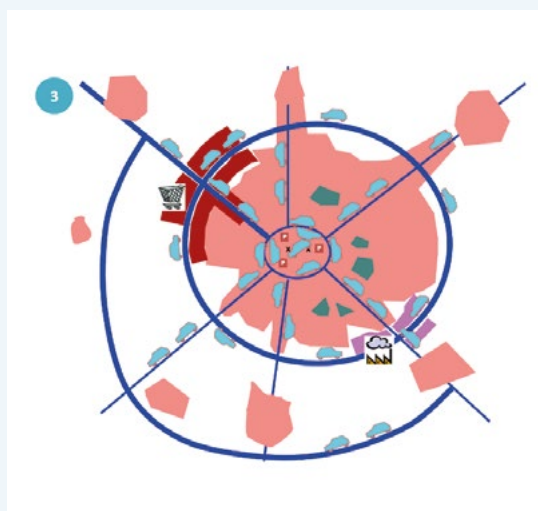
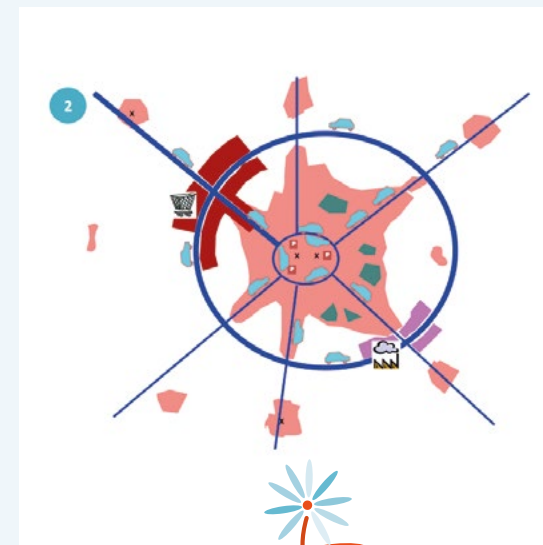
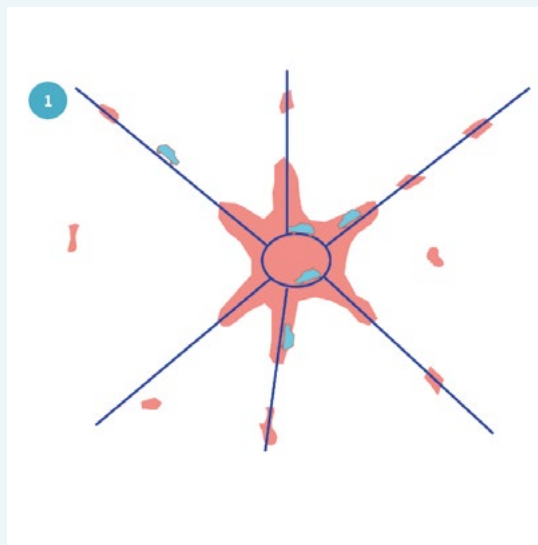
LE CONTEXTE

L'évolution des villes françaises depuis les années 70

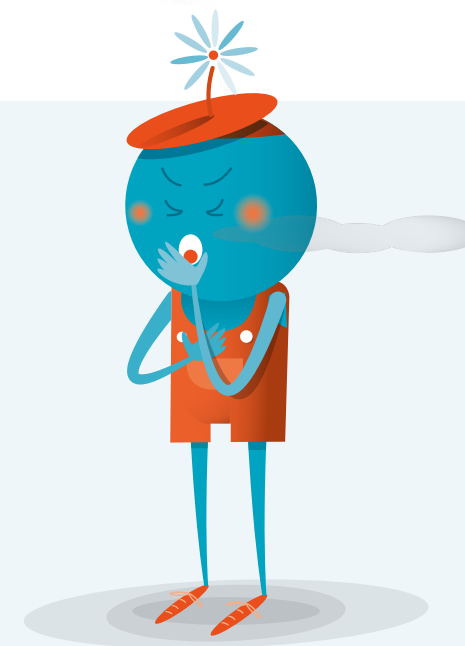
Schéma 1 : Jusqu'au début des années 70, la plupart des villes et bourgs français sont relativement compacts. Avec la massification de la production automobile, l'équipement des ménages en voiture progresse et engendre une augmentation du trafic automobile.

Schéma 2 : À partir de 1980, on adapte la ville à la voiture. Rocades et pénétrantes, parkings souterrains fleurissent pour répondre à l'augmentation du trafic automobile. Les voies rapides permettent d'aller plus vite... et plus loin, car le temps moyen quotidien consacré par les Français à leurs déplacements reste constant et proche d'une heure par jour. La vitesse de déplacement ne fait pas gagner du temps mais permet d'accéder à des terrains moins chers mais plus éloignés. Ces évolutions induisent des transformations du territoire : périurbanisation, localisation des activités et commerces en périphérie, à proximité des rocade, dépérissement des centres-villes pour certaines fonctions, dévitalisation des campagnes rurales.

Schéma 3 : Ces transformations engendrent un allongement des déplacements, un recours croissant à l'automobile, une désaffection pour les autres moyens de locomotion... qui entraînent un accroissement continu du trafic automobile et la saturation des voies de circulation... auxquels on répond à nouveau par la création ou l'amélioration des infrastructures routières... Ce cercle vicieux cause de nombreux problèmes à la société d'ordres économique, social, sanitaire et environnemental mentionnés dans l'introduction (Cf. Problèmes posés à la société par une mobilité majoritairement automobile et individuelle).



© Aduga



LEVIER D' ACTION N°1
À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE, CONFORTER LES PÔLES ET LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS
La réaction de l'État face à ce constat

À partir de 2000 (loi SRU), l'État donne pour objectif aux collectivités, au travers des documents de planification qu'elles élaborent, d'organiser le territoire pour répondre aux besoins en matière de mobilité et diminuer les obligations de déplacements et le recours systématique à l'usage individuel de la voiture (Code de l'urbanisme – Articles L.101-2 et L.151-3)

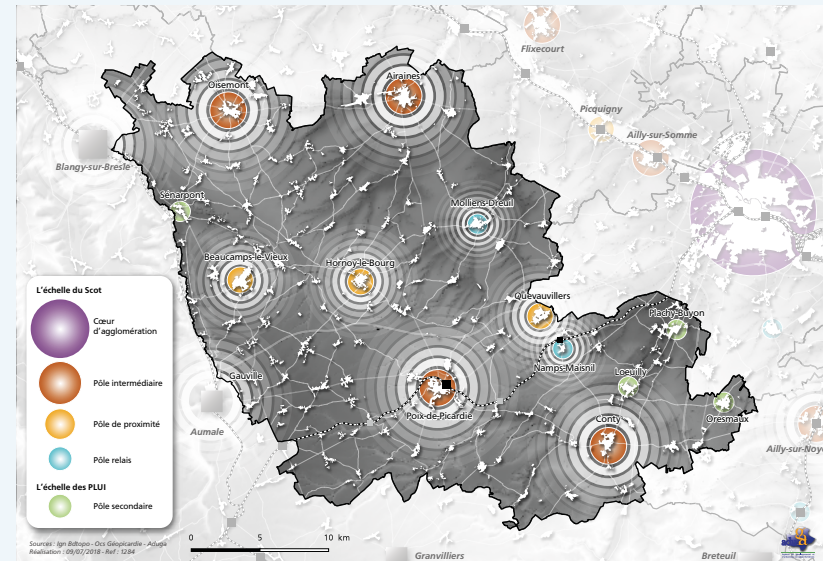
La réponse du Grand Amiénois

Le Grand Amiénois n'a pas échappé aux évolutions décrites ci-dessus. Pour enclencher un cercle plus vertueux, le syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois envisage, dans son Schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé en 2012, une organisation qui prend appui sur le réseau de transports collectifs et le maillage de villes et bourgs du Grand Amiénois, dénommés « pôles », et qui favorise ainsi une plus grande proximité entre habitat, emploi, équipements et services et limite la diffusion de l'urbanisation.

Les pôles de la CC2SO

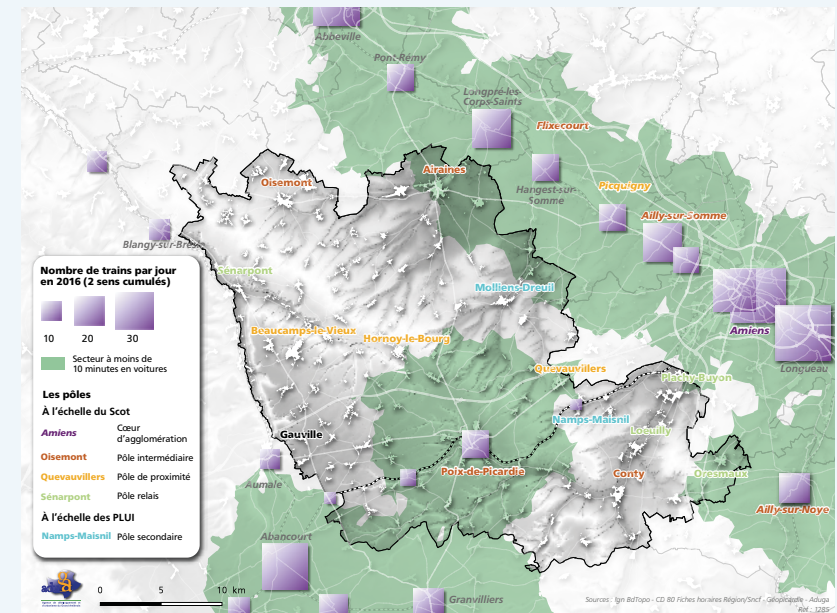
La CC2SO comprend 4 pôles intermédiaires et 3 pôles de proximité. À l'échelle des PLUI, 4 pôles secondaires, au rayonnement plus local ont été identifiés. Seul le pôle de Poix-de-Picardie dispose d'une desserte en TER supérieure à 14 arrêts par jour (2 sens cumulés). Le pôle d'Airaines se situe à moins de 10 minutes de la gare de Longpré-les-Corps-Saints.

Au sens du SCOT, les pôles concentrent des habitants et des emplois, offrent des équipements et des services et bénéficient d'une desserte en transports collectifs. Selon le niveau, la cohérence et l'homogénéité de ces 4 indicateurs, les pôles répondent aux besoins quotidiens ou occasionnels d'habitants vivant dans un rayon plus ou moins étendu. Une hiérarchie à 4 niveaux a été établie en fonction du rayonnement et de l'attractivité envisagés pour chacun d'eux. Les pôles relais, au-delà de leur fonction résidentielle, comptent également une autre fonction : équipements et services ou desserte en transports collectifs, et sont susceptibles, lorsque cela s'avère pertinent, d'évoluer vers une plus grande diversité de fonctions.



LES PÔLES DE LA CC2SO

DESSERTE EN TER DES PÔLES ET SECTEURS À MOINS DE 10 MINUTES D'UNE GARE DESSERVIE PLUS DE 14 FOIS PAR JOUR





RECOMMANDATION V.1.1

INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT DANS LES PÔLES (HABITAT, COMMERCE, ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS), EN PARTICULIER CEUX BÉNÉFICIAIRES D'UNE BONNE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

OBJECTIF

- **Maintenir le rôle structurant des pôles qui, par leurs dimensions plurifonctionnelles, maillent l'espace rural, structurent des bassins de vie locaux et assurent un fonctionnement territorial de proximité**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Au travers des objectifs développés dans le SCOT et des choix opérés dans les PLUI, par les contenus retenus pour les zonages, les règlements et les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de ces derniers, au travers du contenu du plan d'action du Protocole habitat de la CC2SO, assurer les conditions du renforcement du parc de logements, des équipements et services publics et marchands et, plus largement des tissus économiques des pôles urbains et des pôles secondaires de la CC2SO

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A** - Encourager les changements de pratique
- E** - Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

CIBLE

Tous publics

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

Pôle métropolitain du Grand Amiénois (SCOT)
CC2SO (PLUI, protocole habitat)

PARTENAIRES

Région Hauts-de-France

EXEMPLES

- **CC du Pays du Coquelicot** : PLUI - Projet de développement de la ville d'Albert
- **Département de la Somme** : Démarche « rayonner en Somme » relative à la revitalisation de centres-bourgs (Gamaches, Péronne...)



RECOMMANDATION V.1.2

AUGMENTER LE NOMBRE D'UTILISATEURS POTENTIELS À PROXIMITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

OBJECTIFS

- > Augmenter la fréquentation des transports collectifs performants et contribuer à en améliorer les modèles économiques
- > Contribuer à la mise en place d'une politique de la demande en matière de transport

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Effectuer une répartition, au sein des PLUI, des productions de logements en veillant à porter une attention particulière aux communes bien desservies par les transports en commun
- > Élaborer des contrats d'axe partenariaux qui définissent des orientations de développement urbain autour des arrêts de transports collectifs performants (axes de l'étoile ferroviaire amiénoise, lignes interurbaines express telle que la ligne Amiens - Conty - Crèvecœur) et qui déterminent des engagements d'actions et de moyens pour chacune des institutions et pour chacun des acteurs

ORIENTATIONS CONCERNÉES

- A - Encourager les changements de pratique
- E - Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

CIBLE

Tous publics

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

Pôle métropolitain du Grand Amiénois (SCOT, Contrats d'axes)
CC2SO (PLUI, protocole habitat)
Communes (droit des sols)
Région (contrats d'axes)

PARTENAIRES

Aménageurs
Constructeurs

EXEMPLES

- > **Grenoble Alpes Métropole** : contrat d'axe intercommunal de la ligne E de tramway
- > **Région Aquitaine** : contrat d'axe ferroviaire du Béarn



LEVIER D'ACTION N°2

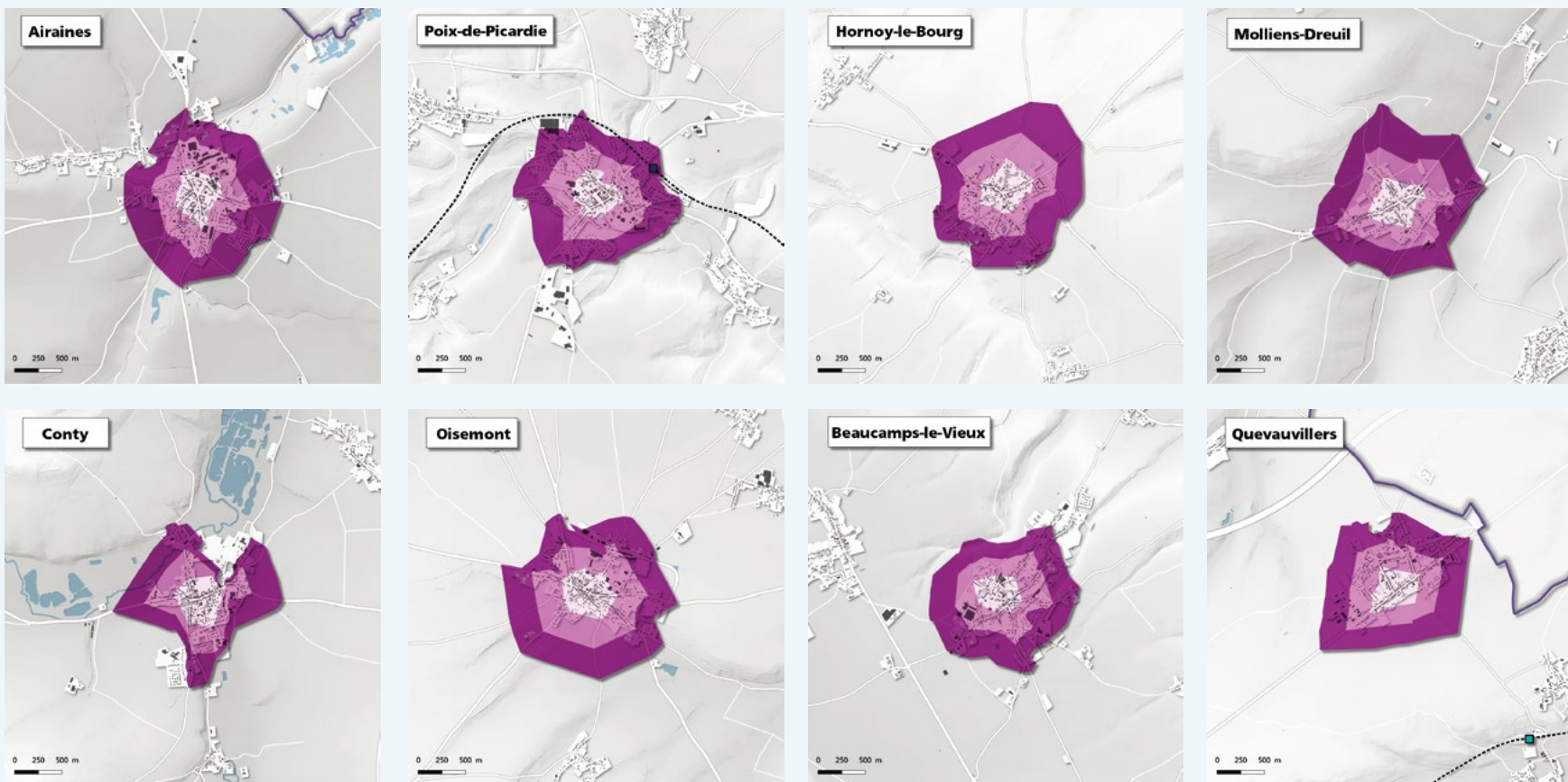
À L'ÉCHELLE DES BOURGS ET VILLAGES, CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À L'USAGE DES MODES DOUX, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

LE CONTEXTE

Une configuration urbaine des bourgs de la CC2SO plus ou moins favorable aux modes doux

La plupart des habitations des bourgs de la CC2SO sont à moins de 15 minutes à pied, soit moins de 5 minutes à vélo, des centres.

Les extensions le long des routes ne favorisent pas l'usage des modes doux. À Poix-de-Picardie et Airaines, des activités commerciales ou économiques se trouvent au-delà de 15 minutes du centre, et à plus de 30 minutes des secteurs d'habitat les plus éloignés. C'est le cas également du collège de Conty.



Sources : IGN Bd Topo - CR Picardie - Cadastre Dgrip - Navteq route, rail - ADUGA

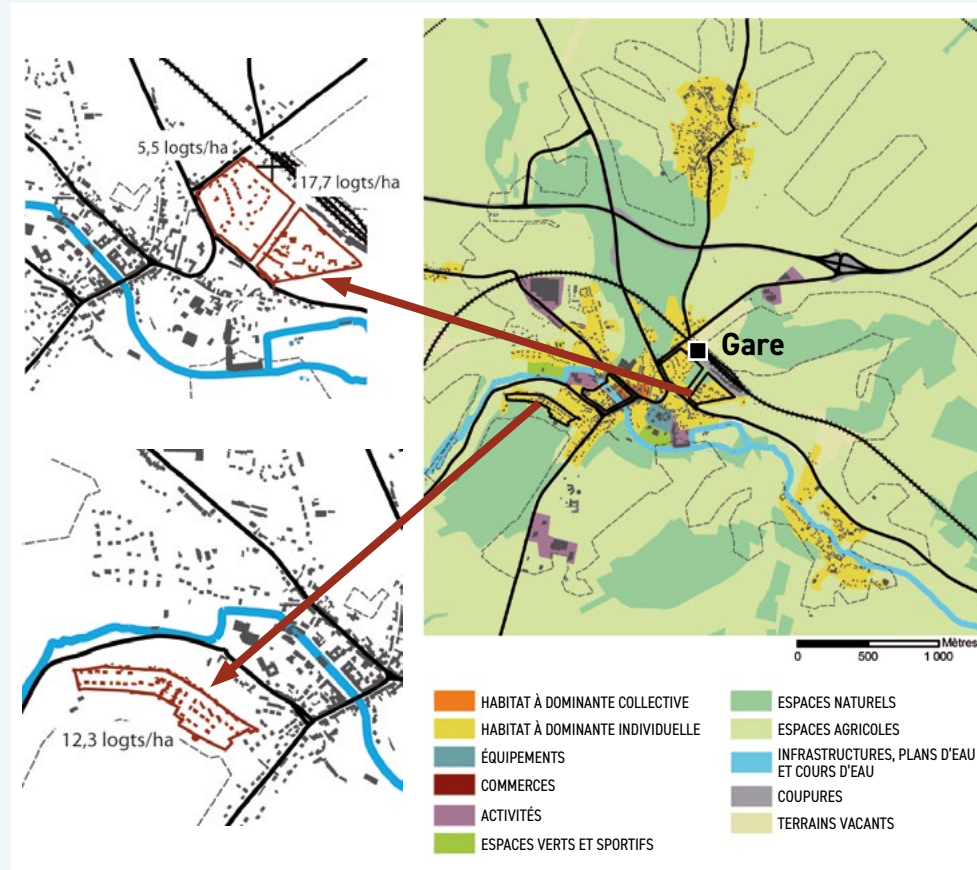
TEMPS D'ACCÈS AUX CENTRES-BOURGS DE LA CC2SO À PIED



LEVIER D'ACTION N°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
Une densité des habitations relativement faible à Poix-de-Picardie

Sur la carte de droite ci-dessous, figure, en pointillé, le périmètre à moins de 15 minutes à vélo de la gare de Poix. À gauche, sont indiquées les densités en logements par hectare de trois secteurs de Poix-de-Picardie. Elles varient de 5,5 logements à l'hectare à 17,7. Ces secteurs résidentiels sont globalement peu denses.

EXEMPLES DE DENSITÉS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ACCESSIBILITÉ À VÉLO DE LA GARE DE POIX-DE-PICARDIE



Source : Étude pour un aménagement et un urbanisme orientés autour du rail - 2011

Un maillage de voirie et de cheminements parfois insuffisant entraînant des détours importants pour les piétons et cyclistes

Le maillage de voies et de cheminements piétons ou cyclistes est un critère important pour favoriser la marche et le vélo. Plus il est fin, moins les distances pour rejoindre deux points sont élevées. À titre d'illustration, l'image ci-dessous représente une photo aérienne d'Oisemont et la distance à parcourir entre un logement situé dans un secteur résidentiel, et le nouveau Regroupement pédagogique concentré (RPC) : en suivant les voiries, en jaune, et à vol d'oiseau, en orange. Le parcours réel est trois fois supérieur au parcours à vol d'oiseau.

DISTANCES RÉELLES ET À VOL D'OISEAU ENTRE DEUX POINTS À OISEMONT



Sources : IGN Orthophoto Express - 2017 - ADUGA



LEVIER D'ACTION N°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

RECOMMANDATION V.2.1

CONTENIR LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION (1/2)

OBJECTIF

- Permettre aux habitants actuels ou futurs, aux visiteurs, aux actifs travaillant dans la commune de se déplacer à pied ou à vélo au sein de la commune ou en lien avec les arrêts de transports collectifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Dans le choix de localisation des secteurs d'urbanisation future ou de nouveaux équipements ou commerces, lors de l'élaboration du PLUI, prendre en compte les temps d'accès à pied et à vélo :
 - entre secteurs futurs d'habitat et centre-bourg ou arrêts de transports collectifs ;
 - entre futurs équipements, commerces ou secteurs d'activités et lieux d'habitat ou arrêts de transports collectifs ;
- et porter une attention particulière aux secteurs offrant la meilleure accessibilité.

ORIENTATION CONCERNÉE

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

CIBLE

- Habitants des futurs logements
- Actifs travaillant dans les futurs secteurs d'activité, commerces ou équipements
- Habitants ou usagers des futurs commerces ou équipements

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRE D'OUVRAGE

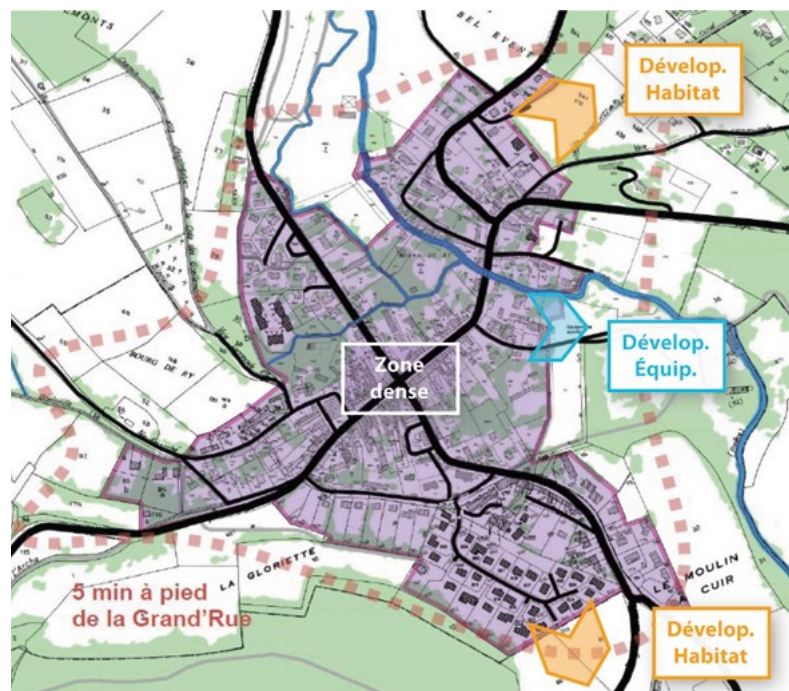
CC2SO

PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI

EXEMPLES

- Commune de Ry (Seine-Maritime)



EXTRAIT DU RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PLU DE RY



LEVIER D'ACTION N°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

RECOMMANDATION V.2.1

CONTENIR LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION (2/2)



► **Commune de Ry** (Seine-Maritime)

Ry compte 760 habitants et a approuvé son PLU en 2013. Il prévoit des zones à urbaniser en continuité voire en jonction du bâti existant.

La commune a mené un travail intéressant de superposition entre la surface bâtie initiale et à venir et un périmètre montrant l'étendue d'un déplacement de 5 minutes à pied depuis la principale rue commerçante pour montrer comment un développement pertinent pouvait être pensé.

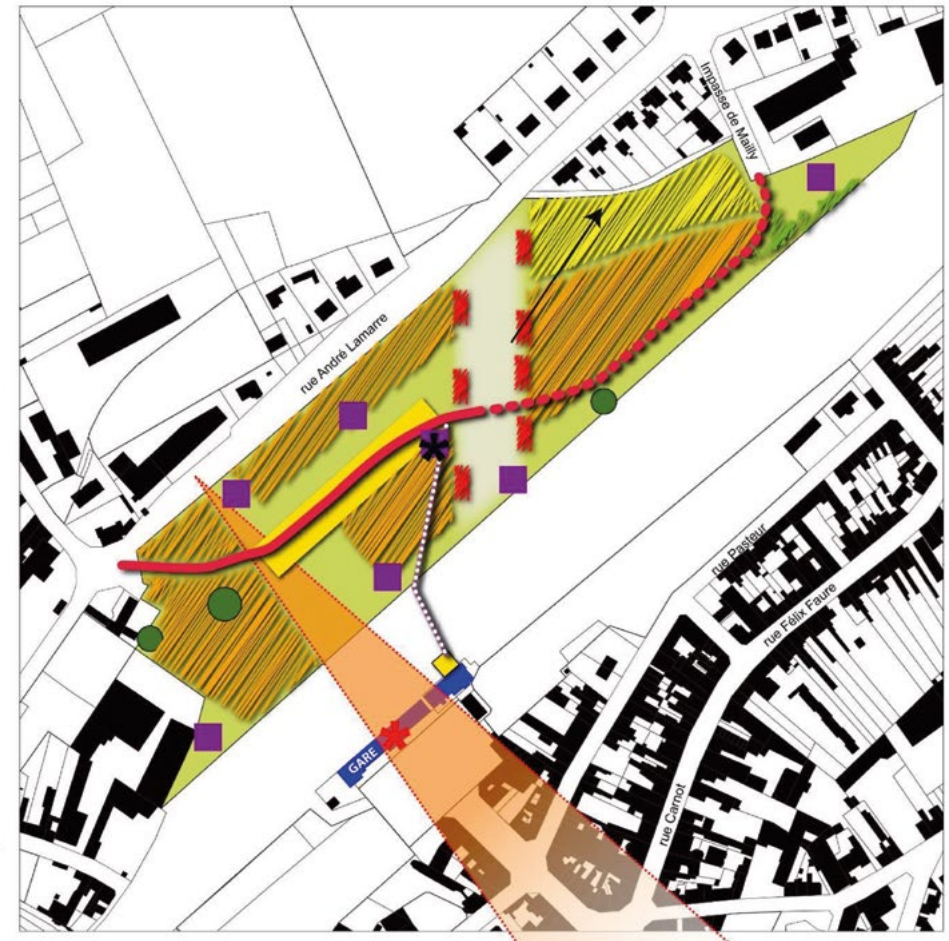
Voir fiche de cas n°18 du Guide PLU et déplacements du Cerema

► **Communauté de communes du Pays du Coquelicot**

La communauté de communes du Pays du Coquelicot a arrêté son PLUI en 2018. Celui-ci prévoit, à Albert, la principale polarité du territoire, peuplée de près de 10 000 habitants, une opération de renouvellement urbain sur une étendue de 5,5 ha, près de la gare et à proximité du centre-ville. Elle comprend des logements et des activités, ainsi qu'une liaison piétonne entre ce nouvel écoquartier et la gare.

COÛT

Recommandation ne nécessitant pas l'affectation de moyens nouveaux ou supplémentaires mais une recherche d'utilisation optimale des leviers d'action des acteurs concernés





LEVIER D' ACTION N°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

RECOMMANDATION V.2.2

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

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès à pied ou à vélo aux transports, commerces, services et équipements, à un maximum de futurs habitants de nouvelles constructions
- Augmenter la clientèle potentielle des commerces, services, équipements et transports collectifs afin de maintenir, conforter, voire développer l'offre et les emplois locaux
- Renforcer la vie locale

DESCRIPTION DE L' ACTION

- Dans le règlement du PLUI, moduler les densités des opérations de logement en fonction de leur accessibilité aux transports, commerces, services, équipements

ORIENTATION CONCERNÉE

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

CIBLE

Occupants des futures constructions situées dans les secteurs centraux et dans les secteurs de renouvellement ou d'urbanisation future offrant une bonne accessibilité aux transports, commerces, services, équipements

IMPORTANCE

Moyenne

MAÎTRE D'OUVRAGE

CC2SO

PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI

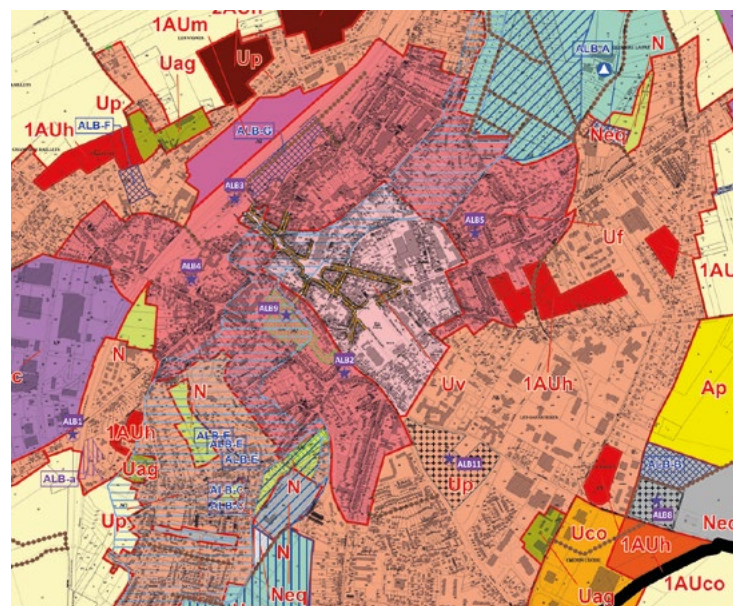
EXEMPLES

➤ Communauté de communes du Pays du Coquelicot

Le PLUI arrêté prévoit 19 secteurs d'aménagement ou de renouvellement à vocation habitat ou mixte. 9 d'entre eux se trouvent à moins de 15 minutes à pied d'une gare, dont 8, situés à Albert, représentent deux tiers de la surface totale de ces secteurs.

Leur potentiel d'accueil a été optimisé à Albert :

- les opérations ne doivent pas y compter plus de 38% d'habitat pavillonnaire, alors que le SCOT indique un objectif maximum de 50% ;
- leur densité est de 25 logements/ha.



EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE SUR ALBERT

- 1AUh : Zone à urbaniser à vocation principale d'habitat
- 2AUh : Zone à urbaniser à vocation principale d'habitat
- 1AUm : Zone à urbaniser mixte habitat / économie

© auditré



RECOMMANDATION V.2.3

CRÉER DES RACCOURCIS PIÉTONS AU SEIN DU TISSU EXISTANT OU RETROUVER DES CONNEXIONS PIÉTONNES FERMÉES

OBJECTIFS

- Permettre aux habitants des secteurs concernés par les raccourcis piétons d'accéder plus rapidement aux équipements, services, commerces, arrêts de transports collectifs
- Augmenter le nombre d'habitants situés à un temps donné de marche des équipements, services et commerces, arrêts de transports collectifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Lors de l'élaboration des PLUI, identifier les raccourcis piétons à créer à travers le tissu urbain existant ou les anciennes connexions piétonnes fermées et manifester l'intention d'acquérir par l'utilisation d'emplacements réservés
- Acquérir les terrains le cas échéant, établir des servitudes de passage ou supprimer les obstacles illégaux

ORIENTATION CONCERNÉE

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

CIBLE

Habitants

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2S0 (PLUI), communes (réalisation)

PARTENAIRES

Communes, habitants dans le cadre d'une démarche participative, bureaux d'études élaborant les PLUI





LEVIER D'ACTION N°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

RECOMMANDATION V.2.4

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS ET VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES ESPACES PRIVÉS

OBJECTIFS

- > Lutter contre le vol de vélo, un des premiers obstacles au développement de l'usage de la bicyclette
- > Favoriser le développement du parc de véhicules électriques en offrant la possibilité de recharge au sein des nouvelles constructions

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Intégrer a minima, dans les PLUI, les obligations du Code de la construction en matière de réalisation de stationnements pour les vélos et véhicules électriques

ORIENTATION CONCERNÉE

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

CIBLE

Habitants des nouvelles constructions de logement

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO (PLUI), promoteurs (construction)

PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI

RÉFÉRENCES

- > **Art. R.111-14-2 à 8** du Code de la construction et de l'habitation, et arrêté d'application du 13 juillet 2016 :

Dans les immeubles neufs à usage principal d'habitat (d'au moins 2 logements), de bureaux, d'industrie, les ensembles commerciaux, ou accueillant un service public ou un cinéma, obligations :

- de réalisation d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment, si couvert, clos et situé sur la même unité foncière,
- d'équipement du parc de stationnement d'un ou plusieurs circuits électriques spécialisés pour la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

- > **Guide ministériel** : Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques





LE CONTEXTE

Des extensions urbaines pensées pour la voiture depuis les années 70

Extrait du Guide PLU et déplacements – L'essentiel – avril 2007 – DGUHC / CERTU

Les urbanisations « en poches étanches » ont trop montré leurs effets pervers

Durant les dernières décennies, de nombreux quartiers, notamment les lotissements résidentiels, mais aussi les zones d'activités, se sont développés selon un système d'urbanisation en « poche », organisé autour de voies en impasses et totalement déconnecté du reste de la ville. Les conséquences sur la qualité de vie des habitants sont multiples :

- La multi-motorisation des ménages devient indispensable, avec les contraintes financières que cela génère.
- Les enfants ne peuvent plus se rendre à pied à l'école ou au centre de sport, même si ces équipements sont proches à vol d'oiseau de leur domicile.
- Les résidents de ces quartiers, contraints d'utiliser leur voiture, fréquentent davantage les grands centres commerciaux d'entrée de ville plutôt que les commerces de centre-bourg de la commune dans laquelle ils habitent.
- Les habitants ne fréquentant plus les espaces publics et autres lieux de rencontre, le lien social et la « vie de quartier » tendent à disparaître.
- Lorsque ces quartiers se développent et qu'une desserte en bus devient nécessaire, au moins pour les scolaires, le système de voirie en impasse ne permet pas le passage des bus.
- La présence de service de sécurité (pompiers, police) ne peut être assurée dans des conditions satisfaisantes.
- La mise en œuvre de certains services (ordures ménagères, courrier, déneigement, etc.) est compliquée par l'organisation fermée de l'espace et entraîne des coûts supplémentaires pour la collectivité.



La philosophie de ce mode d'urbanisation tend à une individualisation totale, notamment du stationnement, ce qui est peu propice à des espaces de stationnement partagés.



Sources : IGN Orthophoto - 2013 - ADUGA

←
TROIS LOTISSEMENTS
« EN POCHÉ »
À PLACHY-BUYON

Trois lotissements « en poche » ont été réalisés à Plachy-Buyon. Leurs voies de desserte ne se connectent que sur une seule voie du réseau principal de la commune. À l'intérieur, les logements sont desservis par des impasses avec des espaces de retournement. Des connexions piétonnes existent entre les deux poches les plus au sud, mais il n'y a pas d'aménagement piétonnier pour gagner à pied la centralité ou les arrêts de bus de façon directe.



RECOMMANDATION V.3.1

VEILLER À LA PERMÉABILITÉ DES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN OU D'EXTENSION

OBJECTIF

> Offrir des trajets les plus directs possibles, pour les piétons et cyclistes, entre secteurs de renouvellement urbain ou d'extension et les autres quartiers des bourgs et villages

DESCRIPTION DE L'ACTION

> Au travers des orientations des PLUI concernant l'aménagement des secteurs de renouvellement urbain ou d'extension :

- éviter les impasses ou permettre leur prolongement ultérieur ;
- éviter les détours pour piétons et cycles ou prévoir des raccourcis pour eux, au sein des nouvelles opérations ou en liaison avec le tissu urbain existant.

ORIENTATIONS CONCERNÉES

B - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2S0
E - Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

CIBLE

Habitants ou visiteurs des futurs secteurs de renouvellement urbain ou d'extension

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2S0 (PLUI), aménageurs, lotisseurs (conception / réalisation)

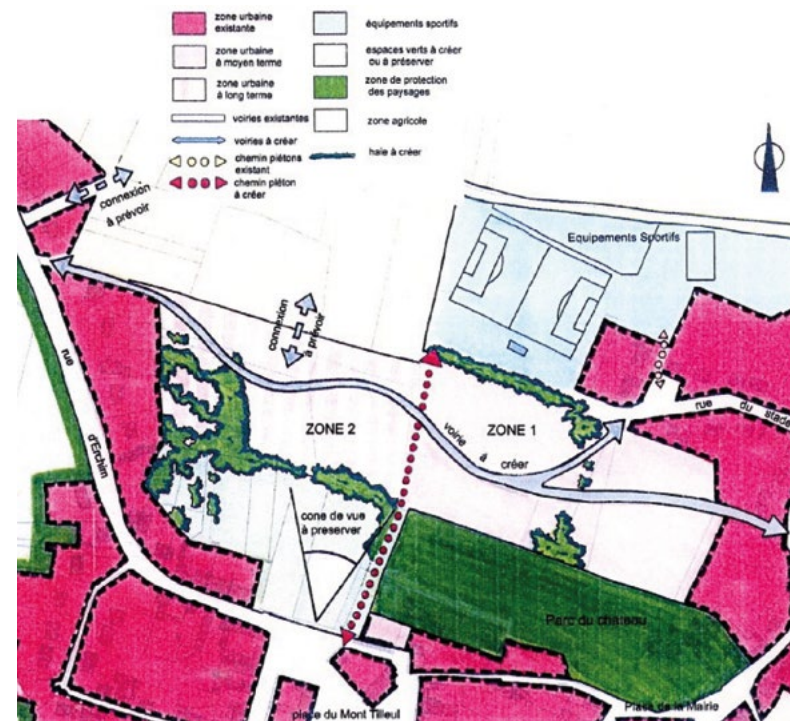
PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI et les plans de composition des projets d'aménagement

EXEMPLE

> Villers-au-Tertre (Nord - 662 habitants en 2005)

Dans son PLU approuvé en 2003, les orientations d'aménagement et de programmation du secteur d'extension nord de la commune définissent des principes de voirie traversante et de cheminement piéton reliant le quartier au centre-ville et aux équipements sportifs. Les tracés sont indicatifs. Voir fiche de cas PLU n°2 du Certu



EXTRAIT DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT : SECTEUR D'EXTENSION URBAINE

RECOMMANDATION V.3.2**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****OBJECTIFS**

- **Créer des conditions favorables à l'usage de la marche et du vélo pour les habitants et visiteurs des secteurs de renouvellement urbain ou d'extension**
- **Permettre la réintégration à terme des voiries dans le domaine public**

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Au travers des orientations des PLUI concernant l'aménagement des secteurs de renouvellement urbain ou d'extension, définir des principes concernant l'aménagement des espaces publics des opérations et la prise en compte des piétons et cyclistes : vitesse des véhicules, séparation ou mixité des usages, profil de voirie, éclairage, stationnement...
- Dans le cadre de l'élaboration des plans-masses et de la définition des coupes en travers des voiries des opérations d'aménagement, travailler la plurimodalité des espaces publics

ORIENTATION CONCERNÉE

- B** - Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO
- E** - Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

CIBLE

Habitants ou visiteurs des futurs secteurs de renouvellement urbain ou d'extension

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO (PLUI), aménageurs, lotisseurs (conception / réalisation)

PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI et les plans de composition des projets d'aménagement

EXEMPLE**➤ Communauté de communes du Canton de Fauquembergues**

(Pas-de-Calais, 9 300 habitants, 18 communes)

Le PLUI, approuvé en 2013, pose, dans les orientations concernant l'aménagement de secteurs d'extension à vocation d'habitat, des principes relatifs à la place des modes doux et indique, par le biais d'un schéma, la répartition de l'espace souhaitée pour les différents moyens de locomotion.

Principe 2 : Promouvoir et faciliter les mobilités douces

- Proposer dans les zones résidentielles des aménagements limitant la vitesse automobile et favorisant le partage de la voirie.
- Faciliter les déplacements piétons et cyclistes en aménageant des parcours agréables et continus au sein des nouvelles opérations.
- Développer à proximité immédiate des services et espaces publics du stationnement vélo à l'abri des intempéries et offrant des conditions optimales de sécurité.



Schéma indicatif

EXTRAIT DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



RECOMMANDATION V.3.3

MUTUALISER LE STATIONNEMENT

OBJECTIFS

- > Gagner de l'espace dans les secteurs de renouvellement urbain ou d'extension au profit des autres fonctions que le stationnement des automobiles, notamment la circulation des piétons et cyclistes
- > Inciter à l'usage de la marche et du vélo en éloignant les véhicules en stationnement des habitations ou lieux d'activités

DESCRIPTION DE L'ACTION

- > Au travers des orientations des PLUI concernant l'aménagement des secteurs de renouvellement urbain ou d'extension, intégrer, dans la mesure du possible, des principes permettant la mutualisation du stationnement

ORIENTATION CONCERNÉE

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

CIBLE

Personnes motorisées qui habiteront ou fréquenteront les futurs secteurs de renouvellement urbain ou d'extension

IMPORTANCE

Haute

MAÎTRES D'OUVRAGE

CC2SO (PLUI), aménageurs, lotisseurs (conception / réalisation)

PARTENAIRES

Communes, bureaux d'études élaborant les PLUI et les plans de composition des projets d'aménagement

EXEMPLE

> Mutualisation partielle de stationnement résidentiel

Dans l'exemple ci-dessous, le PLU impose la réalisation de 3 places de stationnement par logement, mais pas obligatoirement sur la parcelle. 9 places sont regroupées dans un secteur de l'opération, sur une surface équivalente à celle d'une parcelle, de manière à permettre la mutabilité du parking en logement en cas de baisse de la motorisation des ménages.



PLAN DE MUTUALISATION
DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

© Extrait d'une présentation d'Alain Gignoux (journée stationnement autrement / CEREMA / Lille / 17/01/2017)

> Fiche du CERTU - « Stationnement - Éléments juridiques » n°2 - 2010



Glossaire



GLOSSAIRE

A

ADAV
Association droit au vélo

ADEME
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADUGA
Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois

ANATEEP
Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public

C

CABS
Communauté d'agglomération Baie de Somme

CAR 80
Conduire l'automobile d'un retraité dans la Somme

CAUE
Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement

CC
Communauté de communes

CCSOA
Communauté de communes du Sud-Ouest amiénois

CC2SO
Communauté de communes Somme Sud-Ouest

CD 80
Conseil départemental de la Somme

CREM
Centre de ressources en écomobilité des Hauts-de-France

D

DASEN
Directeur académique des services de l'Éducation nationale

E

EPCI
Établissement public de coopération intercommunale

EPISSOS
Établissement public intercommunal de santé du Sud-Ouest Somme

F

FRATRI
Fonds régional d'amplification de la troisième révolution industrielle

I

IKV
Indemnité kilométrique vélo

INSEE
Institut national de la statistique et des études économiques

L

LOM
Loi d'orientation des mobilités

LRR
Ligne routière régionale

M

MFR
Maison familiale rurale

MLIFE
Mission locale insertion formation emploi

O

OAP
Orientation d'aménagement et de programmation

P

PCAET
Plan climat-air-énergie territorial

PDM
Plan de mobilité

PLUI
Plan local d'urbanisme intercommunal

PMRu
Plan de mobilité rurale

PRADET
Politique d'aménagement et d'équilibre des territoires

R

RPC
Regroupement pédagogique concentré

RSA
Revenu solidarité active

S

SCOT
Schéma de cohérence territoriale

SDAASAP
Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public de la Somme

SRADDET
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRU
Solidarité et renouvellement urbains

T

TAD
Transport à la demande



TENMOD

Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables

TER

Transport express régional

TISOA

Transport intercommunal du Sud-Ouest amiénois

V

VAE

Vélo à assistance électrique

VL

Véhicules légers

VTC

Vélo tout chemin

VTT

Vélo tout terrain

VVV

Véloroute voie verte

Z

ZAC

Zone d'aménagement concerté



PLAN DE
MOBILITÉ RURALE
SOMME SUD-OUEST

UN PROJET
PORTÉ AVEC
CONVICTION
PAR :



AVEC LE SOUTIEN
FINANCIER DE :



ET LE PILOTAGE
PASSIONNÉ DE :

