

LES ATELIERS

CENTRALITES  
RURALES EN  
SOMME



ATELIER N°7

# LA MOBILITÉ, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Roye – 29 novembre 2018



## SYNTHÈSE DE LA MATINÉE



# SOMMAIRE

Contexte & objectifs des Ateliers « Centralités rurales en Somme »	p. 3
Atelier n° 7 : séquences et intervenants	p. 4
<b>1/ Éléments de contexte, cadrage et actualité thématique</b>	<b>p. 5</b>
<b>2/ Présentation d'expériences inspirantes</b>	<b>p. 8</b>
<b>3/ Synthèse de la table-ronde</b>	<b>p. 21</b>
<b>4/ Revue de presse et fiches expériences</b>	<b>p. 30</b>

# Contexte & objectifs des Ateliers « Centralités rurales en Somme »

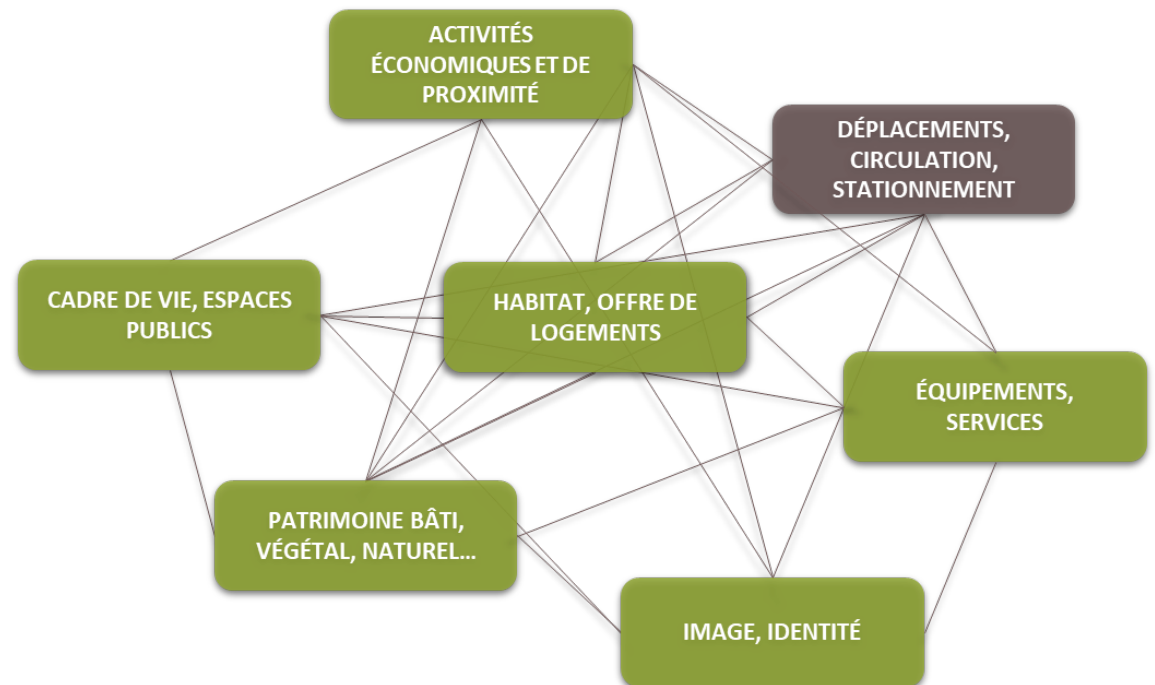
En juin 2014, le Gouvernement lançait un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) en direction des zones rurales et périurbaines sur le thème de la « revitalisation des centres-bourgs ». Souhaitant prolonger les réflexions sur ce thème et encourager les initiatives locales en la matière, la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et le Conseil départemental de la Somme, en partenariat avec le Conseil d'urbanisme, d'architecture et de l'environnement (CAUE), ont mis en place les Ateliers « Centralités rurales en Somme ». Organisés en différents lieux du territoire samarien, à raison de deux à trois par an, ils ont vocation à **permettre aux représentants élus et techniques des principaux bourgs d'échanger et de débattre des problèmes auxquels sont confrontés les centres-bourgs**, mais aussi et surtout **d'identifier les pistes d'actions possibles** (et appropriées au contexte local) pour leur redynamisation.

L'espace rural de la Somme est animé par une cinquantaine de petites villes et bourgs. Ils jouent un rôle moteur dans leur bassin de vie respectif. Toutefois, beaucoup de ces localités font face, depuis plusieurs décennies, à un déficit d'attractivité avec tous ses corollaires : vieillissement et baisse de population, difficulté à accueillir de jeunes ménages, tissu commercial qui s'étiolle, concentration de populations en difficulté, habitat dégradé, vacance de logements importante. Cette perte d'attractivité est particulièrement visible dans le centre de ces bourgs. Certains gagnent des habitants, mais doivent s'adapter aux besoins de populations nouvelles dans un contexte en évolution permanente.

Les Ateliers « Centralités rurales en Somme » se sont donnés pour objectifs :

1/ d'explorer, de manière ponctuelle mais régulière, les composantes potentielles de la revitalisation des centres-bourgs avec le concours d'experts thématiques ;

2/ de susciter localement l'échange, le partage d'expériences et de permettre (par ce biais) aux collectivités intéressées de se projeter vers l'opérationnel.



# Atelier n° 7 : séquences et intervenants

## LA MOBILITÉ, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Comment mieux appréhender les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

### 9h30 / Accueil & introduction à la journée

**M. Jacques BANDERIER**, directeur départemental des territoires et de la mer de la Somme

**M. Frédéric LÉONARDI**, directeur général adjoint, Développement des territoires et de la personne, Conseil départemental de la Somme

**M. Pascal DELNEF**, maire de Roye

### 9h50 / Eléments de contexte, cadrage et actualité thématique sur la mobilité

#### 10h15 / Retours et partages d'expériences inspirantes

**Mickaël HIRAUX**, maire de Fourmies (59)

**Kathy DAVID & Yann RHYNE**, responsable projets et développement et directeur général – Transdev

**Thierry CAPRON**, responsable cellule Études, développement et intermodalité – SNCF Mobilités

**Yannick PAILLET**, ADEME Hauts-de-France

#### 11h40 / Table-ronde avec les intervenants et échanges avec la salle sur le thème :

« La mobilité, facteur de développement des territoires. Comment mieux appréhender les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ? »

Avec la participation de **Bénédicte THIEBAUT**, présidente de la communauté de communes du Grand Roye

#### 12h45 / Mot de conclusion

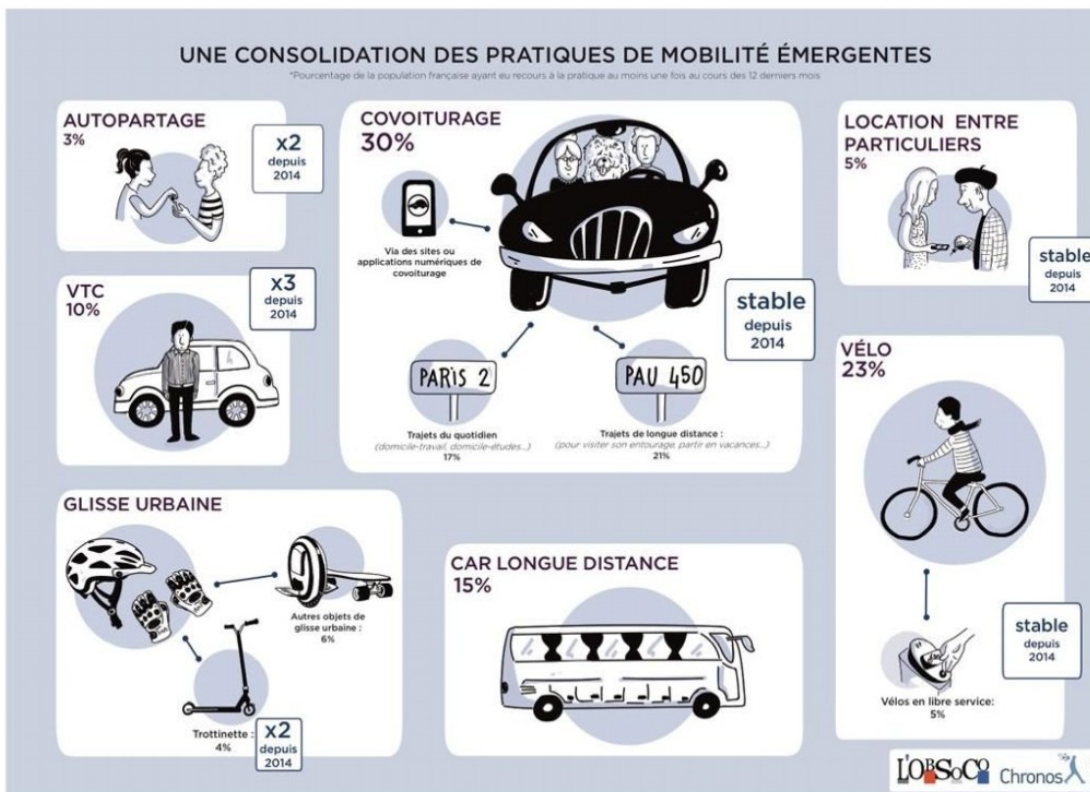
**M. Jacques BANDERIER**, directeur départemental des territoires et de la mer de la Somme

Animation : **Caroline Sannier & Jean-Charles Allix** – urbanistes – Quartier Libre

# Éléments de contexte, cadrage et actualité thématique

Après que monsieur le Maire ait chaleureusement accueilli l'ensemble des participants, Jacques Banderier, directeur départemental des territoires et de la mer de la Somme, a introduit la matinée en rappelant le contexte et les objectifs des Ateliers « Centralités rurales en Somme ». Frédéric Léonardi, directeur général adjoint, développement des territoires et de la personne du Conseil départemental de la Somme a de son côté rappelé que la **mobilité revêt un enjeu écologique mais aussi sociétal**. Ce dernier enjeu est d'ailleurs au cœur de l'actualité. Et c'est notamment à travers l'innovation mais aussi le partage d'expériences que des solutions pourront être mises en œuvre sur nos territoires afin de répondre aux enjeux de la mobilité et réduire les fractures sociales et territoriales.

## Quelques chiffres pour comprendre....



**7h12** c'est le temps que passe en moyenne un français actif par semaine à se déplacer

**80%** de ces déplacements s'effectuent en voiture, le plus souvent par une seule personne

**62%** des 18-24 ans interrogés rencontrent des difficultés quotidiennes dans leurs déplacements

**50%** des trajets en voiture font moins de 5 km

**19%** des Français interrogés ont déjà renoncé à un emploi du fait des difficultés de mobilité pour s'y rendre

**22%** seulement des habitants des communes rurales interrogés estiment avoir le choix entre plusieurs modes transport, contre 64% des habitants des agglomérations de plus de 100 000 hab.

# La mobilité en territoire peu dense

Source : CEREMA – publication 2016

## LES ZONES PEU DENSES NE SONT PAS LE TERRITOIRE EXCLUSIF DE LA VOITURE



**70 %** des déplacements se font en voiture ...  
*(61 % dans les aires urbaines)*



... mais la marche est le deuxième mode de déplacement ...  
22 % des déplacements sont réalisés entièrement à pied  
*(26 % dans les aires urbaines)*



... et le premier pour les déplacements courts  
71 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied  
*(74 % dans les aires urbaines)*

## DES SERVICES ÉLOIGNÉS, MAIS DES DISTANCES ET DES TEMPS DE TRANSPORT MODÉRÉS



**30 km/jour** en moyenne pour un temps de transport global de 45 minutes ...  
*(28 km/jour pour un temps de transport de 1 h 03 dans les aires urbaines)*



... des habitants plus éloignés des pôles d'emplois et des services ...  
20 km de distance moyenne domicile-travail  
*(13 km dans les aires urbaines)*  
3 services de santé et 6 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 communes  
*(6 fois et 3 fois moins que dans les aires urbaines)*



... mais un bon taux d'équipement par habitant  
7 services de santé et 14 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 000 habitants  
*(autant et 2 fois plus que dans les aires urbaines)*

## JEUNES ET SENIORS, DES POPULATIONS À ENJEUX



**Les seniors, une population relativement immobile**

Un jour de semaine, 30 % des habitants de 65 ans et plus ne sortent pas de chez eux  
*(23 % dans les aires urbaines)*



**Les jeunes, très dépendants d'autrui pour leurs déplacements**

30 % des déplacements des moins de 25 ans sont réalisés en tant que passager d'un véhicule  
*(23 % dans les aires urbaines)*

## DES ALTERNATIVES AU TOUT VOITURE ?



Malgré un fort taux de motorisation, 8 % des ménages n'ont pas de véhicule à leur disposition  
*(16 % dans les aires urbaines)*



Les pratiques intermodales restent marginales  
4 % des déplacements se font en transports collectifs  
*(9 % dans les aires urbaines)*  
5 % des déplacements de plus de 20 km sont intermodaux  
*(13 % dans les aires urbaines)*



Le covoiturage est pratiqué, mais il reste des marges de manœuvre à explorer  
Le taux d'occupation moyen est de 1,43 personne par véhicule  
*(1,36 dans les aires urbaines)*

# La mobilité au cœur de l'actualité législative > LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS

« Améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles. »

## < 4 OBJECTIFS >

Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.

Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.

## < 15 MESURES CLÉS >

- 1/ Des solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100% du territoire
- 2/ Une augmentation de 40 % des investissements pour améliorer les transports du quotidien
- 3/ La priorité à la remise en état de nos réseaux routier et ferroviaire
- 4/ Un plan sans précédent pour développer les transports en commun et désenclaver les territoires
- 5/ La mobilité des personnes en situation de handicap facilitée
- 6/ Un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi
- 7/ 100% des informations sur l'offre de mobilité accessibles et la possibilité de faire un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport
- 8/ Des navettes autonomes en circulation dès l'année 2020
- 9/ Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en vélo ou en covoiturage
- 10/ Un plan pour développer le covoiturage
- 11/ Un plan vélo pour tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024
- 12/ Un nouveau cadre pour les solutions en libre-service
- 13/ Le déploiement du véhicule électrique facilité grâce aux bornes de recharge électrique
- 14/ Le déploiement de zones à faibles émissions pour un air plus respirable
- 15/ Le permis de conduire moins cher et plus rapide



# Présentation d'expériences inspirantes

Afin de répondre à l'objectif de partage et d'échanges, plusieurs intervenants ont été sollicités par la Direction départementale des territoires et de la mer et le Conseil départemental de la Somme afin de présenter différentes expériences menées localement en matière de mobilité. Chaque intervention est ici synthétisée.

Les diaporamas exhaustifs sont téléchargeables à partir de la page d'accueil numérique.



## Fourmies (59)

### Un engagement en faveur de la mobilité de ses habitants

#### Mickaël HIRAUX, maire de Fourmies

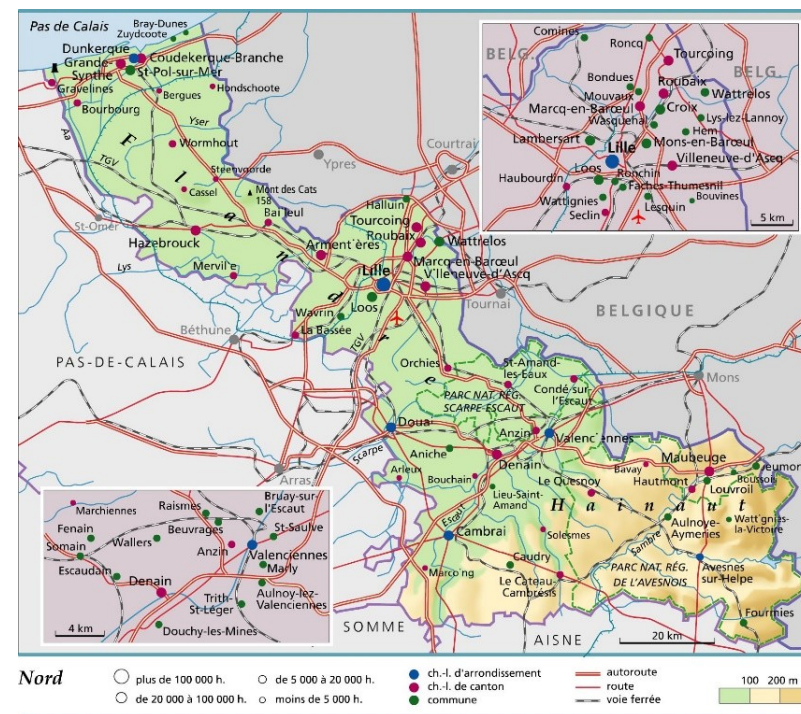
« Fourmies est une petite ville de 13 000 habitants au sud du département du Nord, qui connaît un taux de chômage supérieur à 30 %.

35% de la population n'est pas mobile.

On constate également un déficit en moyens de locomotion, et beaucoup de personnes n'ont pas de permis de conduire.

Fourmies a été très florissante au cours de la 1<sup>ère</sup> et à la 2<sup>ème</sup> révolution industrielle. Nous sommes maintenant dans la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle, et nous avons la volonté d'être un exemple. Nous avons travaillé en ce sens sur tous les piliers suivants :

- la gouvernance partagée,
- l'énergie,
- la mobilité,
- les nouveaux modèles économiques,
- le numérique. »



## > Les actions mises en œuvre à Fourmies en matière de mobilité



« Une **auto-école sociale**, qui fait du coaching personnalisé pour tous ceux qui ont des difficultés à obtenir leur permis, ou du moins leur code, dans une auto-école standard. Ce service coûte 400 € à chaque participant, obligeant ainsi les élèves à être assidus. La gratuité ne motiverait pas à venir régulièrement. Des taux de réussite assez importants sont constatés. »



« Un **atelier de location et de réparation de vélos** pour développer les liaisons douces. De nouvelles pistes cyclables sont en cours de déploiement à Fourmies, soit par l'aménagement de nouvelles voiries, soit par du marquage au sol. »



« La **conception d'un prototype de véhicule du futur**. Ce défi a été lancé aux élèves du lycée « Camille Claudel » de Fourmies. Ce véhicule devait pouvoir transporter au minimum deux personnes, être conduit sans permis, être low-cost et non polluant. Ils ont travaillé pendant deux années sur un design qui a été présenté à Jérémy Rifkin (économiste américain), en 2017. Une 2<sup>ème</sup> étape consiste aujourd'hui à travailler en partenariat avec l'Université de Valenciennes, afin de passer à la motorisation de ce véhicule. Le but étant de pouvoir le produire à Fourmies avec une mise à disposition gratuite pour les fourmisiens, puis éventuellement le commercialiser. »



« Un **garage solidaire** dans lequel il est possible de faire réparer son véhicule. Le fonctionnement est établi selon les conditions de ressources. C'est le CCAS ou le Pôle Emploi qui envoie les bénéficiaires. Le tarif de la main d'œuvre est de 20 € l'heure, et les pièces détachées sont facturées à prix coûtant. »



« Le numérique est un axe transversal de la mobilité. Nous avons mis en place un **tiers lieu composé d'un FabLab** permettant de réaliser des prototypes et visant ainsi à réinsuffler l'esprit d'entreprise à Fourmies. Ce lieu comprend également une salle de coworking et une salle connectée permettant de travailler en visioconférence, ou encore d'organiser des formations à distance ce qui permet de régler une partie des problèmes de mobilité qui passent aussi par certaines innovations numériques. À Fourmies, dans le FabLab qui est un tiers lieu numérique solidaire, nous avons répondu à un appel à projet de la Fondation Orange. Nous avons des valises avec des outils numériques portables et nous faisons des ateliers dans les quartiers de la ville avec des personnes les plus éloignées de l'emploi, ou plus éloignées du numérique, et notamment encore, les femmes aussi, et ça fonctionne très bien, et on commence à les habituer au numérique. »



« L'**installation de bornes de recharge pour véhicules électriques** se développe également. Ce projet a démarré il y a presque 4 ans. C'était une compétence intercommunale et une grande majorité des maires ne se sentaient pas vraiment concernés. Ils pensaient que ce n'est pas la peine, qu'il n'y aurait jamais de véhicules électriques chez eux. Un an plus tard, Fourmies a pu prendre la compétence et a fait installer des bornes de recharge pour les véhicules électriques. Maintenant, il y a des véhicules électriques à Fourmies et les autres petites communes rurales qui n'en voulaient pas, en demandent. Comme quoi, il faut arrêter de se dire : « on ne peut pas le faire ! »



« Un **service de location de véhicule à prix réduit**, (4€ pour un véhicule avec permis) ; il y a aussi les scooters et les véhicules sans permis. »

## > La mobilité dans la Somme



### Yann RHYNE, directeur général des Courriers Automobiles Picards

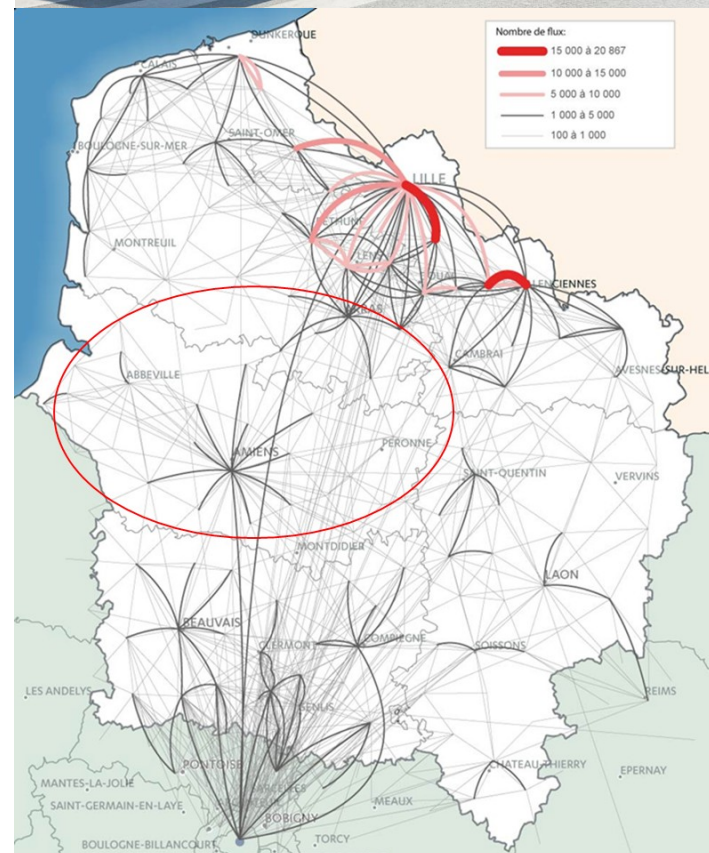
« Les Courriers Automobiles Picards (CAP) appartiennent au groupe Transdev. C'est une entreprise historique qui date de 1933, bien implantée sur le territoire de la Somme, et au-delà. Elle a 75% d'activité consacrée aux transports scolaires et interurbains. Elle intervient sur un territoire très étendu, de plus de 570 000 habitants, principalement sur trois villes supérieures à 10 000 habitants qui sont Amiens (134 400 habitants), Abbeville (24 100 habitants) et Albert (10 000 habitants). »

« La particularité du département de la Somme est d'avoir 70% des communes de moins de 500 habitants. Il y a donc une concentration des déplacements sur le département, avec des zones peu denses sur lesquelles il convient d'avoir des objectifs particuliers.

Le territoire du Grand Amiénois regroupe 70% des emplois du département, ce qui est bien supérieur à la densité de population observée. Il existe également des pôles secondaires, des aires d'influence beaucoup plus limitées comme Abbeville, Péronne, Albert et de nombreuses communes bipolarisées ou isolées.

Les déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture (plus des  $\frac{3}{4}$ ). Les déplacements de plus de 30 km représentaient 8% en 1999, et 12% en 2005. Nous pouvons donc constater que les trajets sont de plus en plus longs. À titre de comparaison, sur des départements qui sont de taille similaire en termes de population, la part de marché de transport en commun est de 6,2% pour la Somme contre 7,6% pour la Marne et 7,1% pour la Sarthe, ce qui caractérise donc la spécificité de notre territoire. A contrario, le maillage de notre réseau TER sur la région est relativement efficace. Il se structure autour de 5 gares sur le territoire, qui sont les gares d'Amiens, Abbeville, Longueau, Albert et la gare TGV Haute-Picardie. Il existe également un maillage en cars, qui représente 50 lignes régulières et 600 communes desservies. Sur le plan des enjeux de la mobilité, c'est l'attractivité des territoires qui est en jeu. Il existe des dessertes de proximité des centres-bourgs et des zones peu denses. Mais il est très important d'avoir des connexions avec les infrastructures régionales, avec les lignes TER et les différentes lignes routières de transport en commun. Comment pouvons-nous connecter les zones peu denses à ces lignes TER ou ces lignes routières de transport en commun ?

**La mobilité se transforme, elle évolue et va continuer à évoluer ; il convient donc d'évoluer avec elle, et de faire évoluer nos territoires en même temps. Il faut apporter des réponses pour des déplacements inférieurs à 20 km. Il faut accompagner et acculturer le territoire et ses habitants à des solutions alternatives de déplacements. »**



## > Co-construire pour innover au service d'un territoire : l'exemple de Fourmies



### Kathy DAVID, responsable Projets et Développement

Transdev, opérateur de mobilité filiale de la Caisse des Dépôts, a lancé en 2017 à Fourmies son projet «Avesnois Mobilité». Cette démarche a pour but d'aboutir à l'expérimentation de solutions de mobilité concrètes et innovantes au service de l'emploi en zones peu denses.

50% des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité, et cette tendance s'accroît dans ces territoires où l'offre est faible. Pour les bassins de vie enclavés et fortement touchés par le chômage, la mobilité est donc un levier clé pour la redynamisation du territoire.

« La collaboration avec Fourmies remonte à début 2017. Aujourd'hui, 1/3 de la population n'est pas mobile dans cette ville, et tout se passe pratiquement à pied. Si cela doit se passer autrement, cela devient un vrai problème pour aller étudier, pour aller travailler, pour aller dans les zones de loisirs, les zones de commerces, etc.

Dans un certain nombre de communes, que ce soit dans la région Hauts-de-France ou ailleurs, il s'agit d'une question de culture. Compte tenu de la difficulté à se déplacer, la culture mobilité ainsi que l'accompagnement des habitants à la mobilité sont devenus des axes nécessaires d'intervention.

Dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle qui est menée par Fourmies, Transdev a travaillé sur les zones blanches de mobilité à l'échelle de la région Hauts-de-France. Les problématiques de déplacements rencontrées sur ce territoire ont été relevées, avec les infrastructures régionales ou départementales, y compris pour les mobilités de courte distance, mais aussi la mobilité de proximité. Il n'existe pas toujours de solutions pour aller d'un bourg à l'autre, à part la marche à pied et le vélo pour ceux qui ont un vélo et qui n'ont pas peur d'en faire car quelquefois les routes départementales ou nationales ne sont pas toujours l'idéal pour la pratique du vélo, il faut le reconnaître ! À part ça, il n'y a pas toujours de solutions pour pouvoir connecter les communes à l'échelle d'une communauté de communes ou encore entre communautés de communes voisines.

Concernant Fourmies, nous avons commencé à travailler avec la mairie, et avec la communauté de communes mais également avec l'ensemble des acteurs du territoire. La mobilisation a vraiment été exceptionnelle sur cette question de la mobilité.

3 ateliers de co-construction ont eu lieu en 2017, ils ont réuni l'ensemble des acteurs pendant 3 à 4 après-midis, à savoir :

- Les **acteurs économiques**, notamment ceux liés aux missions d'insertion (la Maison de l'Emploi, Réussir Ensemble Avesnois, le Pôle Emploi...), et les représentants des PME locales.
- Les **acteurs éducatifs du territoire** parce que les problèmes de mobilité commencent très tôt, dès le collège ou le lycée.
- Les **acteurs de la mobilité** qui étaient autour de la table.



Ces ateliers de co-construction ont été bâtis sur les questions propres au territoire. Il y a eu des réflexions très larges, différentes pistes ont été évoquées de façon prospective. Comment se déplacera-t-on en 2050 à Fourmies ?

La logique énergétique fait aussi partie du pilier mobilité car c'est le principe même de la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle. La transition énergétique n'a jamais été autant au cœur des préoccupations et c'est une vraie problématique, non seulement pour l'habitat bien entendu, mais aussi pour les déplacements. Comment nous déplacerons-nous demain ? On commence à avoir une multitude de solutions ; des véhicules à hydrogène, des véhicules électriques, et ce n'est probablement pas fini. La mobilité se transforme, on est juste au début, effectivement.

Les ateliers de co-construction de Fourmies ont permis de faire émerger des solutions de mobilité que nous nous sommes engagés à expérimenter sur le territoire. Elles concernent principalement la mobilité de proximité à l'échelle de la communauté de communes.

Le territoire est doté de gares, de lignes du réseau Arc-En-Ciel (équivalent du réseau Trans 80) ; il fallait donc reconnecter les habitants du territoire à ces infrastructures régionales présentes, et leur montrer ce qui existe. Bien souvent il y a des solutions mais elles ne sont pas visibles, pas comprises. C'est alors que les différents opérateurs que nous sommes, ont à charge de simplifier l'accès à cette mobilité. Cela fait partie des questions qui ont été abordées dans les ateliers. »

### Le transport de proximité à la demande (TAD)

« Il n'y a rien de révolutionnaire dans un transport à la demande mais **l'idée est de pouvoir montrer que ce mode de transport peut être en correspondance avec les arrivées de trains à Fourmies.** Il peut permettre aux actifs qui vont travailler à Avesnes-Sur-Helpe, en train par exemple, d'être sûr d'avoir leur train car il y a aussi cette question-là : *« Je ne me déplace pas en transport en commun parce que je ne suis jamais sûr d'arriver à l'heure et d'avoir mes correspondances ».*

La mise en place du transport à l'échelle du territoire, de manière collaborative, dans un principe d'économie solidaire, fait partie de la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle. On travaille avec des acteurs locaux pour la mise en place de ce transport de proximité à la demande avec des véhicules hybrides, qui plus est, fabriqués certainement à Valenciennes ! C'est important de le souligner !

Il y a aussi l'aspect crédibilité de l'offre de transport, notamment celle qui a été bâtie dans une logique convergente/divergente, à la fois en rabattement sur la gare de Fourmies et la gare d'Avesnes afin de permettre aux personnes de prendre le train. Elle transite aussi vers les zones d'activités et vers l'ensemble des points d'arrêt du territoire. S'agissant d'un transport à la demande, ça reste un transport public rendant le groupage possible dans ses véhicules. Le transport se fait bien d'arrêt à arrêt, il ne s'agit pas de porte à porte, ce qui relève du travail des taxis. »



### Le covoiturage rural

« Cette solution a été étudiée avec « Hauts-de-France Mobilité » toujours dans le cadre du projet « Avesnois mobilité ». On parle souvent de covoiturage dans tous les sens, on parle du covoiturage Blablacar, du covoiturage longue distance,...

Aujourd'hui, il est possible d'apporter au covoiturage des solutions numériques permettant aux gens de se connecter et de trouver des solutions de déplacement. Avec « Hauts-de-France Mobilité », nous avons identifié des communautés de covoituteurs. L'idée était de **travailler avec des gros employeurs locaux et de créer une base.** Seulement il faut une impulsion, une animation autour de ces systèmes de covoiturage sinon ça ne marche pas. La mairie de Fourmies a organisé une animation avec ses agents. **Cette action a permis de les sensibiliser, de leur montrer que finalement certains agents faisaient les mêmes déplacements tous les matins et tous les soirs pour venir travailler ;** l'idée étant vraiment d'accompagner cette question du covoiturage. L'expérimentation globale est toujours en cours et cette question du covoiturage commence à prendre sa part dans le dispositif, en particulier avec les salariés des gros employeurs locaux, pour ensuite, créer cette masse globale. »

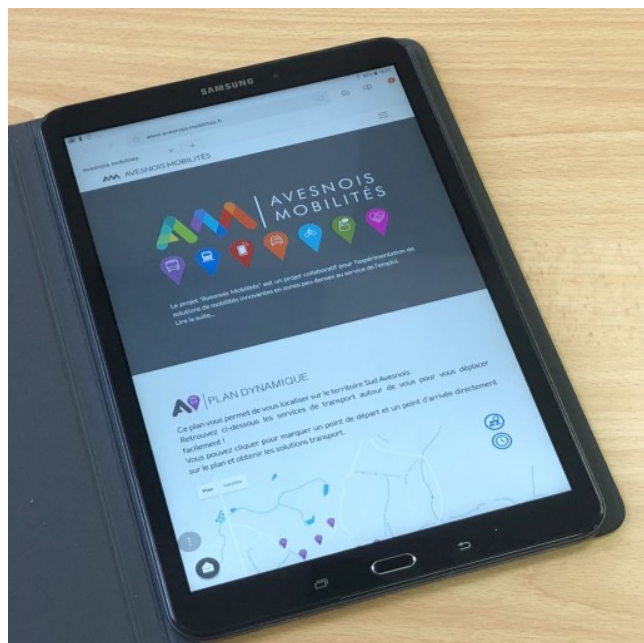


### La mise à disposition de vélos à assistance électrique

« Autrefois, nos grands-parents se déplaçaient à vélo, pour aller travailler. C'était un mode de transport assez naturel. Aujourd'hui on commence à retrouver le vélo dans les zones très urbanisées, principalement sur des questions de déplacement pendulaire. Dans les zones rurales c'est un peu plus compliqué, car cela reste un déplacement de loisirs. Les infrastructures routières ne sont pas toujours adéquates pour la pratique du vélo. Dans le cadre de l'expérimentation, nous avons mis à disposition des vélos à assistance électrique et nous avons organisé des ateliers. **Les participants ont pu essayer des vélos électriques car cette pratique n'est pas complètement innée, même si on sait faire du vélo.** De plus, la topographie du territoire du Sud-Avesnois fait que l'assistance électrique est bien utile par moment. Des vélos à assistance électrique sont disponibles à la « Maison de la Mobilité » de Fourmies. »

### Plateforme numérique de services, connectée aux outils régionaux emploi et mobilité

« Dans le cadre de la démarche « Avesnois Mobilité », l'idée était de transmettre l'information en matière de mobilité sur l'ensemble des solutions, et de permettre aux habitants de trouver des passerelles vers les informations sur le TER, vers le site « Pass Pass Covoiturage » régional, etc. Dès le début des ateliers, la problématique « mobilité et emploi » a été soulevée. **Lorsqu'on est dans une démarche de recherche d'emploi, il n'est pas toujours évident de savoir où se trouvent les offres, et leur localisation.** La plate-forme intègre un calculateur d'itinéraire ainsi que les offres d'emploi à l'échelle de la région. **Le numérique est également un axe qui permet de reprendre sa mobilité en main.** »



### Maison de la mobilité et Coaching mobilité

« Comme l'accès au numérique n'est pas toujours évident, des tablettes sont disponibles à la « Maison de la Mobilité ». Mais ce n'est pas parce que les habitants ont des smartphones qu'ils savent pour autant utiliser l'application « TER », l'application du réseau « Pass Pass Covoiturage », ou d'autres applications des réseaux de transport de proximité. **Il faut donc s'acculturer aussi sur ce domaine du numérique car les choses ne sont pas complètement innées.**

La « Maison de la Mobilité » est groupée avec l'association qui gère, au quotidien, le garage solidaire. Soulignons à nouveau que la mobilisation des acteurs a été très importante dans cette expérimentation. Il y a eu près de 20 ateliers de coaching collectifs et individuels sur la mobilité, depuis le début de l'expérimentation. La Région Hauts-de-France a offert des voyages préchargés sur ses cartes pour que les gens puissent utiliser les transports collectifs, il y a eu la visite d'une gare, la rencontre avec un conducteur de train, etc... Comment utiliser la carte du réseau Arc-en-ciel ? Comment se déplacer en transport de proximité ? Comment utiliser le vélo ? Comment faire du covoiturage ? Comment passer un permis solidaire ? Tout a été abordé dans ces ateliers de « coaching mobilité » qui ont été très importants. Ils ont été **menés en partenariat avec le « Pôle Emploi » et ont été déclinés aussi aux structures qui encadrent des jeunes**, notamment « l'Ecole de la seconde chance », et « Réussir ensemble Avesnois » qui encadre des jeunes dans une démarche d'insertion, ainsi que la mission locale. Ces ateliers de coaching ont été une réussite en termes d'accompagnement pour les personnes qui ont été assidues. Preuve en est que ces problèmes de mobilité sont bien réels. »

[www.avesnois-mobilites.fr](http://www.avesnois-mobilites.fr)



# MAISON DE LA MOBILITÉ

SOLUTIONS ET ACCOMPAGNEMENT  
27, rue Bleue 59610 FOURMIES  
Contact au 03 27 66 01 21  
Ouvert du lundi au vendredi  
de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00



## > Améliorer la connaissance des besoins de mobilité



### Thierry CAPRON, responsable cellule Études, développement et intermodalité – SNCF Mobilités

« Depuis 2012, la SNCF est devenue opérateur de mobilité. L'entreprise SNCF se décline aujourd'hui de la façon suivante :

- SNCF Réseau, qui s'occupe des rails et donne l'autorisation de circuler dessus,
- Gares et Connexions, qui gère les gares et tous les sujets annexes
- SNCF Mobilités, qui est le transporteur exploitant,
- SNCF Immo, qui gère tout ce qui est immobilier ou aménagements.

Cette réforme de l'entreprise nous a permis d'acquérir des compétences en covoiturage, en autopartage, en vélo aussi. Nous ne faisons jusqu'alors que du transport vélo et un peu de stationnement. Ceci nous permet de voir comment évoluent le marché et la technologie, et puis dans le domaine de la mobilité en général : où vont les gens ? Quels sont leurs types de déplacements ? Quels sont leurs besoins ? »

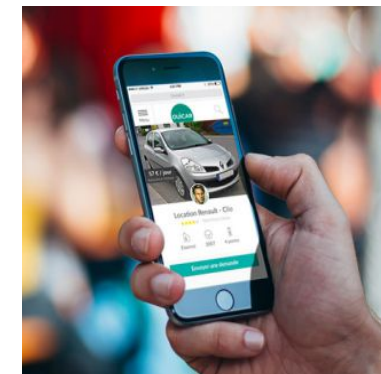
### Améliorer la connaissance des besoins de mobilité

« Aujourd'hui, c'est la Région qui décide des horaires et de la desserte des trains. SNCF Mobilités n'est donc que son opérateur. Son rôle d'interface est tout de même important pour faire coïncider les offres de transport entre elles et garantir les correspondances.

Dans le cadre du développement des nouvelles mobilités et des nouveaux modes de consommation, SNCF Mobilités a mis en place une organisation dédiée à l'amélioration de la prise en compte de l'intermodalité. Nous réalisons et partageons des diagnostics d'intermodalité pour les gares de vos territoires. On y trouve des données qui permettent de descendre au déplacement presque unitaire ; elles sont prises en compte sur la base des données du recensement de l'INSEE, des données de l'Education Nationale qui sont souvent de la rentrée précédente, et des données des Chambres de Commerce et d'Industrie. Tout ceci étant aggloméré dans un logiciel unique qui permet de faire de la cartographie, et de regarder si on est pertinent. Par exemple, il sera possible d'indiquer, au départ de la gare ou vers la gare, en temps réel, la zone possible à parcourir en 10-15-20 minutes à pied. »

### L'incitation à l'autopartage

La startup Ouicar, avec sa solution « Keyless » permet à des particuliers, des administrations ou des entreprises, de transformer une partie de son parc automobile en véhicule autopartagé. Ce système consiste à rajouter un boîtier dans votre voiture. Avec une appli qui est dédiée, vous pouvez sans être présent, proposer votre voiture moyennant un coût de location à l'heure.



Pour la personne souhaitant louer, il y a la possibilité de tout faire de manière dématérialisée. La commande de l'ouverture du véhicule se fait par téléphone portable. Pour le propriétaire, il y a la possibilité de connaître en temps réel la position de son véhicule, le niveau de carburant, et de louer à distance. Cette startup n'est pas la seule à proposer ce service mais il se trouve que nous avons un partenariat avec elle.

Si des emplacements sont ensuite disponibles et identifiés près de nos gares, pour ces personnes qui ont mis à disposition ce type de véhicule équipé de ce boîtier pour le rendre en autopartage, ça prend alors tout son sens.

## > Améliorer la connaissance des besoins de mobilité

### L'incitation au covoiturage

En 2010, la SNCF a racheté une flotte qui s'appelait « 1-2-3 covoiturage » puis a créé, au plan national, l'offre de covoiturage IDVROOM.

Le premier objectif était d'avoir des options de covoiturage qui n'étaient pas forcément source de rémunération, la tarification étant libre et facultative. Nous étions dans une idée d'économie de partage : un concept d'utilisation de la voiture, à tour de rôle. Un bilan était fait, éventuellement chaque mois afin que ce ne soit pas toujours la même personne qui fasse le trajet sinon ce n'est plus vraiment du partage, à moins d'être vraiment volontaire.

Pour la sécurisation, on a créé la possibilité d'intégrer des « communautés ». L'accès y était possible à condition d'y être préalablement autorisé. Les entreprises en sont souvent demandeuses pour leurs salariés, ce sont des « communautés fermées » dans le but de ne pas covoiturer avec des concurrents notamment.

Il y a également des « communautés » dédiées aux lycées, et qui sont bien souvent offertes à la création. Pour y accéder, il faut fournir la preuve de son statut de lycéen. Un gestionnaire est désigné, qui est souvent un personnel du lycée ou une personne, membre ou adhérente d'une association. Il suffit d'adresser une demande par mail avec les justificatifs pour pouvoir y entrer.

Partant du constat que les autoroutes ou certaines nationales étaient saturées, la SNCF a créé aussi des lignes de covoiturage avec des lieux qui sont souvent des parkings P+R, des aires de covoiturage existantes, avec une dizaine d'arrêts vers des destinations qui ont du sens.

En région Hauts-de-France, trois lignes ont été créées : elles convergent vers Lille, le long des autoroutes de Dunkerque, de Maubeuge, et d'Arras. Ainsi que trois lignes qui convergent vers Roissy, pôle majeur complexe par sa situation en dehors des Hauts-de-France. On s'interroge aujourd'hui sur ces lignes de covoiturage car elles sont finalement peu utilisées, celle de Roissy un peu plus parce qu'il y a des horaires décalés, ça c'est un atout, mais sans communication c'est un peu difficile de mobiliser un vivier de covoituteurs.

Exemple concret : sur la ligne Dunkerque-Lille, on avait 1 000 inscrits, c'est vraiment bien. Sur ces 1 000 inscrits, finalement il n'y a eu que 200 personnes qui ont proposé des trajets, et 18 personnes qui ont partagé leur trajet. Il y a des gens qui ont des besoins de mobilité, mais qui, de toute évidence, ne se font pas connaître. La communication autour de cette offre est donc essentielle.

### Le « Stop connecté »

Il s'agit d'une formule d'autostop participatif qui se situe entre le covoiturage, le transport collectif et l'autostop dit « traditionnel » ayant pour principe d'effectuer un trajet en commun, avec un conducteur non professionnel dans son véhicule personnel. Il ne nécessite pas d'inscription préalable sur une plateforme.

Il suffit de se rendre à un point d'arrêt « Stop Connecté ». On envoie un SMS indiquant sa destination pour afficher sa présence, et sa destination directement sur le poteau d'arrêt. On attend le passage d'un automobiliste. J'envoie un SMS pour confirmer la prise en charge et j'inscris le numéro d'immatriculation de l'automobiliste.

Le montant du trajet est automatiquement transféré à la plateforme. On ne voulait pas d'une gratuité totale, dans la mesure où c'est un service, il faut que chacun soit rémunéré. La collectivité peut choisir de prélever une partie pour financer l'investissement ou le fonctionnement. C'est elle qui décide à la fois du prix du trajet et de la part qui pourrait être conservée et celle qui pourrait être reversée au conducteur.

Des limites techniques existent, notamment le numéro de téléphone surtaxé qui permet l'enregistrement du numéro de plaque à valider. Son coût reste tout de même moins cher qu'un ticket de bus (0,50 € pour un déplacement local), mais ce n'est pas le même service non plus. Free est le seul opérateur téléphonique qui refuse ce partenariat avec des surtaxes. C'est donc la limite du système mais ce type de proposition peut avoir du sens.



<https://www.idvroom.com>  
<https://www.stop-connecte.fr>



## > Améliorer la connaissance des besoins de mobilité



### La promotion du vélo

« Une démarche similaire est menée sur la pratique du vélo. Il est effet possible de regarder à 10-15-20 minutes en vélo où on peut aller. Quand un lycée se trouve à 20 minutes à pied de la gare, on ne peut pas dire qu'elle soit accessible à pied, ça veut dire qu'il faut réfléchir à d'autres moyens d'accès. La marche à pied se perd aussi, comme le vélo. Il faut prendre en compte la dangerosité des voitures. Prenons par exemple la zone Amiens Nord : cette zone d'activités est très éloignée. Il faut alors réfléchir aux moyens de liaison à mettre en place. Pour ce type de destination, compte tenu de l'éloignement du centre et de la gare, il faut obligatoirement prévoir un transport urbain.

Aujourd'hui, l'usage du vélo n'est pas majoritaire puisque nous n'avons que 4% des clients du train qui viennent avec leur vélo. Les personnes qui font le cheminement final, c'est-à-dire de prendre le vélo à l'arrivée, en libre-service, pour aller jusqu'à leur lieu de travail, représentent environ 2%. Certaines communes-gare n'imaginent pas que le vélo puisse être un usage à l'arrivée. Dès lors, si on veut éviter le transport à vélo dans le train, il faut peut-être imaginer quelque chose à proposer à l'arrivée.

À proximité immédiate des gares, des consignes ou abris vélos, souvent complétés d'arceaux, peuvent être mis à disposition des habitants. Le financement peut se faire conjointement entre les communes, communautés de communes ou d'agglomération, et la région. L'offre est parfois complétée de vélos en libre-service, ce qui permet de disposer d'un moyen de locomotion supplémentaire pour rejoindre sa destination finale.

Les infrastructures doivent être prises en compte également. Quand on ne dispose pas de pistes cyclables pour arriver à la gare, comment fait-on?

Si un jour vos collectivités souhaitent miser sur le développement du vélo, il conviendrait d'aller directement sur le déploiement de vélos à assistance électrique qui augmente nettement la capacité à être utilisés. Les personnes vont en effet beaucoup plus loin, avec moins de fatigue, et c'est important. L'investissement peut représenter 50-70% de plus que son usage, mais il semble aujourd'hui important de l'envisager.

### La gare, un espace de valorisation des nouvelles mobilités

C'est en effet un lieu d'intermodalité naturel à valoriser.

En collaboration avec nos collègues de Gares & Connexions nous avons axé nos réflexions vers l'aménagement des arrivées en gare. La région co-finance ce qu'on appelle des pôles d'échanges. Nous avons l'idée d'un espace de mobilité augmentée afin d'inciter les personnes à utiliser la voiture autrement. Nous avons alors imaginé plusieurs solutions :

- la possibilité pour les usagers du train de venir en voiture jusqu'à la gare, plutôt que de prendre la voiture jusqu'au bout. Toutefois, tous nos parkings sont saturés, et on ne peut plus solliciter les collectivités pour les agrandir,
- l'information et la valorisation des modes de transport existants,
- la mise à disposition de quelques places pour faire du covoiturage jusqu'à la gare avec un système de borne à mettre en place,
- la mise en évidence de l'abri vélos, pour que les gens les voient bien, en permettant ainsi leur sécurisation parce qu'il est davantage visible,
- l'installation d'un dispositif d'auto partage si c'est justifié,
- l'aménagement de la desserte des bus devant la gare ou juste à proximité.

Avec Gares & Connexions nous travaillons actuellement sur l'ensemble de ces systèmes en intégrant également l'affichage indispensable notamment concernant les horaires de départs et arrivées des trains et des bus.

Aujourd'hui en Hauts-de-France, nous recherchons une commune-gare qui serait prête à s'engager dans l'expérimentation de ces systèmes-là.



## > Mobilité et ruralité : conduire le changement, planifier, expérimenter

### Yannick PAILLET, coordinateur du pôle territoires et prospective, ADEME Hauts-de-France

L'ADEME est l'opérateur de l'État pour accompagner la transition écologique et énergétique. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'ADEME met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public ses capacités d'expertise et de conseil.

La notion de conduite du changement est extrêmement importante. C'est une démarche qui s'inscrit dans un temps long, qui ne se décrète pas mais s'accompagne. C'est un point de départ qui diffère selon les individus. La mobilité touche à l'espace personnel, à l'espace professionnel, la mobilité c'est le droit des droits ; le droit pour aller travailler, le droit pour se cultiver, pour se divertir, pour faire ses emplettes ou avoir des loisirs.

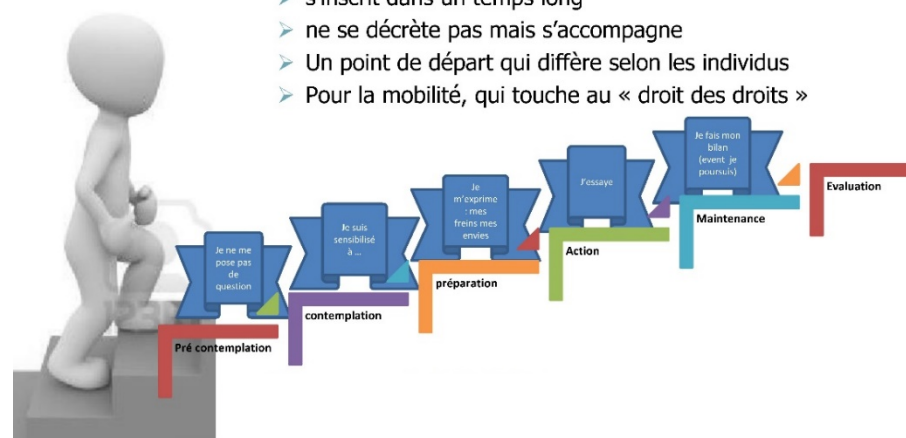
À l'Université de Picardie Amiens, le CRP-CPO (Centre de Ressources en Psychologie – Cognition, Psychisme et Organisations) travaille sur ces questions-là, et fait le diagnostic suivant : « la question du changement de comportement peut être comparée à la montée d'un escalier de cinq marches ».

Une politique publique de mobilité doit être une escalade d'engagements. Elle doit créer une rampe qui va permettre des incitatifs. Il ne s'agit pas de manipulation, la personne est libre de son choix de comportement, elle peut redescendre une marche à tout moment, toutefois il peut être difficile de remonter au niveau supérieur parce qu'on a un vécu, une émotion, un ressenti qui fait qu'on a un peu plus d'appréhension.

## Conduire le changement ?

### • Une démarche qui :

- s'inscrit dans un temps long
- ne se décrète pas mais s'accompagne
- Un point de départ qui diffère selon les individus
- Pour la mobilité, qui touche au « droit des droits »



**1<sup>ère</sup> marche :** la pré-contemplation / je ne me pose pas de question, ma solution transport me convient ou en tout cas je n'en connais pas les enjeux réellement, sauf si un choc brutal m'arrive au détour de l'augmentation du prix du carburant, par exemple.

**2<sup>ème</sup> marche :** la contemplation / je suis sensibilisé aux enjeux mais je n'ai pas encore l'envie de changer.

**3<sup>ème</sup> marche :** la préparation / j'ai commencé à comprendre que j'avais des enjeux à modifier mes habitudes et éventuellement regarder ce que j'avais comme offre à ma disposition.

**4<sup>ème</sup> marche :** l'action / je suis en période de test, j'expérimente, je me mets en situation. C'est la phase fondamentale.

**5<sup>ème</sup> marche :** évaluation / j'évalue, j'analyse. Cette nouvelle solution qui m'est proposée me convient-elle ? Et puis, je pérennise ou pas.

## > Mobilité et ruralité : conduire le changement, planifier, expérimenter

### Trois pistes pour accompagner le changement

#### PISTE 1 > La planification

L'Aduga (Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois), représentée ce jour par Jérôme Grange et Agnès Descamps, a accompagné la communauté de communes Somme Sud-Ouest dans l'élaboration de son plan de mobilité rural.

Ce document de planification représente une feuille de route, sur environ 10 ans. Il donne une trajectoire vers une gouvernance participative, il permet d'aller rechercher, si nécessaire, des ressources hors territoire si elles ne sont pas présentes, en termes d'expertise notamment. Il est utile au repérage des appels à projet et des mécanismes de financement éventuels.

Le plan de mobilité rural analyse les forces, les faiblesses, les menaces et les opportunités d'un territoire. La communauté de communes Somme sud-ouest avait déjà une dynamique forte. Elle a obtenu le label « Pôle d'excellence rurale » puis s'est dotée d'une régie pour proposer des services à ses habitants, par délégation du département puis de la région. Elle assure le transport scolaire et le transport interurbain sur son territoire.

Ce document de planification se traduit par 5 orientations stratégiques :

- **Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement des pratiques**
- **Développer le changement des pratiques internes à la CC2SO**
- **Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs**
- **Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées**
- **Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques**

Et par 5 champs opérationnels :

- **Communication, information, accompagnement au changement**
- **Modes doux**
- **Usages partagés de la voiture**
- **Transports collectifs et intermodalité**
- **Articulation entre urbanisme et déplacements**

Contenu du plan de mobilité rurale de Somme Sud-Ouest

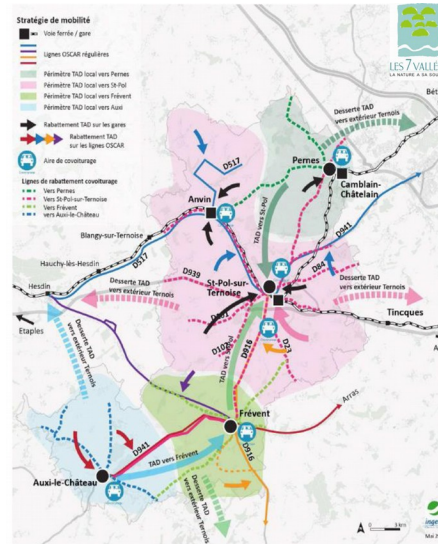




## > Mobilité et ruralité : conduire le changement, planifier, expérimenter

### PISTE 2 > Animer, coordonner la politique publique de mobilité

Le PETR du Ternois 7 Vallées, au sud du Pas-de-Calais s'est doté d'une stratégie en 2016-2017. Des acteurs issus de 14 structures du secteur de l'insertion professionnelle, ou de celui de la mobilité, s'étaient déjà mobilisés. Ils ont proposé la mise à disposition de scooters, un transport à la demande sur un des deux EPCI, un garage solidaire, etc. Ces structures ont réalisé un important travail de coordination afin de pouvoir proposer des parcours personnalisés aux habitants du territoire et de répondre à leurs questionnements : « Comment je fais pour passer le permis ? »



Comment peut-on proposer un véhicule à bas coût ? Les formalités d'accès au garage solidaire ? L'étape préalable de coaching individualisé a permis de prendre en compte la situation personnelle du citoyen permet de présenter une offre de transport public ou des solutions de mobilité qui correspondent aux besoins de chacun.

Tout est coordonné autour d'un guichet unique avec un numéro de téléphone, une présence physique, un programme d'éducation et d'accompagnement à la mobilité, des services de mobilité qui étaient déjà existants mais qui vont être renforcés, et puis des pôles d'échanges qui sont davantage formalisés et qui ont vocation à devenir des « hub » de mobilité, des points modaux des réseaux, pour justement favoriser l'intermodalité ou a minima le rabattement sur des lieux d'intermodalité.

### PISTE 3 > Expérimenter des services

L'équation mobilité/ruralité est complexe, le droit à l'erreur existe. L'offre est moins présente en termes de transports alternatifs. Des initiatives privées peuvent donc voir le jour ; il est possible d'essayer modestement puis d'évaluer.

Quelques exemples :



« La communauté de communes du Plateau picard s'est engagée dans un **dispositif d'auto-stop organisé avec « Rézo Pouce »**. Elle a créé une SCIC (Société coopérative d'intérêt collective) qui a la particularité de proposer trois services différents :

- Rézo Pouce classique ;
- Rézo Pouce Senior ; ce sont des conducteurs solidaires qui disposent d'une voiture et qui vont pouvoir emmener des seniors, dès lors qu'il n'y a pas de transport public qui convient sur le territoire, par rapport à des horaires ou par rapport, à des lieux de rendez-vous.
- Rézo Pouce Entreprise ; ce système fonctionne en partenariat avec la Mission locale, qui a notamment vocation à faciliter l'insertion professionnelle des jeunes, l'accès à des stages, l'accès à des premiers emplois.



Le Conseil départemental de l'Orne met à disposition ses véhicules en dehors des horaires de travail, pour un mécanisme d'**autopartage**.

Les détails sur ce dispositif sont à découvrir sur <http://www.orne.fr/autofree61>

Beaucoup de flottes de véhicules privés pourraient également être utilisées à des fins d'autopartage.

## > Mobilité et ruralité : conduire le changement, planifier, expérimenter



La communauté de communes Champagne picarde a créé, dans une logique d'évitement des questions de mobilité, un tiers-lieu qui ressemble un peu au Fablab de Fourmies, c'est un dispositif équivalent. On l'appelle « **le faitout connecté** ». On y trouve un espace de coworking, une maison de services qui regroupe les services publics, une maison de service, une crèche, etc...

Vous pouvez obtenir des informations complémentaires sur [www.ecomobilité.org](http://www.ecomobilité.org). Le mieux c'est de prendre contact avec eux pour faire un premier bilan de la situation de votre territoire si vous le souhaitez.

- « **Déclic Mobilité** » intervient sur le management de la mobilité et accompagne l'élaboration du plan de mobilité en entreprise ou en administration.
- « **I Viatic** » intervient pour tout ce qui est maturation de projets innovants en matière de mobilité, c'est une émanation du pôle de compétitivité « I Trans ».

Depuis 2018 l'ADEME dispose d'un fond « Air-Mobilité » qui lui permet d'accompagner un certain nombre de projets déposés dans le cadre d'appels à projet thématiques.

### D'autres expérimentations ont été mises en place :

- Le **bus des services publics** de la communauté de communes Sambre et Oise, qui va au-devant des habitants pour toutes les démarches au titre de la CAF.
- Un autre Rézo **Pouce qui est dans le PNR Oise pays de France**.
- Le service de **location de vélos à assistance électrique** du PETR du sud de l'Aisne à Château-Thierry.
- Le **service Tousmobile** à Beauvais, (<https://tousmobile.fr/>) qui est un service financé conjointement dans le cadre de la politique de la ville et la région qui a soutenu l'initiative afin de proposer, pendant un temps limité de 3 mois, un véhicule à des gens qui n'ont pas d'autre moyen de locomotion. Il y a aussi un service annexe pour faciliter le passage du permis de conduire qui reste une nécessité dans bien des territoires, et puis toujours ces notions de coaching individualisé.

En 2018, les sujets suivants ont été traités :

- « Mobilité en territoires peu denses », le PETR du Ternois et des 7 Vallées et Rézo Pouce en sont des lauréats. Leur projet s'élevait à environ 200 000 €, aidé à 50% par l'appel à projet de l'ADEME.
- « Vélo et territoires » est l'appel à projet en cours. C'est un des axes du plan vélo et permet d'accompagner, soit des schémas directeurs d'aménagements cyclables, soit de l'ingénierie dédiée, soit le développement d'un service type location pour le vélo. Pour la partie infra, il y a différents moyens :
  - une enveloppe réservée au titre de la DECIDE (01:58 :07), dans les négociations auprès de la préfecture,
  - un appel à projets qui sera confié à l'AFIT (Agence de financement des infrastructures de transport) qui devrait sortir le 21 décembre de mémoire, et là c'est pour tout ce qui est franchissement d'infrastructures de transport national.

### Quels accompagnements ?

L'ADEME soutient 3 relais mobilité dans le cadre du CPER avec la région Hauts-de-France :

- L'« **ADAV** » (**Association du droit au vélo**) et « **En Savoir Plus** » association basée à Amiens permettent un accompagnement technique, en vue de la définition d'un processus d'action, au travers du centre de ressources en écomobilité.



# Table ronde : « La mobilité, facteur de développement des territoires. Comment mieux appréhender les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ? »

## Ont participé à la table-ronde :

- Bénédicte Thiébaud, présidente de la CC du Grand Roye
- Kathy David, responsable projets et développement – Transdev
- Yann Rhine, directeur général des Courriers Automobiles Picards
- Thierry Capron, responsable Cellule études, développement et intermodalité – SNCF Mobilités
- Yannick Paillet, coordinateur du Pôle territoires et prospective – ADEME Hauts-de-France

**Sont retranscrites ici les principales thématiques abordées dans le cadre des échanges entre les intervenants et les participants à l'atelier.**

## Quelles actions sont mises en œuvre spécifiquement à destination des populations vieillissantes ?

- « Sambre et Oise a mis en place un bus itinérant qui sillonne les villages et rend accessibles le service public. »
- « Dans la CC du Pays de Thelle et des Sablons, les transports à la demande fonctionnent avec des véhicules de petite capacité fréquentés par les personnes âgées. »
- « SNCF Mobilités travaille actuellement avec la start-up Picto Access (Hauts-de-France) pour recenser l'accessibilité des gares. Leur approche va au-delà de la prise en compte des normes pour considérer des critères d'accessibilité ressentie. »
- « Dans le canton de Grandvilliers dans l'Oise, et autour du secteur de Breteuil, il y avait deux types de services :
  - un service de rabattement vers la gare de Breteuil. Ce service marchait très bien, mais le coût de tarification était tellement bas que le déficit absorbé par la collectivité était vraiment trop lourd.
  - un autre service de rabattement pour les personnes âgées, tout spécialement vers le centre-bourg pour accéder aux services, à la santé, etc. Ce service ne marchait pas car il n'était pas connu, il n'y avait pas suffisamment de communication.

## Comment mieux assurer l'intermodalité entre le bus et le TER (notamment en matière d'horaires) ?

- « Concernant l'intermodalité, les collectivités peuvent solliciter la SNCF lorsqu'elles étudient un nouveau réseau, ou font des modifications horaires. SNCF Mobilités et SNCF Réseaux travaillent en collaboration sur ces aspects. »
- « Par rapport à l'intermodalité autour des gares, il y a, en métropole lilloise, un système qui a été mis en place, qui s'appelle « Pass Pass », et effectivement c'est un élément facilitateur puisque c'est un tarif commun à la SNCF et au transport collectif sous toutes ses formes dans la métropole. Pas besoin de changer de titre de transport si on doit prendre le train puis avoir une correspondance en métro ou en bus, c'est le même titre. Ça a demandé une négociation entre la SNCF et la métropole, et ça renvoie aussi à l'échelle des prises de la gouvernance. À quelle échelle est-il pertinent de s'interroger sur ces mobilités ? Est-ce le PETR ? Est-ce la communauté de communes ? Est-ce que l'échelle du Grand Amiénois est intéressante ? Il faut évoquer ces questions. »
- « Sur le système billettique « Pass Pass », deux choses qui ont été évoquées qu'il ne faut pas confondre. La billettique va être étendue au réseau TER, courant 2019. La difficulté est qu'il s'agit d'un système billettique propre. Amiens-Métropole a son propre système billettique qui est en cours de révision dans le cadre de l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec Ametis 2.0, avec d'autres systèmes, d'autres modes de paiement et là, on va avoir un gros problème d'interopérabilité entre les systèmes. C'est quelque chose qui ne va pas se régler facilement d'autant plus que d'autres réseaux en Hauts-de-France ont d'autres systèmes billettiques, plus classiques, comme le SMTCO dans l'Oise, qui couvre l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales, mais aussi plus « lights » comme à Saint-Quentin ou à Laon. Donc ce sujet de la billettique à l'échelle des Hauts-de-France est très complexe et c'est quelque chose qui va prendre beaucoup de temps et qui peut coûter très cher. »

## Le projet d'électrification de la ligne Amiens – Rang-du-Fliers a été reporté à 20 ans, soit en 2037. La SNCF envisage-t-elle d'expérimenter des trains à hydrogène d'ici là ?

- « Pour les projets d'aménagement ou d'électrification des lignes ferroviaires, c'est un sujet partagé avec la Région puisque c'est elle qui va investir sur le sujet. C'est tout à fait à l'ordre du jour puisqu'on doit présenter des solutions pour transformer certains matériels à l'hydrogène. »

## Comment faut-il faire quand on a une gare à aménager ? Comment concilier l'objectif d'urbanisation autour des gares (ce que demande l'État aux collectivités dans le cadre des PLUi) et celui d'aménagement visant à favoriser l'accessibilité modes actifs et l'intermodalité ?

- « La gare d'Ailly-Sur-Somme a une « aura » à 20 km autour. Si elle n'a pas la capacité d'accueillir suffisamment de véhicules, les gens ne prendront plus le train parce qu'il est difficile de stationner. Il faut inciter à la marche à pied et au vélo. On a encore aujourd'hui des gens, je le constate sur certaines communes, qui habitent à 8mn à pied, qui prennent leur voiture pour venir à la gare. Il y a vraiment des campagnes de sensibilisation à mener mais tout seul c'est impossible. Il faut mobiliser vraiment tout le monde, la municipalité et au-delà et que chacun martèle le même discours progressivement. »
- Pour les aménagements des abords de gares, la région travaille conjointement avec la SNCF et les collectivités qui le souhaitent. Elle peut accompagner les équipes mais aussi financièrement. »

## Dans le cadre des aménagements en gare, quid du devenir des passerelles au-dessus des voies ? Quel système pour les remplacer ? Quid également du devenir des bâtiments et grands espaces qui appartiennent à la SNCF ?

- « Concernant l'accessibilité, il faut s'adresser à SNCF Réseaux. »
- « Concernant les terrains, si certains, dans le cadre d'un projet co-construit, sont identifiés comme importants, en relation avec la Région, par exemple pour aménager un parking, SNCF Immo fera tout pour les libérer s'ils n'ont plus d'usage. »
- « Dans le cadre du projet particulier autour de la gare de Ham, le blocage en termes de libération des terrains, bien que le projet proposé soit particulièrement intéressant, est venu du fait que le site pouvait devenir une base travaux dans le cadre du canal Seine-Nord. »
- « Quand il s'agit de récupérer du foncier SNCF (des friches ferroviaires), se pose la question des coûts qui en résultent parce qu'on est amenés à travailler sur la dépollution ou des modifications en réseaux, ce qui entraîne des coûts pour les collectivités qui peuvent devenir pharaoniques. »

**Une des questions qui se pose dans ces démarches, notamment lorsqu'elles sont portées par les intercommunalités rurales, c'est celle des moyens humains. Est-ce que la commune de Fourmies ou son intercommunalité sont autorité organisatrice de transport et que ça vous met en extension du fait d'avoir, par exemple, la délégation de service public d'un transport public ? Vous avez élargi votre mission, ou est-ce que Transdev fait de la prestation de services pour des collectivités ?**

- « Transdev est la filiale « mobilité » de la Caisse des Dépôts, au titre du développement des territoires. Le territoire était déjà bien connu en termes de problématique de mobilité. Dans le cadre du travail d'expérimentation qui est fait, notamment par la Caisse des Dépôts, sur le développement des territoires, on est sur une expérimentation d'initiative privée, avec l'aval de la Communauté de communes et de la Région. La Communauté de communes n'est pas encore compétente sur son territoire, on est dans un cadre d'expérimentation. »

**En secteur littoral, et donc touristique, pourrions-nous trouver des solutions agiles en termes de mobilité, en particulier pour les travailleurs saisonniers ?**

- « Il existe des systèmes organisés avec un véhicule avec permis VL, totalement gratuit, sponsorisés par les entreprises du territoire qui vont y apposer leur publicité. C'est peut-être une idée à mettre en place pour cette partie saisonnière. De plus, ça permettrait au territoire de communiquer sur ce qui se passe sur le plan du tourisme. »

**Après la suppression de la ligne SNCF Abbeville/Le Tréport, la Région va reprendre les études pour étudier les conditions de la réouverture de cette ligne. C'est une bonne nouvelle. Comment la SNCF étudie-t-elle plus largement cette question du maintien de l'offre, voire de sa meilleure adaptation aux besoins quotidiens en particulier dans les territoires ruraux ?**

- « SNCF Réseaux est en train de réfléchir à des lignes à faible trafic voyageurs. Quel nouveau service pourrait-on concevoir, qui soit moins coûteux d'exploitation ? Des systèmes de trains plus légers, plus autonomes, plus automatisés, qui permettent de baisser sérieusement les coûts, et d'augmenter les cadences ? C'est une réflexion nationale qui a lieu. Elle va émaner sur des propositions, mais probablement pas avant 2 ou 3 ans. »

### Mot de conclusion, Jacques Banderier

« Je remercie tous les intervenants qui sont venus, qui nous ont apporté des éclairages et qui ont permis de voir que la question de la mobilité était aussi un champ d'innovation extrêmement important posant notamment la question de l'interopérabilité. Un gros travail de réflexion est en cours : quelles natures d'offres de mobilité à proposer aux personnes ? Avec quels moyens de communication ? L'accompagnement aux changements de modes de vies qui ne sont pas si évidents. Il s'agit là d'une grande réforme d'autant plus qu'en France on a toujours été plutôt dans une logique d'organisation du transport par rapport à une demande et rarement dans une logique de politique d'offre. En Suisse, c'est exactement le contraire, la planification ferroviaire n'est pas une planification face à la demande. On place une offre et puis on regarde s'il y a du monde dans le train parce qu'ils sont sur un système totalement maillé.

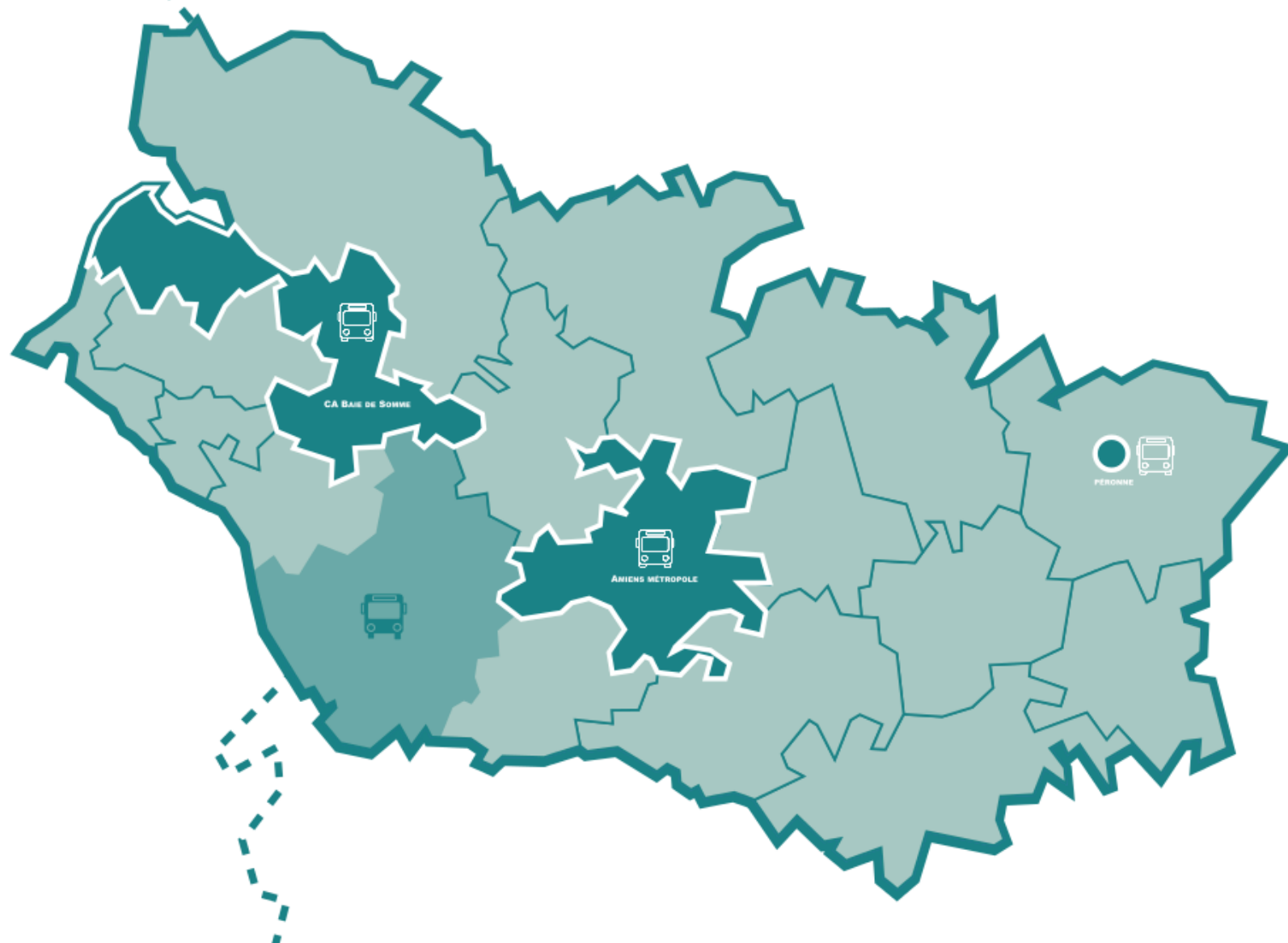
La question du foncier autour des gares est toujours une question délicate parce qu'effectivement on aimerait bien construire des choses avec la SNCF mais il y a toujours des précautions à prendre au regard des infrastructures à créer, par rapport aux besoins stratégiques de demain.

Les déplacements et la mobilité, tout comme l'habitat, font partie intégrante des PLUi. Les collectivités ont à charge de s'emparer de ces sujets cruciaux, et de bien délibérer. Ce n'est probablement pas simple. Le travail en partenariat dans l'élaboration du PLUi est important. »





## LES COMPÉTENCES



## LA RÉGION

La région a désormais en charge la compétence de gestion des services non urbains de transport, réguliers ou à la demande (art. L3111-1 du Code des transports, à compter du 1er janvier 2017).

Par ailleurs, concernant les transports scolaires, la région peut, par convention, en confier l'organisation aux départements ou à un EPCI.

Depuis la rentrée de septembre 2017, la Région des Hauts-de-France est donc en charge du transport scolaire et interurbain dans l'ensemble des Hauts-de-France.

Elle organise deux types de transport par autocar : des services de transport scolaire réservés aux élèves de la maternelle au lycée ainsi que des services de transport public, dits interurbains, ouverts à tous.

Cette compétence, jusqu'alors du ressort des cinq départements, est partagée avec l'ensemble des transporteurs des Hauts-de-France.

## LE DÉPARTEMENT

Le Conseil départemental de la Somme peut organiser ou prendre en charge les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés s'ils sont, du fait de leur handicap, dans l'incapacité d'utiliser les moyens de transport en commun.

Pour que les élèves et les étudiants puissent bénéficier d'un transport adapté organisé par le Département, il faut qu'ils soient domiciliés dans la Somme et scolarisés dans un établissement d'enseignement général, agricole ou professionnel public ou privé sous contrat avec l'État (hors établissements médico-sociaux par exemple : IME, IEM, ITEP, ...).

## LES EPCI\*

La loi NOTRe a fixé de nouvelles compétences aux nouveaux EPCI à fiscalité propre, quelles soient obligatoires et/ou optionnelles notamment pour les transports.

Les métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération exercent cette compétence de manière obligatoire.

Les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a remplacé l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) lors de l'adoption de la loi MAPTAM\*. L'AOM assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU).

Plan de déplacement Urbain (PDU) : le PDU d'Amiens Métropole approuvé le 19 décembre 2013 – période 2013 / 2023.

## LES COMPÉTENCES

### 1 AOT: TISOA



La communauté de communes Somme sud ouest est autorité organisatrice de transport de rang 2 sur le territoire de l'ex-CCSOA.

C'est le réseau TISOA

TISOA est un service public de transport collectif à la demande fonctionnant toute l'année.

Durant les vacances scolaires TISOA fonctionne en horaires fixes.

TISOA est conçu pour permettre aux usagers non motorisés d'accéder aux services et commerces présents dans les communes les plus importantes du territoire

### 3 AOM



3 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au 1<sup>er</sup> janvier 2018 (source : CEREMA), membre de l'Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public (AGIR) regroupe les autorités organisatrices et des réseaux urbains et interurbains de France.



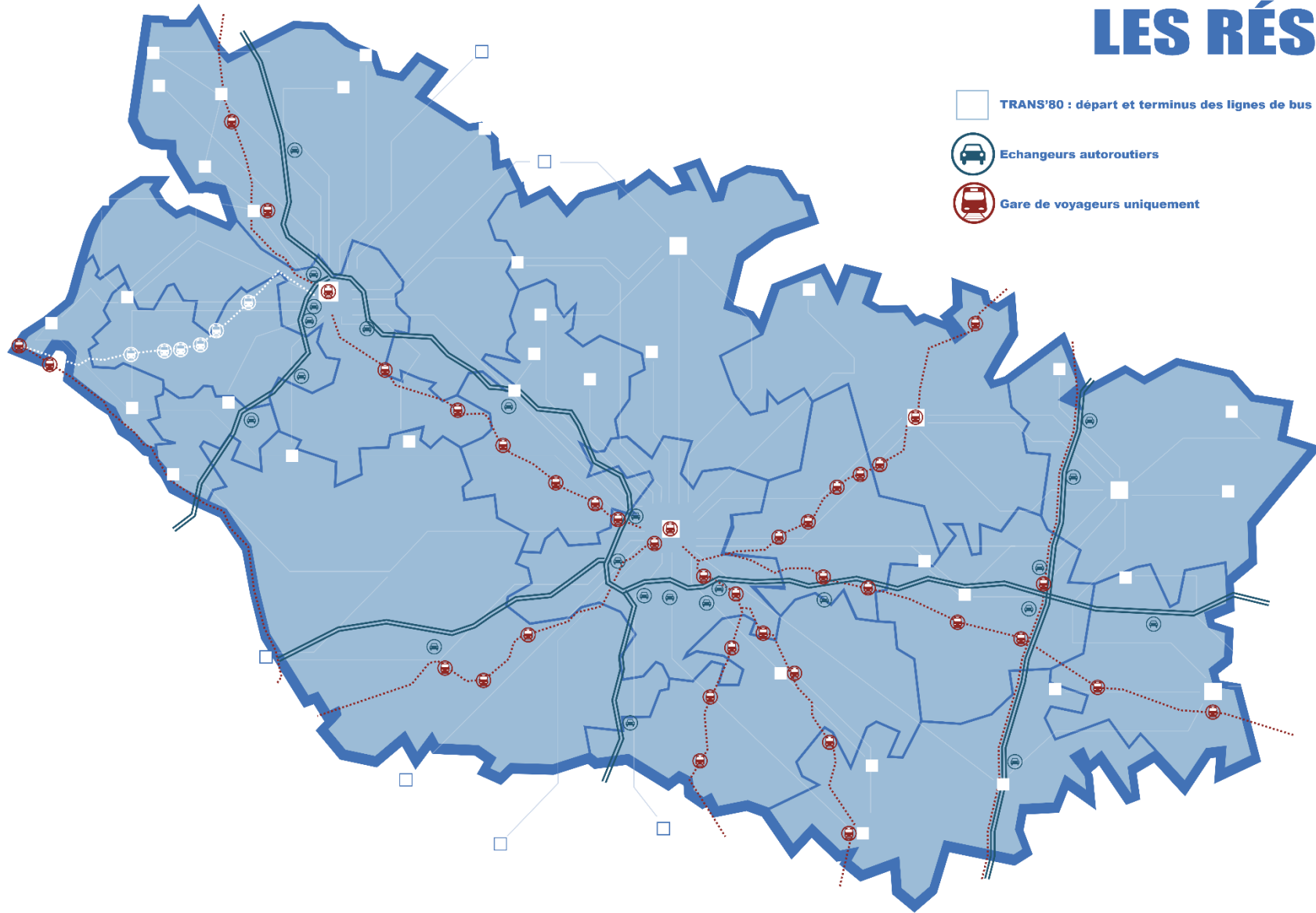
- CA Amiens Métropole;
- CA de la Baie de Somme ;
- la commune de Péronne.

\*Établissement public de coopération intercommunale

\*Loi MAPTAM : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.



## LES RÉSEAUX



# 275 km



Le département est concerné par

## 4 autoroutes :

A1, A16, A28 et A29 qui totalisent un linéaire de 275 km.

## 33

 échangeurs donnent l'accès à ces autoroutes.

La ligne SNCF Abbeville-Eu est desservie par des bus SNCF.

Une première réunion technique consacrée à la réouverture de la ligne a eu lieu le 30 juillet.

# 9 lignes



Le département est concerné par

## 9 lignes

 de chemin de fer

qui desservent **46** gares.

## 10 490 049

 voyageurs

ont transité par les gares du département en 2016 soit une baisse de 5% par rapport à 2014 (11 058 850 voyageurs).

# 350 cars

Transportent chaque jour plus de **31 000** élèves vers leurs établissements scolaires, école primaire, collège ou lycée.

Avec **57 lignes** de transport voyageurs et plus de

## 600 communes

 desservies, le réseau

trans'80 assure et facilite les déplacements des voyageurs, occasionnels ou réguliers, sur l'ensemble du département.



## LES INITIATIVES INNOVANTES



# Roulezco



La plateforme dédiée au covoiturage dans la Somme. Avec le concours financier de l'ancienne région de Picardie et de l'ADEME, le Pays des Trois Vallées a créé la plateforme [www.roulezco.fr](http://www.roulezco.fr) en septembre 2010, déploie des parkings de covoiturage sur son territoire et promeut le covoiturage. Le Pays du Grand Amiénois et le Pays Santerre Haute Somme, qui partagent les mêmes préoccupations en matière de mobilité, se sont associés à cette démarche respectivement en juin 2013 et juillet 2014.

# TISOA



TISOA est une plate forme de mobilité offrant un service public de transport collectif à la demande fonctionnant toute l'année.

Durant les vacances scolaires TISOA fonctionne en horaires fixes.

TISOA est conçu pour permettre aux usagers non motorisés d'accéder aux services et commerces présents dans les communes les plus importantes du territoire

# PMRu\*



La communauté de communes Somme Sud-Ouest est volontaire pour expérimenter, dès 2017, un plan de mobilité rurale placé sous la maîtrise d'ouvrage du syndicat mixte du pays du Grand Amiénois, en accompagnement de ses trois plans locaux d'urbanisme intercommunaux en cours d'élaboration (Contynois, Sud-Ouest amiénois, région de Oisemont). L'ADUGA assure le pilotage technique de l'élaboration de ce PMRu. Conduit avec une volonté politique forte et un enthousiasme collectif, le planning retenu est serré puisque l'arrêt de ce dernier devrait intervenir vers la fin de l'année 2018 et l'approbation en septembre 2019.

Cette démarche se présente comme pilote dans la région Hauts-de-France. C'est pourquoi, l'ADEME et les acteurs régionaux membres de l'agence (Conseil régional, DREAL pour les services de l'Etat), ont exprimé également leur intérêt à ce que l'ADUGA promeuve cette démarche, comme outil d'aide au changement de comportement, et diffuse la méthodologie utilisée auprès de l'ensemble des territoires des Hauts-de-France.

\*PMRu : Plan de mobilité rurale

# Revue de presse & fiches expériences

## MOBILITÉ

### Somme Sud-Ouest: «Vous n'irez plus à Amiens en voiture»

Alors que les Gilets jaunes protestent contre le prix des carburants, la communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO) prépare son Plan de mobilité rurale.

**E**t si les territoires ruraux apportaient dès aujourd'hui une réponse aux Gilets jaunes qui se sentent relégués dans leur campagne et oubliés de tous ? Mais avec tellement d'avance que personne n'en saisit aujourd'hui l'enjeu ! Le conseil de la communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO) a donné le feu vert à son Plan de mobilité rurale, le premier des Hauts-de-France, l'un des premiers de France. Comment mieux se déplacer dans cet immense territoire rural ? Comment s'y déplacer autrement qu'avec sa coûteuse voiture individuelle ? Comment faire en sorte que chacun puisse s'y déplacer : jeunes, vieux, actifs ? C'est peu dire que ce territoire est concerné : avec ses 39 000 habitants sur 121 communes et 901 km<sup>2</sup>, il est l'un des moins densément peuplés des Hauts-de-France.



Lors du débat qui s'est tenu lundi 19 novembre en conseil communautaire, le président Alain Desfosses, a cadré le sujet : « Les plans de mobilité ont d'abord été créés pour les urbains mais c'est chez nous que les problèmes se posent d'abord. Nos jeunes doivent se lever à 6 h 30 pour aller au lycée. Le permis de conduire, le contrôle technique, coûtent de plus en plus cher.

Or, nous sommes au début d'une révolution de nos modes de déplacements. Demain, vous laisserez votre voiture à l'entrée d'Amiens ! », a-t-il lancé.

« C'est chez nous, dans la ruralité que les questions de déplacement se posent d'abord »

**Alain Desfosses, président de la CC2SO**

Le territoire est pourtant pionnier en matière de déplacement. Avec Tisoa, il a créé un des rares services publics de transport collectif à la demande en milieu rural. Il suffit de réserver la veille pour réaliser un trajet ; et ça fonctionne toute l'année pour le prix de 1,5 euro la course. Créé d'abord autour de Poix-de-Picardie, ce service sera prochainement étendu au Contynois et à la région d'Oisemont.

Tisoa permet en outre à chacun d'utiliser les transports scolaires pour se rendre dans le bourg-centre le matin avec les collégiens et en revenir en fin d'après-midi après y avoir effectué ses courses ou ses démarches. Un héritage de l'ex-CCSOA (communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois) qui avait repris en régie les transports scolaires, permettant de les ouvrir au public. « Mais ces services sont encore peu connus et trop peu utilisés. Il y a encore une barrière psychologique. Lorsqu'on explique que ces outils existent, les gens sont surpris et n'osent pas les utiliser. Ils préfèrent encore faire appel à des voisins ou de la famille », explique Xavier Lenglet, maire de Vergies et vice-président de la CC2SO chargé de l'urbanisme.

Le Courrier Picard - 28/11/2018

CHEMILLY-SUR-YONNE ■ Après la mise en service de la borne de recharge

## L'auto-partage en réflexion

La borne de recharge vient d'être mise en service à Chemilly. La commune réfléchit à l'achat d'un véhicule électrique pour le personnel technique, mais aussi utilisable en auto-partage.

La borne de recharge des voitures électriques de Chemilly est désormais en service. La station est installée depuis plusieurs semaines sur le parking, mais pour des raisons techniques, le Syndicat départemental d'énergie de l'Yonne (SDEY) ne l'a mise en fonction que la semaine dernière.

« Elle figure parmi les 68 points branchés dans le département à ce jour, explique Rémi Clerin, en charge du développement des bornes de recharge de la SDEY. Douze fonctionnent en recharge rapide (25 km d'autonomie accumulés en 5 minutes). Les stations dites normales, dont fait partie celle de Chemilly, fournissent 15 km d'autonomie en 5 minutes. »

### Une aide à la population

Cet équipement va bien au-delà de la fourniture d'électricité pour les véhi-



EN ROUTE. Remi Clerin (à gauche) explique le principe de fonctionnement de la borne de recharge à Jean-Pierre Tournis. Elle est désormais opérationnelle.

cules. Raison exploitée par les élus locaux pour aménager la place du carrefour des écoles. « Elle est classée dans les bornes innovantes, dotée d'un coffret forain et de la Wi-Fi, souligne Jean-Pierre Tournis l'adjoint au maire. Son écran tactile peut apporter des informations utiles sur la commune. »

Il est donc pensable que le prochain véhicule mu-

nicipal puisse fonctionner à l'électricité. Son acquisition, en location longue durée, servirait au personnel technique et entrerait dans un programme d'auto-partage. Une utilisation programmée permettant de venir en aide à la population (panne d'automobile, absence de moyens de transport, ou cas d'urgence.)

Le coût résiduel de cette station pour la commune

est de l'ordre de 2.500 €. Son utilisation est gratuite jusqu'à fin 2018. Les charges et fournitures diverses sont prises en charge par le SDEY, la commune contribuera à hauteur de 400 € par an.

Les vélos électriques peuvent également être rechargés sur la borne. ■

### Informations.

Par mail : remi.clerin@orange.fr

## Périers

### La mobilité au centre du projet de revitalisation

1 2 3 4 5 La convention de revitalisation du bourg signée par les élus établit des projets novateurs concernant les mobilités, pour une ville plus agréable à vivre.

#### Entretien

Hégésippe Bellanger, chargé des questions de mobilité et de déplacement.



#### La convention expose un projet novateur de boulevard urbain. En quoi consiste-t-il ?

Le projet pourrait aboutir, d'ici dix ans, mais rien n'est encore acté. Nous sommes partis d'un constat : 800 camions traversent le bourg et les rues du Pont-l'Abbé et de Saint-Lô. Cela génère des nuisances et de la pollution. L'idée serait donc d'empêcher les camions de passer par le centre, sauf pour les livraisons. Le projet consiste à aménager un boulevard urbain qui contournerait le bourg, en passant au sud-ouest, là où se trouve la Sirec, l'entreprise de recyclage. Pour cela, il faudrait déplacer le site de l'entreprise, par exemple dans la zone artisanale, route de Carentan.

#### À quoi ressemblerait ce boulevard ?

Si cela aboutit, nous aurions un nouveau boulevard de 600 m pour contourner le bourg. Il arriverait au rond-point, route de Coutances et déboucherait sur le boulevard du 8-Juin, afin de desservir Saint-Lô et Carentan. Cela permettrait de



Si le projet est finalisé, les rues de Saint-Lô et du Pont-l'Abbé qui traversent le centre-bourg seront débarrassées des poids lourds. Cela améliorera évidemment les conditions de vie pour les riverains.

fluidifier le trafic, de redessiner le bourg au niveau urbain et d'améliorer la qualité de vie dans les rues centrales qui traversent la ville.

#### Quels sont les autres projets en matière de mobilité ?

La municipalité mène une politique d'aménagement cyclable dans le bourg. La convention va permettre la réalisation d'une voie verte urbaine, sur le côté centre-ville de ce

boulevard. Étant donné le fort trafic routier, la voie sera sur le trottoir. Une bande de 3 m minimum constituera un espace partagé entre les piétons et les vélos. Cette piste cyclable et piétonne va permettre de desservir la maison de retraite, les écoles publiques, le pôle santé, les supermarchés et indirectement le collège. En outre, cette voie verte urbaine reliera la voie verte Lessay-Coutances qui emprunte l'ancien tracé du chemin

de fer. Les travaux permettront de rendre le boulevard accessible aux personnes à mobilité réduite. Il sera planté d'arbres : l'idée est de créer une palmeraie linéaire sur toute la longueur.

#### Musique municipale

Assemblée générale. Ordre du jour : Bilan moral et financier, questions diverses.

Vendredi 20 janvier, 20 h 45, salle de répétitions, chemin des Arguilliers.



## AMÉNAGEMENT

# La Ville de Cayeux-sur-Mer veut faire plus de place aux piétons

Plus d'espaces pour les piétons et les cyclistes. Le projet de rénovation du front de mer cayolais, maintes fois évoqué, va entrer – enfin – dans sa phase concrète. Présentation.

**L**es résultats de l'étude de fréquentation de circulation et de stationnement ont été présentés, dernièrement, à une quarantaine d'habitants dans la salle des fêtes par Guillaume Arnaud, ingénieur mobilité et stationnement de l'agence ARTER. Après plus d'un an de travail, l'agence d'urbanisme et les élus ont retenu un scénario qui prévoit la refonte totale du front de mer et de la voirie. Guillaume Arnaud a d'abord présenté les constats tirés d'une longue phase de collecte de données et d'enquête auprès de 300 administrés. Ainsi, sur l'ensemble des personnes interrogées, 80 % utilisent la voiture pour venir à Cayeux. Une fois en ville, ils sont 66 % à se déplacer à pied et 17 % à vélo. « *Aujourd'hui, les trottoirs appartiennent aux voitures et ce n'est pas normal* », pointe Jean-Paul Lecomte, le maire de Cayeux.



Le projet prévoit aussi l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle. « *On pourra aller de Cayeux au Hourdel à vélo* », assure l'édile. À côté de la construction d'espaces de vie attractifs, l'amélioration du stationnement était également l'autre enjeu évoqué lors de la réunion. Pour connaître les besoins réels dans ce domaine, les membres de l'agence ont compté les voitures garées

entre 7 et 20 heures sur huit journées réparties en haute et basse saison. Il en ressort qu'en moyenne 400 voitures stationnent en basse saison, 1 200 en haute saison et plus de 2 000 durant quelques journées de très forte affluence, telles que le jour de la fête des fleurs. « *Pourtant, même pendant la haute saison, il y a toujours des places de parking le long du boulevard Sizaire* », constate encore l'édile. Mais ces emplacements nécessitent un petit détour par l'horodateur. Les automobilistes se replient donc sur les petites rues qui ne sont pas payantes, engorgeant les trottoirs au grand dam des riverains présents dans la salle. La faible largeur des trottoirs (50 cm parfois) est aussi un argument justifiant le réaménagement de la voirie selon l'ingénieur.

Le projet prévoit la transformation de routes bidirectionnelles en routes à sens unique et la création de zones où la vitesse sera réduite à 30 km/h. La rue du Maréchal-Leclerc notamment devrait être à sens unique. Ce qui permettra de créer des places de stationnement de chaque côté et d'agrandir les trottoirs. Le calendrier exact des travaux n'est pas encore connu. La recherche d'un maître d'œuvre étant en cours.

## 125 places de stationnement en moins

Guillaume Arnaud, ingénieur mobilité et stationnement de l'agence ARTER, a annoncé que la rénovation aura un impact négatif sur l'offre de stationnement. « *On va passer de 1 600 places à 1 475, mais ce sera suffisant pour répondre à la demande de stationnement. Pour répondre aux pics d'été pendant les grands événements comme la fête de la mer, il y aura des parkings au nord et au sud de la ville* », rassure-t-il.

Ces deux parkings temporaires, qui auront des allures de pâtures, seront situés aux entrées nord et sud de la commune. La tarification des places de stationnement ne devrait, elle, pas changer.

Par Le Courrier Picard, A.S Publié le 22/07/2018

## TRANSPORTS

# Un service de covoiturage destiné aux seniors sur le Plateau picard

La communauté de communes a lancé un appel à des conducteurs solidaires pour proposer un service de covoiturage destiné aux plus de 65 ans. Le service Rezo Seniors est lancé officiellement ce lundi 5 novembre.

**D**epuis le 5 octobre, Rezo Pouce, le système d'auto-stop organisé permettant aux conducteurs et passagers de se rencontrer à des « arrêts sur le pouce », matérialisés sur le territoire de la Communauté de communes du Plateau picard (CCPP), et de voyager ensemble, s'est mis en place. Un mois après, à partir de ce lundi 5 novembre, les conducteurs, déjà inscrits à Rezo Pouce ou non, peuvent devenir conducteurs solidaires en s'inscrivant à Rezo Seniors.

Il s'agit là d'une variante du dispositif général de covoiturage, réservé aux plus de 65 ans, à qui il était difficile de demander de se comporter comme des auto-stoppeurs classiques. « *Rezo Pouce n'est pas adapté aux aînés* », observe Frans Desmedt, président de la communauté de communes. Ce service s'appuie uniquement sur des conducteurs solidaires, qui utilisent leur véhicule personnel pour répondre à la demande de mobilité des aînés, mais n'est pas adapté pour le transport des personnes à mobilité réduite.



Lors de la réunion d'information, organisée la semaine dernière, une quinzaine de conducteurs étaient présents sur les 21 déjà enregistrés. Olivier Juchtzer, directeur adjoint de la CCPP, leur a présenté la charte du conducteur solidaire, qui s'engage notamment à venir chercher son passager à son domicile et à le déposer à proximité immédiate de sa destination souhaitée. Et lorsqu'il propose un aller-retour, il convient aussi avec lui du lieu et de l'heure de rendez-vous.

« *Moi, je crois en votre projet parce que j'ai été longtemps maire (ndlr : d'Essuiles-Saint-Rimault) et ma plus grosse problématique a toujours concerné le transport sur le territoire. Je suis donc venu ce soir pour me faire l'ambassadeur de ce projet, au sein du conseil municipal de ma commune* », souligne Francis Flament.

Les aînés, à l'aise avec leur ordinateur et internet, peuvent donc maintenant s'inscrire à Rezo Pouce puis Rezo Seniors sur le site dédié. Si ce n'est pas le cas, ils peuvent le faire en appelant Ingrid, la référente mobilité de la CCPP. Outre l'inscription, elle pourra également mettre en relation le demandeur avec un conducteur solidaire disponible.

Selon le président, ce service mutualisé de transport à la demande pour les aînés devrait permettre plus de déplacements que l'ex-Tadam, qui ne concernait qu'une centaine de personnes sur l'année. « *Nous en sommes aux prémices, et le service montera en puissance avec la multiplication des conducteurs volontaires* », conclut Frans Desmedt.

## Comment ça marche?

On peut visionner sur la plate-forme de vidéos YouTube le fonctionnement de Rezo Seniors. Ainsi, si André veut se rendre chez son médecin, il planifie son projet soit en appelant la référente Mobilité du Plateau picard ou se connecte sur son espace personne de Rezo-seniors.org, qui lui permet d'informer les conducteurs solidaires à proximité, de sa demande. Le conducteur qui accepte vient le chercher le jour J. S'il le souhaite, le passager peut participer aux frais de déplacement selon un accord de gré à gré, sur une base de 35 cents du km. Le conducteur solidaire doit être inscrit sur Rezo Pouce et cocher l'option « Je veux être un conducteur solidaire » pour voir sa candidature validée par la référente mobilité. Tout adhérent au Rezo Pouce s'engage à respecter les valeurs inhérentes au Rezo : respect du code de la route et courtoisie réciproque.

Par Le Courrier Picard, A.S Publié le 22/07/2018

## TRANSPORTS

# À Péronne, des bus économiques pour la Ville comme pour les usagers

Après quelques débats, la municipalité a décidé de rendre gratuite la navette du bus dès le 1er juillet, sans que cela ne coûte un euro de plus aux Péronnais.

**S**aviez-vous qu'il existe des bus urbains à Péronne ? Visiblement beaucoup d'habitants l'ignorent. Pourtant dès le 1er juillet 2018, ils pourront en bénéficier gratuitement. Ce service dessert 19 arrêts dans la ville, du centre à la zone commerciale, en passant par la Chapelette, et il est accessible à tous.

## Une décision communale

La gratuité a été votée par les élus lors du conseil municipal du 26 avril 2018. Cette démarche vise plusieurs objectifs : économiques, écologiques, et sociaux. Thérèse Dheygers, maire, évoque aussi la nécessité d'améliorer la circulation dans la ville et les problèmes liés au stationnement : « *Il y a beaucoup de voitures qui circulent dans la ville et il peut parfois être difficile de se garer dans le centre, les bus vont pouvoir en partie régler ce problème.* »



Financièrement, la Ville ne tirait pas profit du fait que les bus soient payants. La différence entre coût et recettes est si importante que la gratuité ne change pas grand-chose. La vente des tickets au prix de 21 centimes ne produisait que 3 000 euros de recettes annuelles, somme minime comparée au coût de la fabrication des tickets (12 000 euros). Somme minime également au regard des frais de fonctionnement des bus qui s'élèvent à 70 000 euros par an.

Les bus gratuits font faire des économies à la ville, notamment en matière d'impression de tickets, comme l'affirme le premier adjoint, Thierry Cazy : « *7 000 à 8 000 € d'économies vont être dégagés. Nous ne prévoyons donc en aucun cas une augmentation d'impôts pour mettre en place la gratuité.* »

Si le prix du ticket était accessible, il n'en était pas de même pour se les procurer, comme le rappelle l'élu : « *Les usagers sont souvent davantage contraints par le fait d'aller acheter les tickets dans un guichet que de payer le prix du ticket.* » De son côté, Arnold Laidain, conseiller délégué au développement économique, ajoute que « *ce projet de gratuité a pu aussi voir le jour grâce au soutien financier des grandes surfaces bénéficiant d'un arrêt* ». Elles voient un intérêt évident à ce que l'accès à leur commerce soit facilité. Les avantages à mettre en place cette décision sont donc multiples et touchent de nombreux acteurs : élus, commerces, mais surtout les usagers.

## Des usagers satisfaits

Pour beaucoup d'usagers, la gratuité des bus suscite un vif intérêt. Jackie Lochen, 39 ans, ouvrier agricole saisonnier, utilise fréquemment le bus. Il envisage d'ailleurs de le prendre plus souvent lorsqu'il sera gratuit. « *Les bus ne sont pas utilisés par une majorité de la population, mais ceux qui l'utilisent en ont réellement besoin.* » Marie-Noëlle Prudenzeno quant à elle, avoue ne pas connaître ce bus urbain : « *N'étant qu'une future résidente de la ville, je l'utiliserai très fréquemment car je n'ai ni le permis ni voiture et ce sera pratique pour aller à mes rendez-vous médicaux.* »

Par Le Courrier Picard - Albane Ganga - Publié le 17/05/2018

# LIAISONS INTER-VILLAGES



## Belgique

Provinces du Hainaut et Namur

## Communes :

Florennes  
Gerpennes  
Mettef  
Walcourt

Soit une cinquantaine de noyaux villageois

420 km<sup>2</sup>

55 000 habitants

## Structure porteuse :

Groupe d'Action Locale (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse

GAL : association sans but lucratif qui regroupe des acteurs publics et privés

Mission principale : mise en œuvre de divers projets dans le domaine de l'agriculture, de l'environnement, de l'emploi local et de la cohésion sociale du territoire

Les **Liaisons Inter-Villages** constituent un vaste réseau balisé **reliant entre eux villages et hameaux**. Initié en 2005, près de 220 km sont aujourd'hui opérationnels.

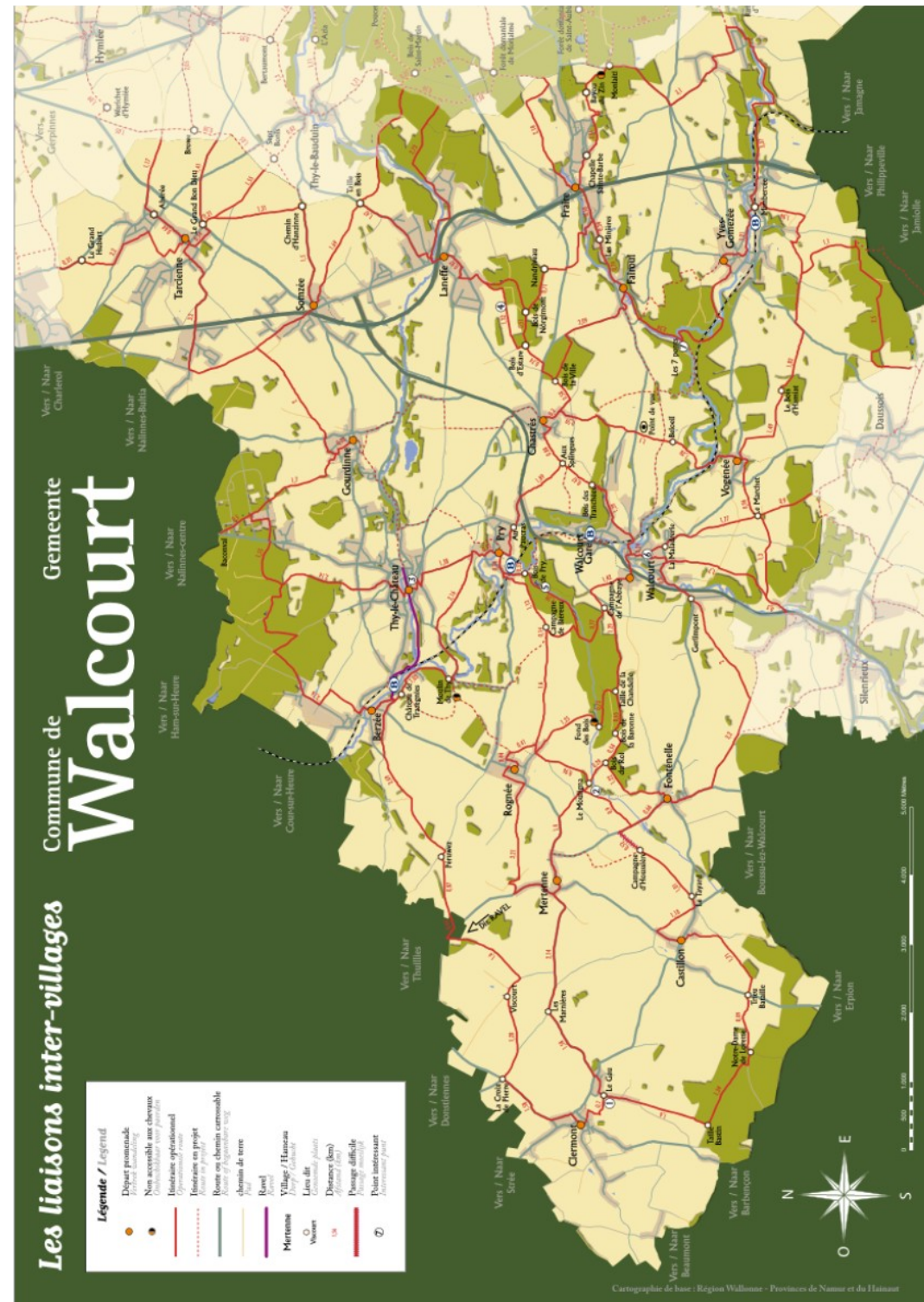
**Objectif : offrir de nouvelles possibilités de déplacement et de découverte du territoire.**

Le projet, **participatif** (ASBL Sentiers.be, GAL de l'Entre-Sambre-et-Meuse, communes, chantiers de bénévoles) **remet en valeur les chemins et sentiers** parfois oubliés et propose de nouveaux itinéraires **destinés aux piétons** et localement aux cavaliers et vététistes.

Au centre de chaque village est disposé un panneau d'information, des cartes sont également disponibles.

Les tracés ont été sélectionnés sur la base de différents critères : qualité paysagère du parcours, déclivité, caractère patrimonial, faisabilité technique des aménagements...

Les tracés proposés ont été discutés avec la population, et soumis à l'approbation des communes.



# 1 000 BORNES À VÉLO



## Belgique

Pays de Chimay et de l'Entre-Sambre-et-Meuse

11 communes

Structures porteuses : Groupes d'Action Locale (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de la Botte du Hainaut

Missions : GAL Entre-Sambre-et-Meuse : mise en œuvre de divers projets dans le domaine de l'agriculture, de l'environnement, de l'emploi local et de la cohésion sociale du territoire  
GAL de la Botte du Hainaut : développement rural

GAL : association sans but lucratif qui regroupe des acteurs publics et privés

Inauguré en mai 2015, le **réseau 1000 Bornes à Vélo** propose des **itinéraires balisés à la carte** destinés aux vélo-tout-chemin sur le principe du balisage "points-nœuds".

**Principe du réseau « points-nœuds »** : il s'agit d'un maillage composé de segments de 3 à 5 km de côté, chaque intersection portant un numéro. On peut aussi l'imaginer comme une juxtaposition de boucles de 15 à 25 km de longueur. Les itinéraires privilégient les Ravel, les voies réservées aux usagers doux, les chemins de campagnes ou routes peu fréquentées.

**Avantages** : chaque usager définit son parcours en fonction de la longueur souhaitée ou de la destination à atteindre, en boucle ou en ligne, en notant la succession de numéros qu'il doit suivre. Et il se laisse ensuite guider par les panneaux numérotés qui jalonnent les itinéraires.

Réseau à consommer à la carte, déclinable à l'infini, contrairement à des itinéraires cyclables prédéfinis (itinéraires longue distance ou boucles à thèmes).

Pas besoin de carte, le balisage se suffit à lui-même.





Saint-Fort  
Mayenne

1 700 habitants

1 079 ha

145 hbts/km<sup>2</sup>

2 écoles

La commune de Saint-Fort comprend deux pôles importants d'environ 800 habitants chacun éloignés d'environ 2 km. Une voie douce a été créée en 2010 entre ces deux pôles, et fait office de véritable trait d'union permettant des déplacements (vélos et piétons) sécurisés.

Le lancement de cette initiative de vélobus visait à optimiser l'utilisation de cette voie douce et à faciliter l'accès à l'école élémentaire située à 2,6 km du centre-bourg.

**Concept :** un mode de transport collectif pour aller en vélo à l'école. Le convoi emprunte un itinéraire convenu, conçu pour être rapide en privilégiant la sécurité des enfants. Comme une ligne de bus, il fonctionne avec des arrêts fixes et des horaires réguliers.

**Objectifs :**

- Diminuer le nombre de voitures aux abords de l'école (pour plus de sécurité)
- Responsabiliser l'enfant et développer son autonomie pour se déplacer
- Permettre aux parents d'économiser plusieurs trajets par semaine
- Créer de la convivialité et du lien social



*Si le vélo bus se pratique déjà dans certaines villes de France, à Saint-Fort l'originalité est la mise à disposition d'un employé communal devenu transporteur de cartables.*

**Organisation et moyens techniques :**

Au départ, ce service a été mis en place le mardi et le jeudi, matin et soir, puis généralisé tous les jours sauf le mercredi. La commune a équipé chaque participants d'un gilet fluo. Elle a mis à disposition un employé communal (volontaire) qui est devenu transporteur de cartables (dans une remorque, derrière son vélo). Un suppléant est identifié en cas d'absence. Les parents bénévoles sont invités.

Aujourd'hui 20 enfants utilisent le vélobus. Le trajet se fait en vingt minutes environ.

Huismes  
Indre-et-Loire

1 537 habitants

23,82 km<sup>2</sup>

65 hbts/km<sup>2</sup>

PNR Loire Anjou  
Touraine

## Qu'est-ce que c'est ? :

- Une forme de ramassage scolaire conduit par des adultes bénévoles pour accompagner des enfants à pied ou à vélo à l'école.
- Empruntant un itinéraire convenu, rapide, et dont la sécurité est privilégiée.
- Fonctionnant avec des arrêts précis et des horaires réguliers.

## Principes :

- Pédibus ? Vélobus ? Et pourquoi pas les 2 ?
- Fonctionne selon les disponibilités de chacun... > Une ou plusieurs fois par semaine, matin, soir ou les 2 ?
- La sécurité du circuit est discutée avec les agents du comité de la voirie de la mairie et les parents
- La sécurité du pédi-vélobus est établie grâce à la mairie et à son assurance ainsi que par une charte de bonne conduite signée par tous les participants
- La sécurité des enfants est assurée par l'encadrement de parents volontaires

## Pourquoi un pédi-vélobus ?

- Augmente la sécurité autour des écoles
- Réduit la fréquentation des voitures
- Maintien la pratique d'une activité physique
- Augmente l'attention en classe
- Réduit la pollution atmosphérique
- Source de convivialité et de vie de quartier
- Développe l'autonomie des enfants

## Les étapes :

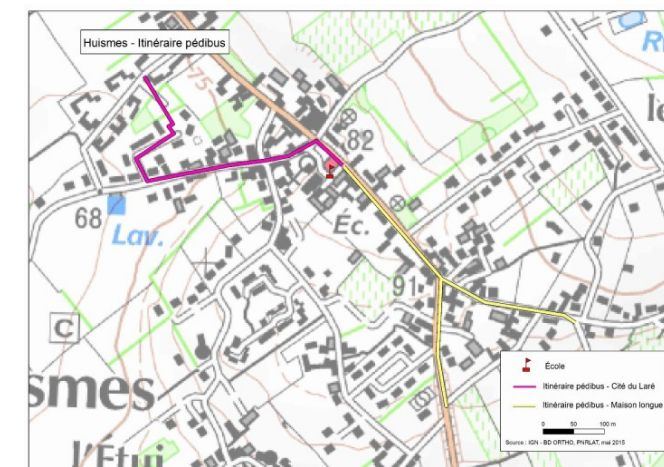
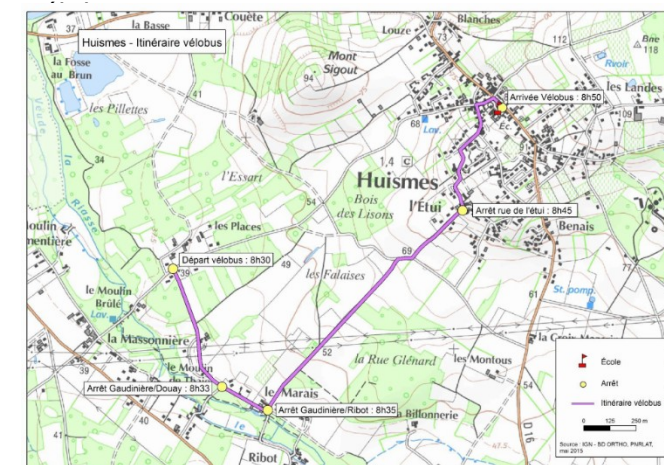
L'initiative du projet peut être multiple : parents, association de parents d'élèves, enseignants...

- 1 - Réunion d'information et de définition du projet avec les porteurs de la démarche :



2. Enquête sur les habitudes de mobilité domicile-école
3. Réunion publique : présenter les résultats de l'enquête et définir les itinéraires
4. Expérimentation et lancement du pédibus

## L'exemple du pédi-vélobus de Huismes



Conseil  
départemental de  
l'Orne

Le Département met à la libre disposition du public six véhicules électriques, les week-ends, jours fériés et du lundi au vendredi à partir de 17h30 et jusqu'à 8h le lendemain. Selon leurs besoins, les particuliers pourront louer des Zoé (berline) et Kangoo (utilitaire).

### Principes :

**Le coût de la location** du véhicule est fixé à **1 euro pour 30 minutes d'utilisation**. Par ailleurs, il est nécessaire de s'acquitter d'un forfait mensuel de 4 euros, correspondant à des frais de gestion et débité au seul cas d'utilisation du véhicule dans le mois.

**La réservation des voitures électriques est obligatoire.** L'application « L'Orne dans ma poche » permettra via l'utilisation d'une tuile dédiée, de connaître le nombre de véhicules disponibles.

Un dépôt d'une caution de 350 euros est demandé. Une assistance téléphonique est assurée 24h/24 pour que le conducteur puisse prévenir d'un retard, prolonger sa réservation, obtenir des informations et signaler un problème. Des règles de bonnes pratiques sont à respecter : par exemple prendre soin du véhicule et le connecter à la borne, dès le retour, pour que l'utilisateur puisse le récupérer avec toute son



Autofree61 est un **service économique à la fois pour l'institution départementale et pour les utilisateurs**. Pour l'administration départementale, c'est l'occasion de rationaliser la flotte de véhicules avec une gestion la plus efficace possible. Les agents vont ainsi « partager » les véhicules de la plateforme en réservant selon leurs besoins. Clairement, **l'idée est de limiter les véhicules « improductifs »** et les véhicules dédiés. Une rotation maximale sera possible grâce à la plateforme en ligne qui a été mise en place.

Le service proposé est également source d'économie pour les utilisateurs dans la mesure où il peut à terme éviter pour les ménages ornaux l'achat d'un second véhicule. Il permet un déplacement « doux » à moindre coût en comparaison du prix de l'essence et du gasoil. Cette mutualisation des véhicules entre agents des services départementaux et avec la population devrait aussi entraîner des économies pour le Conseil départemental.







Association  
« Covoiturons sur  
le Pouce »

## Objectif :

Donner aux conducteurs et aux passagers un moyen de s'identifier réciproquement et de créer un réseau de points de prise en charge sécurisés et bien identifiés, positionnés le long d'axes suffisamment fréquentés pour offrir une alternative en matière de déplacements.

## Principes :

- Des conducteurs et passagers qui s'inscrivent dans un même réseau et reçoivent des signes de reconnaissance réciproques (carte, vignette, brassard, ...).
- Des arrêts installés, souvent conjointement avec les cars scolaires. Les passagers y attendent les conducteurs, sans rendez-vous.
- Le trajet est gratuit ou peu onéreux.
- Pour des trajets de moins de 20 km.
- Nécessite une communication importante.

## Les + du dispositif :

Permet d'améliorer la mobilité sur le territoire en fournissant une alternative supplémentaire : un réseau d'auto-stop local

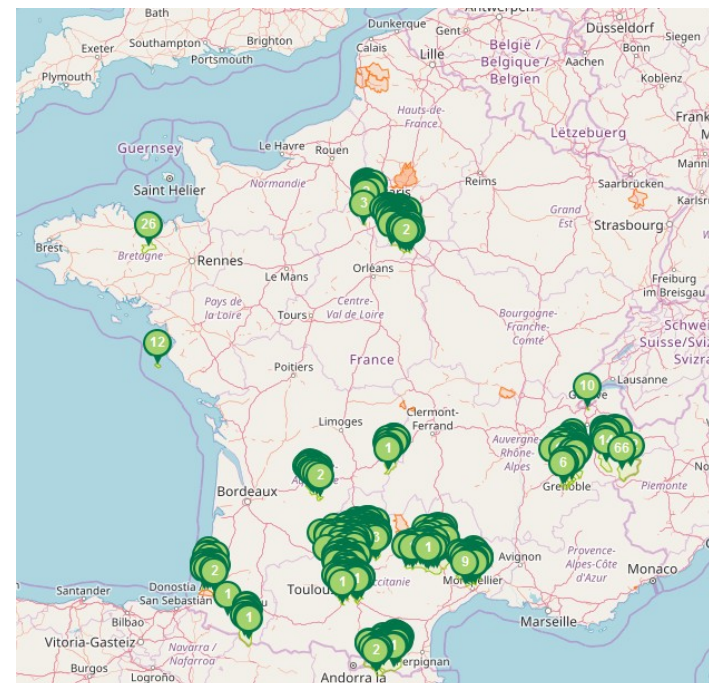
Permet de renforcer le lien social, de pallier à un manque de bus dans certaines communes

Il a un but environnemental

Facilité de mise en œuvre car nécessite peu d'infrastructures



## Les communes Rezopouce



- Présent dans 534 communes sur 19 départements
- Un dispositif qui se duplique :
  - o Dès cet été 2018 dans la CC du Plateau Picard (Oise).
  - o Bientôt dans le Pas-de-Calais, sur un territoire jouxtant la Côte Picarde (CC 2 Baies-en-Montreuillois ; CC Haut Pays-en-Montreuillois ; CC des 7 Vallées).

# PLAN PIÉTON



La Chapelle-Glain  
Loire-Atlantique

819 habitants

34,5 km<sup>2</sup>

24 hbts/km<sup>2</sup>

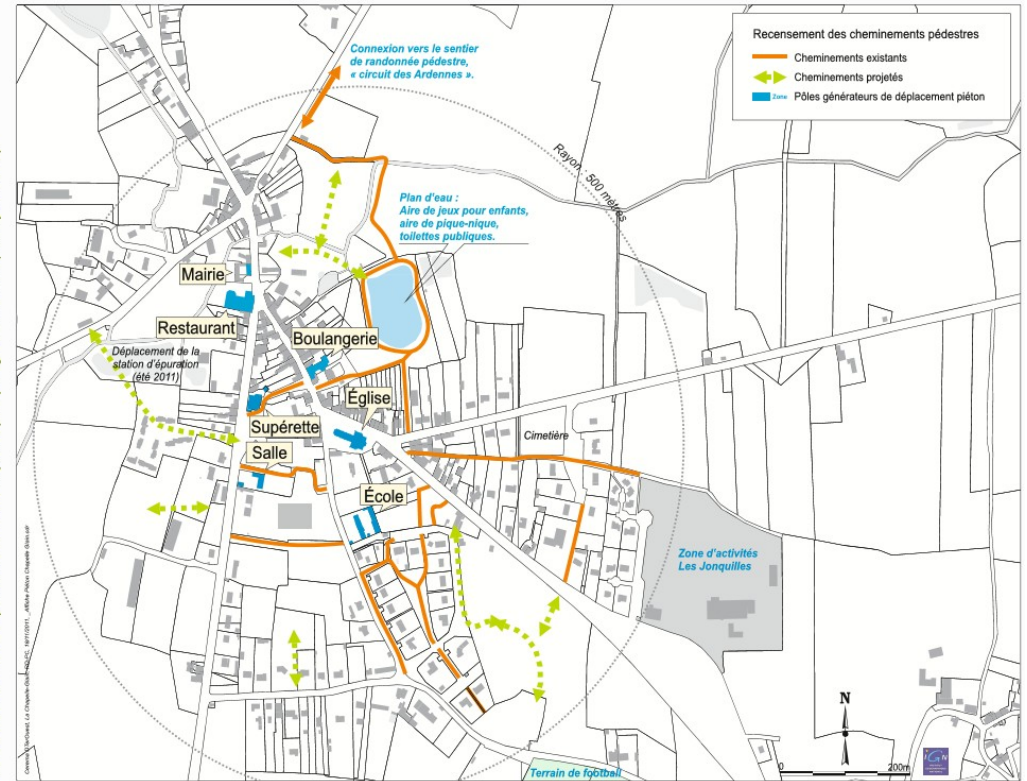
« La commune a mis en place **une politique volontariste pour développer la marche sur son territoire**. Un **plan piéton** a servi de base à des actions cohérentes en matière d'aménagements et de promotion de ce mode de déplacement qui offre de nombreux avantages.

Depuis le milieu des années 90, les élus de la commune de La Chapelle-Glain ont mis en œuvre des actions coordonnées visant à favoriser le report modal vers la marche pour assurer la vitalité du bourg et y développer l'activité commerciale.

La Chapelle-Glain met en évidence l'intérêt d'une approche globale et cohérente avec des intérêts écologiques et économiques pour cette commune rurale. Cette approche intègre les problématiques d'urbanisme enjeux liés aux activités du bourg et de la commune, depuis les activités commerciales, de tourisme et de loisirs, jusqu'à la gestion de l'habitat, de l'espace agricole et des modes de transport (covoiturage, transports en commun). »



Sources : Commune de La Chapelle-Glain, Cerema Ouest (12/2011), Maquettage : Cerema-Ouest (mise à jour 01/2017)



Prise en compte de la sécurité dans les traversées



Maillage du réseau autour du plan d'eau



Création d'une continuité piétonne par démolition d'une maison



Toilettes publiques à proximité du plan d'eau

# LIAISON INTER-VILLAGES



Parigné-sur-Braye  
Mayenne

842 habitants

9,88 km<sup>2</sup>

85 hbts/km<sup>2</sup>

**La liaison douce relie Parigné-sur-Braye à Mayenne (longueur 600m). C'est un cheminement pédestre qui peut être emprunté aussi par les vélos.**

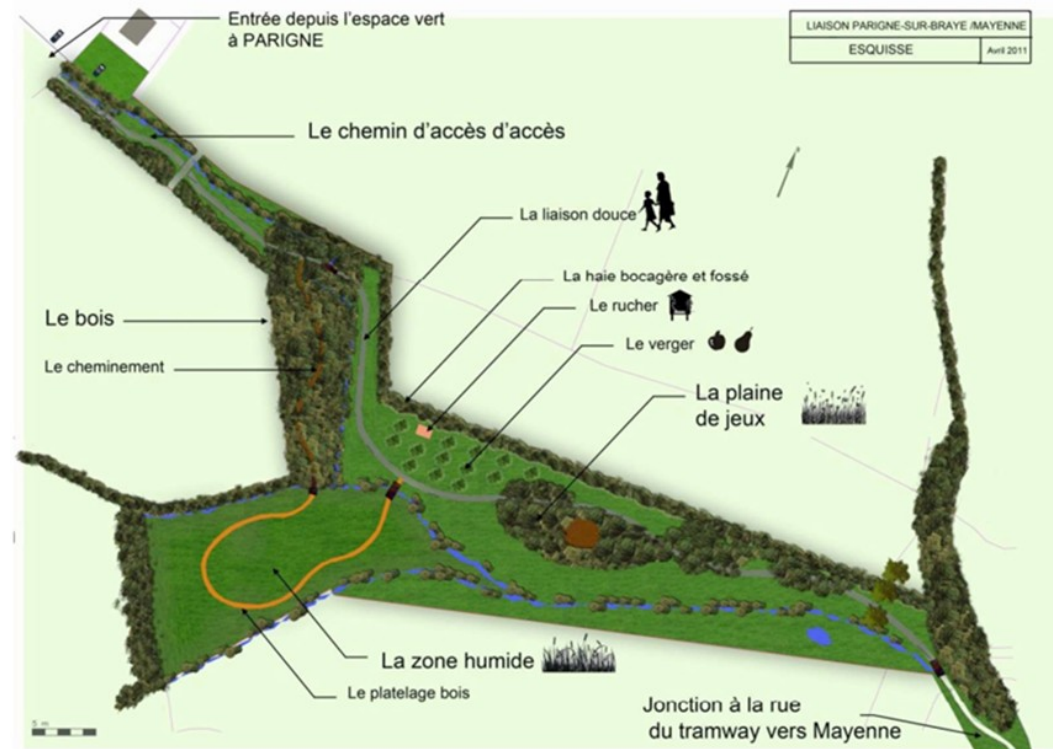
Commune limitrophe de Mayenne (ville centre), Parigné-sur-Braye a connu un développement important ces dernières décennies, lequel s'est traduit par la création de nouveaux quartiers pavillonnaires.

Parigné-sur-Braye ne dispose d'aucun commerce ou service, c'est donc un village profondément lié à Mayenne. La route nationale qui relie les deux communes est très fréquentée, notamment par les poids lourds, et donc très peu adaptée aux pratiques des modes actifs (vélo, marche).

Les élus des deux communes ont pris l'initiative de ce projet pour répondre à la demande de divers usagers (habitants et associations de randonneurs de Mayenne) qui pointaient le risque d'emprunter à pied les accotements de la route nationale ou de la voie communale.

Il s'agissait également de relier Parigné à la coulée verte de Mayenne qui elle-même permet de rejoindre le centre-ville, et de desservir l'école primaire située à Mayenne.

Outre le fait de relier les deux communes, le chemin réhabilite une zone humide pour en faire une véritable vitrine pédagogique en termes de biodiversité.



- **Coût total : environ 200 000 euros (dont acquisition foncière)**
- Subventionnement :
  - o Europe
  - o Conseil régional / Conseil départemental
  - o Agence de l'eau et Association française des arbres et haies champêtres (appel à projets)
- **Participation des collectivités : environ 70 000 euros**

