

# Elaboration de Plans de Mobilité Simplifiés et d'un Schéma Directeur des Modes Actifs PETR Ternois 7 Vallées

Rapport final valant PMS pour la CC7V  
Juillet 2023

Projet soutenu par



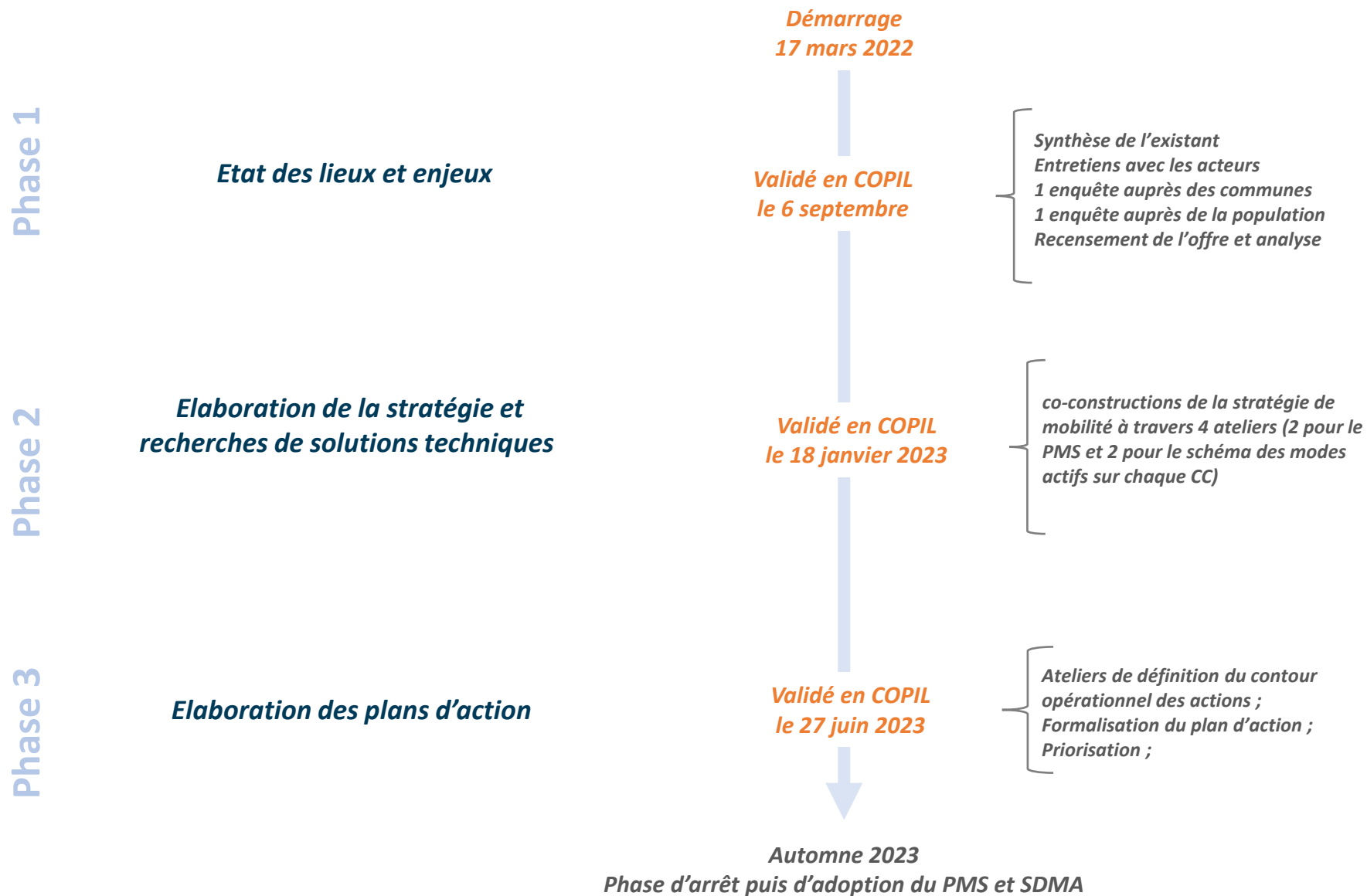
|                                                                                                                    |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Rappel du contexte de l'étude et des objectifs de la démarche .....</b>                                         | <b>P 3</b>  |
| <b>1. Synthèse du diagnostic .....</b>                                                                             | <b>P 6</b>  |
| <b>2. La co-construction de la stratégie .....</b>                                                                 | <b>p 17</b> |
| <b>3. Le détail du plan d'action .....</b>                                                                         | <b>P 26</b> |
| <i>Axe 1 : agir pour des transports collectifs plus performants et mieux adaptés aux besoins des usagers .....</i> | <i>p 28</i> |
| <i>Axe 2 : agir pour intensifier et sécuriser la pratique des modes actifs .....</i>                               | <i>p 40</i> |
| <i>Axe 3 : agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile .....</i>                                    | <i>p 55</i> |
| <i>Axe 4 : agir à travers une mobilité plus inclusive .....</i>                                                    | <i>p 71</i> |
| <i>Axe 5 : agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements .....</i>        | <i>p 75</i> |
| <i>Axe 6 : se doter des moyens et capacités à agir .....</i>                                                       | <i>p 86</i> |
| <b>1. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre .....</b>                                        | <b>p 89</b> |
| <b>2. La validation du PMS .....</b>                                                                               | <b>p 94</b> |

- ▶ **L'étude a été engagée sur le périmètre du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Ternois 7 Vallées regroupant deux intercommunalités : la CC du Ternois et la CC des 7 Vallées.**
- ▶ **Ces 2 collectivités sont engagées dans une stratégie de planification durable à travers plusieurs documents : PCAET, futurs PLUI.**
- ▶ **Les intercommunalités se sont aussi saisies de la compétence d'organisation de la mobilité**
- ▶ **Elles sont devenues AOM Locales au 1er juillet 2021 et donc les actrices légitimes pour l'organisation des services de mobilité sur leur périmètre.**
- ▶ **Un outil a été créé au service de ces nouvelles AOM locale : le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS). Il s'agit d'un document de planification pour décliner de manière opérationnelle cette stratégie de mobilité**
- ▶ **Les sept principes d'un Plan de Mobilité Simplifié :**
  - *Démarche volontaire : pas d'obligation de réalisation ni d'obligation de mise en œuvre (pas de caractère opposable...)*
  - *Souple: thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés*
  - *Indépendant juridiquement: pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme*
  - *Mutualisable: le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non: SCoT, PLUI, ...*
  - *Adapté au territoire: il reflète les enjeux et actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis*
  - *Partenarial: il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration*
  - *Participatif: il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire.*
- ▶ **Cette démarche menée à l'échelle du PETR et portée par ce dernier (légitimé par la révision du SCoT à la même échelle) a abouti à la formalisation d'un document pour chacune des deux Communautés de communes répondant aux critères d'un Plan de Mobilité Simplifié dont le volet « Mobilités actives » sera décliné à travers un Schéma Directeur des Modes Actifs**
- ▶ **Chacune des CC doit adopter ce document de planification de la mobilité, puisque le PETR n'étant pas AOM locale, il ne peut réaliser un PDMS au sens de la loi LOM ;**

# Les objectifs de cette double planification :

- ▶ Cette démarche intégrant la **réalisation du Plan de Mobilité Simplifié de chacune des deux CC** et leur **Schéma Directeur des Modes Actifs** a pour **objectifs** :
  - De disposer d'un diagnostic actualisé sur l'adéquation entre offres, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire, et d'identifier les carences et dysfonctionnements existants ;
  - De faire émerger les principaux enjeux en matière de mobilité pour le futur sur le territoire ;
  - De définir une stratégie globale de mobilité induit par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et publics cibles (actifs, captifs, ...) ;
  - D'intégrer la mobilité dans une vision prospective au regard des opportunités offertes par la LOM ;
  - De faire de la pratique cyclable, un réflexe pour des déplacements courts ou de moyenne distance, via la constitution d'un maillage cyclable et d'actions complémentaires favorisant l'usage du vélo
  - De sensibiliser et de construire une stratégie commune et partagée, entre les élus, acteurs de la société civile et partenaires de la mobilité ;
  
- ▶ Ce PMS constitue **une aide à la décision pour l'exercice de la compétence mobilité** et se veut un **réel outil programmatique** :
  - Une **feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité à l'échelle du territoire pour fixer le cap des 10 ans à venir ;
  - Traduite sous la forme d'un **programme de mesures adaptées** en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

# Rappel du déroulement de la démarche conjointe PMS et SDMA



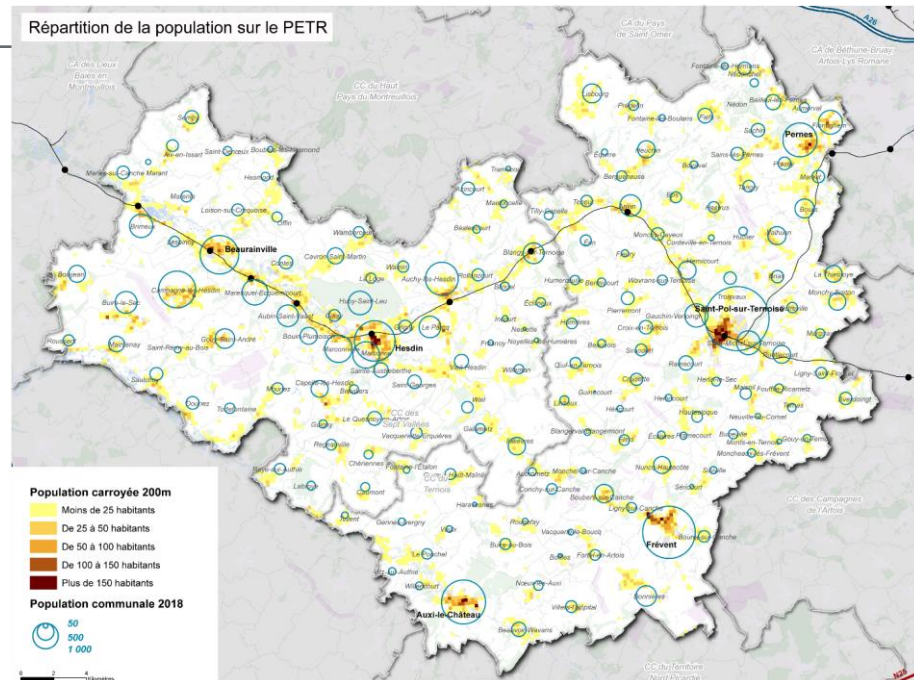
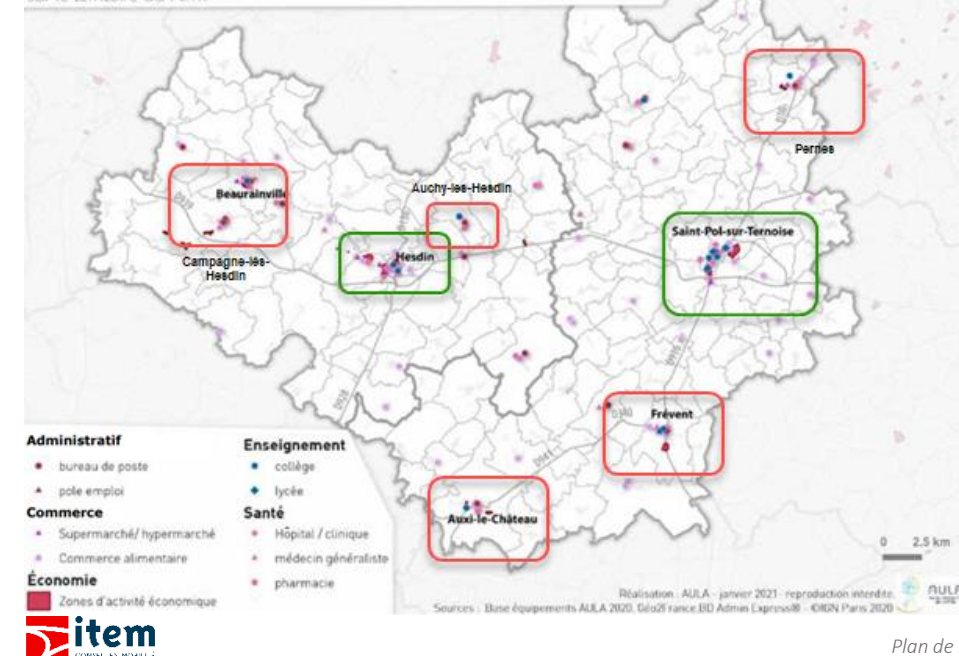


# Synthèse du diagnostic

# Le contexte et la structuration territoriale : des éléments qui « dictent » les déplacements

- Le PETR Ternois 7 Vallées, créé en 2017, est un territoire de 172 communes 68 100 habitants (démographie stable sur les 5 dernières années).
- Il regroupe deux EPCI :
  - La CC du Ternois (103 communes - 38 400 hab.)
  - La CC des 7 Vallées (69 communes – 29 6000 hab.).
- Les polarités régionales les plus proches comme Abbeville ou Berck se trouvent à plus de 30 minutes en voiture.
- Une dominante rurale avec une densité de 60 hab./km<sup>2</sup> (département : 220 hab./km<sup>2</sup>) ; 141 communes (81 % des communes) ont moins de 500 habitants ;
- Environ 0,82 emplois/actif sur la PETR (0,86 à l'échelle CCT et 0,76 sur la CC7V).

## PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DU QUOTIDIEN sur le territoire du PETR

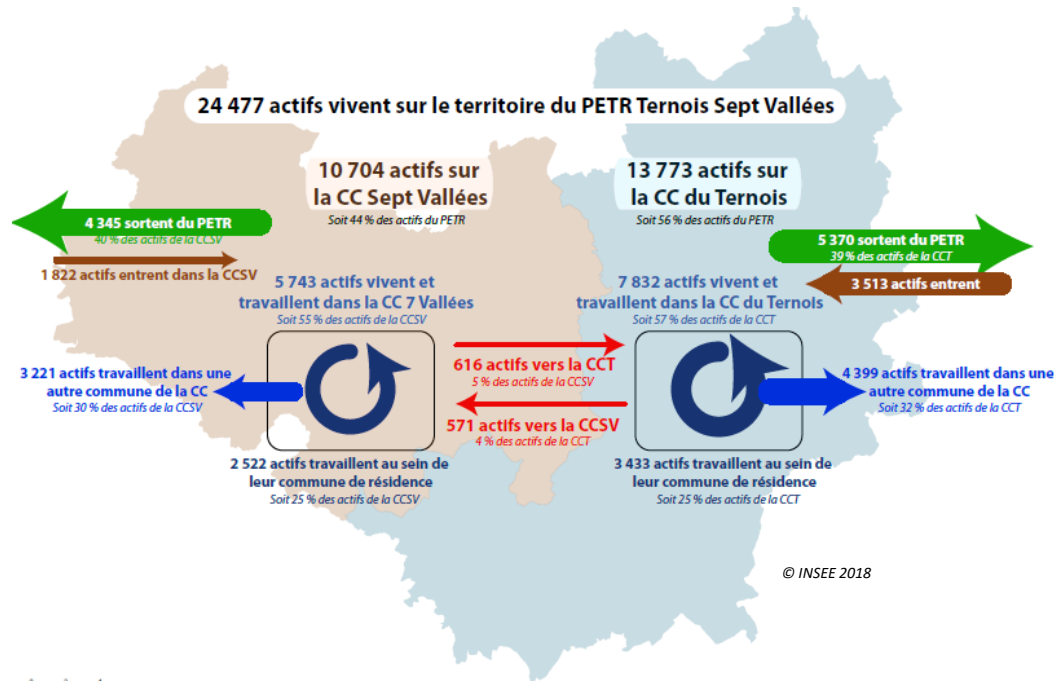


2 polarités structurantes sur le PETR : Saint-Pol-sur-Ternoise et Hesdin.

D'autres polarités secondaires : Beaurainville et ses alentours, Auchy-les-Hesdin, Pernes, Frévent et Auxi-le-Château.

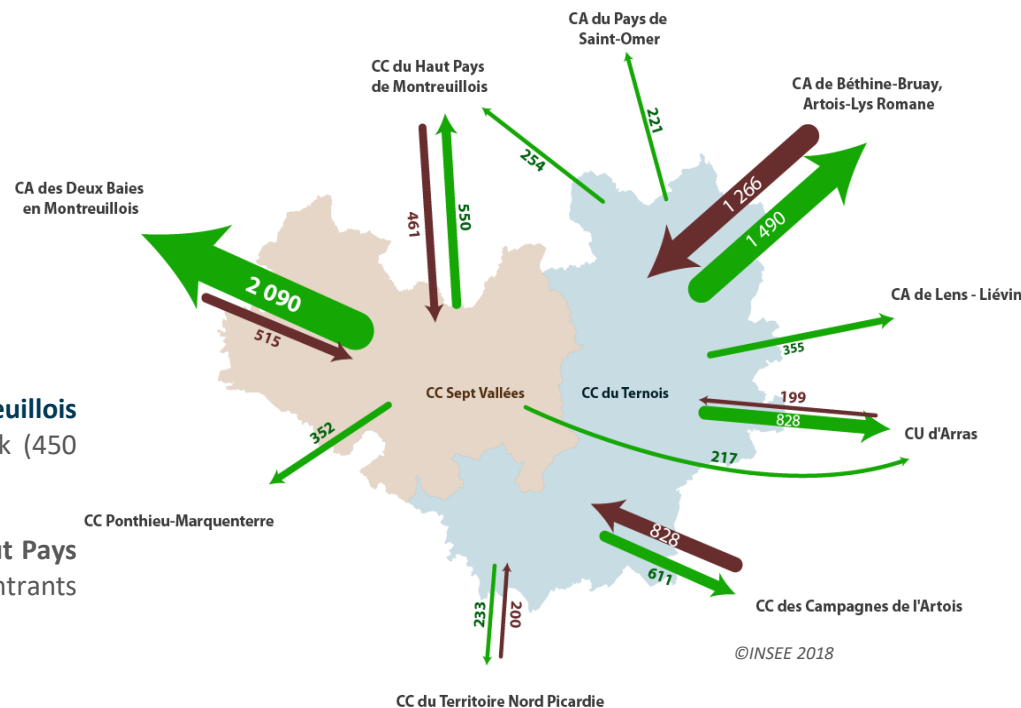
- En interne, la CC7V s'organise autour de quelques polarités Hesdin, Beaurainville, Campagne-lès-Hesdin et Auchy-lès-Hesdin.
- ¼ de la population est concentré dans les polarités de la CC7V et 7 % seulement à Hesdin (même tendance pour le PETR) ;
- La répartition des polarités fait apparaître une faible offre servicielle sur une grande partie du territoire (marges des CC notamment). Des déplacements nécessaires selon les besoins soit vers les polarités internes soit vers l'extérieur !

# 6 actifs sur 10 habitent et travaillent sur le PETR (55 % dans le cas de la CC7V)



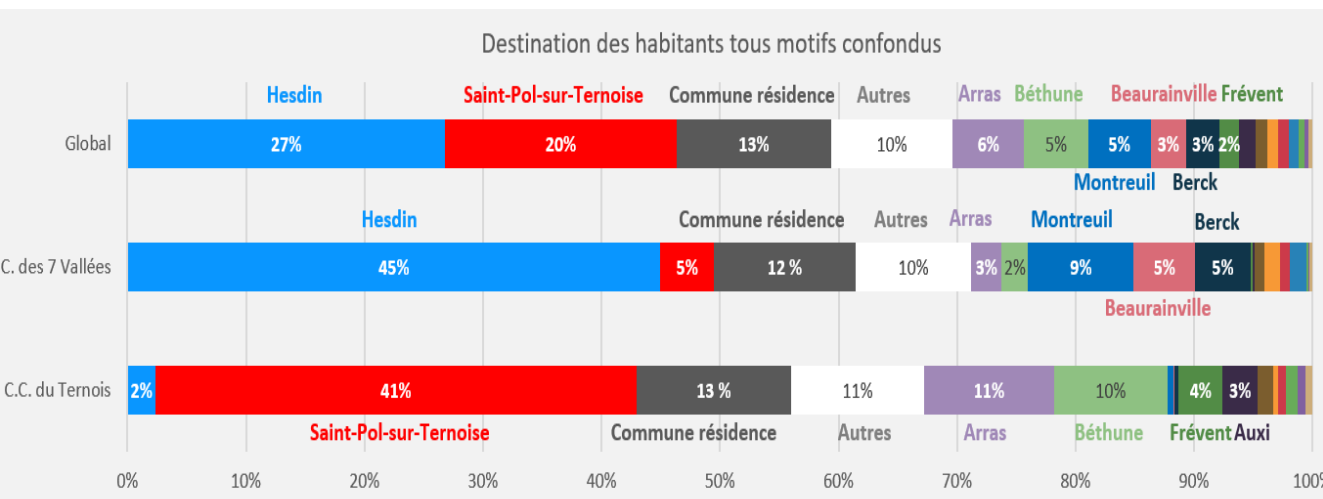
- 10 704 actifs vivent sur la CC7V, dont 5 740 y travaillent également (55 %) ; Parmi eux, 44 % travaillent dans leur commune de résidence.
- 30% des actifs du territoire se déplacent dans une autre commune de la CC pour travailler (20 % de ces déplacements se rabattent vers Hesdin) ;
- Il n'existe que peu d'interactions entre les deux collectivités du PETR (5 % du volume des flux d'actifs du PETR) ;
- 4 345 actifs sortent de la CC7V et travaillent hors du PETR. Ce mouvement est compensé par l'arrivée de 1 822 entrants (un nombre plus limité que sur Ternois Com).

- Une connexion privilégiée avec la CA des Deux Baies en Montreuillois pour la CC7V, avec une convergence des flux sortants vers Berck (450 actifs) et Rang-sur-Flers (430 flux) ;
- Des connexions de « second rang » notamment avec la CC du Haut Pays de Montreuillois (1 011 flux d'actifs, avec un équilibre entre les entrants et les sortants).



# Des déplacements en grande majorité réalisé en voiture et tournés vers Hesdin

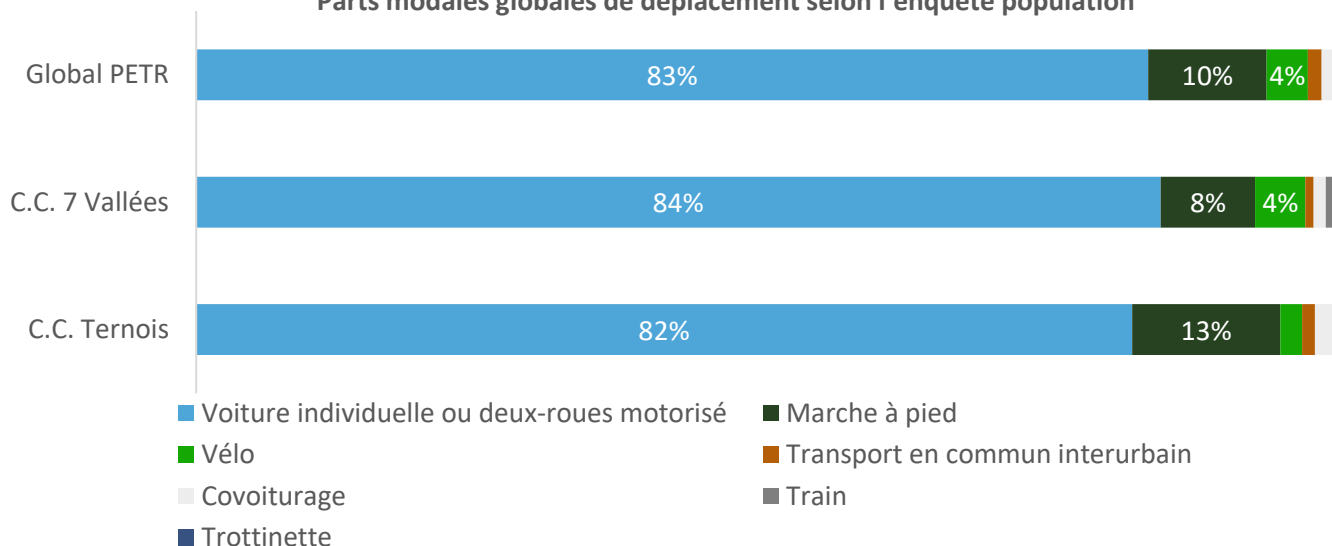
624 répondants à l'enquête population (dont 360 sur la CC7V)  
soit 58% des réponses pour 43% de la population du PETR



- Des déplacements majoritairement tournés vers les polarités internes au PETR et, dans une moindre mesure, sur la commune de résidence ;
- A l'échelle de la CC7V, Hesdin polarise 45 % des destinations des répondants à l'enquête.

- Sur les déplacements domicile travail, la part de l'automobile atteint 90 % à l'échelle de la CC7V selon les données de l'INSEE 2018 ;
- Cette part est légèrement supérieure à ce qui est observé à l'échelle globale du PETR Ternois 7 Vallées et de Ternois Com.

## Parts modales globales de déplacement selon l'enquête population



# Une circulation routière globalement peu contrainte, avec néanmoins des pics sur les RD939 et 928

## Un trafic routier et PL concentré sur les axes structurants du PETR :

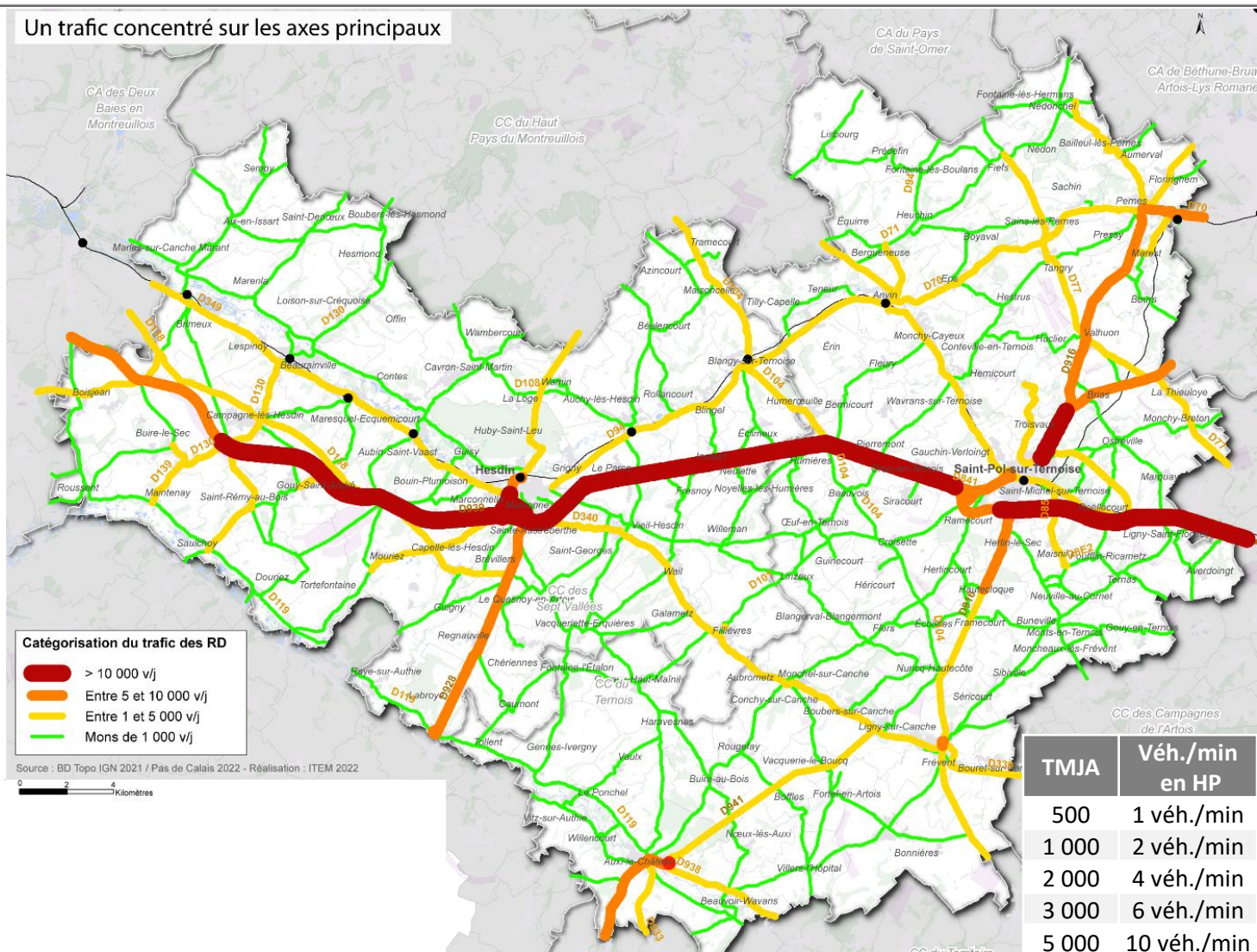
- **Axe Est-Ouest RD 939** (Arras – Côte d'Opale, **d'intérêt régional mais aussi touristique**) : plus de 10 000 veh./j avec de nombreux véhicules en transit ;
- **Axe Nord-Sud RD 928** (Saint-Omer – Abbeville) entre 5 et 10 000 veh./j.

## Un niveau de trafic plus modéré (1000 à 5000 veh./j) pour les axes assurant l'accès aux pôles de proximité, aux gares... et inférieur à 1000 véh./jour pour le réseau de desserte locale ;

## Quelques effets « entonnoirs » sur la RD939 (passage de 2x2 voies à 2x1) engendrant quelques perturbations localisées sur la circulation ;

## Malgré cela, une circulation aisée sur le territoire, qui n'incite pas au report modal et peu de contrainte de stationnement observées ou ressenties.

### Un trafic concentré sur les axes principaux

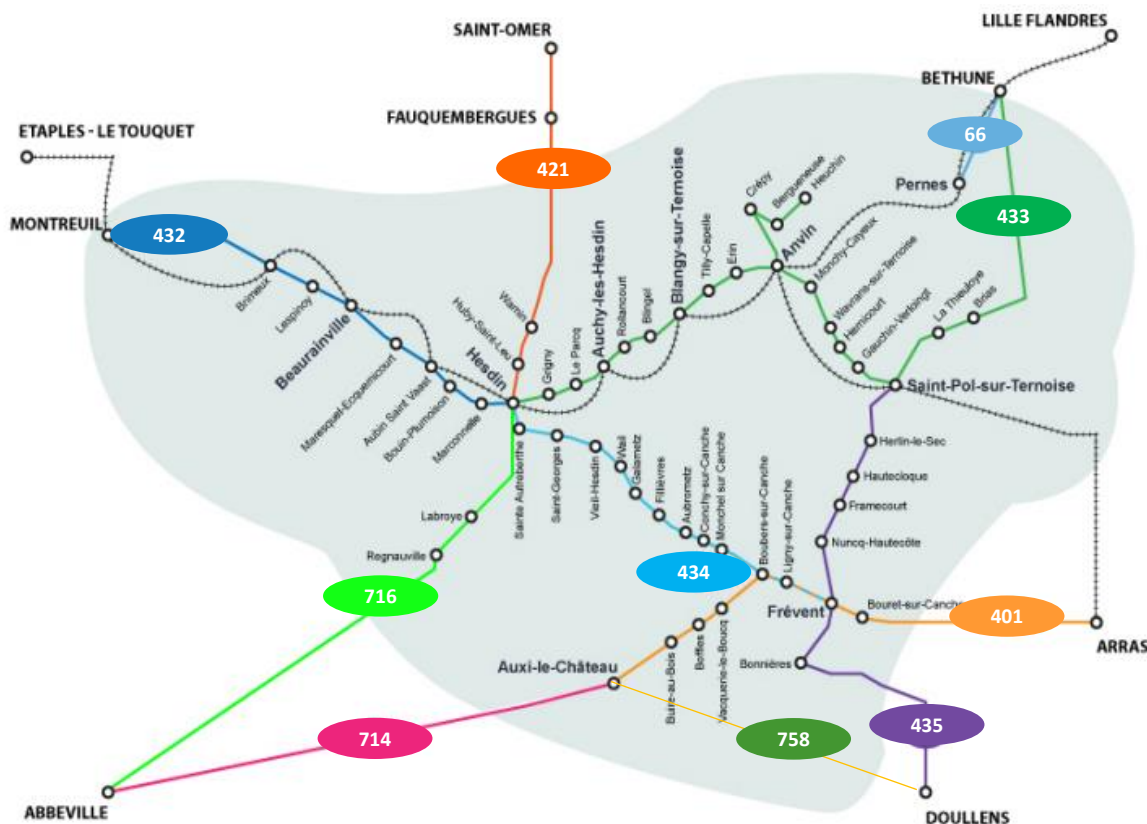


| TMJA  | Véh./min en HP |
|-------|----------------|
| 500   | 1 véh./min     |
| 1 000 | 2 véh./min     |
| 2 000 | 4 véh./min     |
| 3 000 | 6 véh./min     |
| 5 000 | 10 véh./min    |

# Une offre « complexe » du fait des différents réseaux présents sur le territoire

- 2 lignes ferrées TER traversent le PETR d'Est en Ouest. Elles assurent le lien vers les polarités extérieures et sont **découpées en 3 tronçons** depuis Saint-Pol avec entre 14 et 20 services par jours selon les branches :
  - Étaples <> Saint-Pol-sur-Ternoise ;
  - Saint-Pol-sur-Ternoise <> Arras ;
  - Béthune <> Saint-Pol-sur-Ternoise, intégrée à la ligne vers Lille .
- Un réseau TER en travaux entre 2017 et 2022, pour moderniser la ligne, réduire les temps de parcours et proposer un meilleur cadencement ;
- 10 gares du PETR (7 sur la CC7V et 3 sur la CCT) : la gare de Saint-Pol-sur-Ternoise est la plus fréquentée avec 800 montées/descentes par jour (61% de l'ensemble des voyageurs des 10 gares) suivie de celle d'Hesdin (193).
- 6 lignes OSCAR sur le PETR (réseau du Pas-de-Calais) qui circulent entre les polarités internes du territoire, notamment Hesdin, Saint-Pol-sur-Ternoise et Frévent et les polarités extérieures (dont 4 sur la CC7V) ;
- 3 lignes Tran's 80 reliant Auxi et Hesdin à Abbeville et/ou Doullens. 1 ligne sur la CC7V
- Une ligne TADAO de l'AOM Artois Mobilités, qui regroupe les C.A. de Béthune-Bruay, Lens-Liévin et Hénin-Carvin : ligne 66 reliant Pernes à Béthune.

## Organisation des transports en commun sur le PETR Ternois Sept Vallées



### Région des Hauts-de-France (AOM)

| Réseau Oscar |                                 | Réseau Trans'80 |                  |
|--------------|---------------------------------|-----------------|------------------|
| 421          | Hesdin/Fauquembergues/St-Omer   | 714             | Auxi/Abbeville   |
| 432          | Hesdin/Montreuil                | 716             | Hesdin/Abbeville |
| 433          | Hesdin/St-Pol/Bruay la Bussière | 758             | Auxi/Doullens    |
| 434          | Frévent/Hesdin                  |                 |                  |
| 435          | Doullens/Frévent/St-Pol         |                 |                  |
| 401          | Auxi/Frévent/Avesnes/Arras      |                 |                  |
|              |                                 | Réseau SNCF     |                  |
|              |                                 |                 | Ligne TER        |

### Artois Mobilités (AOM)

| Réseau Tadao |              |
|--------------|--------------|
| 66           | Pernes/Bruay |

# Des lignes routières principalement dédiées aux scolaires et aux captifs

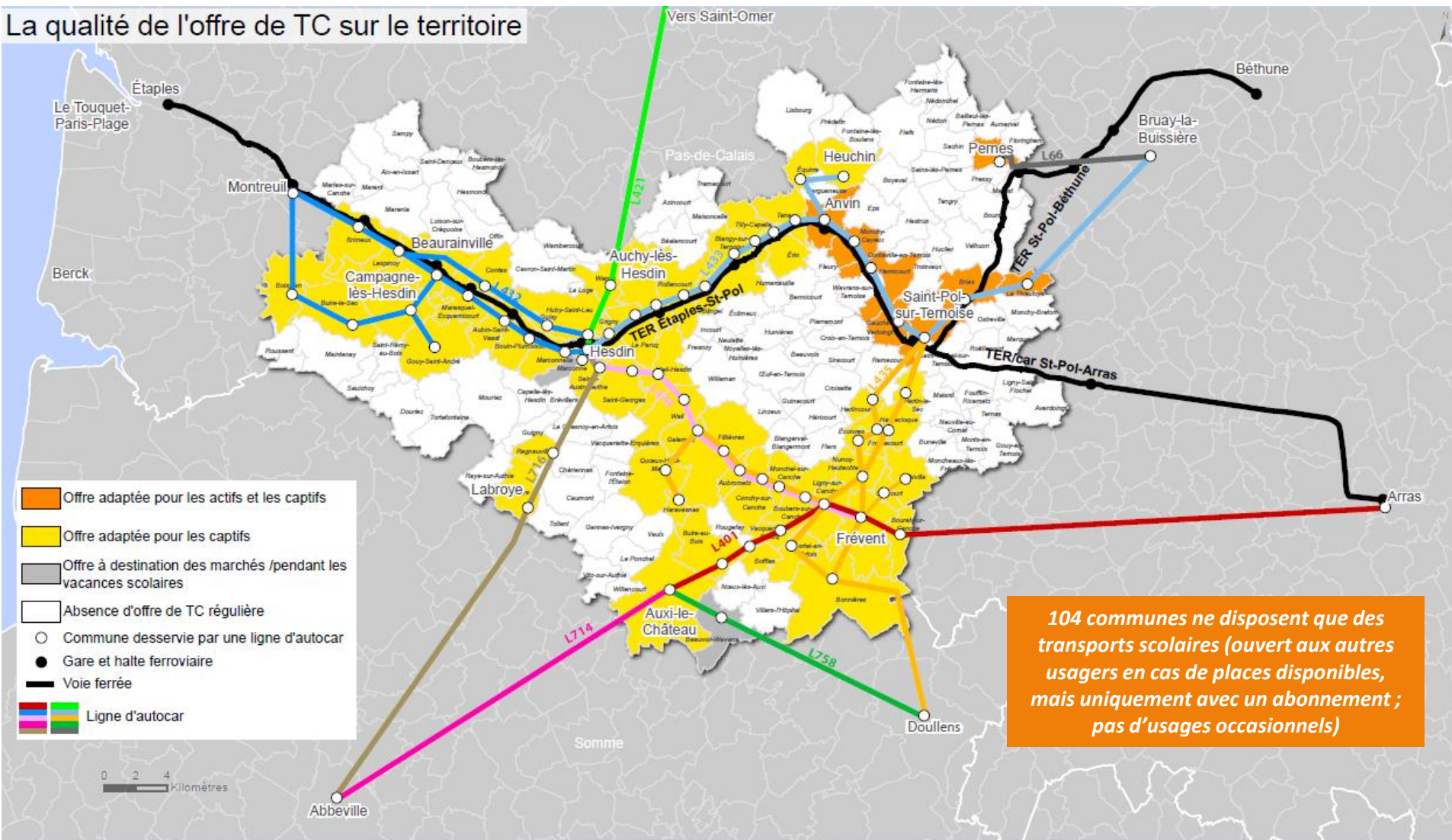
| Nom de la ligne                  | Amplitude annuelle | Nombre de jour de fonctionnement | Amplitude horaire | Nombre de service (par sens sur le PETR) | Qualité de l'offre (actifs) | Qualité de l'offre (captifs) | Fréquentation sur l'ensemble de la ligne |
|----------------------------------|--------------------|----------------------------------|-------------------|------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------------------|
| TER Étaples-Saint-Pol            | Toute l'année      | 7                                | 05h15-20h08       | 7                                        | Insuffisant                 | Satisfaisant                 | -                                        |
| TER/autocar Saint-Pol-Arras      | Toute l'année      | 7                                | 05h19-21h07       | 8                                        | Insuffisant                 | Satisfaisant                 | -                                        |
| TER Saint-Pol-Béthune            | Toute l'année      | 7                                | 05h44-20h16       | 10                                       | Moyen                       | Satisfaisant                 | -                                        |
| L401 Auxi-Arras (OSCAR)          | Toute l'année      | 6                                | 06h10-19h57       | 2                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 592 voyages/jour                         |
| L421 Hesdin-St-Omer (OSCAR)      | Toute l'année      | 6                                | 06h30-19h17       | 2                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 287 voyages/jour                         |
| L432 Hesdin-Montreuil (OSCAR)    | Toute l'année      | 5                                | 06h27-19h32       | 4-7                                      | Insuffisant                 | Moyen                        | 560 voy./jour                            |
| L433 Hesdin-Bruay (OSCAR)        | Toute l'année      | 6                                | 06h30-19h36       | 6                                        | Moyen                       | Moyen                        | 98 voy./jour                             |
| L434 Frévent-Hesdin (OSCAR)      | Toute l'année      | 6                                | 06h49-19h20       | 2                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 46 voy./jour                             |
| L435 St-Pol-Doullens (OSCAR)     | Période scolaire   | 5                                | 06h15-19h51       | 5                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 209 voy./jour                            |
| L714 Auxi-Abbeville (Trans'80)   | Période scolaire   | 6                                | 06h45-18h15       | 1                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 94 voy./jour                             |
| L716 Hesdin-Abbeville (Trans'80) | Période scolaire   | 5                                | 07h55-18h55       | 1                                        | Insuffisant                 | Moyen                        | 226 voy./jour                            |
| L758 Auxi-Doullens (Trans'80)    | Toute l'année      | 2                                | 08h35-13h55       | 1                                        | Insuffisant                 | Insuffisant                  | Moins de 10 voy./jour                    |
| L66 Pernes-Bruay (TADAO)         | Toute l'année      | 5                                | 07h00-18h55       | 6 (TaD inclus)                           | Moyen                       | Satisfaisant                 | Moins de 10 voy./jour                    |

- Une offre avec une tarification intéressante et une uniformité de la billetterie à l'échelle de la Région (Passpass) ;
- Une compétitive économique vis-à-vis de la voiture, mais pas en termes de temps de transport ;
- Un nombre de services trop limité pour rendre l'offre attractive pour les populations autres que captives : des lignes fréquentées à 80% par des scolaires ;

# Synthèse sur la qualité de l'offre TC : d'importantes « zones blanches » et une offre essentiellement pour les captifs

- Seules 68 des 172 communes du PETR (39,5%) sont desservies par une offre régulière de transport collectif (autocar et/ou TER), dont 31 dans la CC7V.

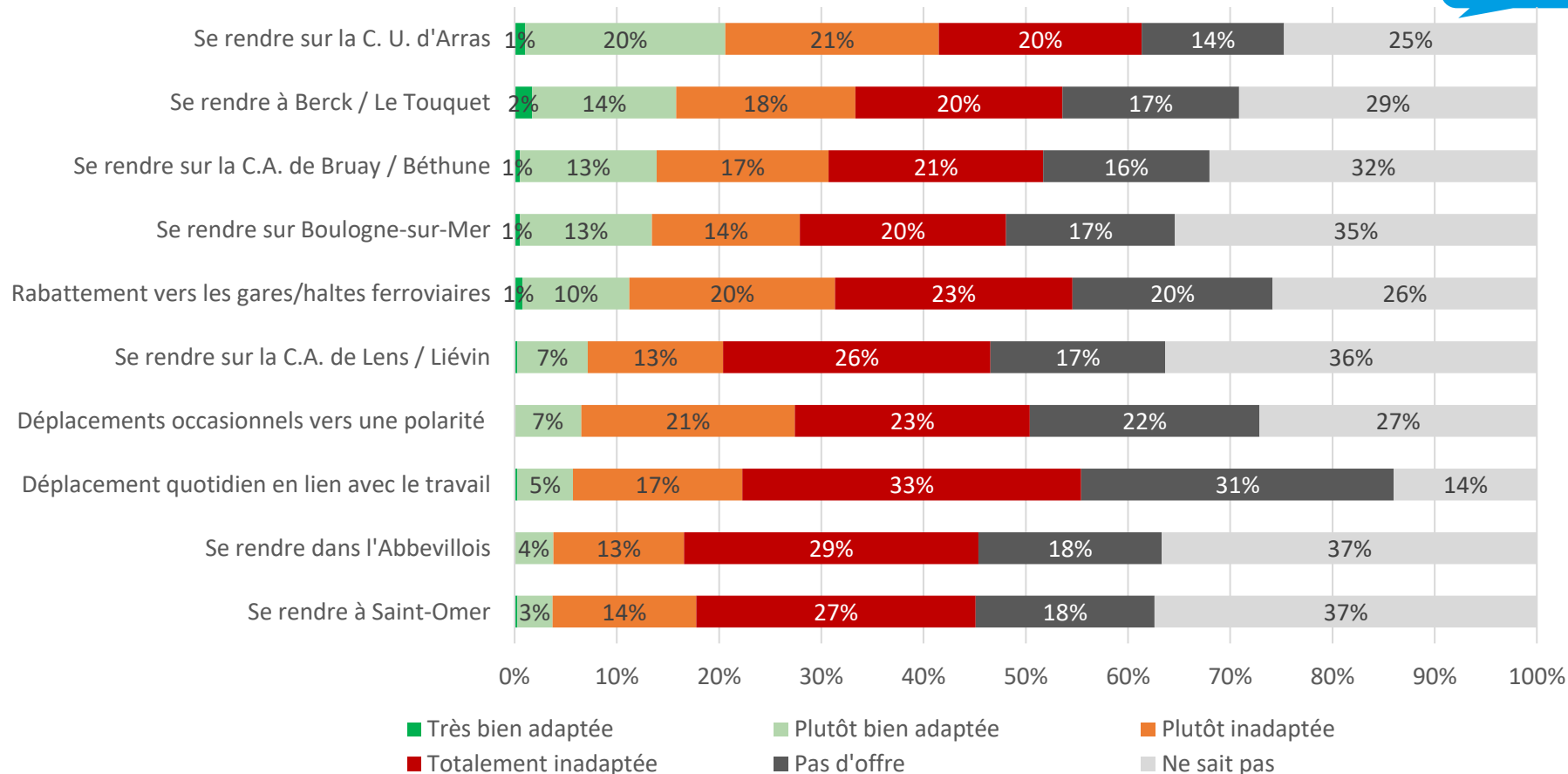
## La qualité de l'offre de TC sur le territoire



# Une offre de transport collectif mal connue et inadaptée selon la population



Le jugement de l'offre de TC au départ du lieu de résidence



**Les élus font le même constat, puisque selon eux, l'offre TC sur le territoire du PETR ne répond pas aux attentes des habitants (hors scolaires)**

**Une plateforme numérique régionale permet de calculer les itinéraires !**

# Une offre cyclable autour de boucles touristiques et de loisir

- 1 240 km d'itinéraires cyclables touristiques et de loisir sur le PETR avec un jalonnement non uniforme :

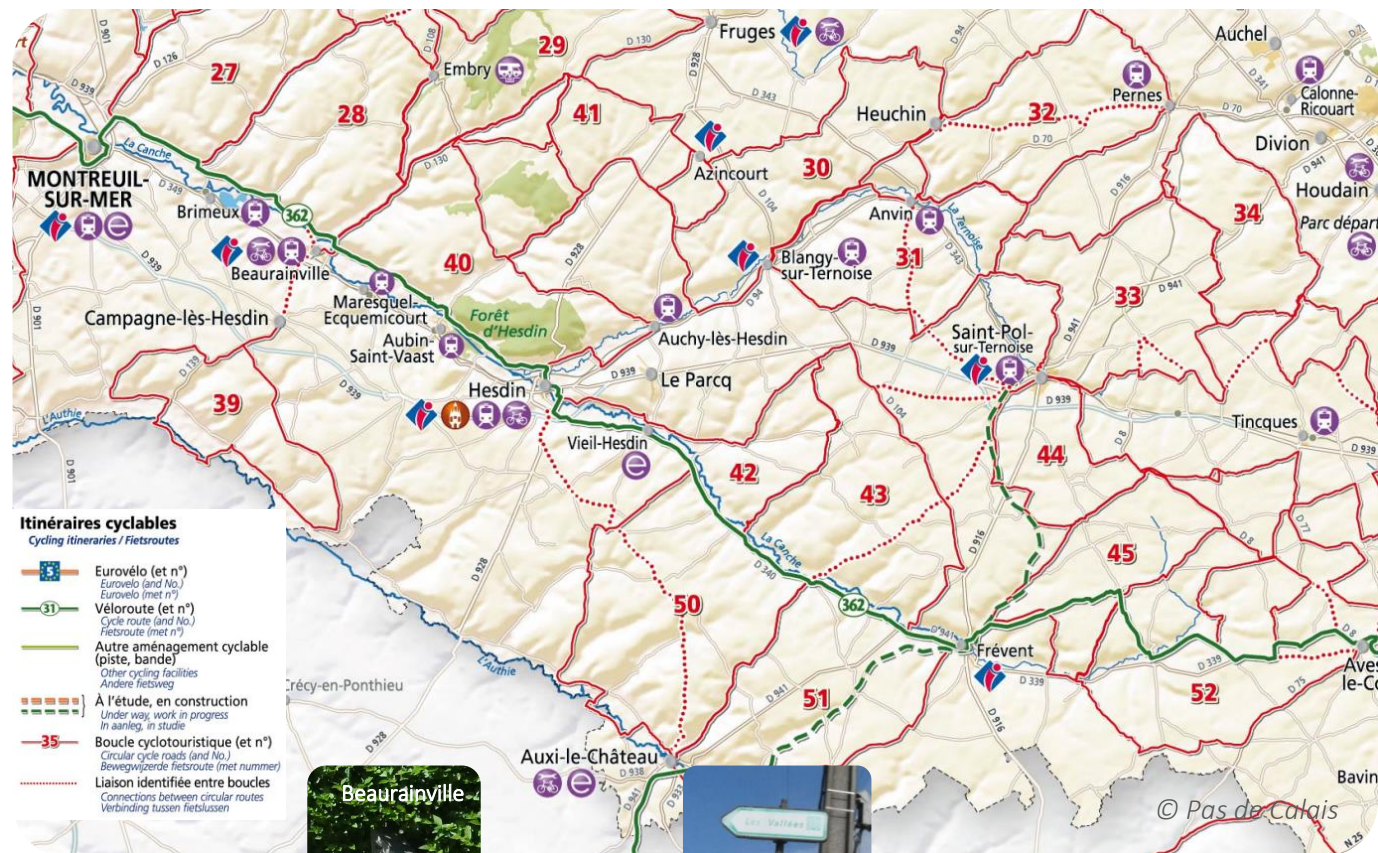
- ✓ L'Eurovélo 362 « Au fil de l'eau » traverse le territoire d'Est en Ouest via des routes à faibles trafics sur 49 km ;
- ✓ 16 boucles « Cyclos Départementales » soit 584 km (6 boucles sur les 7 Vallées) ;
- ✓ Des parcours avec une gestion de la CC7V (4 parcours « cyclos » soit 219 km et 12 parcours VTT soit 387 km).

- Très peu d'aménagement cyclable à vocation « utilitaire » 8,4 km d'aménagements recensés sur 7 communes : 2,6 km sur la CC7V (30 %) et 5,8 km sur la CC du Ternois (70 %), hors zones apaisées qui sont des secteurs favorables aux cycles ;

- Une offre de stationnement vélo globalement limitée ;

- Des services vélos encore peu développés sur le territoire (location courte ou longue durée, aide à l'achat, atelier réparation...).

Itinéraires cyclables touristiques du Département



Plan de Mobilité Simplifié CC7V

# Un panel de solutions « alternatives » en matière de mobilité déjà présentes

## ■ Une offre limitée en matière de covoiturage :

- ✓ Le **Schéma Interdépartemental** (Nord et Pas-de-Calais) de 2015 **prévoyait 9 aires sur le PETR** (5 sur la CCT et 4 sur la CC7V).
- ✓ **2 aires réalisées sur le PETR, 1 sur chaque CC, à Saint-Pol-sur-Ternoise et Hesdin-Marconnelle.** Des aires de covoiturages informelles dans les communes.
- ✓ Un **système d'autostop organisé** (initialement RézoPouce puis fusion avec Mobicoop en 2021) présent uniquement sur la CC7V : 219 arrêts, avec une signalisation spécifique.

## ■ Une politique de mobilité électrique amorcée :

- ✓ On recense sur le PETR **43 bornes et 97 points de charge** : la CCT détiendrait **23 bornes** (dont 9 sur espace public) **et 47 points de recharge** ;
- ✓ Un **service de recharge Pass Pass électrique existant** (carte et application développées par la Région), mais **aucune borne du PETR** n'appartient à ce réseau.

## ■ Des alternatives solidaires développées :

- ✓ Lien Plus, le **Transport à la demande à destination de l'insertion sociale et professionnelle** : « Porte-à-porte » avec réservation 48h à l'avance, 646 usagers en 2021 qui s'est arrêté aujourd'hui. Un service de location possible de 10 scooters électriques ;
- ✓ L'entreprise d'insertion **Access'Auto 62** (Auchy-lès-Hesdin) est un garage solidaire proposant des services de **réparations et de location de 5 véhicules légers et de 17 VAE** ;
- ✓ Le dispositif « **En route pour l'emploi** » de la Région Hauts-de-France met aussi à disposition **des véhicules en location (1€/j) accessibles à tout demandeur d'emploi.**



- **Seuls 5 % des répondants à l'enquête ont une pratique régulière du covoiturage** (au moins une fois par semaine) ;



*Hesdin (Stations-E)*





# La co- construction de la stratégie

# La mobilité durable... des enjeux multiples ?

- ▶ **L'impact environnemental lié aux déplacements** (*émissions de GES, impacts sur les milieux et la biodiversité*). Les émissions de gaz à effet de serre sont la principale cause du changement climatique ;
- ▶ La **dépendance aux énergies fossiles** et la **sobriété énergétique** des déplacements. L'urgence climatique impose de sortir des carburants d'origine fossile d'ici 2050 ;
- ▶ La **qualité de vie** des habitants (*pollution, sécurité sur la voie publique, partage de l'espace*)
- ▶ La **visibilité, accessibilité et attractivité** du territoire par la mise en place de solutions de mobilité efficaces et durables
- ▶ Le **coût de la mobilité** pour les ménages et la collectivité. La **transition écologique et énergétique** est nécessaire pour limiter la vulnérabilité des ménages vis-à-vis du coût de la mobilité (*notamment lié à l'utilisation d'une voiture*).



35 personnes dans 28 voitures



Les 35 personnes sans les voitures



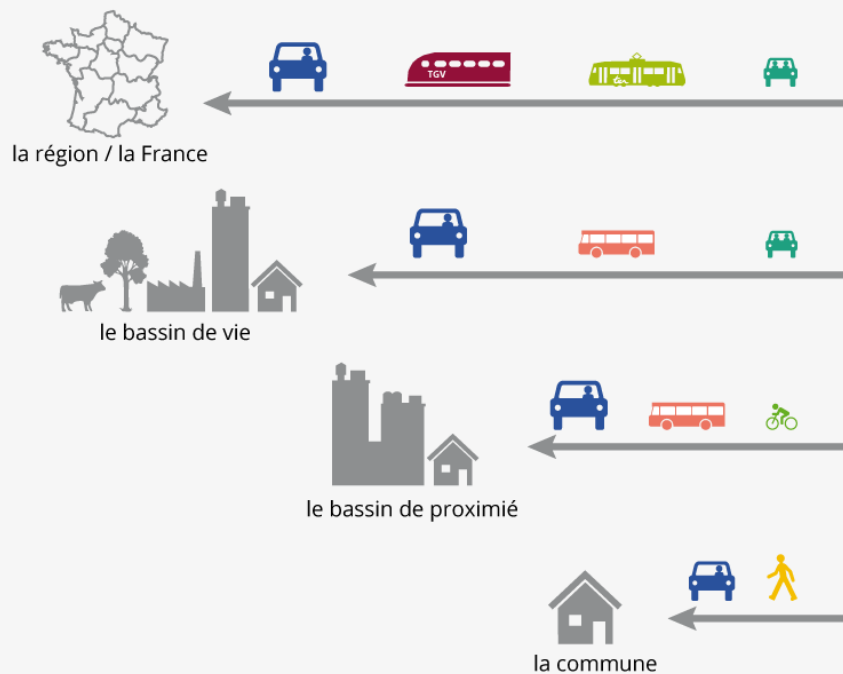
Les 35 personnes dans un bus



Les 35 toujours en bus, mais d'autres usagers apparaissent (piétons, vélos, voitures). Le nombre total de personnes transportées dépasse la cinquantaine, alors que le trafic reste fluide.

# Le rôle du Plan de Mobilité Simplifié : tendre vers une utilisation plus rationnelle des modes de déplacement

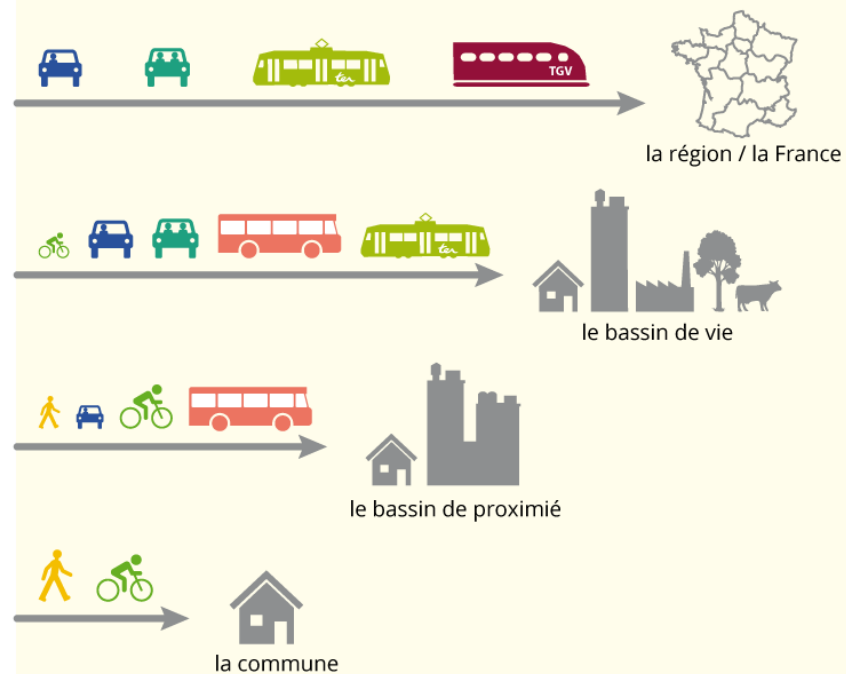
## Le système actuel "automobile"



### Le territoire et le tout automobile

Priorité à l'automobile - Insécurité routière - Encombrement - Vitesse excessive  
Stationnement abondant - Etalement urbain - Pollution

## Le système futur "mobilité durable"

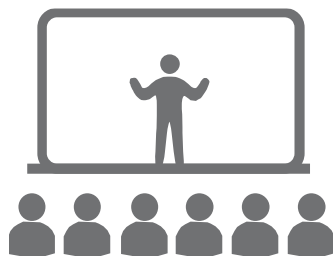


### Le territoire pacifié et une mobilité multimodale

Complémentarité modale - Partage de la voirie - Intermodalité - Sécurité  
Qualité de vie - Sobriété énergétique

- **Utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.**
- **Tendre vers une mobilité qui offre une alternative à la voiture individuelle pour tous en combinant un éventail de solutions selon les secteurs, usagers et motifs de déplacements.**

# Une stratégie co-construite dans une large concertation



## ► sessions d'ateliers ont été organisées pour co-construire la stratégie de mobilité :

- Une 1<sup>ère</sup> session le 12 octobre 2022 pour faire émerger les principaux enjeux opérationnels auxquels devait répondre le futur Plan de mobilité simplifié ;
- Une 2<sup>ème</sup> session le 17 novembre 2022 visant à identifier les pistes d'actions à retenir dans le Plan de mobilité simplifié pour répondre aux enjeux de l'atelier 1.

## ► Un travail de synthèse et d'arbitrage menée à l'échelle globale du PETR a toutefois permis de traduire une vision adaptée à chaque CC tout en conservant les spécificités de chacune.

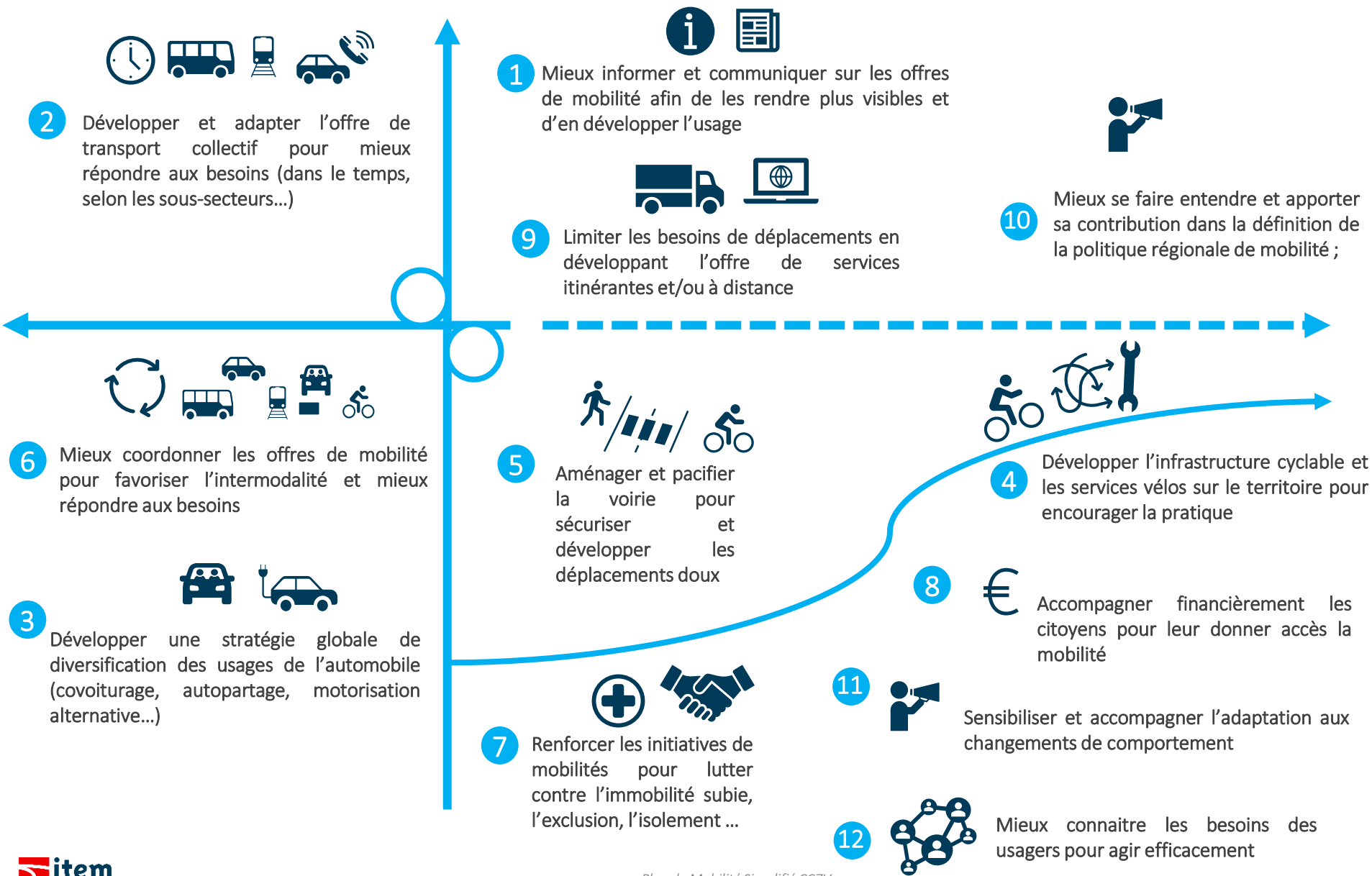


*Des ateliers qui ont rassemblé environ 35 participants, sur chaque CC avec des élus, des personnels des services techniques, des partenaires institutionnels et associatifs ...*



# Synthèse des enjeux opérationnels identifiés lors de l'atelier 1 : socle de la stratégie déclinée en pistes d'actions lors de l'atelier 2

(ces enjeux sont numérotés mais cela ne traduit pas d'ordre de priorité)



# La stratégie opérationnelle du PMS déclinée en 22 pistes d'actions réparties selon 6 axes stratégiques d'intervention (I)

## Axe 1 : Agir pour des transports collectifs plus performants et mieux adaptés aux besoins des usagers

1. Porter auprès de la Région un renforcement du service TER ;
2. Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les lignes régulières de cars ;
3. Etudier la faisabilité d'une offre de transport avec de nouvelles lignes internes dans les CC pour pallier aux carences de l'offre régionale ;
4. Développer une offre TAD tout public (intégrant la réflexion sur le remplacement de l'offre Lien Plus)

## Axe 2 : Agir pour intensifier et sécuriser la pratique des modes actifs

5. Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur des Modes Actifs réalisé conjointement au PMS ;
6. Développer la pacification (zone 20, 30 ...) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats (Créer des plans de déplacements piétons sécurisés dans les polarités) ;
7. Développer un stationnement vélo adapté aux besoins (courte durée dans les pôles, longue durée en lien avec l'intermodalité ...) ;
8. Mettre en place une aide à l'achat de vélos / VAE auprès des habitants (aide financière).

## Axe 3 : Agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile

9. Densifier le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire ;
10. Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes : Rézo-Mobicoop, Karos,.... pour le développer chez les actifs, pour se rabattre sur les TC et les pôles ;
11. Expérimenter la création de lignes de covoiturage dynamique ;
12. Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage ;
13. Définir la stratégie en matière de maillage de bornes de recharges électriques / et autres énergies (station hydrogène...) à travers la mise en œuvre d'un schéma directeur (dimensionnement, implantations ...) ;
14. Réaliser des études de plans de circulation dans les polarités afin d'intégrer une réflexion sur la place de l'automobile (partage de la voirie, dimensionnement/localisation du stationnement ...) afin d'amorcer un changement de comportement en matière de report modal.

# La stratégie opérationnelle du PMS déclinée en 22 pistes d'actions réparties selon 6 axes stratégiques d'intervention (II)

## Axe 4 : Agir à travers une mobilité plus inclusive

15. Renforcer l'offre existante en matière de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture...) à l'échelle globale du territoire (étendre le rôle et le parc des acteurs en place, développer la palette de services d'un garage solidaire)
16. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (portage à domicile avec la Poste, Maison France Services mobile, camion itinérant médicalisé, épicerie mobile, bar...)

## Axe 5 : Agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements

17. Créer un guide/platforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître toutes les offres ;
18. Développer une communication active sur le terrain à destination des différentes cibles ;
19. Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation en matière de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements scolaires (rencontres, incitation/accompagnement PDIE, PDES sur certains établissements) ;
20. Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement (Fête de la mobilité, ...).

## Axe 6 : Se doter des capacités à agir

21. Mettre en place un Comité de pilotage Mobilité pour structurer/prioriser les éléments de la stratégie mobilité afin d'engager une action efficace (Lobbying) de la part des 2 CC auprès de l'AOM Régionale ;
22. Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour structurer l'exercice de la compétence à l'échelle de la CC7V.



- La formalisation de cette stratégie est le fruit d'une large concertation à travers les différentes séances en ateliers de travail, présentation aux Elus... ;
- Les 6 axes stratégiques d'intervention et 22 pistes d'actions n'ont pas de priorité entre elles à ce stade. La priorisation interviendra dans la phase suivante pour préparer la mise œuvre.

# La stratégie du plan de mobilité, formalisée par les pistes d'actions, est-elle cohérente avec celle inscrite au PCAET ?

✓ La stratégie du Plan Climat Air Energie Territorial du PETR Ternois 7 vallées : c'est 5 axes stratégiques dont 1 consacré à la mobilité !

▪ « Axe 2 : Des mobilités durables pour le territoire »

✓ Cet axe 2 est décliné en 6 orientations dans le PCAET :

- 1/ Organiser la mobilité sur le territoire pour la rendre accessible à tous (*réaliser un plan de mobilité, des plans de déplacement des entreprises, dispositif rézo pouce, création d'un guide ...*) ;
- 2/ Soutenir et animer les actions communes sur la mobilité (*soutien aux actions partenariales et une gouvernance partagée avec les acteurs de la mobilité*) ;
- 3/ Développer les mobilités partagées, douces et actives (*déployer de nouvelles alternatives et nouveaux services, créer des infrastructures pour le vélo et sécuriser ces modes de transport*) ;
- 4/ Optimiser l'usage de la voiture individuelle (*faciliter le covoiturage et l'autopartage...*) ;
- 5/ Réduire les impacts liés à la pollution et aux GES de la mobilité (*aménager les centres-bourgs pour créer des hubs ruraux et installer des bornes de recharge électrique, mettre en place des navettes de rabattement vers les hubs ruraux et rapprocher les services des habitants*) ;
- 6/ Réduire les impacts liés à la pollution et aux GES du fret (*flottes non-émissives, station bio-GNV...*).

**Hormis l'orientation 6, les 5 autres orientations stratégiques sont parfaitement couvertes par les actions retenues dans la stratégie du PMS !**



✓ Elle est en cohérence avec les orientations opérationnelles du PCAET ....

✓ ... et s'articule avec les objectifs de la ligne directrice des CC pour décarboner la mobilité et contribuer à la transition écologique et énergétique sur le PETR :

- Une volonté d'agir en s'appuyant à la fois sur le changement de comportements et le progrès technologique (*à part égale*) ;
- Viser un report modal potentiels des autosolistes vers les différents modes (*Vélo, Train, cars, covoiturage ....*) sans se focaliser sur une seule alternative ;
- proposer une politique d'offre et de diversification des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle ...
- ... sans, dans un premier temps, mettre en place des contraintes sur l'automobile, car cela n'apparaît pas envisageable actuellement sur un territoire comme celui du PETR (*en effet, les alternatives proposées à la voiture sont encore trop limitées voire parfois inexistantes pour « obliger » au report modal*) ;



✓ Pour cela le programme se compose de pistes d'actions diversifiées ... :

- qui touchent différentes cibles d'utilisateurs : actifs, captifs, jeunes, ....
- apportent des réponses pour des déplacements à des échelles variées : intra-communale, bassin de proximité, à l'échelle de la CC, en lien avec l'extérieur...
- intègrent des améliorations à destination de tous les modes de transport : modes actifs, Train, cars, navette TAD, covoiturage...



# Détail du plan d'action

Nous présentons ci-après, pour chaque action, une fiche projet reprenant des éléments de contours et principes opérationnels. Ils restent toutefois indicatifs, puisque les modalités définitives (dimensionnement, porteur, budget...) pourront s'ajuster lors de la mise en œuvre des actions.

# Rappel sur la formalisation du plan d'action du PMS et sa mise en œuvre



- A l'issue de la phase de définition de la stratégie, des ateliers de travail ont été menés sur chaque CC pour dessiner le contour opérationnel de certaines actions (*ils ont rassemblé +/- 35 participants sur chaque CC*).



- Ces contributions, attentes de ces ateliers sont venues alimenter le plan d'action avec pour certaines un arbitrage amont nécessaire quand les avis des participants étaient très divergents.



- Dans le détail du plan d'action ci-après, nous présentons une proposition de contour opérationnel pour chaque action (*sur la base des contributions des ateliers, de propositions du BE*) pour alimenter la formalisation des fiches actions du PMS ;



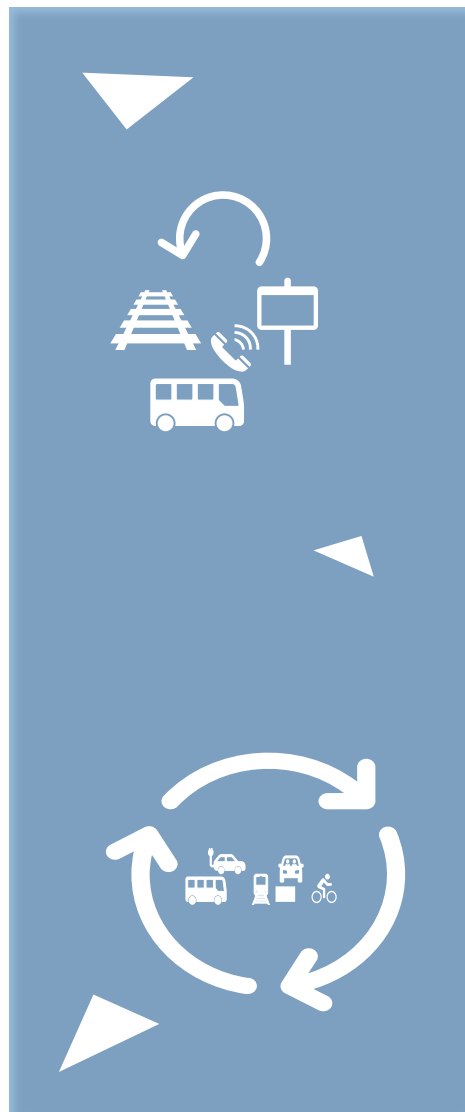
- Il s'agit toutefois à ce stade de propositions, hypothèses ... qui seront à conforter en amont de la mise en œuvre ou du lancement d'expérimentations sur le territoire :
  - *A travers des études pré-opérationnelles ;*
  - *En fonction du choix des Elus et des capacités financières de la CC ;*
  - ....



- Il faut aussi rappeler que le PMS est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif, il n'y a pas de délai, d'obligation de mise en œuvre ...



- La priorisation des actions qui fixe le cap sur la CC et identifie ce qui sera à étudier plus finement/engager en priorité n'est pas arrêtée !



# Axe 1 : agir pour des transports collectifs plus performants et mieux adaptés aux besoins des usagers

# Action 1

## Porter auprès de la Région un renforcement du service TER

1/2

### Constats du diagnostic

- Depuis 2017, le réseau TER du fait des travaux pour la rénovation de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise a connu une baisse de son attractivité ;
- Malgré la fin des travaux de nombreux services sur la ligne demeurent assurés par des cars et non des trains ce qui impacte largement les temps de parcours, les possibilités d'intermodalité avec le vélo (transport des cycles quasi impossible dans les cars) ;
- Le niveau de service sur les différentes branches ne permet pas forcément de répondre aux besoins des actifs (souvent 1 seul train en heure de pointe dans chaque sens).

### Mesures à mettre en place

L'objectif est d'améliorer l'offre TER (niveau de service et qualité) afin de mieux répondre aux besoins des habitants prioritairement les usagers réguliers (principalement les pendulaires actifs et/ou lycéens, étudiants...), mais également pour les usagers occasionnels.

#### 1/ Inciter à une amélioration de la qualité de service de la ligne :

- Remplacer progressivement 100 % des services de cars TER sur la ligne par des services en trains : en priorité, il faudra viser les services en heures de pointes 7-8h30 le matin et 17-19 h le soir. Les services de milieu de matinée et de milieu de journée seront à traiter dans un second temps.
- Mieux respecter les grilles horaires affichées ;
- Améliorer les correspondances en gare de Saint-Pol où les connexions entre la branche vers ou depuis Arras et celle depuis ou vers Etaples sont parfois longues : par exemple, un retour d'Arras au départ à 17h46 et une arrivée à St-Pol à 18h27, mais avec 45 minutes de correspondances pour le prochain départ vers Etaples qui dessert Hesdin ... ce qui est rédhibitoire pour des pendulaires.

**2/ Renforcer le nombre de services en heures de pointe en semaine :** Il est proposé d'ajouter 1/R supplémentaire dans chaque sens pour les trois branches de la ligne sur les périodes 7-8h le matin pour les départs et autour de 18h -18h30 pour les retours.

### Priorité de l'action

1 2 3

Court terme

Long terme

### Impact report modal estimé

1 2 3

Faible

Fort

| Acteurs                | Rôle                                                                                                                                                                   |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Région Hauts-de-France | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM régionale (Pilote et financeur dans le cadre des améliorations qui pourraient être apportées sur la ligne)                             |
| CC7V                   | Lobbying et force de proposition auprès de la Région (structurer les demandes en coordination avec les autres AOM locales à travers un Comité de Pilotage - action 21) |
| Communes...            | Partenaires (techniques...) pour les évolutions envisagées sur les gares                                                                                               |

### Coûts :

- Pas de coût direct pour la CC7V (les moyens humains sont intégrés à l'action 21) ;
- Les évolutions de l'offre seront à supporter par la Région en tant qu'AOM Régionale compétente pour l'offre TER, mais non chiffrable à ce stade (fonction du niveau d'offre redéployée, du programme de renouvellement du matériel...).

### Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre de services (par branche, HP/HC)
- Fréquentation et nombre d'abonnés par types (actifs...)
- Taux de services réalisés en trains/cars
- Taux de respect des horaires sur la ligne)

### Faisabilité



 **Détail de l'action (suite)**

Le détails des pistes d'améliorations à structurer/prioriser et à porter auprès de la Région sont détaillées ci-après :

|                                                                            | Améliorations souhaitées par la CC7V                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Améliorations souhaitées par la CCT sur les autres branches qui bénéficieront à la CC7V                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les axes d'améliorations                                                   | Ligne Saint-Pol-sur Ternoise vers Etaples<br>7 A/R sur un jour ouvrable                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Ligne Saint-Pol-sur Ternoise vers Arras<br>8 A/R sur un jour ouvrable                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Ligne Saint-Pol-sur Ternoise vers Béthune<br>10 A/R sur un jour ouvrable                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Remplacement des services assurés en cars par 100 % des services en trains | 2 A/R assurés en cars dans la grille actuelle d'Avril 2023<br>+ des substitutions de dernières minutes opérées                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 2 A/R assurés en cars dans la grille actuelle d'Avril 2023 (durée 1h17 en cars contre 36 minutes en trains !)<br>+ des substitutions de dernières minutes opérées                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4 A/R assurés en cars dans la grille actuelle d'Avril 2023<br>+ des substitutions de dernières minutes opérées                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                            | Cela génère des allongements significatifs de temps de parcours,<br>Pose un problème de transport des vélos pour les pendulaires avec 1 voyage réalisé en train le matin par exemple et en cars le soir où il n'y a pas d'espace vélo sauf en soute. Voir un trajet en cars entre Hesdin et St-Pol et poursuite en train ensuite....                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Renforcement du nombre de services                                         | Ajout de services en semaines en heure de pointe dans les deux sens de circulations<br><br>Pour trajet CC7V – Montreuil/Etaples :<br>- Matin 1 départ supplémentaire vers Etaples partant de St-Pol vers 7h soit 7h30 à Hesdin<br>- Retour 1 départ d'Etaples vers 18h15<br><br>Pour trajet Etaples/Montreuil – CC7V :<br>- 1 service supplémentaire pour arriver à Hesdin à 8h et St-Pol vers 8h15.<br>- 1 service au départ de St-Pol le soir vers 18h pour le retour | Ajout de services en semaine en heure de pointe dans les deux sens de circulations<br><br>Pour trajet Saint-Pol - Arras :<br>- Matin 1 départ supplémentaire vers Arras entre 7h et 8 h<br>- Retour 1 départ d'Arras vers 18h15<br><br>Pour trajet Arras - Saint-Pol :<br>- 1 service supplémentaire pour arriver à St-Pol entre 8h et 8h30 (à voir intérêt du service arrivant à 6h30 à St-Pol).<br>- 1 service au départ de St-Pol le soir vers 18h pour le retour | Ajout de services en semaine en heure de pointe dans les deux sens de circulations<br><br>Pour trajet Saint-Pol - Béthune :<br>- Matin 1 départ supplémentaire vers Béthune autour de 7h<br>- Retour 1 départ de Béthune le soir vers 18h15 pour le retour et décaler celui de 18h32 à 19h<br><br>Pour trajet Béthune - Saint-Pol :<br>- 1 service supplémentaire pour arriver à St-Pol entre 8h et 8h15 (à voir intérêt du service arrivant à 6h30 à St-Pol).<br>- 1 service au départ de St-Pol le soir vers 18h15 pour le retour et décaler celui de 18h28 à 19h |
| Qualité du service et autres propositions                                  | Améliorer les correspondances de façon à réduire les temps de connexion entre les branches en gare de Saint-Pol-sur Ternoise                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Réflexion sur la réouverture de haltes : Bours, Pernes, Valhuon ;<br>Se positionner comme lieu potentiel d'accueil d'une expérimentation du train à Hydrogène                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                            | Assurer un meilleur respect des grilles horaires de manière globale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

Action  
2

## Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les lignes régulières de cars (Les lignes Oscar et Trans 80)

1/2

 Constats du diagnostic

- Certaines lignes régulières de cars desservant le territoire se **révèlent globalement inadaptées pour les déplacements des actifs voire peu adaptées pour les déplacements occasionnels des captifs**. Elles sont principalement orientées vers les scolaires ;
- **La lisibilité de l'offre de transport en car est à parfaire**, aussi bien sur le plan **matériel** (arrêts peu visibles et mal matérialisés, mauvaise numérotation des lignes) que sur la **communication** (fiches horaires parfois difficile à comprendre, un calculateur d'itinéraires régional qui ne prend pas en compte certaines informations).

 Mesures à mettre en place

L'objectif est d'améliorer l'offre interurbaine de car (niveau de service et qualité) afin de mieux répondre aux besoins des habitants, prioritairement les usagers réguliers (principalement les pendulaires actifs et/ou lycéens, étudiants...), mais également pour les usagers occasionnels.

1/ Une attente importante en priorité sur la communication, pour mieux faire connaître l'existant :

- Clarifier la communication sur l'utilisation des 113 lignes scolaires par les usagers dits « commerciaux » (autres que scolaires) qui desservent les établissements et assurent notamment le rabattement vers les polarités qui concentrent les collèges et lycées.
- Améliorer la communication globale sur les lignes pour combler le manque de connaissance chez les habitants en indiquant les communes desservies par les différents réseaux et les horaires de passages.

2/ Renforcer légèrement l'offre de services sur certaines lignes : Il est proposé d'ajouter 2 allers et 1 retour quotidiens en semaine sur les lignes Oscar L433 Hesdin / St-Pol – Bruay ainsi que sur la ligne Trans'80 L716 Hesdin / Abbeville, avec un prolongement jusqu'au terminus à Hesdin pour le dernier service du soir.

3/ Analyser comment améliorer avec l'évolution du niveau de services les correspondances au niveau de Frévent entre la ligne L434 et les lignes L401 et L435.

 Priorité de l'action

 Impact report modal estimé


| Acteurs                | Rôle                                                                                                                                                  |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Région Hauts-de-France | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM régionale (Pilote et financeur dans le cadre des améliorations qui pourraient être apportées sur les lignes)          |
| CC7V                   | Lobbying et force de proposition auprès de la Région (prioriser les améliorations et articuler les demandes avec les autres AOM locales – actions 21) |

## Coûts :

- **Pas de coût direct pour la CC7V** (les moyens humains sont intégrés à l'action 21) ;
- **Pour la Région :**  
 +/- 131 K€ / an pour le renforcement de la ligne L433,  
 +/- 130,5 K€ / an pour le renforcement de la ligne L716
- Le renfort de la communication reposera essentiellement sur des **moyens humains**.

## Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre de services (par ligne, HP/HC)
- Evolution de la fréquentation sur les différentes lignes et nombres d'usagers/service
- Evolution du nombre d'abonnés par types (actifs...)

 Faisabilité


 **Détail de l'action (suite)**

Le détails des pistes d'améliorations à structurer/prioriser et à porter auprès de la Région sont détaillées ci-après :

| Lignes concernées                              | Offre actuelle sur la CC7V du Lundi à Vendredi | Améliorations proposées                                                                                                                                                                                                                                                          | Cibles                                                                                  | Coûts estimés (Avec une base 3,5 €/km en charge)                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ligne 433</b><br><b>Hesdin/St-Pol/Bruay</b> | 2 et 3 A/R<br>Amplitude 6h30 – 19h36           | <b>2 Allers et 1 Retour supplémentaires du lundi au vendredi</b><br><b>Départ Hesdin vers 7h30 et 13h30</b><br><b>Retour de Bruay vers 17h30</b>                                                                                                                                 | Pendulaires (actifs et lycéens), mais aussi voyageurs occasionnels (personnes âgées...) | La ligne fait environ 50 km (1h10 de trajet) l'ajout d'un service dans un sens revient à +/- 175 € soit environ <b>131 K€ par an pour 3 services (2 A et 1 R) sur 250 jours</b>                                                                                                           |
| <b>Ligne 716</b><br><b>Hesdin/Abbeville</b>    | 1 A et 2 R<br>Amplitude 6h20 – 18h25           | <b>Ajouter 2 Allers et 1 Retour supplémentaires du lundi au vendredi</b><br><b>Départ Hesdin vers 7h et 8h30</b><br><b>Retour de Abbeville vers 12h30</b><br><br><b>Prolonger le dernier retour partant de Abbeville à 18h10 au-delà de Le Boisle jusqu'au terminus à Hesdin</b> | Pendulaires (actifs et lycéens), mais aussi voyageurs occasionnels (personnes âgées...) | La ligne fait environ 45 km (1h10 min de trajet) l'ajout d'un service dans un sens revient à +/- 157 € soit environ <b>118 K€ par an pour 3 services (2 A et 1 R) sur 250 jours</b><br><br>Et environ 14 km supplémentaires pour étendre le service du soir soit 12,5 K€/an sur 250 jours |

## Action 3

## Etudier la faisabilité d'une offre de transport avec des lignes internes à la CC7V pour pallier les carences de l'offre régionale

## ➡ Constats du diagnostic

L'offre de transport en commun au sein de la CC7V reposant sur l'offre régionale est insuffisante pour accéder aux polarités depuis les communes (31 communes sans offre TC).

## ➡ Mesures à mettre en place

L'objectif est de développer une offre de transport collectif interne afin d'offrir une solution alternative à l'automobile pour relier les principales polarités du territoire en réponse aux besoins des habitants

1/ Envisager la création de lignes régulières de transport collectif reliant les communes excentrées du territoire aux polarités de la CC7V pour des déplacements réguliers des actifs et tous usages ;

Il n'y a pas eu de proposition concrète lors des ateliers de co-construction : 4 lignes permettraient de desservir 25 communes au Sud de la CC7V. Il en faudrait environ 6 de plus, soit 10 lignes, pour desservir tout le territoire (4 au nord et 2 sur le secteur Est de Hesdin).

Au-delà de l'offre minimale (1 A/R par jour) du scénario de base, un scénario est envisagé avec un niveau d'offre pouvant répondre aux besoins des actifs, avec au moins 2 départs le matin (1 tôt et 1 aux horaires de bureau) et 2 retours le soir. 1 A/R est intercalé entre 12-14h pour répondre à des usages plus variés de déplacements à la demi-journée.

2/ Une expérimentation sera nécessaire sur 12 mois minimum et en choisissant 2 lignes seulement au regard de l'ampleur des coûts et de l'incertitude d'usage de ces lignes.

Pour faciliter l'expérimentation, leur exploitation doit être externalisée à travers un marché auprès d'un transporteurs.

3/ Leurs mises en œuvre doivent s'accompagner d'une réflexion de la CC7V sur le fait de lever ou non le versement mobilité auprès des employeurs pour financer cette offre ;

Le **versement mobilité** est une contribution locale calculée sur la base des rémunérations des salariés des employeurs qui permet de **financer les transports en commun**. Le versement est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales.

| Le versement mobilité                                                |                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Qui est concerné ?</b>                                            | Tout employeur à partir de 11 salariés et situé dans le périmètre de l'AOM Locale                                  |
| <b>Quel taux pour la CC7V ?</b>                                      | Taux de 0,60 %<br>(0,55% de base car population comprise entre 10 000 et 100 000 habitants, + 0,05 point car EPCI) |
| <b>Montant annuel<br/>(estimation URSSAF sur rémunérations 2019)</b> | De 575 000 € à 925 000 €<br><b>Moyenne : 750 000 €/an</b>                                                          |
| <b>Condition</b>                                                     | Mettre en place au moins 1 ligne régulière de TC                                                                   |

**➡ Priorité de l'action**

➡ Impact report modal estimé

Diagram illustrating the relationship between the number of terms (1, 2, 3) and the level of risk (Faible, Fort).

| Term | Risk Level |
|------|------------|
| 1    | Faible     |
| 2    |            |
| 3    | Fort       |

| Acteurs     | Rôle                                                                                                                            |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V        | Maître d'ouvrage de l'action en tant qu'AOM locale (Pilote et financeur dans le cadre de la mise en place des lignes suggérées) |
| Communes... | Partenaires (techniques...) pour évolutions sur les tracés et les implantations d'arrêt...                                      |

Coûts :

- **Offre minimale : +/- 148,5 K€ / an pour les 4 lignes sur la base d'1 A/R par jour de fonctionnement** (soit +/- 370 K€ / an si 10 lignes étaient créées)
- **Scénario avec réponse partielle pour les actifs : +/- 683 K€/an, pour les 4 lignes sur la base de 5 A/R par jour de fonctionnement** (soit +/- 1 707 K€ /an si 10 lignes étaient créées !)
- **Expérimentation sur 12 mois : De 37 K à 185 K€ pour choisir 1 ligne et le niveau de service adapté au public visé**
- **0,25 ETP pour l'organisation du service par l'AOM locale** (validation des besoins et du dimensionnement, consultation, lancement puis suivi du service, communication, etc.)
- **Possibilité de lever le versement mobilité (460 à 610 K€/an)**

*Indicateurs de suivi :*

- **Analyse de la fréquentation par jours, services,... pour ajuster l'offre aux besoins réels**
- **Satisfaction des usagers** (enquêtes de satisfaction)

 **Faisabilité**



🔴 Détail de l'action (suite)

Exemple de 4 lignes pour desservir le sud du Territoire vers les polarités les plus proches :



Exploitation à  
réaliser avec un  
minibus mixte  
urbain /  
interurbain



🔴 **Détail de l'action (suite)**

■ **Détails des 4 lignes régulières et coûts de fonctionnement selon les 2 scénarios :**

| Détail                                                                                                                                                    | L1 CC7V<br>Roussent -Beaurainville                                                            | L2 CC7V<br>Douriez-Beaurainville                                                                                 | L3 CC7V<br>Tortefontaine-Marconne                                                                        | L4 CC7V<br>Raye-sur-Authie-Marconne                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kilomètre</b>                                                                                                                                          | +/- 15 km<br>Durée ligne complète : 30 min                                                    | +/- 19 km<br>Durée ligne complète : 38 min                                                                       | +/- 17,5 km<br>Durée ligne complète : 35 min                                                             | +/- 24 km<br>Durée ligne complète : 48 min                                                                                              |
| <b>Nombre de communes desservies</b>                                                                                                                      | 5<br>Roussent, Maintenay, Buire-le-Sec, Campagne-les-Hesdin, Beaurainville,                   | 7<br>Douriez, Saulchoy, Saint-Rémy au Bois, Gouy-st-André, St-André au Bois, Campagne-les-Hesdin, Beaurainville, | 8<br>Tortefontaine, Mouriez, Guigny, Capelle-les-Hesdin, Brévillers, Ste-Austreberthe, Hesdin, Marconne, | 10<br>Raye-sur-Authie, Labroye, Tollent, Caumont, Regnaucourt, Erambeaucourt, Le Quesnoy en Artois, Ste-Austreberthe, Hesdin, Marconne, |
| <b>Scénario 1 : offre minimale</b><br>1 A/R par jour du lundi au vendredi                                                                                 |                                                                                               |                                                                                                                  |                                                                                                          |                                                                                                                                         |
| <b>Km annuels</b>                                                                                                                                         | 7 500 km<br>(en charge sur une base 250 jours)                                                | 9 500 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                                    | 7 750 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                            | 12000 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                                                           |
| <b>Coût d'exploitation (base 4 €/km)</b>                                                                                                                  | 31 500 €<br>(hors frais de gestion )                                                          | 38 000 €<br>(hors frais de gestion )                                                                             | 31 000 €<br>(hors frais de gestion )                                                                     | 48 000 €<br>(hors frais de gestion)                                                                                                     |
| <b>Estimation recettes</b>                                                                                                                                | 2 500 voyages soit 5 000 €<br>(base 5 pers/ services/2€ voy)<br>couvrent les frais de gestion | 2 500 voyages soit 5 000 €<br>(base 5 pers/ services/2€ voy)<br>couvrent les frais de gestion                    | 2 500 voyages soit 5 000 €<br>(base 5 pers/ services/2€ voy)<br>couvrent les frais de gestion            | 2 500 voyages soit 5 000 €<br>(base 5 pers/ services/2€ voy)<br>couvrent les frais de gestion                                           |
| <b>Coût restant</b>                                                                                                                                       | <b>31 500 €/an</b>                                                                            | <b>38 000 €/an</b>                                                                                               | <b>31 000 €/an</b>                                                                                       | <b>48 000 €/an</b>                                                                                                                      |
| <b>Scénario 2 : Niveau d'offre minimale pour une réponse partielle Actifs</b><br>5 A/R par jour du lundi au vendredi (souhait atelier de co-construction) |                                                                                               |                                                                                                                  |                                                                                                          |                                                                                                                                         |
| <b>Km annuels</b>                                                                                                                                         | 37 500 km<br>(en charge sur une base 250 jours)                                               | 47 500 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                                   | 43 750 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                           | 43 750 km<br>(en charge sur base de 250 jours)                                                                                          |
| <b>Coût d'exploitation (base 4 €/km)</b>                                                                                                                  | 157 500 €<br>(avec frais de gestion 5% )                                                      | 199 500 €<br>(avec frais de gestion 5% )                                                                         | 183 750 €<br>(avec frais de gestion 5% )                                                                 | 252 000 €<br>(avec frais de gestion 5% )                                                                                                |
| <b>Estimation recettes</b>                                                                                                                                | 20 000 voyages soit 30 000 €<br>(base 8 pers/ services/1,5€ voy)                              | 20 000 voyages soit 30 000 €<br>(base 8 pers/ services/1,5€ voy)                                                 | 20 000 voyages soit 30 000 €<br>(base 8 pers/ services/1,5€ voy)                                         | 20 000 voyages soit 30 000 €<br>(base 8 pers/ services/1,5€ voy)                                                                        |
| <b>Coût restant</b>                                                                                                                                       | <b>127 500 €/an</b>                                                                           | <b>169 500 €/an</b>                                                                                              | <b>153 750 €/an</b>                                                                                      | <b>232 000 €/an</b>                                                                                                                     |

Action  
4

# Développer une offre TAD tout public

1/4

## 🔴 Constats du diagnostic

- Il n'existe pas d'offre de transport à la demande ouvert au grand public et présent à une échelle globale pour desservir l'ensemble des communes : l'offre de transport actuelle est limitée à certains services de la Ligne 66 ou au service solidaire Lien Plus.

## 🔴 Mesures à mettre en place

L'objectif est d'offrir une solution de mobilité à tous les habitants du territoire pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité (remplacement de l'offre Lien Plus) et vers les gares (pour se connecter aux trains sur certains créneaux horaires).

1/ Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal reliant chaque commune de la CC7V à Hesdin ou Beaurainville ou une polarité secondaire (Blangy-sur-Ternoise et Fillièvre) selon 4 secteurs de rabattement.

L'offre serait à destination de tous les habitants du territoire sans restriction et pour un usage occasionnel :

- Chaque commune disposerait d'1 AR à la demi-journée (environ 1h à 1h30 sur place) sur Hesdin ou Beaurainville ou une polarité secondaire (Blangy ou Fillièvre). Le niveau de services proposé à Fillièvres et Blangy-sur-Ternoise étant limité, les communes de ces secteurs peuvent aussi choisir de se rabattre sur Hesdin au moment de la réservation.
- Une réservation serait à effectuer la veille du départ ;
- Le trajet s'effectuera depuis un point de départ à un arrêt dans la commune et réalisera des déposes sur 2 à 3 points définis dans les polarités, avec des horaires prédéfinis afin de regrouper les demandes ;
- Le fonctionnement de ce TAD serait entre 9h – 12h et 14h - 17h30 environ pour les demi-journées de fonctionnement afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services et commerces ;
- Une gestion déléguée à un prestataire à travers un marché de services (expérimentation minimum 18 à 24 mois).

3 scénarios de niveau d'offre sont proposés, avec un fonctionnement du service pour chaque commune sur 1 demi-journée par semaine (scénario 1), 3 demi-journées (scénario 2) et de 5 demi-journées (scénario 3).

## 🔴 Priorité de l'action

1 2 3

Court terme

Long terme

## 🔴 Impact report modal estimé

1 2 3

Faible

Fort

| Acteurs                   | Rôle                                                                                                                         |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                      | Maîtrise d'ouvrage de l'action en tant qu'AOM locale                                                                         |
| Hauts-de-France Mobilités | Le syndicat propose un service mutualisé de TAD à l'échelle de plusieurs AOM locale afin d'optimiser les coûts et le service |
| Communes...               | Partenaires techniques pour la mise en place des arrêts et définition de l'offre                                             |

## Coûts :

- De 65 K à 215 K€ / an pour le TAD vers les polarités (hors recettes limitées à 2-5 % du coût)
- De 110 K à 175 K€ / an pour le TAD vers les gares (hors recettes limitées à 2-5 % du coût)
- Soit de 175 K à 390 K€ / an selon la combinaison de scénarios retenus (financement possible via le versement mobilité s'il est levé et si mise en place d'une ligne régulière).
- 0,15 ETP si organisation du service par l'AOM locale

## Indicateurs de suivi :

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête régulière lors de la prise de réservation : motifs de déplacements, satisfaction, attente d'amélioration...

## 🔴 Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

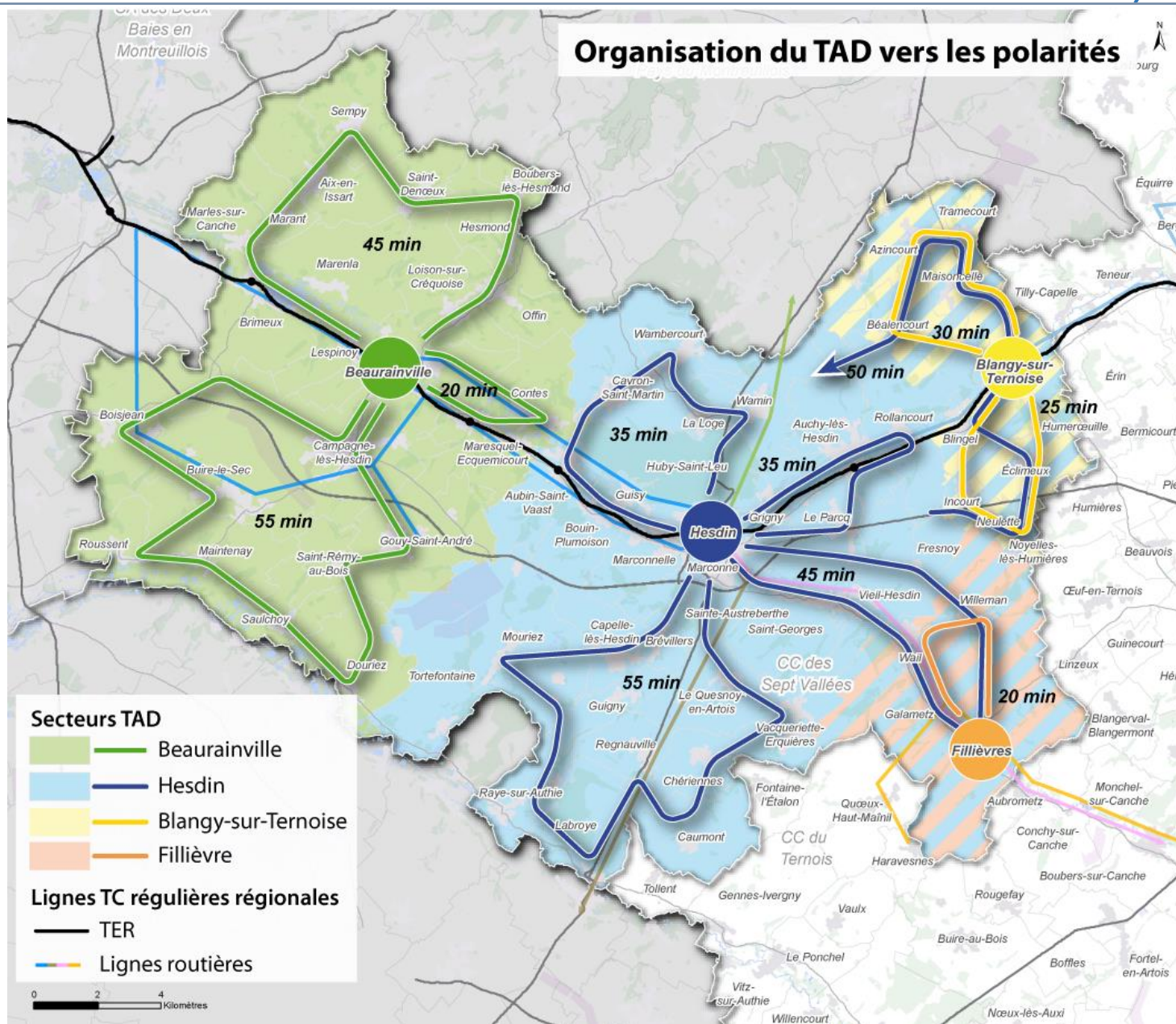
1 2 3

Coordination des acteurs

🔴 Détail de l'action (suite)

Organisation du TAD zonal avec estimation des temps de parcours des boucles virtuelles de rabattement permettant le ramassage dans les communes.

Le transport est réalisé avec un véhicule de petite capacité (type 9 places).



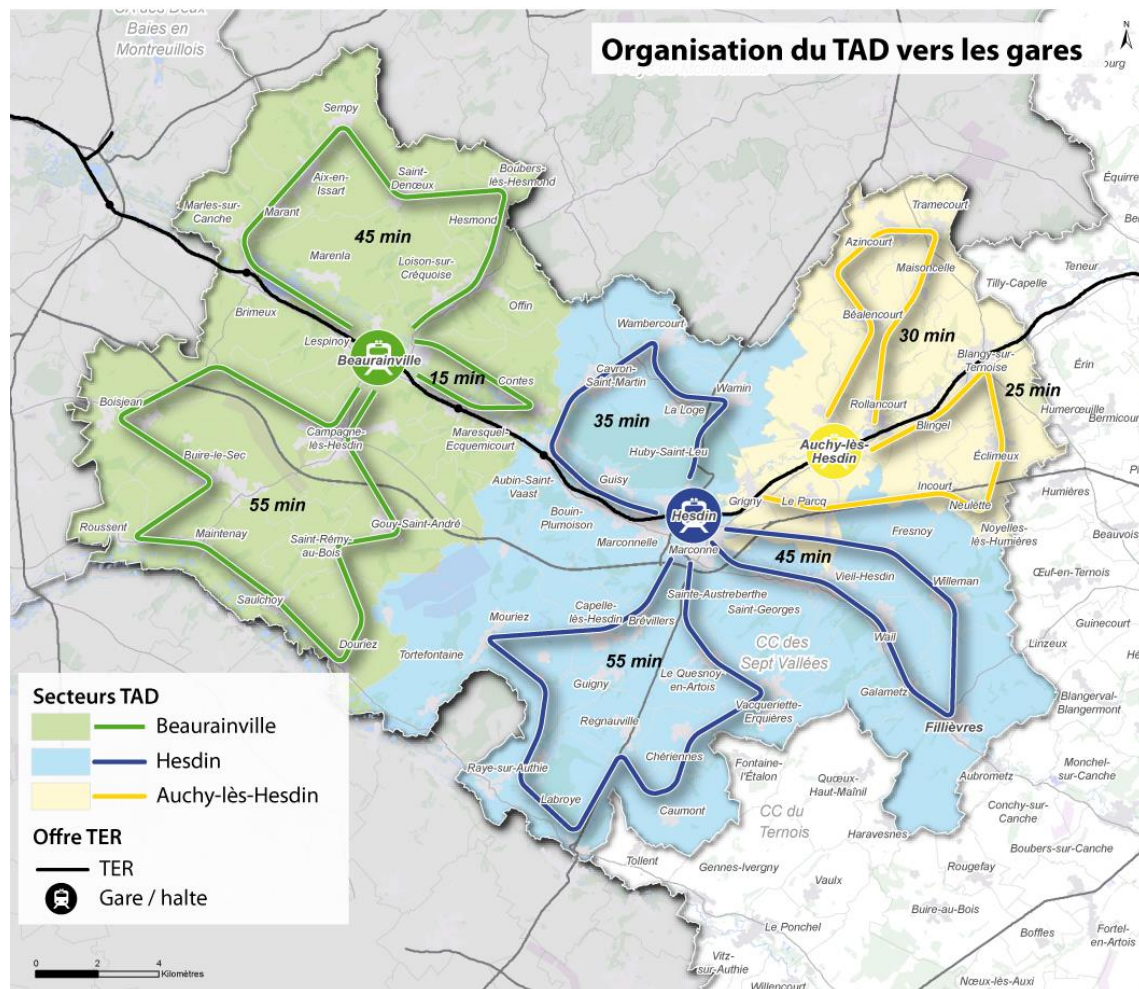
### 🔴 Détail de l'action (suite)

#### 2/ Mise en place d'un transport à la demande (TAD) vers les gares en complément

Le public ciblé est l'ensemble des habitants souhaitant utiliser le train pour un déplacement à la journée vers une polarité : Arras, Lille et Boulogne. L'objectif est de cibler les trains en début de matinée et en soirée (voir tableau ci-dessous), impliquant un fonctionnement en décalé avec l'autre forme de TAD proposée. Le TAD vers les gares serait organisé de la manière suivante :

- Un rabattement vers les 3 gares ayant le plus de services  
TER : Hesdin, Beaurainville et Auchy-lès-Hesdin ;
- Des réflexions à avoir pour les secteurs disposant d'une gare secondaire à proximité (Brimeux, Maresquel-Ecquemicourt, Aubin-Saint-Vaast, Blangy-sur-Ternoise ...) : faut-il les desservir par le TAD ? A partir de quelle distance à la gare peut-on utiliser le TAD ?
- Afin d'éviter une explosion des coûts, il faut garantir un usage du TAD « gare » pour des besoins occasionnels, en limitant l'usage de ce service à 2 ou 3 fois par mois (sauf exception par exemple pour les personnes ayant commencé un travail depuis moins de 3 mois, une formation...);

| Gares                   | TER vers Arras                     | TER d'Étaples                      |
|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <b>Beaurainville</b>    | Dép. 5:34 6:47<br>Arr. 17:58 19:21 | Dép. 5:57 7:19<br>Arr. 18:29 19:48 |
| <b>Hesdin</b>           | Dép. 5:49 7:06<br>Arr. 18h17 19:46 | Dép. 5:47 7:04<br>Arr. 18:15 19:38 |
| <b>Auchy-lès-Hesdin</b> | Dép. 5:55 7:12<br>Arr. 18:23 19:46 | Dép. 5:41 6:58<br>Arr. 18:09 19:32 |



3 scénarios sont proposés à titre d'exemple avec 3 niveaux d'offre et taux de déclenchement.

🔴 Détail de l'action (suite)

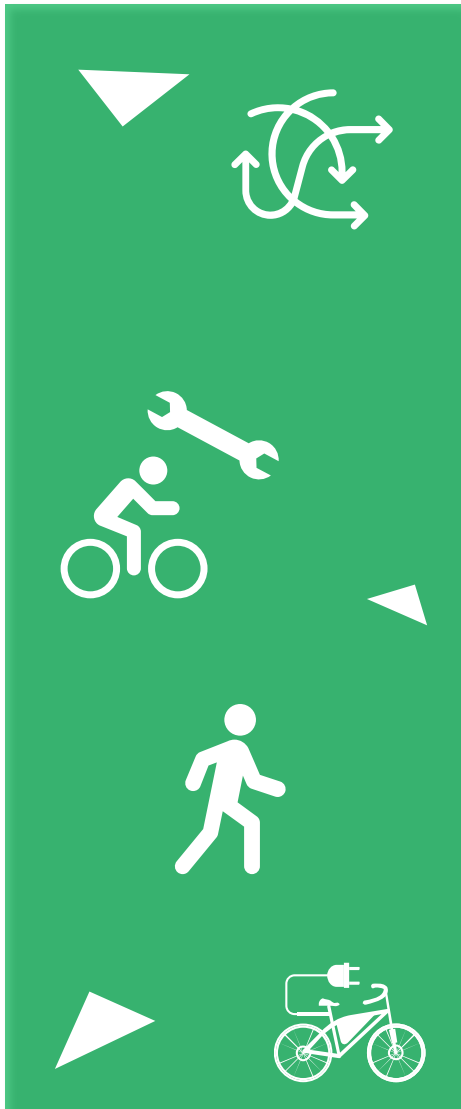
- Le coût selon 3 scénarios de desserte imaginés :

- Le TAD de rabattement vers les polarités :

| Scénarios                                           | Scénario 1                                        | Scénario 2                                         | Scénario 3                                         |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Nbre de demi-journées par semaine de fonctionnement | 1 demi-journée par semaine                        | 3 demi-journées par semaine                        | 5 demi-journées par semaine                        |
| Coût par an exploitation<br>(moy. 2,75 €/km)        | <b>65 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 75 %</i> | <b>155 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 60 %</i> | <b>215 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 50 %</i> |
| Recettes par an (base 2 passagers/boucle à 4€ A/R)  | 900 voyages soit <b>3,5 k€</b>                    | 2 000 voyages soit <b>8 k€</b>                     | 2 830 voyages soit <b>11 k€</b>                    |

- Le TAD de rabattement vers les gares :

| Scénarios                                         | Scénario 1                                         | Scénario 2                                         | Scénario 3                                          |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Nombre de jours et trains en correspondance       | 5 jours par semaine<br>1 train le matin et le soir | 6 jours par semaine<br>1 train le matin et le soir | 6 jours par semaine<br>2 trains le matin et le soir |
| Coût par an exploitation<br>(moy +/- 3 €/km)      | <b>110 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 35 %</i> | <b>135 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 35 %</i> | <b>175 k€</b><br><i>Déclenchement moyen à 25 %</i>  |
| Recettes par an (base 1 passager/boucle à 4€ A/R) | 700 voyages soit <b>2,5 k€</b>                     | 800 voyages soit <b>3 k€</b>                       | 1 100 voyages soit <b>4,5 k€</b>                    |



## Axe 2 : agir pour intensifier et sécuriser la pratique des modes actifs

Action  
 5

## Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur des Modes Actifs réalisé conjointement au PdMS

1/4

 Constats du diagnostic

- La part modale du vélo est très faible pour les déplacements des actifs, aussi bien constaté par les données INSEE (1 % à l'échelle globale) que lors de l'enquête population (moins de 2 %) ;
- La CC7V est faiblement dotée en aménagements cyclables (2,6 km) et ne possède pas en l'état d'un maillage cyclable cohérent et continu ;
- Un Schéma directeur cyclable est actuellement réalisé en parallèle du PdMS et doit aboutir à un maillage cyclable cohérent à réaliser à l'échelle de la CC7V.

 Mesures à mettre en place

L'objectif est de mettre en œuvre le maillage de liaisons douces défini dans le Schéma afin de sécuriser et développer la pratique du vélo au quotidien sur le territoire

## 1/ Le maillage de liaison retenu au schéma :

Un maillage global conséquent a été défini en atelier, avec 60 itinéraires et 184 km de linéaire sur l'ensemble du territoire de la CC des 7 Vallées. Ce maillage est apparu comme très conséquent au regard de l'existant. Un arbitrage a été réalisé en amont du chiffrage afin d'identifier à travers une hiérarchisation le maillage à intégrer dans le schéma.

Le maillage global a ainsi été hiérarchisé en trois niveaux en se basant sur le potentiel d'usage (distances aux polarités, pôles générateurs desservis, volume d'usagers pendulaires captibles, ...) :

- Niveau 1 : potentiel très important (29 km)
- Niveau 2 : potentiel intermédiaire (75 km)
- Niveau 3 : potentiel limité (79 km)

Ainsi, 104,7 km représentant le Niveau 1 « potentiel très important » et le Niveau 2 « potentiel intermédiaire » sont intégrés au Schéma des modes actifs de la CC7V et font l'objet d'un chiffrage. Ils représentent 44 itinéraires, soit environ 57% du maillage initial identifié en atelier.

Le Niveau 3, au potentiel plus limité, est un « maillage de réflexion » conservé hors schéma et non chiffré pour une vision à plus long terme.

 Priorité de l'action

 Impact report modal estimé

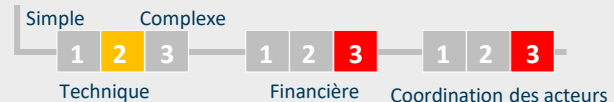

| Acteurs                                        | Rôle                                                                              |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                           | Coordination de la mise en œuvre du Schéma (rôle effectif à définir pour la CC7V) |
| Gestionnaires de voirie (communes, CD62 ...) : | Maîtres d'ouvrages (suivant la domanialité de la voirie) et choix de la CC7V      |
| ADEME / Région / Etat...                       | Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables                   |

## Coûts :

- Variable selon l'engagement des gestionnaires, de la CC7V, la programmation, les financements extérieurs mobilisables (DSIL, Région, Département, AAP « Aménagements cyclables », CEE, ...) ;
- La mise en œuvre du schéma reposera sur une base minimale de 0,15 ETP pour la CC (si elle intervient sur la coordination/sensibilisation, le montage dossier de subvention).

## Indicateurs de suivi :

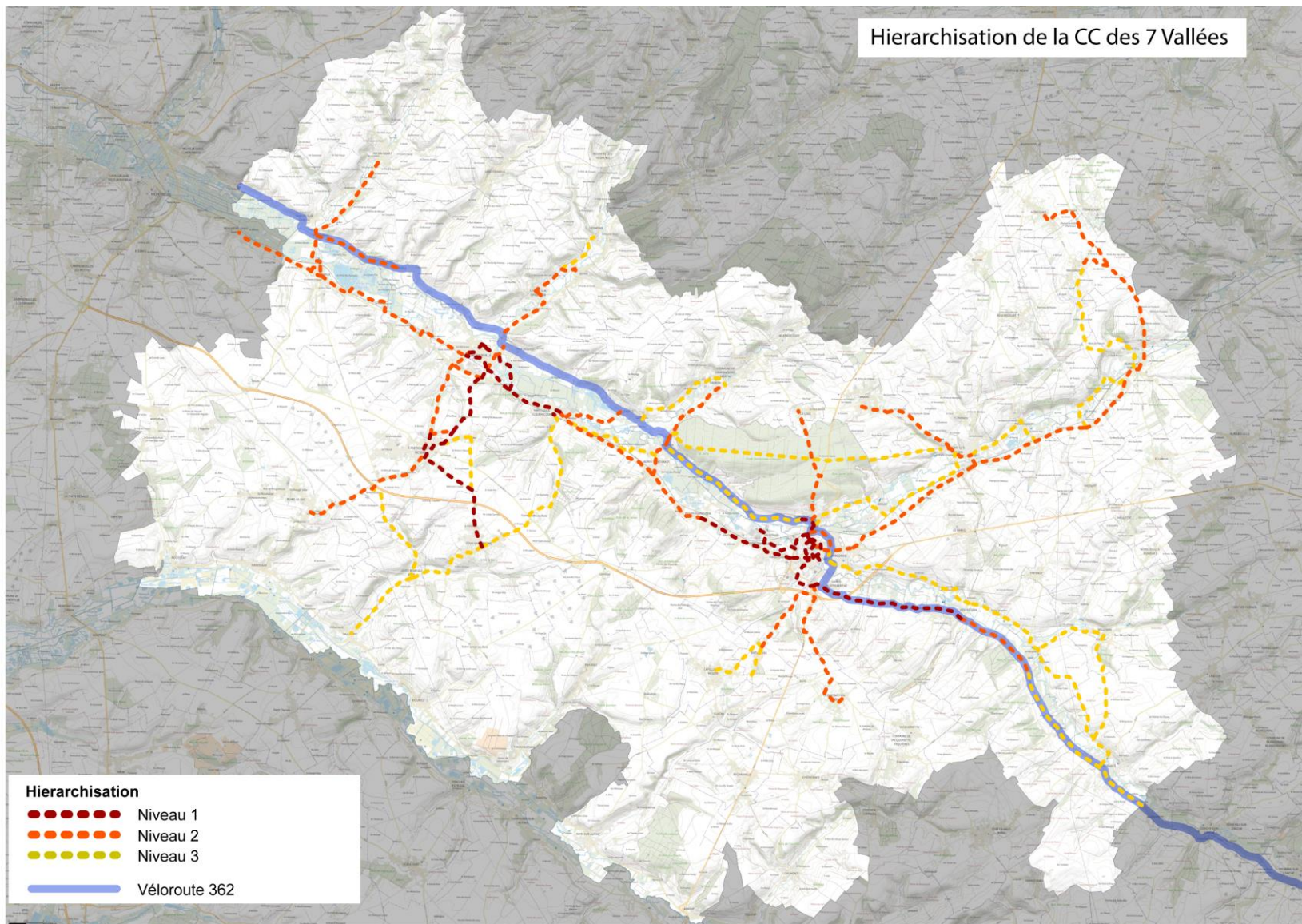
- Evolution du linéaire d'aménagements cyclables sur la CC (nombre de kilomètres, % d'augmentation par an, % avancement du schéma...)
- Evolution de la part modale du vélo chez les actifs INSEE)
- Evolution de la fréquentation sur des itinéraires réalisés (via des comptages périodiques)

 Faisabilité


## 🔴 Détail de l'action (suite)

### Maillage et hiérarchisation retenue :

Cette hiérarchisation demeure toutefois indicative mais pourra guider la feuille de route pour la mise en œuvre du Schéma (conditionner les priorités de réalisation, le financement,...) et apporter une aide à la décision aux décideurs.



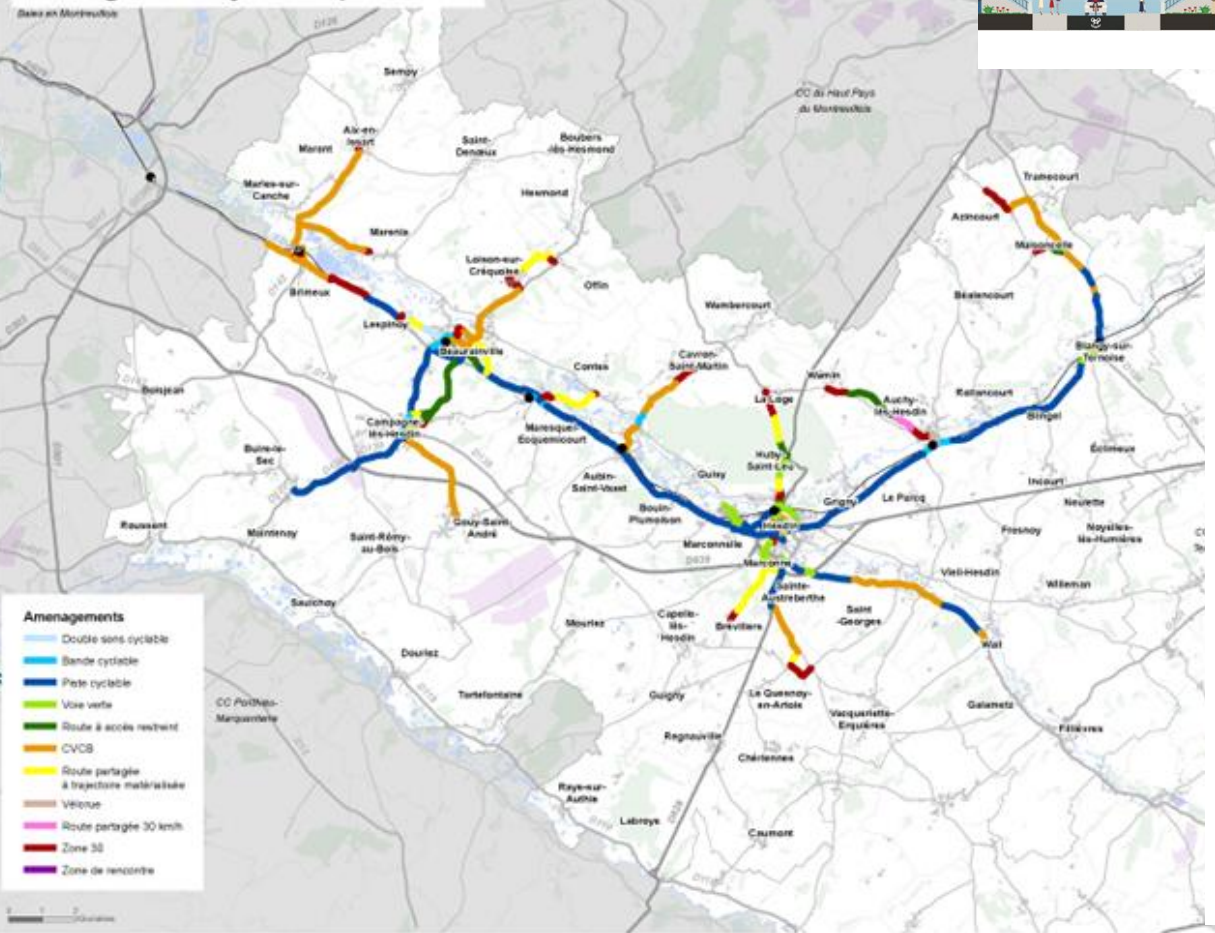


Détail de l'action (suite)

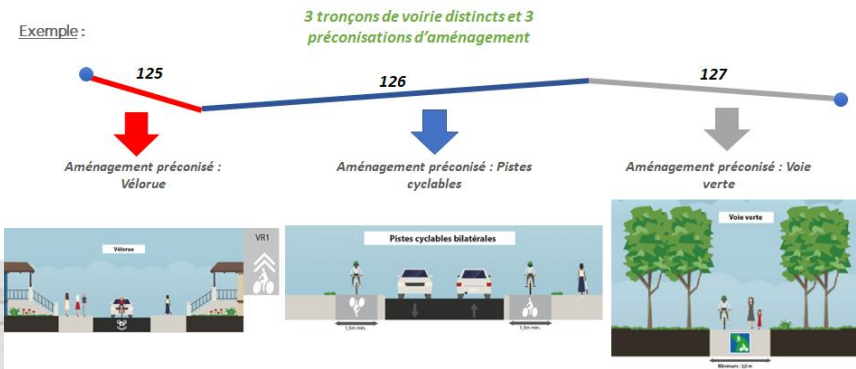
2/ Les préconisation d'aménagements :

Les 104,7 km du maillage retenu, représente 344 tronçons de voirie. Pour chacun d'eux une préconisation d'aménagement a été proposée en lien avec le potentiel de cyclistes attendus, le trafic, le profil de voirie...

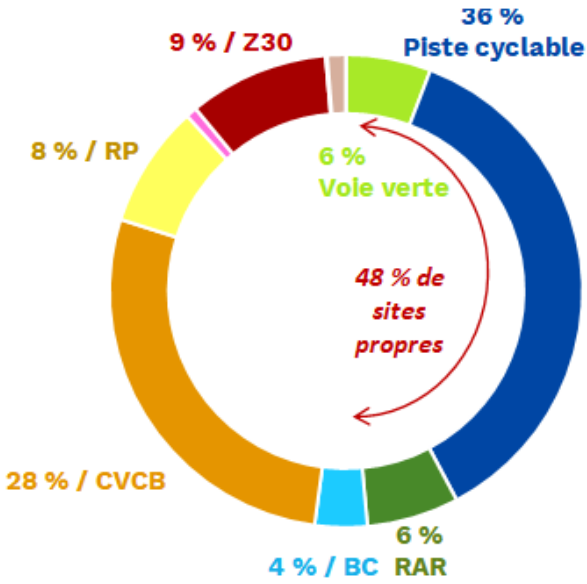
Aménagements cyclables préconisés



Exemple :



Typologie d'aménagement sur le maillage retenu



Détail de l'action (suite)

3/ Le chiffrage du schéma :

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un ilot central...) et le jalonnement : **16,4 M€** pour la réalisation du maillage utilitaire

Ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements, **mais ne prend pas en compte les financements possibles** (DSIL, AAP « Aménagements cyclables », CEE...), **les travaux de mutualisation** réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries

| Détails des coûts            | Coût des itinéraires retenus (niveau 1) | Coût des itinéraires retenus (niveau 2) | Coût total du schéma |
|------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------|
| Aménagement du linéaire      | 7,8 M€                                  | 9,1 M€                                  | 15,7 M€              |
| Traitement des intersections | 501 k€                                  | 112 k€                                  | 613 k€               |
| Installation du jalonnement  | 33 k€                                   | 65 k€                                   | 99 k€                |
| Total                        | 8,3 M€                                  | 8,1 M€                                  | 16,4 M€              |

4/ La mise en œuvre opérationnelle :

- La CC7V aura la main sur les services (en tant qu'AOM locale), **mais ne détient pas la compétence voirie** hormis quelques voies d'intérêt communautaire. La compétence en matière de voirie est partagée actuellement entre les communes et le Département pour l'essentiel.
  - Aujourd'hui, sur les aménagements cyclables le Département intervient sur toutes les RD. Mais, en Zone urbaine, les projets cyclables sur les RD peuvent être à l'initiative des communes sous contrôle du Département. Un travail collaboratif entre les 2 collectivités doit être élaboré au cas par cas.
  - Sur l'essentiel des autres voiries du schéma ce sont les communes qui ont la compétence globale pour les aménagements ;
  - L'intervention de la CC7V sur ce volet aménagement reste à définir (rôle sur l'ingénierie pour les études opérationnelles, la recherche et le montage des dossiers de recherche de financements, une intervention financière sur les aménagements par fond de concours, proposition de conventions de Maîtrise d'Ouvrage déléguée à des communes ou au département, prise de compétence voirie...) **mais un travail collaboratif avec les gestionnaires pour définir conjointement une programmation.**
  - Au vu de la durée de la mise en œuvre opérationnelle du schéma (sur plusieurs mandat). Des délibérations hors schéma viendront préciser la méthode selon laquelle la CC7V interviendra. Ces éléments pourront être évolutifs dans le temps.

Répartition du chiffrage par gestionnaire au regard des aménagements et de la compétence voirie

| Routes Départementales |                   | Voies communales ou Autres (CC7V....) |                   |
|------------------------|-------------------|---------------------------------------|-------------------|
| Zone urbaine           | Hors zone urbaine | Zone urbaine                          | Hors zone urbaine |
| 46,1 km<br>44 %        | 29,6 km<br>28 %   | 21,8 km<br>21 %                       | 7,2 km<br>7 %     |
| 5,9 M€<br>38 %         | 8,8 M€<br>56 %    | 848 k€<br>5 %                         | 245 k€<br>2 %     |



**Attention : estimation pour fixer les ordres de grandeur et avant financements externes**

Action  
6

# Développer la pacification (ZR, Z30...) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats

1/5

## Constats du diagnostic

- 67 % des élus de la CC7V estiment que la vitesse des véhicules aux entrées des bourgs est **généralement trop rapide**, et 50 % estiment que la vitesse **reste trop élevée lors des traversées des bourgs et des villes** ;
- Il existe **peu d'aménagements visant à ralentir le trafic routier** ;
- Une **surreprésentation des cyclistes** dans les accidents de la route.

## Mesures à mettre en place

L'objectif est de sécuriser les principales traversées et les secteurs à enjeux (écoles, commerces...) sur des axes à forts trafics afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes (report modal et amélioration de la qualité de vie des locaux en réduisant l'emprise de l'automobile).

### 1/ Mettre en place des dispositifs de « pacification » via la mise des Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements adéquats sur des tronçons à enjeux :

- Il serait nécessaire d'identifier les secteurs à sécuriser en faveur des modes actifs permettra de définir le dispositif le plus approprié à la situation (traversée principale d'un bourg par une RD à fort trafic, fort trafic aux abords des écoles, des commerces, d'équipements divers, services...) : **sécuriser pour les cyclistes ? Les piétons ? Les deux ?**
- La **réglementation de vitesse à 20 km/h** (Zone de rencontre : priorité aux modes actifs sur la chaussée) ou **30 km/h** (Zone 30 ou L30) sera à appliquer **en fonction du mode cible à sécuriser et du lieu** (une longue traversée de bourg à 20 km/h n'est pas recommandée) ;
- Les **ZMV doivent être accompagnées d'aménagements avec by-pass pour les cyclistes**, à positionner stratégiquement, afin de faire respecter la réglementation de vitesse :
  - Dévoisement du tracé souvent placé en entrée d'agglomération ou d'une zone à « pacifier » afin de **réduire progressivement la vitesse** (chicane, dévoiement...).
  - Dispositifs surélevés ponctuels placés aux points accidentogènes ou à enjeux (intersections, abords directs d'une école...) : plateau piéton traversant, coussin, ralentisseurs...

## Priorité de l'action

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| 1           | 2 | 3          |
| Court terme |   | Long terme |

## Impact report modal estimé

|        |   |      |
|--------|---|------|
| 1      | 2 | 3    |
| Faible |   | Fort |

| Acteurs          | Rôle                                                                                                     |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V             | En charge de l'action globale de communication sur la pacification                                       |
| Communes et CD62 | Réalisation et entretien des zones et aménagements de pacification (suivant la domanialité de la voirie) |

## Coûts :

- +/- 183 K€ au minimum sur les 4 polarités pour la mise en place de la pacification selon les préconisations envisagées.
- +/- 5 K€ pour une action globale de communication à porter à l'échelle de la CC

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de traversées de bourgs traitées
- Evolution du linéaire de zone à modération de vitesse (nombre de kilomètres par type, % d'augmentation par an)
- Réduction des accidents des piétons et cyclistes dans les bourgs (fichiers BAAC)

## Faisabilité

|           |   |   |            |   |                          |
|-----------|---|---|------------|---|--------------------------|
| Simple    |   |   | Complexe   |   |                          |
| 1         | 2 | 3 | 1          | 2 | 3                        |
| Technique |   |   | Financière |   | Coordination des acteurs |



Détail de l'action (suite)

Les principes de la pacification :

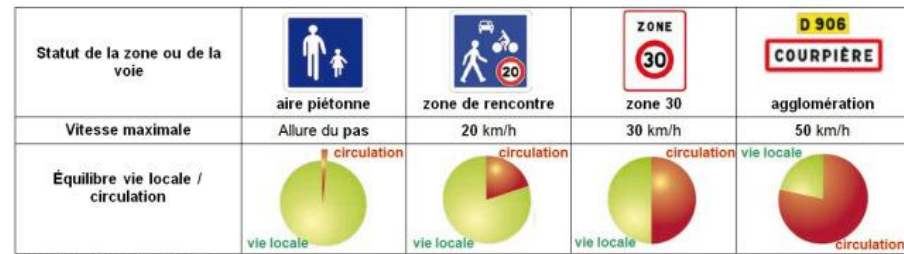
La pacification a pour objectif d’adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés. Elle vise ainsi à :

- Atténuer les marqueurs routiers de la voirie et réaffirmer l’ambiance urbaine du centre-bourg
- Diminuer les vitesses pratiquées pour développer et sécuriser les modes actifs

Une vitesse uniformisée à 50 km/h sur l’ensemble d’une zone urbaine n’est pas pertinente, tant les **secteurs et équipements desservis** (commerces, groupes scolaire), les **usagers et publics attendus** (piétons, cyclistes, enfants...) ou **les profils de voirie sont distincts**. Il convient donc d’adapter le code de la route et les vitesses automobiles autorisées en fonction des zones urbaines concernées.

Le développement de la pacification de la voirie est un **préalable au processus de diminution de la circulation**. En effet, **plus les vitesses seront diminuées, plus le sentiment de sécurité sera important**, incitant ainsi les automobilistes à privilégier les modes doux, ou les parents à laisser leurs enfants aller à l’école à pied.

Outre l’amélioration des conditions de sécurité, la pacification de la voirie participe à l’amélioration du cadre urbain. Plus la vitesse sera faible, plus la vie locale sera privilégiée au détriment de la circulation automobile. Selon qu’il s’agisse de zones résidentielles, de secteurs proches d’équipements, de rues commerçantes... **certaines réglementations auront plus de pertinence et faciliteront la circulation des usagers des modes doux**.



ville30.org d'après CERTU

| Types                | Principes des outils de pacification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Secteurs adaptés                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) Zone 30           | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Affectée à la circulation de tous les usagers</li> <li>✓ Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h</li> <li>✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police</li> <li>✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable</li> </ul>                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Zones résidentielles</li> <li>✓ Secteurs élargis de type Campus regroupant équipements de loisirs et établissements scolaires</li> <li>✓ Rues commerçantes</li> </ul>           |
| 2) Zone de rencontre | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Affectée à la circulation de tous les usagers</li> <li>✓ Piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules</li> <li>✓ Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h</li> <li>✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police</li> <li>✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rues desservant les établissements scolaires</li> <li>✓ Centres anciens des communes où le réseau viaire ne permet pas de constituer des cheminements doux sécurisés</li> </ul> |


Détail de l'action (suite)

Mettre en place des aménagements physiques de modération de vitesse (plateau piétons, coussins-berlinois, écluses...)

Un simple panneau de signalisation étant insuffisant pour inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses, des aménagements d'apaisement sont également nécessaires.

La pose de ces aménagements devra prendre en compte les différents types de circulation sur les voiries concernées (véhicules de transports collectifs, cycles, engins agricoles, convois exceptionnels...). Afin de faire respecter la limitation de vitesse dans la zone, il est nécessaire de proposer ce type d'aménagement tous les 100 - 150 mètres. Ces aménagements devront également être accompagnés de panneaux d'entrée et de sortie de zone, et d'un rappel régulier au sein de la zone.

| Aménagements de modération des vitesses | Avantages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Inconvénients                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plateau piéton                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Favorise la traversée des piétons</li> <li>✓ Ralentit les voitures et deux roues motorisées (2RM)</li> <li>✓ Bien intégré au paysage urbain</li> </ul>                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ralentit les transports en commun (TC)</li> <li>✓ Instabilité pour le cycliste</li> <li>✓ Bruit pour les riverains</li> <li>✓ Localisation de la traversée pour les personnes à mobilité réduite (PMR)</li> </ul> |
| Ecluse                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Produit un effet de rétrécissement visuel en coupant la perspective de la ligne droite</li> <li>✓ Ralentit les voitures</li> <li>✓ Privilégie les flux sortant de la zone protégée et freine les flux entrants</li> <li>✓ Crée une zone tampon pour les piétons</li> <li>✓ Ne gêne pas les vélos (passage latéral)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pas d'impact sur les deux-roues motorisés</li> </ul>                                                                                                                                                              |
| Chicane                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La rupture de la linéarité crée une contrainte dite dynamique</li> <li>✓ La circulation reste fluide</li> <li>✓ Ralentit les voitures et 2RM</li> <li>✓ Crée une zone tampon pour les piétons</li> <li>✓ Pas de bruit supplémentaire pour les riverains</li> </ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Difficulté de circulation des TC</li> <li>✓ Oblige le cycliste à se déporter face à une voiture sauf si by pass franchissable</li> </ul>                                                                          |
| Ralentisseur                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ralentit les voitures et deux-roues motorisés (sauf coussin)</li> <li>✓ Crée une zone tampon pour les piétons</li> </ul>                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ralentit les TC (sauf coussin)</li> <li>✓ Instabilité pour le cycliste (sauf coussin)</li> <li>✓ Bruit pour les riverains</li> </ul>                                                                              |

## 🔥 Détail de l'action (suite)

2/ Détails des pistes d'améliorations de la pacification dans les polarités de la CC7V :

**Préconisations et estimations de la pacification sur les axes importants des 4 polarités de la CC7V (à peaufiner à l'échelle communale)**  
(hors secteurs à enjeux à identifier lors des plans piétons)

| Polarité                   | Zone à Modération de Vitesse (ZMV)                                                                                                                                                                                                                | Aménagements complémentaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Estimation<br>(ordre de grandeur)                                                                        |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hesdin</b>              | <p>Sur la RD928 : <b>ZR</b> devant le <b>parvis de la gare</b> (50m) et une <b>Z30 en amont et aval de 300m</b></p> <p>Sur la RD340 : <b>Z30</b> (500m) sur la <b>totalité du centre-ville</b> et <b>ZR</b> au niveau de la place Garbe (50m)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2 <b>chicanes</b> : sur la RD340 (2k €/aménagement minimum avec bornes)</li> <li>4 <b>Radars pédagogiques</b> : dans les Z30 avant les ZR (2k €/feu)</li> <li>2 <b>plateaux dont un passage piéton sur la place Garbe et un plateau important devant la gare matérialisant la ZR</b> (20k €/aménagement minimum) sur la Grand Place (ZR)</li> <li>2 <b>ralentisseurs aux entrées de la ZR de Garbe</b> (3,5k €/aménagement minimum)</li> </ul> | 74 <b>k€ minimum de pacification</b> sur les traversées importantes de la commune d'Hesdin               |
| <b>Beaurainville</b>       | <p>Sur la RD130 traversant Beaurainville : <b>ZR entre la place de la Liberté et la Mairie</b> (80m) et <b>Z30 jusqu'à la voie ferrée au Sud et jusqu'au virage au Est de la RD130 au Nord</b> (600m)</p>                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>2 <b>chicanes</b> : entrée d'agglomération</li> <li>2 <b>radars pédagogiques</b> : dans les Z30</li> <li>1 <b>plateau piéton entre la place de la Liberté et la Mairie</b></li> <li>2 <b>ralentisseurs</b> en amont des ZR</li> </ul>                                                                                                                                                                                                          | 30 <b>k€ minimum de pacification</b> sur les traversées importantes de la commune de Beaurainville       |
| <b>Campagne-lès-Hesdin</b> | <p>Sur la RD130 et la RD138 : <b>ZR de 150 m au niveau des commerces</b>(150m) et <b>Z30 entre la ZR et la RD138 puis au Sud entre la ZR et la rue de Gouy</b> (70m)</p>                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>4 <b>chicanes</b> : entrée d'agglomération</li> <li>4 <b>radars pédagogiques</b> : 2 dans les ZR et 2 autres sur la RD138 à 50 km/h</li> <li>1 <b>plateau piéton sur la RD130 au niveau des commerces</b></li> <li>2 <b>ralentisseurs</b> en amont des ZR</li> </ul>                                                                                                                                                                           | 31 <b>k€ minimum de pacification</b> sur les traversées importantes de la commune de Campagne-lès-Hesdin |
| <b>Auchy-lès-Hesdin</b>    | <p>Sur la RD94 : <b>ZR de 40 m devant la gare</b> et <b>Z30 entre la limite communale et la RD123</b> (450m)</p>                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>2 <b>chicanes</b> : entrées des Z30</li> <li>2 <b>radars pédagogiques</b> : dans les Z30</li> <li>1 <b>plateau important devant la gare matérialisant la ZR</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                     | 48 <b>k€ minimum de pacification</b> sur les traversées importantes de la commune d'Auchy-lès-Hesdin     |

## 🔴 Détail de l'action (suite)

## 3/ Sécuriser la pratique piétonne vers les pôles générateurs de déplacements (équipements, services...) en agissant sur les comportements des automobilistes

- Mieux organiser le stationnement résidentiel et limiter les pratiques anarchiques sur les itinéraires piétons à enjeux, en accentuant la sensibilisation, le contrôle et en recourant à du stationnement déporté ou une campagne de marquage afin de libérer les cheminements (1,4 m de large libre de tout obstacle). Un exemple de campagne d'affichage, de procès-verbal de sensibilisation à Coueron est présenté plus bas ;



Stationnement gênant Hesdin



Stationnement gênant pour les piétons à Marconne

- Interpeler les conducteurs et les inciter à la prudence aux abords des équipements et des services en améliorant la visibilité des piétons (signalisation lumineuse, totem, potelets, panneaux communaux complémentaires aux ZMV, radar ou feu pédagogique...);
- Au cas échéant, développer un véritable plan piéton (intégré dans l'action 14)



Action  
7Développer un stationnement vélo adapté aux besoins  
(courte durée dans les pôles, longue durée en lien avec l'intermodalité ...)

1/2

## ➡ Constats du diagnostic

- Le stationnement vélo sur le territoire est **globalement peu important** (167 places à l'échelle du PETR) et de **mauvaise qualité** (stationnement sous forme de racks) ;
- Un stationnement vélo **très peu présent sur les points d'intermodalités** de la CC7V (seule la gare de Beaurainville possède 10 arceaux sécurisés).

## ➡ Mesures à mettre en place

L'objectif est de favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CC7V en réalisant une augmentation tant quantitative que qualitative du stationnement vélo, sur l'espace public et aux abords des pôles générateurs pour laisser son vélo en toute sécurité en évitant le stationnement sauvage.

1/ Définir les contours d'une vague d'équipement adaptée à de la durée de stationnement du vélo :

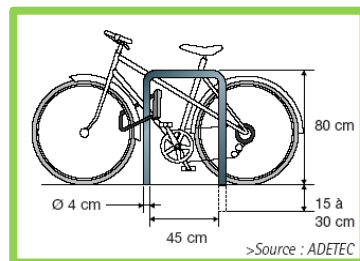
Pour du stationnement de courte à moyenne durée :

- Déployer un maillage sous forme d'**arceaux** (les racks sont à proscrire) sur l'espace public et à proximité immédiate des **pôles générateurs** ;
- Le stationnement vélo doit être **bien visible** et **signalé** et **facilement accessible** pour être optimal tout en réduisant les risques de vol ;
- Envisager des **arceaux abrités** si le lieu de stationnement est prioritairement à **moyenne durée** (sur un point d'intermodalité par exemple) ;

Une **première étape** pourrait être réalisé avec **150 arceaux** (2 fois l'équipement actuel) à répartir sur les communes et pôles générateurs principaux.



coût d'un arceau +/- 200 €  
permet de stationner 2 vélos



Arceau vélo idéal



Racks à proscrire

## ➡ Priorité de l'action

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| 1           | 2 | 3          |
| Court terme |   | Long terme |

## ➡ Impact report modal estimé

|        |   |      |
|--------|---|------|
| 1      | 2 | 3    |
| Faible |   | Fort |

| Acteurs     | Rôle                                                                                                   |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V        | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale, réalisation de la commande groupée des points de stationnement |
| Communes    | Partenaires techniques pour l'installation des points de stationnement                                 |
| Département | Développer le stationnement vélo au sein des collèges                                                  |

## Coûts :

- Une première vague de stationnement pour un coût d'environ 90 K€ (1 consigne de 15 places, 7 modules de 3 box individuels et près de 150 arceaux)
- 0,1 ETP pour la commande groupée
- Des aides possibles, exemple avec le programme des CEE Alveole + jusqu'à 40% de l'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles.

## Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre de point de stationnements et taux d'équipement pour 1000 hab. sur l'espace public ;
- Evolution de l'occupation du stationnement vélo (enquête de stationnement sur des secteurs cibles) ;
- Evolution de la part modale du vélo chez les actifs du territoire (données INSEE).

## ➡ Faisabilité

|           |                                     |
|-----------|-------------------------------------|
| Simple    | Complexe                            |
| 1 2 3     | 1 2 3                               |
| Technique | Financière Coordination des acteurs |

## 🔴 Détail de l'action (suite)

### Pour du stationnement longue durée avec des stationnements sécurisés :

- Déployer un **maillage sous forme de box individuel** (module de 3 box) sur les **gares secondaires** (Anvin) et sur les **4 aires de covoiturage principales envisagées** (les 4 polarités)
- Déployer une **consigne vélos** (+/- 15 places) sur la **gare de Saint-Pol-sur-Ternoise**.

Exemple de consignes pour les gares principales (coût +/- 25 K€)



Exemple de module de 3 box vélos à installer aux gares et aire de covoiturage (coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo (Carpentras)



Intégrer des panneaux indicatifs pour repérer aisément les stationnements vélos dans les centres bourgs pour les arceaux sur les places publiques, etc...

2/ Assurer un portage par la CC7V à travers un groupement de commande pour un choix de matériel commun (voire la création d'arceaux spécifiques par exemple) permettant de donner une identité visuelle à l'échelle du territoire et permettre une cohérence dans les équipements.

- Il peut être envisagé un **achat global par la CC7V** et une installation par les communes pour déployer les arceaux, de manière à obtenir un stationnement uniformisé sur le territoire.

3/ Inciter le Département à mettre à niveau (tant au niveau de la quantité et de la qualité) l'équipement en stationnement vélos dans les collèges



Arceaux abrités (à partir de 2,5 K€)

### Préconisation pour une vague d'équipement

| Pôles à équiper avec mutualisation si très proches<br>(hors écoles ou entreprises dont le stationnement est interne) | Type de stationnement                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Gare                                                                                                                 | 3 arceaux abrités et 3 box ou consigne pour gare principale                    |
| Arrêt de TC                                                                                                          | 3 arceaux abrités en centre bourgs ou 3 box / arrêts principaux servant de PEM |
| Aire de covoiturage                                                                                                  | 3 box si accessible en vélo                                                    |
| Place / Centre bourgs                                                                                                | 3 arceaux                                                                      |
| Équipements administratifs                                                                                           | 2 arceaux / équipement                                                         |
| Équipements sportifs / loisirs / culturels                                                                           | 4 arceaux / équipement                                                         |
| Commerces de proximité                                                                                               | 2 arceaux / 5 commerces                                                        |
| Supermarché                                                                                                          | 5 arceaux / établissement                                                      |
| Établissements de santé                                                                                              | 3 arceaux / établissement                                                      |

Action  
8

## Mettre en place une aide à l'achat de vélos / VAE auprès des habitants

1/3

## 🔴 Constats du diagnostic

- Il n'existe **aucun dispositif local d'aide à l'achat d'un vélo** ou d'un VAE à destination des habitants sur la CC7V.

## 🔴 Mesures à mettre en place

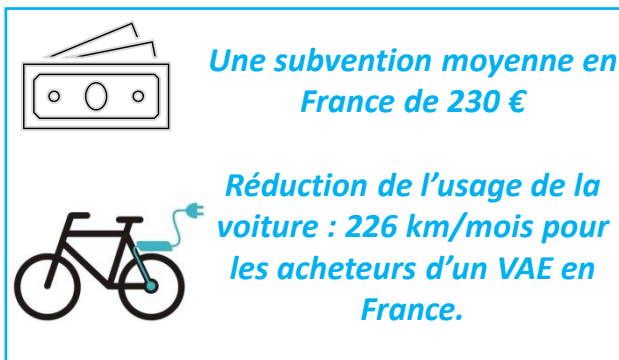
L'objectif est d'accompagner financièrement les ménages pour les inciter à s'équiper en vélos pour développer sa pratique au quotidien et permettre à tous d'avoir accès à un moyen de déplacement individuel.

1/ Proposer une aide accordée par la Communauté de Communes complémentaire et potentiellement cumulable avec les aides régionales et nationales :

- Les modalités de l'aide seront à définir par la CC7V, généralement de 10 à 25 % du prix d'achat avec un plafond (100 à 500 €).
- Il est **préférable d'éviter un seuil de conditions de ressources** pour une aide locale, mais l'aide peut être limitée à une aide par foyer et modulée selon :
  - Les revenus ;
  - Le type de vélo (VAE ou non, exemple hors VTT si l'on veut cibler la pratique utilitaire...) ;
  - Le recours ou non à des vendeurs locaux...

2/ Fixer un budget annuel et communiquer sur l'aide de la CC7V pour ses habitants.

- L'aide pourra ainsi figurer dans le répertoire / guide de la mobilité (action 17)



## 🔴 Priorité de l'action

1 2 3  
Court terme Long terme

## 🔴 Impact report modal estimé

1 2 3  
Faible Fort

| Acteurs                           | Rôle                                                                                           |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                              | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale, choix des modalités et des montants pour la subvention |
| Communes / PETR Ternois 7 Vallées | Communication sur l'aide mise en place par la CC7V                                             |

## Coûts :

- Un coût variable selon l'enveloppe que souhaite y consacrer la collectivité** (exemple : un budget de 20 K€ / an sur la CC7V permettrait de financer l'achat d'environ 100 Vélos/VAE, sur la base d'une aide moyenne plafonnée autour de 200 €).
- Prévoir 0,1 ETP pour la mise en place de l'aide/communication.**

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aides accordées sur une année;
- Evolution de la part modale du vélo chez les actifs (données INSEE)

## 🔴 Faisabilité

Simple Complexe  
1 2 3 1 2 3 1 2 3  
Technique Financière Coordination des acteurs

🔴 **Détail de l'action (suite)**

*Comparaison de quelques aides à l'achat portées par des collectivités*

| Exemples d'intercommunalités                                                                | Conditions                                                                                                | Montant maximal                                                                     | % du prix maximum à ne pas dépasser |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay</b><br>(280 000 habitants pour 100 communes) | Habitants du territoire<br>Effectuer son achat dans une enseigne partenaire<br>Tous types de vélos et VAE | 50 ou 60 € (vélo occasion ou neuf)<br>300 € (VAE ou vélo PMR)<br>400 € (vélo cargo) | NC                                  |
| <b>Loches Sud Touraine</b><br>(54 200 habitants pour 67 communes)                           | Habitants de la CCLST et une seule aide par foyer                                                         | 100 €                                                                               | 20 %                                |
| <b>Riom Limagne et Volcans</b><br>(66 628 habitants pour 31 communes)                       | Habitants de RLV (1 par foyer) ou usagers RLV'Lo (abonnement réseau urbain)                               | 200 ou 250 €                                                                        | 20 ou 25 %                          |
| <b>CC des Portes de Rosheim</b><br>(18 170 habitants pour 9 communes)                       | Habitants (1 par foyer) – modulé selon type de vélo / VAE                                                 | 60 € (vélo)<br>120 € (VAE)                                                          | 20 % (Vélo)<br>10% (VAE)            |
| <b>Le Pays Rochois</b><br>(26 059 habitants pour 9 communes)                                | Une seule aide par foyer<br>(aide d'un VAE ou d'un kit de conversion)                                     | 20% du prix du VAE jusqu'à 2000 € et plafond à 400 €<br>(si VAE > 2 000 €)          |                                     |
| <b>Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien</b><br>(23 615 hab. pour 70 com.)              | Habitants (1 par foyer) - acquisition matériel dans un magasin situé sur le territoire - VAE              | 100 € (subvention fixe)                                                             | Non concerné                        |
| <b>Cœur de Savoie</b><br>(35 895 hab. pour 41 com.)                                         | Habitants (1 par foyer) - VAE                                                                             | 250 € (subvention fixe)                                                             | Montant minimal du VAE : 1 200 €    |
| <b>Communauté d'Agglomération Epinal</b><br>(111 367 hab. pour 78 com.)                     | Habitants (1 par foyer)- VAE                                                                              | 200 €                                                                               | 20 %                                |
| <b>Communauté de la Plaine de l'Ain</b><br>(77 644 hab. pour 53 com.)                       | Habitant (1 par foyer) travaillant à moins de 15 km de son domicile et usager TER - VAE                   | 300 €                                                                               | 15 %                                |
| <b>Vallons de Haute Bretagne</b><br>(44 007 habitants pour 18 com.)                         | Habitants CCVHB (1 par foyer), acheter son VAE chez un vendeur territoire                                 | 200 € fixe                                                                          | NC                                  |

## Mettre en place une aide à l'achat de vélos / VAE auprès des habitants

## 🔥 Détail de l'action (suite)

*Exemple de l'aide à l'achat d'un VAE sur le territoire de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien (88)*

- Système mis en place depuis 2015 ;
- Une subvention accordée allant de 100 à 300 € selon les revenus (maxi 25% du montant TTC du VAE) cumulable avec aide Région et Etat (jusqu'à 900 € en 2022 si tous les critères remplis)
- Ce dispositif a permis l'acquisition de 297 VAE soit 112 k€ de subventions versées sur 7 ans (pour près de 700 K€ d'achat de matériel) ;



## Le profil des bénéficiaires :



55%  
sont des femmes



45 communes où un  
achat a été effectué



47 % de retraités  
39% d'actifs



35% ont plus de 64 ans  
38% ont entre 55 et 64  
ans

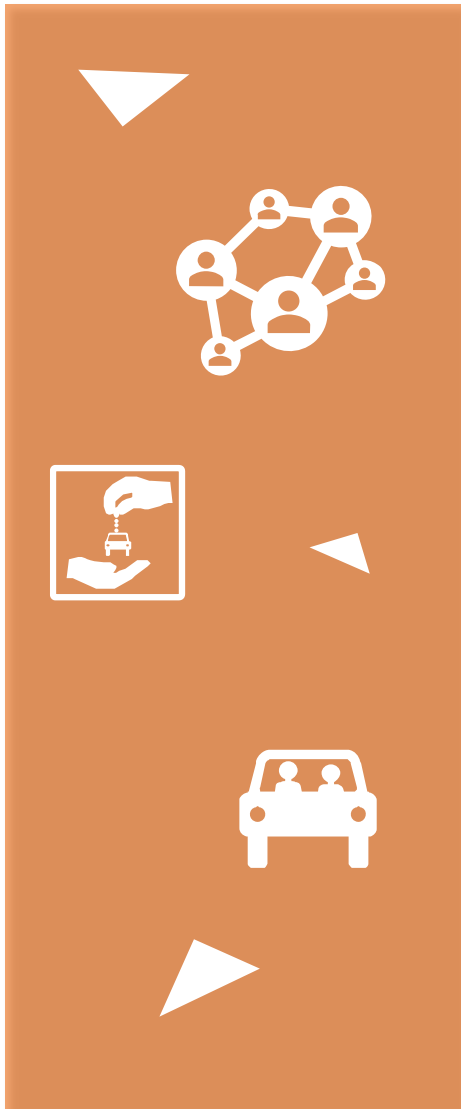
## Evaluation :

- 78% des bénéficiaires n'auraient pas fait cet achat **sans cette aide**
- 77% l'utiliseront davantage pour le loisir, achat... et 23% pour les déplacements domicile-travail.
- Pour 70% ce VAE sera en remplacement d'un autre véhicule
- 85% des bénéficiaires ont fait cet **achat localement**



## Conditions d'éligibilité :

- Être domicilié sur le territoire de la CCOV (résidence principale).
- Être majeur.
- Avoir un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 € (avis d'imposition de l'année précédant l'achat du VAE).



## Axe 3 : agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile

Action  
9

## Densifier le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire

1/2

## ➤ Constats du diagnostic

- Une **stratégie départementale du covoiturage a été approuvée en 2015**, avec 51 places réparties sur 4 aires prévues à l'échelle de la CC7V : néanmoins, **une seule aire de covoiturage existe** à l'heure actuelle sur le territoire, à **Hesdin-Marconnelle** ;
- L'enquête population a révélé que seul **5 %** d'entre eux ont une **pratique régulière du covoiturage**.

## ➤ Mesures à mettre en place

L'objectif est de proposer un maillage cohérent de points de rencontre bien identifiés afin de favoriser le covoiturage.

**1/ Créer 6 nouvelles aires de covoiturage aux niveaux de points de convergences stratégiques.**

Parmi elles, **trois aires étaient déjà identifiées** dans le schéma Interdépartemental (Nord et Pas-de-Calais) de 2015.

Les **principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération** sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière.

Sur les 6 nouveaux sites envisagés, on distinguera des fonctions différentes avec :

## - 4 aires de covoiturage classiques :

- 1 aire à Campagne-les-Hesdin à l'échangeur de la RD939
- 1 aire à Fillièvres ;
- 1 aire à Labroye ;
- 1 aire à Mouriez, au parking de la RD939 ;

Certaines aires, non officielle aujourd'hui, sont à signalées car généralement sur des parkings existants.

- 2 Hubs ruraux d'intermodalité (point de connexion de différentes offres) : 1 sur chacune des principales gares de la CC7V (Hesdin et Beaurainville) ;



## ➤ Priorité de l'action

1 2 3  
Court terme Long terme

## ➤ Impact report modal estimé

1 2 3  
Faible Fort

| Acteurs         | Rôle                                                                                                                   |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V            | <i>Chef de file en tant qu'AOM locale (en partenariat avec les gestionnaires de voiries)</i>                           |
| Communes / CD62 | <i>Partenaires techniques et ou financier suivant la domanialité de la voirie et l'aménagement prévu sur les aires</i> |

## Coûts :

- +/- 189 K€ pour le maillage envisagé de 6 aires de covoiturage à créer ou à signaler (dont 130 K€ pour les aires inscrites au Schéma Interdépartemental) mais variable selon les équipements retenus (box vélo, IRVE...)

## Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'aires et de places de covoiturage sur le territoire** (par type d'aires)
- **Occupation des aires de covoiturage** (enquête d'occupation périodique)

## ➤ Faisabilité

Simple Complexe  
1 2 3 1 2 3 1 2 3  
Technique Financière Coordination des acteurs

## Densifier le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire

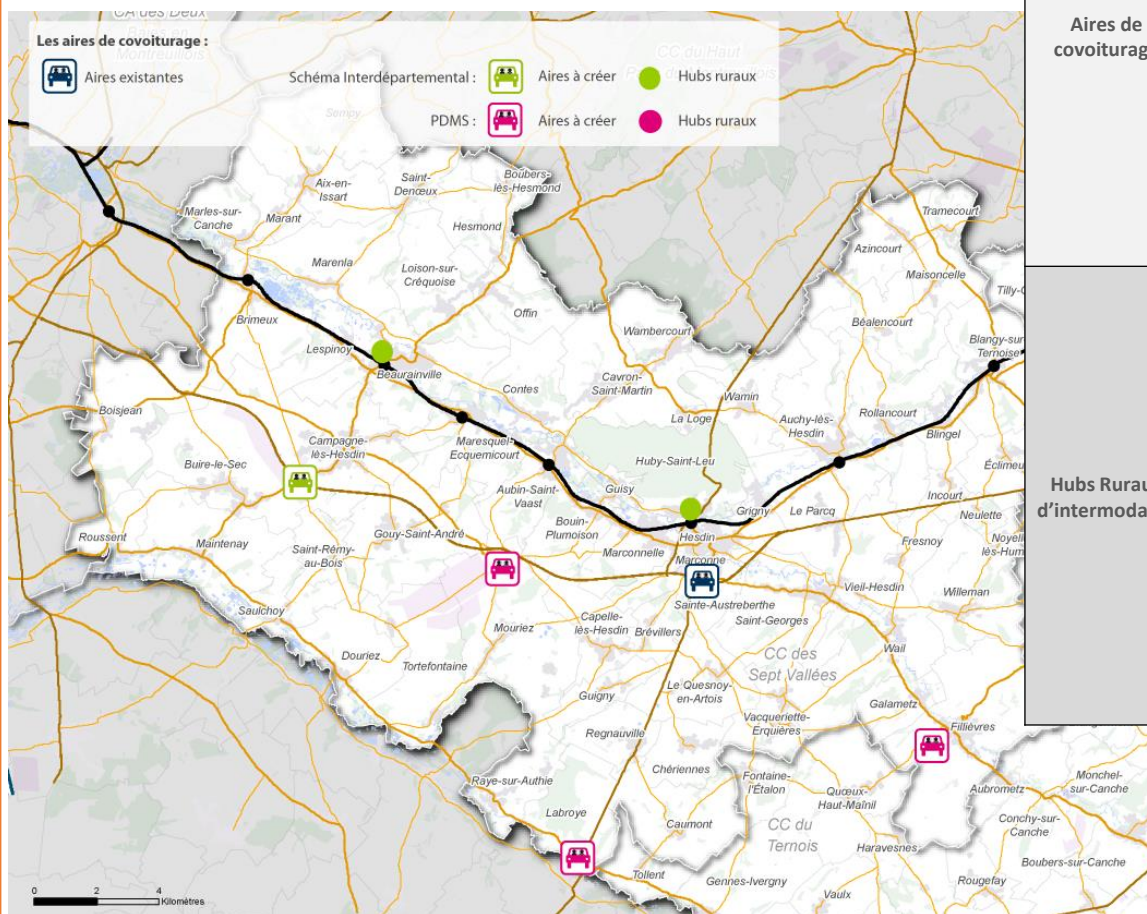
## Détail de l'action (suite)



- 4 Aires classiques de covoiturage ;



- 2 Hubs ruraux d'intermodalité ;



| Type d'aire                 | Aire                                           | Capacité  | Opération  | Services                                                                                                          | Coût estimatif |
|-----------------------------|------------------------------------------------|-----------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Aires de covoiturage        | Campagne-les-Hesdin<br>Echangeur D939          | 15 places | A créer    | Aménagement lourd<br>ex-nihilo<br>Jalonnement aire<br>Box vélo                                                    | 59 K€          |
|                             | Mouriez - Lambus<br>Parking RD 939             | 10 places | A signaler | Marquage des places<br>Jalonnement aire                                                                           | 5,5 K€         |
|                             | Fillièvres<br>Parking de la Salle<br>des Fêtes | 10 places | A signaler | Marquage des places<br>Jalonnement aire                                                                           | 5,5 K€         |
|                             | Labroye                                        | 10 places | A créer    | Aménagement lourd<br>ex-nihilo<br>Jalonnement aire                                                                | 38 K€          |
| Hubs Ruraux d'intermodalité | Beaurainville<br>Gare                          | 15 places | A créer    | Aménagement léger<br>Jalonnement aire<br>Box vélo<br>Bornes IRVE et VAE<br>Véhicule en autopartage<br>Arrêt TAD   | 50,5 K€        |
|                             | Hesdin<br>Gare                                 | 10 places | A créer    | Aménagement léger<br>Jalonnement aire<br>Bornes IRVE et VAE<br>(box vélo)<br>Véhicule en autopartage<br>Arrêt TAD | 30,5 K€        |

Action  
10

## Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes

1/2

## 🔴 Constats du diagnostic

- Le covoiturage est **très faiblement utilisé pour les déplacements sur le territoire : 72 %** des répondants à l'enquête mobilité ne **pratiquent jamais le covoiturage**, tandis que sa part modale est de **3 % pour se rendre au travail ou sur son établissement d'étude**.

## 🔴 Mesures à mettre en place

L'objectif est d'inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme en faisant connaître les différentes solutions existantes.

**1/ Choisir la ou les plateforme(s) répondant le mieux aux attentes et la faire connaître** (via les actions 17 sur le Guide mobilité, 18 sur la communication de terrain et 19 sur le conseil en mobilité auprès des entreprises).

**Faire la promotion de l'outil régional de mise en relation** (le service public de covoiturage dans les Hauts-de-France) **pour les déplacements domicile-travail, pour les loisirs... ?**

- Plateforme Pass Pass covoiturage (site [www.passpasscovoiturage.fr](http://www.passpasscovoiturage.fr)) réalisée par Mobicoop.
- Permet de créer des communautés (un regroupement d'inscrits habitants d'un même secteur, salariés d'une même entreprise ou zone d'activités, pour un événement...).

**Promouvoir directement l'une ou des plateformes d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » et envisager un subventionnement du covoiturage ?**

- Rézo-Mobicoop** : la coopérative de la mobilité partagée a développé une offre aussi bien de type auto-stop organisé (avec mise en relation par l'application ou à des arrêts matérialisés) que de covoiturage tous motifs... Le dispositif est déjà implanté sur le territoire via RézoPouce avec 200 arrêts.



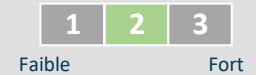
- Karos** : Plutôt spécialisé dans le covoiturage domicile-travail (mais aussi déplacements courts), avec une mise en relation des usagers ayant des trajets et des horaires similaires. L'application est capable de faire des propositions de trajet en intermodalité, et les usagers se partagent les frais via l'application.



## 🔴 Priorité de l'action



## 🔴 Impact report modal estimé



| Acteurs                                         | Rôle                                                                                  |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                            | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale, choix de la ou les plateformes de covoiturage |
| Région, Hauts de France Mobilité, opérateurs... | Partenaires                                                                           |
| Communes                                        | Partenaires techniques, notamment pour la mise en place des arrêts                    |

## Coûts :

- Promotion uniquement et charte point 1 à 4 : +/- 0,15 ETP
- Proposition d'une subvention dans le cadre d'un partenariat avec un opérateur : +/- 10 K€ / an

## Indicateurs de suivi :

- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment dans les déplacements pendulaires
- Nombre de trajet proposés / trajets réalisés sur le territoire sur la plateforme retenue
- Communautés, fréquentation, lien pour réunions en lien avec la CC7V sur la plateforme Pass Pass

## 🔴 Faisabilité



## 🔴 Détail de l'action (suite)

Ces plateformes permettent via leur application :

- le **partage des frais** entre les utilisateurs.
- d'accéder à la **prime covoiturage** du **gouvernement** de 100 € (janvier 2023 pour les conducteurs)
- la **participation financière** des **AOM locales** pour subventionner les trajets

Saint-Lô Agglo (5 500 trajets sur 1 an)  
*Exemple de la tarification pour 20 km en vigueur dans l'agglomération à majorité rurale avec l'opérateur Karos :*



## 2/ Faire la promotion d'une plateforme pour le covoiturage chez les enfants auprès des écoles, clubs de sports, associations de loisirs, .... :

- Plusieurs applications (Scoléo, Kidrivo...) existent pour **mettre en relation** les **parents d'élèves** d'une même école ou d'enfants d'un même club de sport ...
- Elles visent à **se rassembler pour les trajets** vers ses activités, et ce dans un **cercle de confiance** pour des déplacements **sécurisés des enfants** ;
- Ce sont des **plateformes de mise en relation** (spécialisées ou non sur un type de trajet) mais **sans contrepartie financière** entre les covoitureurs et covoiturés.



## 3/ Donner davantage de visibilité à la pratique mixant covoiturage spontané (type auto-stop) et covoiturage organisé (avec mise en relation préalable).



## 4/ Montrer une exemplarité du covoiturage au sein des collectivités :

- La CC7V, à travers ses Elus et Agents, pourra **montrer une certaine exemplarité** dans la pratique du covoiturage (partage d'un lien vers la plateforme retenue à chaque invitation de réunion physique ou vers le site Pass Pass) ;
- Produire une **charte partenariale du covoiturage** à signer avec les communes et associations (points 2) comprenant les objectifs et les engagements en matière de covoiturage.



Action  
11

## Expérimenter la création de lignes de covoiturage dynamique

1/3

## ➔ Constats du diagnostic

- Il existe des flux internes au territoire et en lien avec la CC7V et avec l'extérieur du PETER, notamment d'actifs et de scolaires, qui pourraient **effectuer un report modal avec la mise en place d'une offre organisée de covoiturage**.

## ➔ Mesures à mettre en place

L'objectif est d'encourager un usage partagé de la voiture en s'appuyant sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme.

## 1/ Mettre en place des lignes de covoiturage dynamique :

Le **covoiturage dynamique** constitue une variante au covoiturage classique basé **sur un système en temps réel sans réservation** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet. Le conducteur se substitue ainsi au véhicule de transport en commun.

## Une ligne virtuelle et des arrêts de covoiturage matérialisés

Le principe est basé sur l'implantation de **bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et **une place « arrêt minute »** permet l'arrêt des conducteurs.

## Différents niveaux de service possibles

Ce système est généralement **exploité par des sociétés privées** (ex : Ecov, Taxito) qui proposent différents modes de fonctionnement :

- Des plages horaires de fonctionnement ;
- Une mise en contact spontanée aux arrêts et aussi par application mobile;
- Sans partage de frais ou payant avec rétribution du chauffeur par l'utilisateur;
- Possibilité d'intégrer une garantie de retour en heure de pointe au bout de 15 min en cas de non prise en charge d'une personne, l'opérateur trouve une solution alternative (taxi...)

A noter que depuis la LOM, **les AOM peuvent à accorder des gratifications financières aux conducteurs** s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée

## ➔ Priorité de l'action



## ➔ Impact report modal estimé



| Acteurs                              | Rôle                                                         |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| PETER / collectif d'intercommunalité | Maître d'ouvrage, la ligne L1 sortant des limites de la CC7V |
| CC7V                                 | Partenaire technique                                         |
| Région                               | Potentiel maître d'ouvrage de l'action si portage régional   |

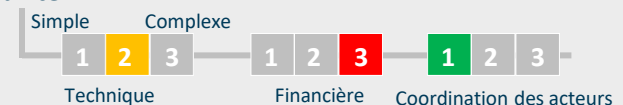
## Coûts :

- Pour la ligne expérimentale T1 :
- +/- 70 K€ d'investissements (+/- 10 K€ par arrêt)
- +/- 15 K€ / an de frais de fonctionnement (exploitation et communication) hors garantie de retour
- Soit un total de 115 K€ pour une expérimentation de 3 ans (garantie de retour : +/- 20 K€ supplémentaire)
- 0,2 ETP pour lancer une expérimentation

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés selon les différentes OD possibles
- Temps moyens d'attente avant prise en charge
- Retours d'expérience des usagers / motifs déplacements
- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment dans les déplacements pendulaires (données INSEE)

## ➔ Faisabilité



## 🔴 Détail de l'action (suite)

2/ 3 lignes de covoiturage dynamique envisagées sur la CC7V

L1 : Anvin / Hesdin / Montreuil

L2 : Hesdin / Frévent

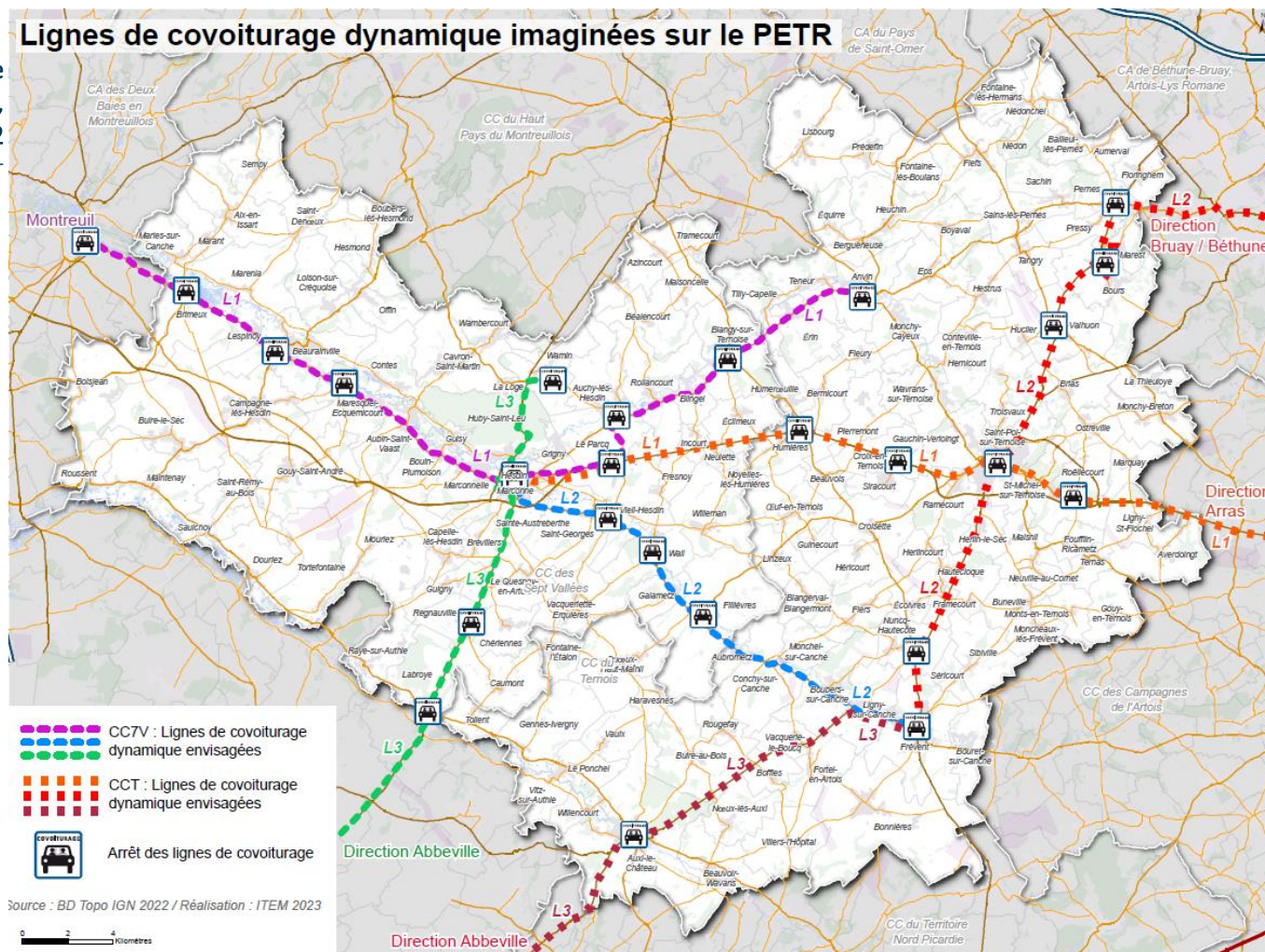
L3 : Wamin / Hesdin / Abbeville



Une expérimentation à mener sur une ligne : la L1 a été plébiscitée en atelier, puis ensuite possibilité de créer la ligne L2 à travers une antenne de la ligne L1 (voir sur la carte).

## 3/ Détail de la ligne expérimentale L1 :

- Une ligne de 43 km (38 km sur le territoire) entre Anvin, Hesdin et Montreuil ;
- 9 arrêts au total dont 8 sur le territoire (Anvin, Blangy-sur-Ternoise, Auchy-lès-Hesdin, Le Parcq, Hesdin, Maresquel-Ecquemicourt, Beaurainville et Brimeux) plus 1 arrêt à Montreuil ;
- 9 950 habitants desservis, soit 34 % de la population de la CC7V, sans compter les potentiels rabattements depuis les communes à proximité (Marconne et Marconnelle, ...) ;
- Une expérimentation à mener sur 3 ans au regard des investissements.



## Expérimenter la création de lignes de covoiturage dynamique

## ➔ Détail de l'action (suite)

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC  
Cœur de Savoie

- La ligne de covoiturage relie **2 communes pôles du territoire** entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par **Ecov**. Il est basé sur une **application** dédiée et le positionnement de **panneaux lumineux**. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des **départs garantis en heure de pointe** : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.



## Ligne de covoiturage dynamique du Grésivaudan

- M covoit' Lignes+ : covoiturage sans réservation
- Ligne du Grésivaudan en rabattement sur Grenoble
- Une ligne structurée comme une ligne de transport collectif avec 15 arrêts sur des axes routiers structurants (depuis Pontcharra ou Allevard) soit une ligne d'environ 40 km ;
- Fonctionnement : du lundi au vendredi, de 7h à 20h.
- 1 arrêt = 1 panneau lumineux activable par boîtier connecté et choix des destinations.



- Le demandeur se rend à la borne plus proche, sans réservation et choisit sa destination sur le terminal et celle-ci s'affiche sur l'écran situé en hauteur.
  - Les automobilistes qui passent devant la borne peuvent ainsi la voir et décider de s'arrêter.
  - Trajets garantis en heure de pointe (avec une solution alternative)
  - Fonctionnement 100 % physique et sans partage de frais
- Résultats : 200 trajets chaque semaine et temps d'attente moyen inférieur à 8 minutes.

## Action 12

# Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

1/3

### 🔴 Constats du diagnostic

- Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, 40% des ménages du territoire possèdent au moins deux voitures.
- Aucune solution de mobilité pour les arrivants en gare ou les visiteurs.

### 🔴 Mesures à mettre en place

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée (1h, 4h...). Il permettrait de proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en diminuant le coût de possession d'un véhicule à temps plein et d'offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant en gare.

**1/ Un service de location de courte durée porté par la collectivité :** il s'appuiera sur une flotte spécifique dédiée au service et sur l'offre développée par un opérateur privé (Citiz, Clem'...) afin de limiter la gestion du système par la CC7V.

**2/ Déterminer le nombre/type de véhicules et les lieux de stationnement pour une phase d'expérimentation (24 mois).** Le CEREMA préconise 2 à 4 véhicules pour un territoire dont la population est comprise entre 20 000 et 35 000 habitants.

- 2 stations seraient envisagées sur les polarités, à proximité des gares de Hesdin et de Beaurainville.
- Deux véhicules seraient proposés par station : une citadine et un véhicule sans-permis.

**3/ Etudier différentes pistes d'évolution si l'expérimentation est positive :**

- Diversifier le type de véhicules à disposition (6-8 places, ...) ;
- Remplacer les véhicules initiaux par des véhicules électriques ;
- Envisager d'étendre le maillage de stations à d'autres communes comme Blangy.



### 🔴 Priorité de l'action

1 2 3  
Court terme Long terme

### 🔴 Impact report modal estimé

1 2 3  
Faible Fort

| Acteurs                  | Rôle                                                                                     |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                     | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale                                                   |
| Opérateur d'autopartage  | Prestataire pour le déploiement du service d'autopartage                                 |
| Communes                 | Partenaire technique (stations et stationnement des véhicules)                           |
| Hauts-de-France Mobilité | Partenaire (réflexion sur développement d'une offre territoire peu dense avec opérateur) |

### Coûts :

- Service délégué à un opérateur : mise à disposition d'un véhicule citadin par CITIZ : +/- 8,5 K/an avec gestion comprise, mais sans recette pour la collectivité
- Soit 68 K€ pour une expérimentation de 4 véhicules sur 2 ans
- Communication : +/- 5 K€ et 0,1 ETP pour la contractualisation
- Soit un total de +/- 73 K€ sur 24 mois d'expérimentation.

### Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre mensuel de réservations
- Taux d'utilisation des véhicules (heures / jours / semaines / mois d'utilisation)
- Evolution du kilométrage effectué

### 🔴 Faisabilité

Simple Complexe  
1 2 3 1 2 3 1 2 3  
Technique Financière Coordination des acteurs

## 👉 Détail de l'action (suite)

### Détail des coûts :

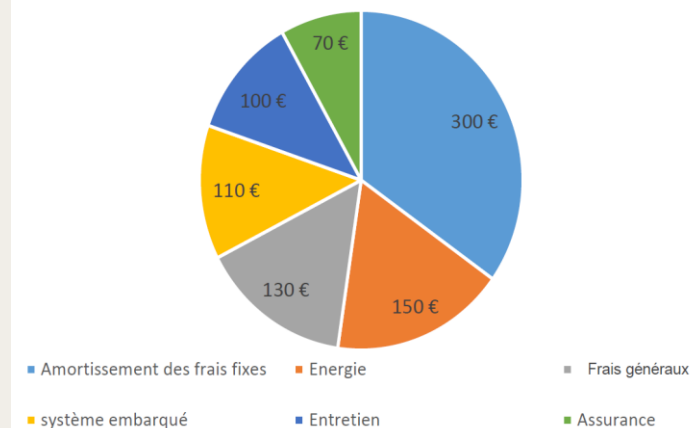
Coût détaillé par solution d'exploitation, pour un véhicule sur une période de 12 mois selon 2 solutions de contractualisation avec Citiz (offre faite en 2022 sur une CC) :

|                                                 | Prestations                                                                                                                                          | Achat véhicule en propre par CC | Véhicule Citiz |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| Coût Fixe                                       | Abonnement                                                                                                                                           |                                 | 160 €          |
|                                                 | Mise à disposition du véhicule Citiz donnant accès à l'ensemble des véhicules du réseau comprenant (comprenant assurance, entretien, carburant ....) |                                 | 8 240 €        |
|                                                 | Location du véhicule (480 €/mois/véhicule)                                                                                                           |                                 |                |
|                                                 | Prêt véhicule (amortissement 300 €/mois/véhicule)                                                                                                    | 3 600 €                         |                |
|                                                 | Entretien (100€/mois/véhicule)                                                                                                                       | 1 200 €                         |                |
|                                                 | Installation boîtier CITIZ sur flotte collectivité (200€/véhicule)                                                                                   | 200 €                           |                |
|                                                 | Gestion & exploitation du service (incluant assurance soit 250 HT€/mois/véhicule)                                                                    | 3 000 €                         |                |
| Recette                                         | Rétrocession à la CC de 50% des recettes km + temps (hypothèse)                                                                                      | - 1 000 €                       |                |
|                                                 | Contrat de régie publicitaire (hypothèse de 33 % de recette générée)                                                                                 |                                 |                |
| TOTAL en € HT/an à la charge de la collectivité |                                                                                                                                                      | 7 000 €                         | 8 400 €        |

### Coûts moyens mensuels/véhicule d'un service d'autopartage :

Ordre de grandeur des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : **860 euros**

Source : Urb&co et entretiens réalisés auprès de porteurs de projets par le Cerema en 2021



©CEREMA – La boîte à outils en zone peu dense

Il s'agit dans le graphique des coûts globaux intégrant l'énergie ... alors que le tableau présente lui les coûts résiduels à la charge de la collectivité.

### Coûts du service Citiz pour l'usagers Lille/Arras :

|  | Avec abonnement 16 €/ mois                                                                                           | Sans abonnement                                          |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|  | <b>2,50 €/ heure</b><br>(22 € / jour ou 120 € / semaine)                                                             | <b>5 €/ heure</b><br>(39 € / jour ou 180 € / semaine)    |
|  | <b>3 €/ heure</b><br>(27 € / jour ou 150 € / semaine)                                                                | <b>5,50 €/ heure</b><br>(45 € / jour ou 210 € / semaine) |
|  | <b>3,50 €/ heure</b><br>(33 € / jour ou 180 € / semaine)<br>+ 0,41 €/km (puis 0,22 €/km au-delà de 100 km parcourus) | <b>6 €/ heure</b><br>(50 € / jour ou 240 € / semaine)    |
|  | <b>4 €/ heure</b><br>(38 € / jour ou 210 € / semaine)                                                                | <b>6,50 €/ heure</b><br>(56 € / jour ou 270 € / semaine) |
|  | <b>4,50 €/ heure</b><br>(44 € / jour ou 240 € / semaine)<br>+ 0,51 €/km (puis 0,27 €/km au-delà de 100 km parcourus) | <b>7 €/ heure</b><br>(60 € / jour ou 300 € / semaine)    |

## Détail de l'action (suite)

### Exemple de services d'autopartage délégués à des opérateurs :

| Territoire                                                                    | Principe du système                                                                                                                                                                  | Véhicules mis à disposition                                                                                                                               | Tarif                                                                                                                                                                                                            | Commentaires                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Le Pôle<br>métropolitain Mobilités<br>Le Mans Sarthe, (AOM)                   | Système d'autopartage<br>Mouv'nGo <b>s'appuyant sur<br/>le prestataire Clem'</b><br><br>Démarrage en 2016 avec<br>développement progressif<br>du maillage et nombre de<br>véhicules. | <b>39 véhicules</b> électriques de type<br>Renault Zoé, répartis <b>sur 20<br/>communes, et positionnés sur des<br/>points de recharge</b>                | 3 tarifs en fonction de la durée de<br>réservation :<br>- 9€ pour une réservation de 30<br>minutes à moins de 6h<br>- 14 € pour une durée de 6h30 à 12h<br>- 19 € pour une durée de 12h30 à 21h                  | Les véhicules sont affectés à une<br>station.<br><br>Le service fonctionne tous les jours<br>sur le créneau 3h30 à 0h00                                                                                                                                             |
| Pôle métropolitain du<br>Genevois français (AOM)                              | Système d'autopartage<br>proposé depuis 2019 <b>avec<br/>l'opérateur Citiz</b>                                                                                                       | <b>24 voitures réparties sur 20 stations<br/>et 10 communes</b> (gare ou centre<br>bourg);<br><br>Il s'agit de voitures thermiques et<br>électriques      | De 2 €h à 4,5€/h selon le type de<br>véhicules + 0,41 €/km (dégressif au-delà<br>de 100).<br>Des véhicules accessibles 24h/24 pour<br>une heure, un jour ou plus                                                 | Les véhicules sont affectés à une<br>station.<br><br>Des formules avec ou sans<br>abonnement                                                                                                                                                                        |
| Communauté de<br>Communes de la Côte<br>d'Albâtre<br>(28 000 hab.)            | Système d'autopartage<br>proposé depuis 2020 à<br>destination de ses<br>habitants uniquement <b>avec<br/>le prestataire Clem'.</b>                                                   | <b>4 Véhicules électriques:</b> 3 Renault<br>Zoé et 1 véhicule sans permis Aixam<br><b>répartis sur 3 stations</b>                                        | Renault Zoé : 2 €/h et l'Aixam sans<br>permis : 1 €/h<br><br>Le tarif, tout compris, inclut charge<br>électrique, assurances, entretien...<br><br>Un coût d'abonnement mensuel de 4 €<br>pour accéder au service | Tarifs inclusifs pour les 16 – 25 ans<br>(25% du prix classique) ;<br><br>Les véhicules sont affectés à une<br>station. Accès au véhicule avec<br>boîte à clés.<br><br>réservation en ligne ou au sein de<br>certains Espaces Publics, aux<br>horaires d'ouverture. |
| Communauté de<br>communes de la Grande<br>Vallée de la Marne<br>(15 000 hab.) | Système d'autopartage<br>proposé de puis 2020 <b>avec<br/>l'opérateur Citiz.</b>                                                                                                     | <b>12 véhicules</b> , électriques ou hybrides,<br>en libre-service sont <b>répartis sur 7<br/>communes</b> du territoire (en gares et<br>en centre bourg) | Coût pour l'utilisateur : 1 €h à 4,5€/h + 0,37<br>€/km<br><br>Le tarif horaire est dégressif selon la<br>durée de la location<br>Le coût varie si l'on possède ou non un<br>abonnement                           | 4 catégories de voitures (dont 1<br>véh. 7 places et 1 véh. 9 places)<br>Les véhicules sont affectés à une<br>station.<br><br>Un service disponible 24h/24 et<br>7j/7                                                                                               |

Action  
13

## Définir la stratégie en matière de maillage de bornes de recharges électriques / et autres énergies à travers la mise en œuvre d'un schéma directeur

1/3

## ➡ Constats du diagnostic

- A l'échelle globale du PETR, il existe **43 bornes et 97 points de recharge, dont 23 bornes et 62 points de recharge publiques.**
- La CC7V s'est associée avec la société Stations-E pour le déploiement de **10 stations de recharge**, réparties sur 5 communes.

## ➡ Mesures à mettre en place

Le but est de répondre aux objectifs de la loi LOM qui a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (avec interdiction à la vente des voitures à énergies fossiles dès 2035 et un objectif de 500 000 points de charge ouverts au public d'ici 2028) et encourager le développement des autres énergies.

1/ Développer à l'échelle du territoire un Schéma Directeur des IRVE pour dimensionner/localiser les besoins et identifier les modalités de contractualisation avec un opérateur.

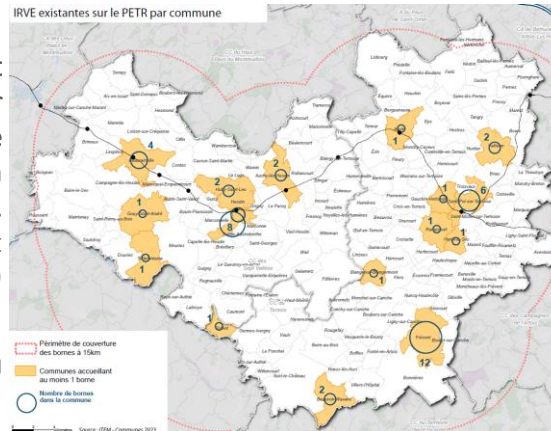
Pour répondre aux besoins de recharges d'appoint pour les habitants et les visiteurs du territoire sur la base du parc actuel de véhicule électrique (aujourd'hui, 90 % des recharges des véhicules électriques se font à domicile).

La logique des bornes ouvertes au public doit permettre un bon maillage du territoire pour rassurer les usagers et permettre la recharge occasionnelle pour tous et pour les habitants à proximité n'ayant pas de PDC à leur domicile. Selon le sondage AVERE France, Mobivia et Ipsos, les possesseurs de VE parcourent 29 km/jour.

Aujourd'hui on compte 21 bornes ouvertes au Public réparties sur 7 communes sur la CC7V.

On estime donc que pour un maillage cohérent occasionnel tout point du territoire doit être accessible à environ 15 km d'une borne.

La carte ci-contre confirme une couverture suffisante aujourd'hui à l'échelle du PETR pour répondre à ce type de besoin avec le parc actuel.



## ➡ Priorité de l'action

1 2 3  
Court terme Long terme

## ➡ Impact report modal estimé

1 2 3  
Faible Fort

| Acteurs                 | Rôle                                                                       |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                    | Pilote de l'action pour la réalisation du Schéma directeur                 |
| PETR Ternois 7 Vallées, | Partenaire si le Schéma est réalisé à l'échelle du PETR pour mutualisation |
| Communes                | Partenaires techniques                                                     |

## Coûts :

- +/- 20 K€ pour la réalisation du Schéma
- Coûts d'investissements très variables selon le dimensionnement, les choix retenus et le type de contractualisation : en partie à la charge des communes ? De la CC7V ? (suivant l'acteur prenant la compétence)

## Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre de PDC à l'échelle du territoire ou du PETR (nombre global, nombre de communes équipées...)
- Hausse du nombre de véhicules électrique sur le territoire
- Evolution de l'utilisation des bornes publiques (nombre de recharges et puissance délivrée) et privée (puissance délivrée)

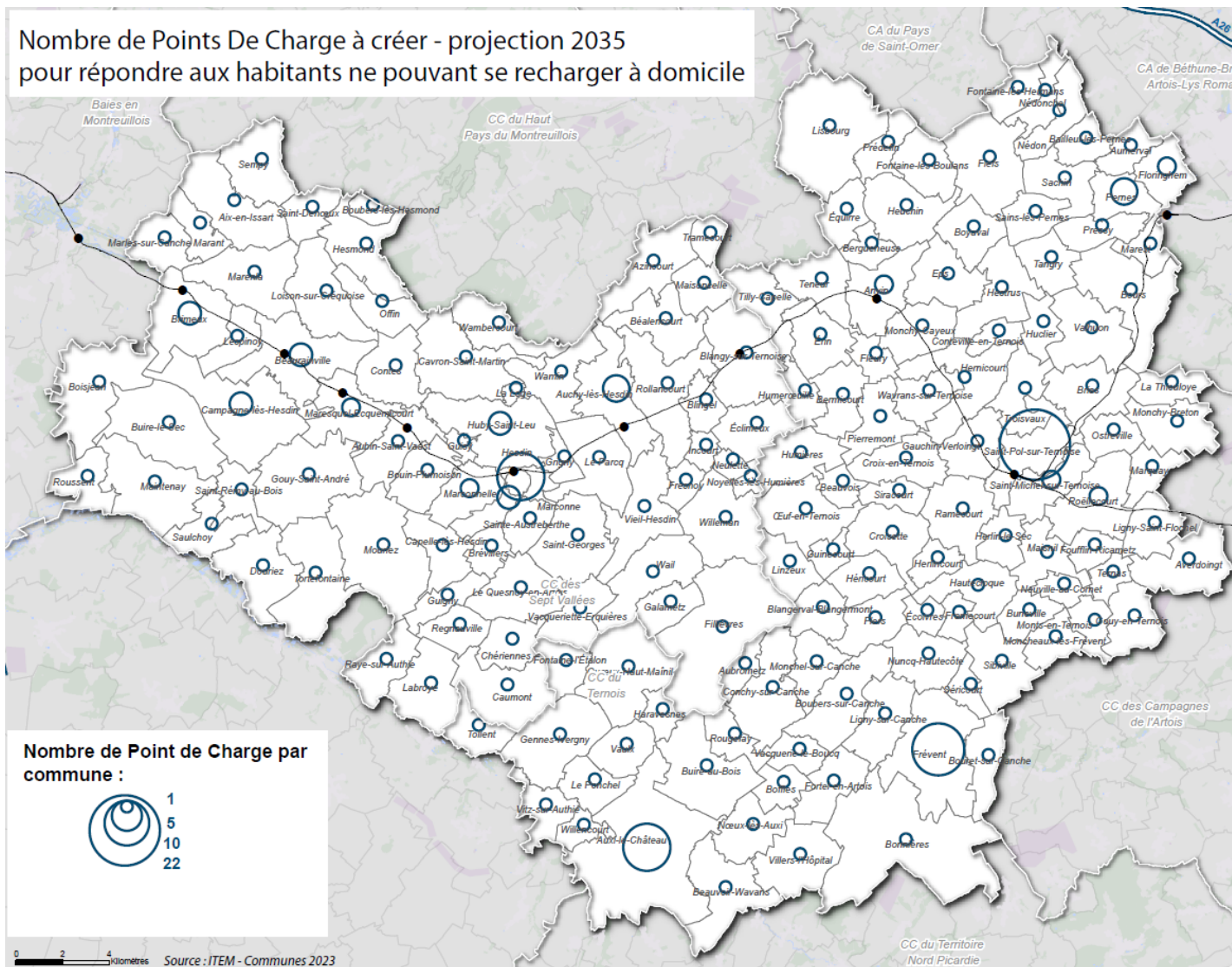
## ➡ Faisabilité

Simple Complexe  
1 2 3 1 2 3 1 2 3  
Technique Financière Coordination des acteurs

## 🔴 Détail de l'action (suite)

Pour répondre aux besoins de recharges des habitants du territoire n'ayant pas de stationnement et donc de PDC à domicile sur la base du parc de véhicules électriques en 2030 :

- Les données INSEE permettent de connaître, le nombre de véhicules possédés par les ménages dans une communes et les ménages ayant ou non du stationnement avec leur logement. Par déduction les autres véhicules sont stationnés sur l'espace public : soit 3 130 véhicules à l'échelle de la CC7V.
- Plusieurs projections montrent que le parc de véhicules électriques devrait atteindre en moyenne 30% en 2035.
- Avec 2 charges à réaliser par semaine par véhicule ne pouvant se charger à domicile les besoins sont estimés à un PDC pour 15 véhicules ;
- Si l'on part de l'hypothèse que chaque commune aura au moins un point de charge cela représente 94 PDC à installer sur la CC7V d'ici 2035 (soit 80 bornes).




**Détail de l'action (suite)**

Définir le type de matériel à installer et contractualiser avec un opérateur puisque plusieurs sont déjà présents sur le territoire (Ivizia, Freshmile, Mobilgreen, Stations-E...)

| Segment d'utilisation                          | Usages                                                                                                              | Puissance de recharge mettre puissance en kVA                                                                                                                                                      | Tarif moyen observé | Commentaires                                                                                              |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parkings publics : voirie publique et parkings | Recharge nuit et jour<br><br>Besoins résidentiels pour usagers sans parking, besoins professionnels (taxis, VTC...) | Recharge semi-rapide et rapide entre 7 et 22kVA<br><br>Borne à deux points de charge : +/- 7000 €HT (+ 3 K€ génie civil et raccordement)<br><br>(borne rapide 22 kVA AC / 24 kVA DC : 15 à 20 K€). | 5 à 7€/ 100 km      | Les modèles de tarification sont très variables selon la politique définie en accord avec la collectivité |

2/ Accompagner les porteurs de projets, voire la structuration d'une filière locale pour favoriser le développement des énergies alternatives (installation de stations hydrogènes, stations de BioGNV avec les acteurs agricoles du territoire ...)



## Constats du diagnostic

- La pacification du trafic au sein des communes, notamment les polarités, n'est **pas développé de manière importante**, induisant des **vitesse importantes** et un **risque pour les usagers**, particulièrement chez les modes actifs ;
- Un stationnement, parfois illicite, qui **engendre des conflits avec les autres usagers**.

## Mesures à mettre en place

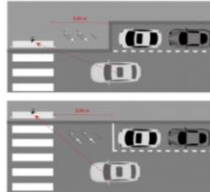
L'objectif est de rééquilibrer la place accordée à chaque mode dans l'espace public en traitant l'impact de l'automobile par une pacification, un meilleur partage de la voirie, une sécurisation des espaces urbains et une meilleure gestion du stationnement

### 1/ Sécuriser les traversées urbaines des communes et diminuer la place de l'automobile pour favoriser les modes actifs

- Il s'agirait de diminuer la vitesse des voitures en instaurant des zones de modération de vitesses et créer des aménagements de pacification (action 6).
- En parallèle, une mise en conformité par rapport à la LOM en supprimant les places de stationnement situées 5 m en amont de chaque passage piéton devra être effectuée (l'espace gagné pourra être utilisé pour créer du stationnement vélos).
- Une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics serait à rédiger pour traiter de manière homogène ces aspects à l'échelle du territoire (Guide pratique de l'élus en charge de la voirie).

#### 9) Traversée avec stationnement

- Pas de stationnement 5 m avant le passage piéton pour les passages aménagés ou non.



#### 10) Le stationnement des PMR

##### Prescriptions réglementaires

- Emplacements réservés signalés conformément à l'article du 7 juin 1977 et l'article du 16 février 1988 • dispositions article 118 IORR et 7e partie.
- 2% d'une zone de stationnement doit être attribué aux stationnements PMR.
- Si la zone comprend 500 places, le nombre est fixé par arrêté municipal et ne peut être inférieur à 10.

##### Signalisation horizontale et verticale



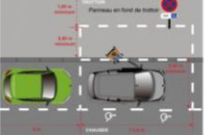
#### Aménagement des emplacements

- Dimensions : Longueur : 7 à 8 m pour un stationnement longitudinal. Largeur : 3,30 m minimum.
- Pour les rues à sens unique : stationnement à gauche de plan-canal, empiètement relatif à 2 m et exposé sur le trottoir de largeur 0,80 m dégagé de tout obstacle.
- Planter les places réservées à proximité des passages piétons, des pôles d'attraction et des centres d'activité.
- Bordures situées en limite de l'emplacement doivent être totalement ou partiellement abaissées avec une rue de 2 cm.
- Cheminement accessible jusqu'au trottoir, sans emprunter la chaussée d'une largeur de 0,80 m.
- Pente et oliviers s à 2 %
- Pannaches ou bornes latérales latérales en toute position hauteur entre 0,90 m et 1,30 m
- Les places réservées font l'objet d'un arrêté municipal.

#### Stationnement latéral



#### Stationnement longitudinal de plan-canal à gauche de la chaussée

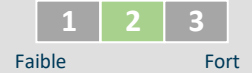


Extrait d'une charte des aménagements des espaces publics (La Roche-sur-Yon)

## Priorité de l'action



## Impact report modal estimé



| Acteurs       | Rôle                                                                                                      |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V          | Réalisation de la charte d'aménagement et accompagnement technique des communes                           |
| Communes      | En charge de la réalisation des aménagements sur leur voirie et des évolutions sur le plan de circulation |
| CD62, CAUE... | Partenaires                                                                                               |

## Coûts :

- +/- 15 K€ à chaque réalisation d'une charte ou d'un plan de circulation et déplacement piétons
- Coûts d'aménagement de la voirie variable selon les choix retenus

## Indicateurs de suivi :

- Evolution du trafic et des vitesses sur certains axes au sein des communes (comptages routiers)
- Evolution des accidents sur les secteurs traités (fichiers BAAC)
- Evolution, voire réduction du stationnement en centre-bourg (enquêtes de stationnement)
- Evolution du partage de la voirie sur les axes des centres bourgs
- Evolution de la part des modes actifs chez les scolaires

## Faisabilité

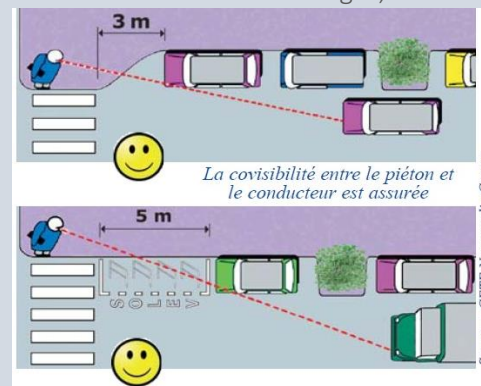
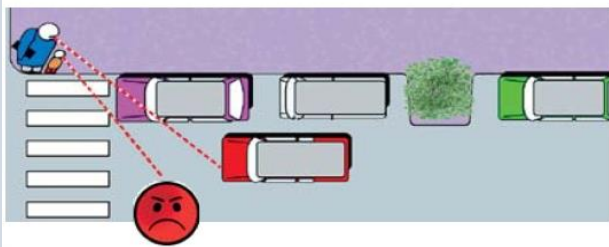


## 🔴 Détail de l'action (suite)

### Prise en compte de la loi LOM sur les passages piétons

- La LOM oblige à sanctuariser un **espace de 5 mètres** en amont des passages piétons afin d'assurer une **co-visibilité piéton/voiture**. Cette mesure est impactante : les collectivités ont jusqu'au **31 décembre 2026** pour la mettre en place ;
- Des places de stationnement devront être **supprimées** dont l'espace ainsi libéré pourra être réaffecté à d'autres usages, comme l'installation d'arceaux vélos.

**Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir**



Source : CETE Normandie Centre

## 3/ Sanctuariser les abords des établissements scolaires

- La sécurisation des abords des établissements combinera une **modération des vitesses** par des aménagements, l'**organisation du stationnement** minute des parents, la **valorisation** et l'**élargissement** des cheminements piétons ainsi qu'une **sensibilisation** auprès des parents d'élèves.

### Mise en place de rues scolaires à Lille

- Une rue scolaire est un dispositif permettant de **fermer une rue à la circulation des véhicules motorisés** durant certains créneaux horaires, généralement **aux heures d'arrivée et de départ des élèves** ;
- En plus d'apporter un gain sécuritaire, la rue scolaire **favorise** la venue des élèves sur les établissements **en utilisant les modes actifs**.
- A Lille, **8 rues scolaires** ont été réalisées entre novembre 2020 et avril 2021, permettant de sécuriser **13 établissements scolaires** ;
- 91 %** des parents d'élèves de l'école Desbordes-Valmore (échantillon de 116 parents d'élèves) déclaraient être **satisfait** de la mise en place de ce dispositif.





## Axe 4 : agir à travers une mobilité plus inclusive

Action  
15

## Renforcer l'offre existante en matière de location multimodale solidaire à l'échelle du territoire

## ➡ Constats du diagnostic

- Il existe actuellement des **associations** (Access'Auto 62 et ADEFI) qui proposent de la location solidaire avec une **flotte de véhicules légers, scooters et de VAE à prix réduit** sur la CC7V ;
- Au regard du nombre de demandeurs, il semble que de nombreuses demandes ne peuvent être satisfaites où alors sur des durées trop courtes.
- La CC7V **possède un garage solidaire mis en place par Access'Auto 62**

## ➡ Mesures à mettre en place

L'objectif est d'offrir aux plus précaires des solutions de déplacement à travers de la location solidaire, voire maintenir en état leur moyen de locomotion à un coût raisonnable.

## 1/ Etendre le parc de l'offre de location solidaire existante :

- Faire l'acquisition d'une **flotte de nouveaux véhicules par la CC7V à mettre en location à des fins solidaires**. Ces véhicules s'ajouteront aux 6 véhicules légers, au scooter et aux 21 VAE à disposition dans l'entreprise d'insertion Access'Auto 62 (Auchy-lès-Hesdin) et de l'association ADEFI (Saint-Pol-sur-Ternoise et Hesdin).
- Ce **parc de véhicules serait dédié à des habitants de la CC7V et mis à disposition des structures locales ADEFI et/ou d'Access'Auto 62 qui assureraient la mise en location et entretien**.

## 2/ Accompagner la diversification des services proposés au sein du garage solidaire (Access'Auto62) :

Cela peut passer par des services de réparation, récupération, remise en état et revente de véhicules (autos, scooters et vélos), avec un rôle d'insertion et de formation, ...



© Access'Auto 62

## ➡ Priorité de l'action



## ➡ Impact report modal estimé



| Acteurs                      | Rôle                                                          |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| CC7V                         | Initiateur/facilitateur/financier d'une flotte complémentaire |
| ATRE62, ADEFI, autre ...     | Gestion de la flotte solidaire                                |
| Région Hauts-de-France, CD62 | Potentiels partenaires financiers                             |

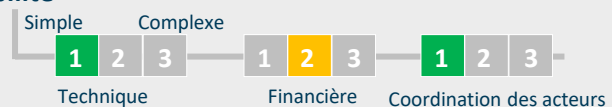
## Coûts :

- Très variable selon le niveau de service proposé
- Extension de la flotte : +/- 60 K€ d'investissements pour une flotte complémentaire avec 5 à 8 scooters, 3 VL et 2 voitures sans permis ;

## Indicateurs de suivi :

- Augmentation du parc de location solidaire dédié au territoire (répartition par type)
- Evolution du nombre de bénéficiaires de la location solidaire, taux d'échec des demandes, durée des locations ... ;
- Augmentation de la clientèle du garage solidaire par services proposés (exemple nombre de véhicules récupérés, remis en état, vendu...)

## ➡ Faisabilité



Action  
16

## Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

1/2

## ➤ Constats du diagnostic

- Des caractéristiques socio-démographiques induisant une **population captive importante sur le territoire, notamment dans le Sud du Ternois** ;
- L'offre de services de proximité est **insuffisante dans les espaces les plus ruraux**, ce qui oblige les habitants à se déplacer en direction des polarités internes ou externes.

## ➤ Mesures à mettre en place

L'objectif est de rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et limiter l'immobilité subie et l'exclusion.

## 1/ Accompagner la mise en place de services à distances dans des espaces relais intercommunaux

- Encourager le développement des Maisons France services sur le territoire afin de mailler le territoire
- Elle regroupe des services variés : Pôle emploi, la CAF, la CPAM, la CARSAT, la MSA et la mission locale...
- Il peut être envisagé des espaces itinérants ou avec un véhicule (l'objectif de présence de chacun de ces services est estimé à au moins 1 fois toutes les deux semaines).
- Il peut être envisagé d'autre relais avec des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles,...), l'accueil d'une borne de télé-médecine....



## 2/ Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants

- L'accompagnement des projets pourra passer par des **financements** des collectivités territoriales, des **aides matérielles et/ou humaines** et par de la **communication**. L'aide peut passer par un financement sur l'achat ou le renouvellement du véhicule et de ses aménagements à partir d'un investissement minimum.
- Il peut s'agir de commerces de base (épicerie, boulangerie...), de services publics ambulants, d'un camion de médecine ambulante, ...

## ➤ Priorité de l'action

1 2 3  
Court terme Long terme

## ➤ Impact report modal estimé

1 2 3  
Faible Fort

| Acteurs                                 | Rôle                                                                                                    |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                    | Promotion des services itinérants auprès de la population<br>Accompagnement (technique et/ou financier) |
| Porteurs de projets (privés ou publics) | Chefs de file, mise en œuvre des services itinérants                                                    |
| Communes...                             | Partenaire technique, mise à disposition de local...                                                    |

## Coûts :

- Variable selon le type de services développés ;
- Un besoin humain et un coût pour la collectivité qui dépendra du type d'accompagnement proposé

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de sites et fréquentation des Maisons de services et espaces relais communaux (nombre, par type de services consultés...)
- Augmentation du nombre de services itinérants mis en place
- Typologie des services, nombres de communes couvertes...

## ➤ Faisabilité

Simple Complexe  
1 2 3 1 2 3 1 2 3  
Technique Financière Coordination des acteurs

### 🔥 Détail de l'action (suite)

#### Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Nouveau dispositif innovant de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis Avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Projet né du partenariat entre Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-au-Perche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche...).



#### L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.



#### Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 sur l'initiative d'un particulier.
- Le bus parcourt les villages du Lot. service est notamment destiné aux seniors leur offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



#### Bar Truck dans le Cher

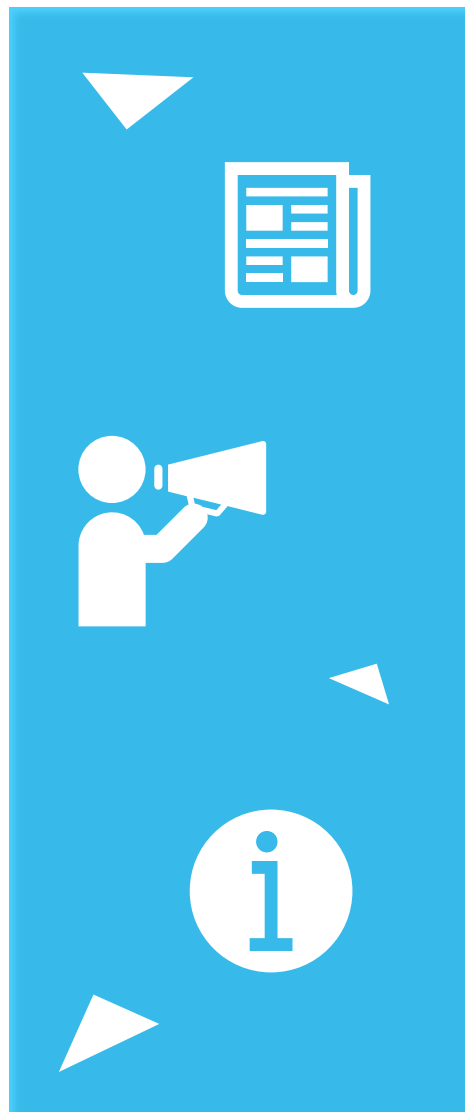
- Lancé par un particulier.
- Une quinzaine de village visités par semaine dans le Pays de Sancerre.
- Un 2<sup>e</sup> camion en projet.



#### MSAP Mobile (CC Thiérache Sambre et Oise)

- Créé en 2017 par la CCTSO.
- Elle réunit les opérateurs classiques : Pôle emploi, la CAF, la CPAM, la CARSAT, la MSA et la mission locale.
- 30 à 50 usagers reçus par mois.
- Coût d'investissement pour l'acquisition et équipement du véhicule : 65 k€ + 53 k€ pour le garage, financé à hauteur de 78 % par l'Etat (DETR, FCTVA...).
- Coût de fonctionnement : 35 k€/an, dont 31 k€ de personnel.





## Axe 5 : agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements

## Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître toutes les offres

## ➡ Constats du diagnostic

- La communication de l'offre de transport **n'est pas pleinement satisfaisante** (avec notamment un manque d'informations sur les outils existants) ;
- L'offre de transport en commun est encore **mal connue par les habitants**, en particulier pour se rendre au travail (31 % des répondants de l'enquête population).

## ➡ Mesures à mettre en place

L'objectif est de créer une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation.

1/ Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité (tous les modes et proposées par tous les acteurs) et à destination de toutes les cibles :

Calcul d'itinéraires de transport sur le site [passpass.fr](https://passpass.fr)



- Le guide devra dans certains cas renvoyer vers la plateforme régionale Pass Pass et le site d'informations voyageurs avec horaires des lignes commerciales et scolaires du Pas-de-Calais (<https://regionhdf.monbus.mobi/>) ; le guide pourra s'appuyer aussi sur des outils existants : ADEFI et « mamobilite »
- Il devra aussi intégrer des éléments sur les bienfaits sur la santé, l'environnement, les aspects financiers des différents modes de façon à avoir une action de fond sur le changement de comportement.

2/ Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde

Divers supports combinables seraient à envisager car il sera à actualiser régulièrement :

- format papier et PDF pour impression/téléchargement et transmission par mailing ....
- Un format en répertoire web sur une plateforme / un site dédié, accessible directement ou intégré au site web de la CC avec une page « répertoire » spécifique.

3/ Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs.

La communication sur la mobilité au sein du site internet de la CC7V est trop **limitée**. La communication proposée par les différents acteurs du territoire, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, des prescripteurs (Pôle Emploi...), ou de l'Office de Tourisme, doit être **plus importante, qualitative et unifiée** au bénéfice des habitants / visiteurs.

## ➡ Priorité de l'action



## ➡ Impact report modal estimé



| Acteurs                                                                                             | Rôle                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                                                                                | Chef de file pour coordination et réalisation du guide / plateforme mobilité |
| PETR, communes, Région Hauts-de-France, Syndicat HdF Mobilités, acteurs de la mobilité solidaire... | Partenaires pour la réalisation du guide et communication commune            |

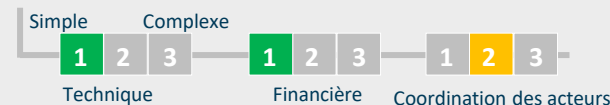
## Coûts :

- Si réalisation par une agence externe pour un document de type « livret » : +/- 10 K€
- Création d'un site web dédié : +/- 5 K€
- Impression du répertoire pour distribution : +/- 3K € pour 1000 exemplaires
- 0,15 ETP pour l'année de création du guide, puis pour un suivi ponctuel

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de guides papiers distribués
- Nombre de téléchargement du guide ou de connexions sur les pages internet
- Nombre de personnes renseignées dans les sites : OT, ....
- Evolution de la fréquentation des services

## ➡ Faisabilité



## Détail de l'action (suite)



| Territoire                                     | CC du Thouarsais                                                                                             | CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt                                       | CC du Genevois                                                                                  | Le Pays d'Alençon                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Type répertoire                                | Livret à imprimer ou télécharger                                                                             | Livret à imprimer ou télécharger                                           | Livret à imprimer ou télécharger                                                                | Site internet dédié                                                                                                                               |
| Un sommaire                                    | <b>non</b>                                                                                                   | <b>non</b>                                                                 | <b>non</b>                                                                                      | <b>Page d'accueil avec menu</b>                                                                                                                   |
| Nombre de pages / format                       | 11 pages / format A4                                                                                         | 11 pages / format A4                                                       | 9 pages / format A4                                                                             | 8 sous menus                                                                                                                                      |
| Présentation du territoire                     | <b>non</b>                                                                                                   | <b>non</b>                                                                 | <b>Oui avec carte de l'offre</b>                                                                | <b>non</b>                                                                                                                                        |
| Offre présentée                                | Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs | TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement    | Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,              | Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional |
| Carte de l'offre                               | <b>Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)</b>                                 | <b>Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)</b>               | <b>Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page</b>                              | <b>Non – juste plan de l'offre TC</b>                                                                                                             |
| Grille / détail des horaires précis            | Non pour assurer pérennité du guide                                                                          | Non pour assurer pérennité du guide                                        | Non pour assurer pérennité du guide                                                             | <b>Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé</b>                                                                          |
| Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes | <b>Non</b>                                                                                                   | <b>Non</b>                                                                 | <b>Oui</b>                                                                                      | <b>Renvoi sur le calculateur régional</b>                                                                                                         |
| Sensibilisation                                | <b>Très limitée</b>                                                                                          | <b>Très limitée</b>                                                        | <b>Oui</b>                                                                                      | <b>Non</b>                                                                                                                                        |
| A qui s'adresser pour en savoir plus ?         | <b>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</b>                                                                 | <b>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</b>                               | <b>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</b>                                                    | <b>Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)</b>                                                                                       |
| Les « plus » du répertoire                     | Quiz « A vous de jouer ! »                                                                                   | Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...) | Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité. | -                                                                                                                                                 |

## Détail de l'action (suite)

### TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF



- Le train, c'est :**
- Confortable : fini le stress et les embouteillages, je peux écouter de la musique, lire un livre, travailler, me reposer...
  - Écologique : avec le TER, je contribue à préserver l'environnement.
  - Pratique : je peux monter dans le train avec mon vélo.

Merci habibi Chinon et travaille à Tours. Pour s'y rendre, il prend le train à 7h30. Pour gagner du temps, Marc prend son vélo entre son lieu d'habitation et le gare de Chinon puis entre le gare de Tours et son lieu de travail.

**Le saviez-vous ?**

- de minutes, c'est en général le temps nécessaire au train pour rélier Chinon au centre ville de Tours.
- Le Comité Local d'Amélioration et de Développement (CLAD) de la ligne TER Tours-Chinon se réunit régulièrement afin d'évaluer la qualité du service sur la ligne. Les CLAD sont ouverts au public afin que l'ensemble des usagers qui la souhaite puisse y participer. Contact : www.regioncentre.fr ou 04 47 41 41 41.

#### Zoom : Accès plus

- « Accès Plus » est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap. Informations au 0950 440 650 (0,11 €/min TTC) ou sur [www.accessibilite.sncf.com](http://www.accessibilite.sncf.com)
- Le gare de Chinon est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).

- Informations pratiques**
- En partant de Chinon, je me rends facilement :
    - En autocar à Loudun et à Thouars.
    - En train ou en autocar à Tours : 11 départs quotidiens (du lundi au vendredi), 5 départs le dimanche.
    - En train à St-Pierre-des-Corps, afin de rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle en seulement 45 min.
  - En partant de Port-Boulet, je me rends facilement à Tours, Orléans, Saumur, Angers, Nantes et même la côte Atlantique.
  - Tarifs : De nombreux abonnements et tarifs préférentiels existent pour les lycéens, étudiants, apprentis, demandeurs d'emploi et salariés.

**Où m'informer ?**

- Site internet : [www.ter.sncf.fr/centre](http://www.ter.sncf.fr/centre)
- TER Centre : 0 800 83 99 23, du lundi au samedi de 8h à 20h
- Gare de Chinon : Lundi au vendredi : 08-20h05 Samedi : 08h00-20h05 Dimanche et jours fériés : 08h05-20h05
- Gare de Loudun : Lundi au vendredi : 08h05-19h00 Samedi : 08h05-19h00-20h00 Dimanche et jours fériés : 08h05-20h00

Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le répertoire de la CC du Chinoisais

Exemple carte multimodale et détaillée sur le répertoire de la CC du genevois



## COVOITURAGE

Le covoiturage est un mode de déplacement pratique, économique et convivial. Vous pouvez covoiturer pour les trajets du quotidien ou les trajets de longues distances.

### Les aires existantes

Pour améliorer et faciliter vos déplacements, plusieurs aires de covoiturations sont aménagées sur le territoire. Ces parkings peuvent servir de lieu de rendez-vous ou de dépôt, mais aussi vous permettre de stationner votre voiture dans un endroit adapté, si vous êtes passager. Le stationnement est gratuit et n'a pas de temps limité. Covoiturer devient alors plus facile !

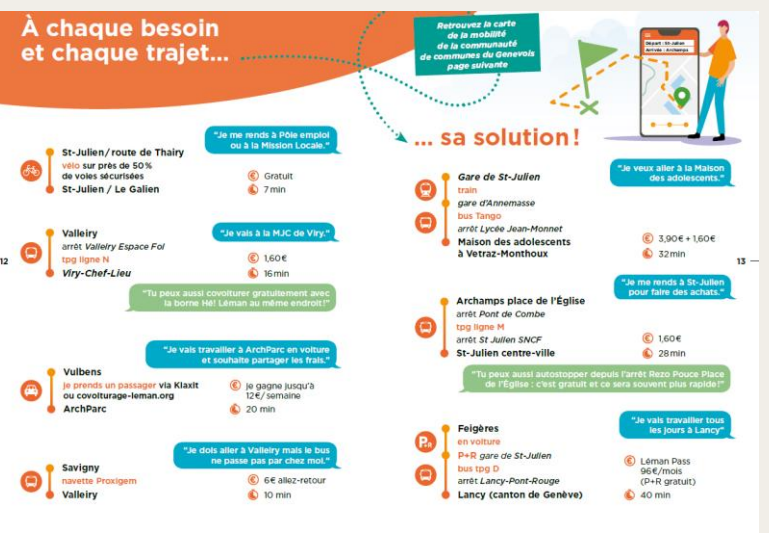


**Le groupe facebook**

La Communauté de Communes du Thouarsais met à disposition des habitants un groupe Facebook de covoiturage : Covoiturage en Thouarsais. En le rejoignant vous pouvez proposer ou rechercher des trajets de courtes et longues distances.



Exemple comparaison de trajets avec différentes solutions de mobilité sur le répertoire de la CC du genevois



Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire du Thouarsais

### 🔴 Constats du diagnostic

- L'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à l'échelle globale du PETR est globalement **méconnue de la population et / ou complexe**, plus particulièrement en lien avec les transports en commun ;
- Il existe un **manque de communication de la part des acteurs du territoire** sur les offres alternatives et sur les nouvelles mobilités.

### 🔴 Mesures à mettre en place

L'objectif est de disposer de relais sur le terrain pour faire découvrir l'offre de mobilité (notamment au public dit fragile : personnes en insertion, personnes âgées, ...) et organiser les modalités de diffusions de cette communication sur le terrain avec une action au plus près des habitants.

#### 1/ Constituer un réseau de Relais conseil en mobilité :

- Le réseau de personnels pourrait s'appuyer sur des élus, membres des structures locales et citoyens ambassadeurs bénévoles et aura pour mission d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des habitants.
- Avec 69 communes sur le territoire, il serait envisageable d'organiser un réseau de relais autour de 3 secteurs correspondant aux polarités de la CC7V : secteurs Beaurainville / Campagne-les-Hesdin, Hesdin et Auchy / Blangy. On peut imaginer la présence d'environ 5 référents par secteur.
- Identifier les relais et leur secteur d'intervention.

#### 2/ Organiser des temps collectifs de formations/échanges avec le réseau :

- Proposer une formation à l'offre et à son évolution, le partage/retour d'expériences, la préparation d'un contenu pour le programme d'animations/présentations (ex. stand marchés, intervention club du 3ème âge, ....).
- Le chargé de mission mobilité de la CC7V assure cette formation et anime les moments d'échanges/retour d'expériences à réaliser environ 2 fois par an.
- Il s'appuie sur les outils existants et ceux qui seront développés dans le cadre de la mise en œuvre du PMS (guide mobilité...).

### 🔴 Priorité de l'action



### 🔴 Impact report modal estimé



| Acteurs                                       | Rôle                                                                 |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                          | Chef de file en tant qu'AOM locale, pour coordination de l'action    |
| Communes, Elus, acteurs sociaux, bénévoles... | Partenaires, réalisation du conseil en mobilité auprès des habitants |

### Coûts :

- Essentiellement du temps humain, l'action s'appuyant sur des **élus, bénévoles et/ou agents des collectivités**, ainsi que des **structures existantes** (MFS, Mairies, ...) pour l'accueil physique;
- 0,1 ETP au lancement pour le chargé de mission Mobilité pour structurer le réseau et le contenu de l'information, puis assurer la formation socle.
- +/- 2 K€ pour le matériel et les éléments de communication pour le stand mobile (type kakemono)

### Indicateurs de suivi :

- Création d'un réseau de relais conseil en mobilité et nombre d'ambassadeurs formés
- Nombre et type d'actions de terrain/permanence par secteur
- Nombre de personnes renseignées sur le terrain/permanence
- Evolution de la fréquentation des services

### 🔴 Faisabilité



## 🔥 Détail de l'action (suite)

### 3/ Définir les modalités de la mise en œuvre de la communication sur le terrain :

- Définition du nombre de permanences par bassin et des lieux d'accueil physique : MFS, mairies ...pour un accompagnement individuel et personnalisé aux habitants (+/- 2 permanences par mois sur ces lieux) voire proposer des entretiens à domicile pour certaines personnes isolées et un numéro pour permanence téléphonique sur certains créniaux).
- Définir et organiser les interventions « mobiles » : ex 1 stand mensuel sur certains marchés, les manifestations grand public à couvrir, les interventions spécifiques (club troisième âge, assemblée générale d'une association ....).
- Formaliser le contenu des interventions qui doivent assurer un volet information sur l'offre, des animations ludiques et mises en situation (essai de VAE, réserver et prendre le TAD ...), des jeux (gagner des titres de transport...);

#### Formation Ambassadeurs à la mobilité durable à Famars (59).



Stand mobilité : information sur l'offre tout mode, VAE à essayer, jeu avec questions sous forme d'une roue de la fortune ...



#### Communication sur l'annonce des stands mobilités qui se tiennent sur le territoire (ex : Pays de Verdun)

**RENDEZ-VOUS SUR LE STAND DES MOBILITÉS PRÈS DE CHEZ VOUS**

Découvrez les solutions de mobilité de votre territoire !

Service à la demande

Vélo

Réseau Fluo 55

Autostop - Covoiturage

**Où et quand :**

|                                                                                         |                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ➤ <b>Spincourt, Pl. BERTRAND (CODECOM) :</b><br>lundi 19 septembre de 10h à 12h30       | ➤ <b>Damvillers, Rue Carnot (CODECOM) :</b><br>mercredi 28 septembre de 14h30 à 17h                          |
| ➤ <b>Varennnes-en-Argonne, Pl. de l'Eglise :</b><br>lundi 19 septembre de 14h30 à 17h   | ➤ <b>Stenay, Place de la République (marché) :</b><br>vendredi 30 septembre de 10h à 12h30                   |
| ➤ <b>Etain, Place JB Rouillon (marché) :</b><br>jeudi 22 septembre de 15h30 à 18h       | ➤ <b>Dieue-sur-Meuse, Place de l'Hôtel de Ville (salle des fêtes) :</b><br>mercredi 5 octobre de 14h30 à 17h |
| ➤ <b>Montmédy, Place R. Poincaré (marché) :</b><br>mardi 27 septembre de 10h à 12h30    | ➤ <b>Clermont-en-Argonne, Centre Bourg (marché) :</b><br>jeudi 06 octobre de 15h30 à 18h                     |
| ➤ <b>Doulcon, Parking Coccinelle (marché) :</b><br>mercredi 28 septembre de 10h à 12h30 |                                                                                                              |

+ d'Infos : 03 26 70 74 96

**S'INFORMER POUR MIEUX SE DÉPLACER**

**17 RELAIS INFO DÉPLACEMENTS à votre service**

coordonnés par **agence Mobilité Ardèche**

Mobilité 07-26  
Espace Aden  
15, rue du Travail  
07400 LE TEIL  
Tél. 04 75 49 29 40  
contact@mobilité-ardèche.fr

www.mobilite-ardèche.fr

**ANNONAY (07100)**  
Point Information Jeunesse  
Place de la liberté  
Tél. 04 75 69 29 06  
+ antenne  
Gare routière

**ANTRAIGUES (07530)**  
Office de Tourisme  
Le village  
Tél. 04 75 89 02 03

**AUBENAS (07200)**  
Office de Tourisme  
4, boulevard Gambetta  
Tél. 04 75 89 02 03

Tout'embus  
10, rue Georges Couderc  
Tél. 04 75 89 26 56

**JOYEUSE (07260)**  
Office de Tourisme  
63, avenue François Boissel  
Tél. 04 75 89 80 92

**LALOUVESC (07520)**  
Office de Tourisme  
Rue St François Régis  
Tél. 04 75 67 84 20

**LALOUVESC (07530)**  
Office de Tourisme  
3, place Général de Gaulle  
Tél. 04 75 64 33 35  
+ antennes  
Mairie  
Place de l'Hôtel de Ville

**PRIVAS (07000)**  
Office de Tourisme  
3, place Général de Gaulle  
Tél. 04 75 64 33 35

**St Agrève**

**Le Cheylard**

**La Voulte sur Rhône**

**Le Pouzin**

**St Eulalie**

**Privas**

**Vals-les-Bains**

**Lalevade**

**Aubenas**

**Le Teil**

**Valgorge**

**Joyeuse**

**Vallon Pont-d'Arc**

**St Marcel d'Ardèche**

**ANNONAY**

**Lalouvesc**

**Tournon sur Rhône**

# Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation en matière de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements scolaires

## Constats du diagnostic

- L'écomobilité scolaire est **très peu développée sur le territoire**, avec entre autres une absence de vélocar actif sur la CC7V ;
- Les plans de mobilités entreprises **ne sont pas développés** sur l'ensemble du PETR Ternois 7 Vallées.

## Mesures à mettre en place

L'objectif est de promouvoir la mobilité durable auprès des différentes cibles à travers différents formats afin d'accompagner le changement de comportement des habitants

### 1/ Développer l'apprentissage pour circuler à vélo en toute autonomie et sécurité auprès des scolaires :

#### Ces actions pourront passer par :

- Le programme national "Savoir Rouler à Vélo". Destiné aux enfants de **6 à 11 ans**, ce dispositif vise à généraliser **l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique** avec une formation de 10h réparties en 3 étapes et encadrée par des professionnels :
  - **Savoir pédaler** : maîtrise des fondamentaux
  - **Savoir circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé
  - **Savoir rouler à vélo** : savoir circuler en autonomie sur la voie publique
- Des ateliers de pratique du vélo, des **ateliers pédagogiques** dans le cadre des programmes scolaires et l'obtention de l'ASSR pour des ateliers dans les collèges.
- La distribution de kits vélos permettant de sécuriser la pratique (gilets fluos, lumière, ...).



## Priorité de l'action



## Impact report modal estimé



| Acteurs                                        | Rôle                                                                                                    |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                                           | <i>Chef de file pour organiser le Conseil mobilité auprès des entreprises et l'écomobilité scolaire</i> |
| Entreprises, Ecoles, Associations, communes... | <i>Partenaires ou prestataires</i>                                                                      |

## Coûts :

- **Savoir Rouler à Vélo : +/- 34 K€ / an** pour 20 classes, soit 57 € / élève (programme éligible aux CEE, jusqu'à 50% du coût des interventions) ;
- **Achat d'un vélocar en expérimentation : +/- 12 K€**
- **Plan de mobilité employeur / administration : à partir de 15K €, 30 K€** pour un plan inter-entreprises / administrations
- **0,2 ETP pour la CC7V** pour une action socle de conseil en mobilité auprès des entreprises/ et sensibilisations des écoles
- **Des aides à étudier** selon les actions **développées** (programmes Objectif Employeur Pro-Vélo, Alveole + ....).

## Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'élèves / de classes former au SRAV ou similaire**
- **Evolution du nombre d'enfants venant à vélo dans ces écoles**
- **Nombre d'entreprises/salariés sensibilisés**
- **Taux de concrétisation vers des actions (PDME, forfait mobilité, participation au challenge...) et parts modales actifs**

## Faisabilité



## 🔴 Détail de l'action (suite)

## 2/ Insuffler les initiatives de pédibus / transport en vélocar à l'échelle des communes (un vélocar fourni par la CC à tester dans certaines écoles) :

- Le vélocar est un véhicule à pédalier et à assistance électrique, qui permet de transporter **une dizaine d'enfants**. Un conducteur est chargé du pilotage et, grâce à des pédales indépendants, chaque enfant participe à l'entraînement du véhicule. En termes de fonctionnement, les enfants doivent **s'inscrire et sont pris en charge et déposés devant leur domicile**. L'encadrement peut être assuré par des **parents d'élèves**, des **bénévoles**, des **agents communaux** ou de la **CC7V** ou bien par un **prestataire**.
- Le vélocar pourrait être d'abord **expérimenté sur une école où une quinzaine d'élèves habitent entre 1 et 2 km de l'établissement**. Afin d'optimiser l'usage de la flotte, le vélocar peut aussi être utilisé pour les **sorties scolaires** et par les **centres de loisirs** pendant les vacances.

## Expérimentation du S'cool Bus sur la Communauté d'agglomération Seine-Eure (dép 76 – 60 communes et 106 000 habitants)

*S'cool bus sur la CASE*

- Dans le cadre de AP TEPCV, lancement par la CASE en 2016 d'une d'expérimentation sur une durée de deux ans : le S'Cool Bus.
- Le S'cool Bus est un système de ramassage scolaire par vélo, doté d'une assistance électrique, qui peut accueillir **8 enfants et un accompagnateur**.
- Ramassage matin et soir, au domicile des écoliers. Les parents inscrivent leurs enfants sur le site S'Cool Bus.
- Coût de l'expérimentation : **70 K€** (location de 3 vélos-bus et la prestation du service par une association).
- Suite au succès, la CASE a prolongé en 2019 le dispositif, financé désormais par le versement mobilité.
- Aujourd'hui, 10 vélocar qui desservent 7 écoles sur 5 communes et assurent le transport lors de sorties scolaires et pour les centres de loisirs pendant les vacances.

Ce système est plus sécurisé que le recours à des vélos individuels.

## 🔴 Détail de l'action (suite)

### 3/ Définir un programme d'accompagnement auprès des entreprises :

- Organiser des **réunions de sensibilisation à la mobilité durable** (café-mobilité, ateliers, incitation covoiturage , essai VAE ...) en ciblant les **employeurs de plus de 50 salariés et ceux des ZA** ;
- **Encourager la réalisation de Plans de Mobilité Entreprise ou d'administration** (Montrer l'exemple au sein de la CC en se lançant dans la démarche), la **mise en place du forfait mobilité durable** (prise en charge par l'employeur des frais de transports domicile-travail. jusqu'à 700 €/salarié/an exonérés d'impôts et de cotisations sociales.), ... ;
  - Des actions peuvent valoriser le report modal au travers du « **Forfait mobilités durables** » pour un usage des « mobilités douces » : du vélo à l'utilisation des transports en commun ou encore du covoiturage (limite de 700 € / an / personne).
  - Pour ce faire, les employeurs ou la CC7V peuvent réutiliser le **registre des preuves de covoiturage**, demander une facture de **l'abonnement de transport en commun...**
  - D'autres actions valorisent le report vers le vélo avec un **service de location de vélos** afin d'éviter l'achat, des récompenses financières avec les **challenges mobilités...**
- Promouvoir le Challenge Mobilité Hauts-de France « Au travail, j'y vais autrement » ou créer un propre challenge adossé à « mai à vélo ».

### Ce que dit la loi

#### Article L1214-8-2 du code des Transports :

« A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés [...], les entreprises dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel ».



### Exemples de solutions découlant de PDME

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), de vestiaires, douches...
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Déploiement d'une borne de recharge pour véhicule électrique
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine
- ...



# Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

## Constats du diagnostic

- Il n'existe pas d'événements importants en lien avec la mobilité sur la CC7V ; de telles manifestations pourraient permettre de renforcer la connaissance de la population sur l'offre de mobilité du territoire.

## Mesures à mettre en place

L'objectif est de proposer des événements en lien avec la mobilité durable afin de susciter des comportements plus vertueux et encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle sur la CC7V.

### 1/ Organiser un événement festifs grand public et généraliste de type « Fête de la Mobilité » à l'échelle de la CC7V tous les 2 ans lors de la semaine de la mobilité

- Il s'agira d'un moyen de faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, ....
- L'événement serait à organiser de manière tournante sur la collectivité.

### 2/ Organiser un événement de type Slow Up sur le territoire

- Il s'agirait d'un événement sous forme de parcours ouvert à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes..) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions.
- Un exemple en Alsace : 32 000 participants en 2022 (premier événement touristique Alsacien), le parcours invite à découvrir 11 communes sur un itinéraire de près de 38 km (avec des boucles de 7, 8, 11, 16 et 19 km). 13 places festives avec des activités ludiques et dégustations gourmandes jalonnent le circuit.



En complément, des événements de moindre envergure mais plus réguliers (ateliers pédagogiques, conférences / cafés-débats) pourront être organisés sur la CC7V.

## Priorité de l'action



## Impact report modal estimé



| Acteurs                         | Rôle                                                                                                            |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V                            | Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale, coordination de l'action, participation à l'organisation des événements |
| Tous les acteurs de la mobilité | Partenaires technique et/ou financier                                                                           |
| Prestataire / association       | Organisation des événements et des animations                                                                   |

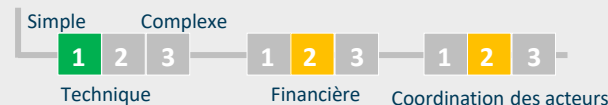
## Coûts :

- Variable suivant l'ampleur de la manifestation
- Fête de la mobilité : +/- 10 K€ / événement
- Slow Up : +/- 75 K€ / événement (avec un plus grand nombre de partenaires)

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'événements réalisés / type ;
- L'évolution du nombre de participants à chaque édition ;
- Evolution des parts modales et utilisation des offres ;

## Faisabilité



## Détail de l'action (suite)



### Fête de la mobilité à Baume-les-Dames

#### Au programme :

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, ... ;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...



### Fête du Vélo à Fontenay-le-Comte

#### Au programme :

- Défi vélo ;
- Circuit vélo avec accompagnement ;
- Ateliers de réparation de vélos et de prévention routière ;
- Stand d'informations et de présentation de l'avancée de l'étude du Schéma cyclable.

## Slow Up dans la vallée de l'Ognon

(Département du Doubs et département de Haute-Saône)

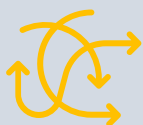
- Le Slow Up est une journée découverte gratuite, sans voiture, à pratiquer en famille, à pied, à vélo, en rollers ... dans un environnement attrayant et sécurisé !
- L'Ognon, frontière naturelle entre les Départements du Doubs et de la Haute-Saône, ces départements ont impulsé cet événement qui s'organise de façon tournante, annuellement depuis 2021 dans la vallée de l'Ognon.

### Edition 2022 (2<sup>ème</sup> édition):

12 communes impliquées dans cette édition



25 000 participants



Un parcours de 3 boucles d'environ 32 km fermé à toute circulation motorisée



Plus de 130 animations : stand de sensibilisation au développement durable, location de vélos, valorisation des sports non motorisés, petite restauration, concert, spectacles, activités ludiques ...



### Parcours slowUp - Vallée de l'Ognon





## Axe 6 : se doter des moyens et capacités à agir

## Action 21

Mettre en place un Comité de pilotage Mobilité pour structurer/prioriser les éléments de la stratégie mobilité afin d'engager une action efficace (Lobbying) de la part des 2 CC auprès de l'AOM Régionale

### Constats du diagnostic

- Plusieurs actions inscrites dans le plan de mobilité simplifié, notamment en lien avec les transports interurbains en car et les transports en TER, sont de responsabilités régionales et **nécessitent une concertation/un lobbying avec la Région Hauts-de-France.**

### Mesures à mettre en place

L'objectif est de créer une instance de dialogue entre les EPCI permettant de coordonner et porter une stratégie mobilité commune auprès de la Région et se donner un poids plus important en parlant d'une seule voix.

1/ Mettre en place une instance « mobilité » à l'image du Comité de Pilotage mis en place à l'échelle du PETR dans le cadre de la réalisation des PMS et SDMA qui rassemblerait les principaux élus des deux Communautés de communes et se réunirait tous les 4 à 6 mois environ ;



#### Le Comité de Pilotage Mobilité aura comme mission :

- De faire remonter les problèmes, attentes à l'échelle de chaque CC en lien avec l'offre de mobilité régionale ;
- D'identifier des demandes précises d'optimisation, d'amélioration, d'évolution... ;
- D'évaluer la nécessité d'impliquer d'autres AOM locales en fonction des demandes ;
- De structurer et prioriser les propositions ;
- D'organiser et partager le discours et l'action à porter auprès de la Région (produire un argumentaire synthétique commun à destination des élus).

2/ Mettre en œuvre physiquement le lobbying auprès de la région à travers la communication et les interventions publiques des Elus des CC et du PETR.

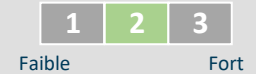


3/ Assurer un suivi du dialogue avec la Région et une évaluation des améliorations

### Priorité de l'action



### Impact report modal estimé



| Acteurs                    | Rôle                                                                                                                          |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CCTV et CCT                | Les deux CC AOM locales rassembler au sein du PETR sont les chefs de file pour la co-crédation du Comité de Pilotage Mobilité |
| PETR et autres AOM locales | Partenaires du Comité de Pilotage Mobilité                                                                                    |

### Coûts :

- Pas de coûts directs
- Essentiellement du temps humain des Elus et des chargés de mission mobilité des intercommunalités (0,05 ETP en rôle ponctuel)

### Indicateurs de suivi :

- Nombre/fréquence de réunions du Comité de Pilotage
- Nombre d'action de lobbying menées auprès de la région (courrier, publication, interventions orales, ...)
- Evolutions consenties sur l'offre par la Région (nombre/demande...)
- Evolution de la fréquentation des services améliorés

### Faisabilité



**Action  
22**
**Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour structurer l'exercice de la compétence à l'échelle de la CC7V**
**➡ Constats du diagnostic**

- Une prise de compétence mobilité qui ne s'est pas traduite par le recrutement d'un Chargé de mission ;
- Le lancement et la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié nécessite des besoins humains

**➡ Mesures à mettre en place**

L'objectif est de disposer en interne des moyens humains nécessaires à la mise en application Plan de mobilité Simplifié et de son suivi


**1/ Accompagner la mise en œuvre des actions mobilité portées par la CC en tant qu'AOM locale**

Le chargé(e) de mission aura pour rôle :

- D'accompagner le dimensionnement technique des actions
- De préparer et analyser les consultations pour la recherche des prestataires, opérateurs, délégataires éventuellement nécessaires dans la mise en œuvre des actions
- De recherche des leviers financiers et subventions mobilisables
- D'assurer la coordination et la concertation avec les partenaires (notamment les communes) dans le cadre d'action multi-partenariales ...

**2/ Assurer la visibilité et la cohérence de l'action mobilité au sein de la CC7V et à une échelle plus large**

Le chargé(e) de mission sera l'interlocuteur privilégié des communes pour les questions de mobilités. Il partagera les initiatives locales et facilitera leur appropriation par les Elus du territoire et sera également présent aux temps de concertation à l'échelle du bassin de mobilité.

Il échangera avec les partenaires et territoires voisins et réalisera une veille sur les évolutions législatives et les initiatives de mobilité applicables à l'échelle de la CC7V ....

**3/ Assurer le suivi et l'évaluation des actions déployées en vue des ajustements nécessaires**

Le chargé de mission aura en charge le renseignement des indicateurs d'évaluation des actions menées dans le cadre du PMS et le reporting auprès des Elus.

**➡ Priorité de l'action**

**➡ Impact report modal estimé**

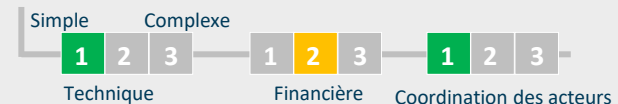

| Acteurs | Rôle                                                                                              |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CC7V    | Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale, en charge du recrutement du chargé(e) de mission mobilité |

**Coûts :**

- 1 ETP, soit +/- 40 K€ / an
- Des aides au recrutement existent suivant les missions confiées (mobilités douces, ...)
- Dans le cadre du projet Terr'Moov, le personnel mis à disposition au sein de la CC7V pourra assurer une partie des missions de communication générale et de déploiement des actions sur la mobilité solidaire.

**Indicateurs de suivi :**

- Nombre d'actions du plan de mobilité mises en œuvre (démarrée, finalisée, abandonnée...)
- Nombre de bilan/reporting réalisés en internes et à une échelle plus large pour assurer la visibilité de la CC7V

**➡ Faisabilité**


# ➤ Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre

# Synthèse : acteurs pilotes et associés (I)

Acteur pilote  Acteur associé

| Actions |                                                                                                                                                                          | Echelle de mise en œuvre | Acteurs |          |        |             |                        |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|----------|--------|-------------|------------------------|
|         |                                                                                                                                                                          |                          | CC7V    | Communes | Région | Département | Autre(s)               |
| 1       | Porter auprès de la Région un renforcement du service TER                                                                                                                | CC7V                     |         |          |        |             | Association usagers    |
| 2       | Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les lignes régulières de cars                                                                           | CC7V                     |         |          |        |             | Transporteurs          |
| 3       | Etudier la faisabilité d'une offre de transport avec de nouvelles lignes internes dans les CC pour pallier les carences de l'offre régionale                             | CC7V                     |         |          |        |             |                        |
| 4       | Développer une offre TAD tout public ( <i>intégrant la réflexion sur le remplacement de l'offre Lien Plus – rabattement vers les polarités et gare</i> )                 | CC7V                     |         |          |        |             | H-de-F Mobilités ...   |
| 5       | Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur des Modes Actifs réalisé conjointement au PMS ;                                            | CC7V                     |         |          |        |             | PETR, Associations ... |
| 6       | Développer la pacification ( <i>zone20,30 ...</i> ) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats | Polarités                |         |          |        |             |                        |
| 7       | Développer un stationnement vélo adapté aux besoins                                                                                                                      | CC7V                     |         |          |        |             |                        |
| 8       | Mettre en place une aide à l'achat de vélos / VAE auprès des habitants ( <i>aide financière</i> )                                                                        | CC7V                     |         |          |        |             | Acteurs sociaux        |
| 9       | Densifier le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire                                                                                                             | CC7V                     |         |          |        |             |                        |
| 10      | Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes                                                                                          | CC7V                     |         |          |        |             | Entreprises...         |
| 11      | Expérimenter la création de lignes de covoiturage dynamique                                                                                                              | CC7V et au-delà          |         |          |        |             | Autres AOM locales     |

# Synthèse : acteurs pilotes et associés (II)

| Actions |                                                                                                                                                                                  | Echelle de mise en œuvre | Acteurs |          |        |             |                                |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|----------|--------|-------------|--------------------------------|
|         |                                                                                                                                                                                  |                          | CC7V    | Communes | Région | Département | Autre(s)                       |
| 12      | Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage                                                                                                                           | CC7V                     |         |          |        |             |                                |
| 13      | Définir la stratégie en matière de maillage d'IRVE... à travers la mise en œuvre d'un schéma directeur                                                                           | CC7V                     |         |          |        |             | PETR, syndicat énergie...      |
| 14      | Réaliser des études de plans de circulation afin d'intégrer une réflexion sur la place de l'automobile                                                                           | Polarités                |         |          |        |             | associations locales           |
| 15      | Renforcer l'offre existante en matière de location multimodale solidaire                                                                                                         | CC7V                     |         |          |        |             | ADEFI, Wimoov...               |
| 16      | Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie | CC7V                     |         |          |        |             | Porteur de projet              |
| 17      | Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître toutes les offres                                                                 | CC7V                     |         |          |        |             | Tous les acteurs concernés     |
| 18      | Développer une communication active sur le terrain à destination des différentes cibles                                                                                          | CC7V                     |         |          |        |             | Ambassadeurs associations,.... |
| 19      | Proposer un programme de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements scolaires                                                                              | CC7V                     |         |          |        |             | Entreprises, ADEME...          |
| 20      | Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives et encourager le changement de comportement                                                                  | CC7V                     |         |          |        |             | Tous les acteurs mobilité      |
| 21      | Mettre en place un Comité de pilotage Mobilité pour structurer/prioriser les éléments de la stratégie mobilité à porter auprès de l'AOM Régionale                                | CC7V                     |         |          |        |             | PETR, CCT                      |
| 22      | Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour structurer l'exercice de la compétence                                                                                         | CC7V                     |         |          |        |             |                                |

# Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

|    | Actions                                                                                                                                                                   | Coûts d'investissement             |           | Coûts de fonctionnement annuel   |           | Moyen humain         |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------|----------------------------------|-----------|----------------------|
|    |                                                                                                                                                                           | Global                             | CC7V      | Global                           | CC7V      | CC7V                 |
| 1  | Porter auprès de la Région un renforcement du service TER                                                                                                                 | -                                  | -         | Selon les choix retenus          | -         | Ponctuel             |
| 2  | Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les lignes régulières de cars ( <i>Les lignes Oscar et Trans 80</i> ) ;                                  | -                                  | -         | +/- 262 K€                       | -         | Ponctuel             |
| 3  | Etudier la faisabilité d'une offre de transport avec de nouvelles lignes internes dans les CC pour pallier les carences de l'offre régionale                              | Pas en phase expérimentation       |           | 40 à 185 K€ pour expérimentation |           | 0,25 ETP             |
| 4  | Développer une offre TAD tout public ( <i>intégrant la réflexion sur le remplacement de l'offre Lien Plus – rabattement vers les polarités et gares</i> )                 | -                                  | -         | 175 à 390 K€/an selon scénario   |           | 0,15 ETP             |
| 5  | Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur des Modes Actifs réalisé conjointement au PMS ;                                             | Selon engagement : jusqu'à 16,5 M€ |           | Entretien selon linéaire         |           | Mini 0,15 ETP        |
| 6  | Développer la pacification ( <i>zone 20,30 ...</i> ) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats | À partir 183 K€                    | -         | +/- 5K€ pour la communication    |           | Ponctuel             |
| 7  | Développer un stationnement vélo adapté aux besoins                                                                                                                       | -                                  | +/- 90 K€ | -                                | -         | 0,1 ETP<br>lancement |
| 8  | Mettre en place une aide à l'achat de vélos / VAE auprès des habitants ( <i>aide financière</i> )                                                                         | -                                  | -         | -                                | +/- 20 k€ | 0,1 ETP<br>lancement |
| 9  | Densifier le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire                                                                                                              | +/- 189 k€                         |           | -                                | -         | Ponctuel             |
| 10 | Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes                                                                                           | -                                  | -         | -                                | +/- 10 K€ | 0,15 ETP             |
| 11 | Expérimenter la création de lignes de covoiturage dynamique                                                                                                               | À partir de 90 K€                  |           | À partir de 15 à 35 K€/an        |           | 0,2 ETP<br>lancement |

# Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

|    | Actions                                                                                                                                                                          | Coûts d'investissement                 |      | Coûts de fonctionnement annuel                             |           | Moyen humain            |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------|------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------|
|    |                                                                                                                                                                                  | Global                                 | CC7V | Global                                                     | CC7V      | CC7V                    |
| 12 | Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage                                                                                                                           | -                                      | -    | +/- 37 K€/an pour expérimentation                          |           | 0,10 ETP                |
| 13 | Définir la stratégie en matière de maillage d'IRVE... à travers la mise en œuvre d'un schéma directeur                                                                           | Selon choix retenus                    |      | +/- 20 K€ pour la réalisation du schéma                    |           | Ponctuel                |
| 14 | Réaliser des études de plans de circulation afin d'intégrer une réflexion sur la place de l'automobile                                                                           | Selon choix retenus dans les études    |      | +/- 15 K€ par étude                                        | -         | Ponctuel                |
| 15 | Renforcer l'offre existante en matière de location multimodale solidaire                                                                                                         | +/- 60 K€                              |      | -                                                          | -         | Ponctuel                |
| 16 | Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie | Selon choix retenus sur accompagnement |      | Selon choix retenus sur accompagnement                     |           | Ponctuel                |
| 17 | Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître toutes les offres                                                                 | +/- 15 K€                              |      | -                                                          | +/- 3 K€  | 0,15 ETP<br>Création    |
| 18 | Développer une communication active sur le terrain à destination des différentes cibles                                                                                          | +/- 2 K€                               |      | Bénévoles                                                  |           | 0,1 ETP<br>lancement    |
| 19 | Proposer un programme de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements scolaires                                                                              | -                                      | -    | À partir +/- 12 K€ par an action socle conseil en mobilité |           | 0,2 ETP si internalisé  |
| 20 | Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives et encourager le changement de comportement                                                                  | -                                      | -    | De 10 à +/- 75 K€ selon choix retenus...                   |           | Ponctuel si externalisé |
| 21 | Mettre en place un Comité de pilotage Mobilité pour structurer/prioriser les éléments de la stratégie mobilité à porter auprès de l'AOM Régionale                                | -                                      | -    | -                                                          | -         | Ponctuel                |
| 22 | Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour structurer l'exercice de la compétence                                                                                         | -                                      | -    | -                                                          | +/- 40 K€ | Ponctuel recrutement    |



# La validation du PMS

## Procédure officielle de validation définie dans le cadre de la LOM :

- Les différentes étapes :
  1. **Passage du PMS en Conseil Communautaire pour Arrêt (délibération) ;**
  2. **Le PMS est soumis pour avis aux collectivités concernées (conseils municipaux, départementaux et régionaux, AOM limitrophes) ;**
  3. **Le PMS est présenté au Comité des Partenaires avant son adoption ;**
  4. **Procédure de consultation publique simple par voie électronique (en annexant les avis reçus de l'étape 2) ;**
  5. **Adoption par la CC : délibération finale en Conseil Communautaire (avec prise en compte éventuelle de certaines remarques sur le document)**
- La CC pourra choisir une forme « plus légère/non standardisée » Validation du PMS si elle le souhaite puisque ce dernier demeure une démarche volontaire

# Merci de votre attention



## Contact ITEM Etudes & Conseil :

**Geoffroy Brischoux**

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

[brischoux@item-conseil.fr](mailto:brischoux@item-conseil.fr)

**Etienne Cochet**

Chargé d'études

Tél : 03 81 83 24 71

[cochet@item-conseil.fr](mailto:cochet@item-conseil.fr)