

tecurbis

le conseil technique indépendant

THIERACHE
LE PAYS NATURE



Plan de Mobilité Simplifié du Pays de Thiérache intégrant un Schéma Cyclable



AXE 1 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS SOLIDAIRES

Action 1

Soutenir l'offre de garage solidaire

Action 2

Réfléchir à la mise en place d'un TUS

Action 3

Proposer des scooters en location



AXE 2 FAVORISER LA VOITURE PARTAGÉE

Action 4

Matérialiser les aires de covoiturage relais

Action 5

Promouvoir une plateforme numérique de covoiturage

Action 6

Réfléchir au stop et développer des lignes de covoiturage

Action 7

Mutualiser les flottes de véhicules des collectivités



AXE 3 INCITER A LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action 8

Mettre en œuvre le schéma vélo (itinéraires et actions)

Action 9

Réaliser un plan de mobilité scolaire

Action 10

Proposer des animations et ateliers autour du vélo



AXE 4 FAIRE CONNAITRE L'OFFRE DE MOBILITE & PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

Action 11

Réaliser une campagne contre l'autosolisme

Action 12

Cartographier et former sur la mobilité inclusive

Action 13

Informier via les kiosques de la mobilité

Action 14

Accompagner les employeurs et leurs salariés

Action prioritaire /
courte terme

Action long terme

AXE 1 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS SOLIDAIRES

Action 1

Soutenir l'offre de
garage solidaire

Action 2

Réfléchir à la mise en
place d'un TUS

Action 3

Proposer des scooters
en location



SOUTENIR L'OFFRE DE GARAGE SOLIDAIRE

Axe 1 : Développer les mobilités solidaires



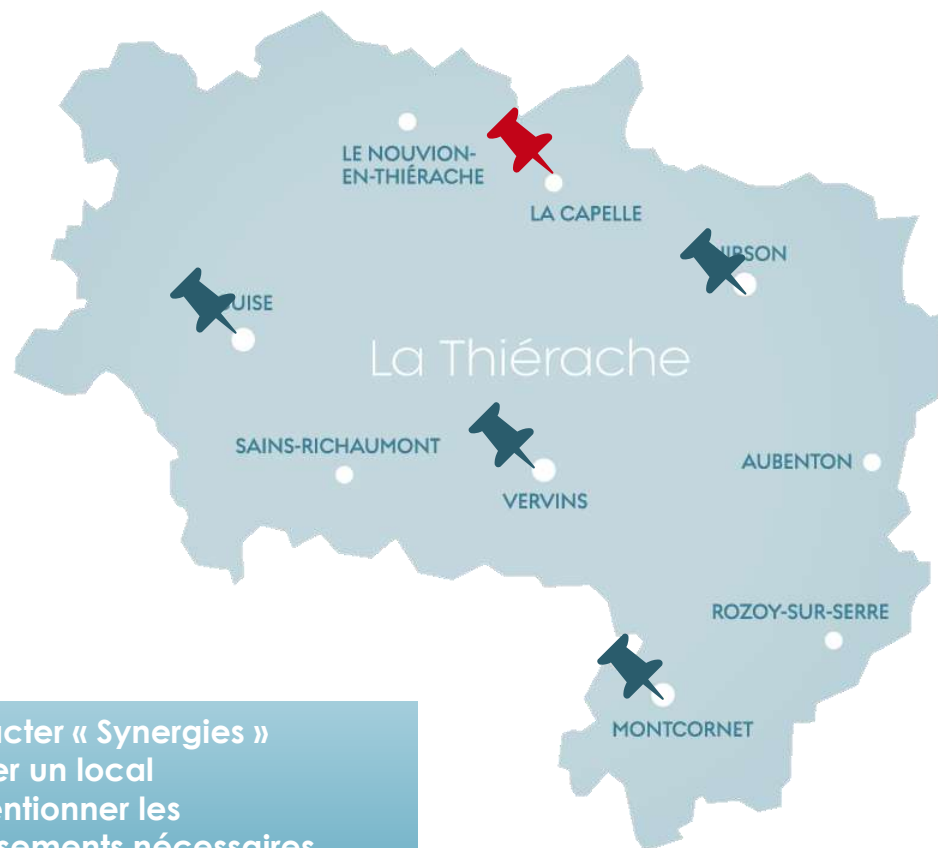
OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Le garage solidaire G2SA (Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache) porté par l'association « Synergie » propose :

- des **services de réparations à moindre coût** : ouverts sous prescription (main d'œuvre à 20h/€, pièces à prix coutant et diagnostic à 10€)
- des **locations de véhicules** (VAE, scooter, voiture sans permis, voiture...) : voiture 4€/jour, scooter 2€/jour, vélo 1€/jour

Actuellement, l'association « Synergie » compte 4 garages solidaires dont un sur le PETR de Thiérache, à La Capelle. Ce garage fonctionne bien et répond à une forte demande. Il serait aussi intéressant de déployer d'autres locaux pour faciliter l'accès à ce service.

PROPOSITIONS DE DEPLOIEMENT DE GARAGES SOLIDAIRES



- Contacter « Synergies »
- Trouver un local
- Subventionner les investissements nécessaires

Point d'attention : aucun retour de la part de « Synergies » jusqu'à présent

-  Garage actuel
-  Implantations relais potentielles

ACTEURS

- ❖ Association Synergie
- ❖ Structures d'insertion professionnelle / prescripteurs

COUT

- ❖ Montant d'une subvention à fixer avec l'association si celle-ci est intéressée (autour de 20 000€)

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de prescriptions
- ❖ Nombre de réparation effectuées
- ❖ Montant des réparations

RÉFLÉCHIR À LA MISE EN PLACE D'UN TUS

Axe 1 : Développer les mobilités solidaires



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Un transport d'utilité sociale (TUS) permet la mise en relation de conducteurs bénévoles et de passagers pour aider ces derniers dans leurs déplacements quotidiens en contrepartie d'une indemnité kilométrique (ou subventionné par la collectivité via une association).

Au-delà d'un service de transport, il s'agit avant tout d'une action sociale : créer du lien social, proposer un accompagnement.

Action qui repose sur le bénévolat : **nature aléatoire** et nécessité de constituer un vivier de bénévoles.

CADRE LEGISLATIF DU TRANSPORT SOLIDAIRE

Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale qui crée le Chapitre III Services de transport d'utilité sociale (Articles R3133-1 à R3133-5)

⇒ Cadrage législatif mais pas appliqué partout (et suscite des mécontentements)

Limitation des conditions de mise en œuvre

- Périmètre : unité urbaine de moins de 12 000 habitants sauf si pour déposer vers un pôle d'échange multimodal
- Distance : max 100 km
- Public cible : plafonds de ressources (CMU, ADA etc)
- Indemnité kilométrique (fixée par décret) : 32ct/km
- Information : obligation de remonter de toutes les informations par l'association à la Préfecture

ACTEURS

- ❖ Bénévoles / tissus associatifs (la Croix Rouge par exemple)

COUT

- ❖ Très faible (ou subvention d'une association)

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de bénévoles et nombre de bénéficiaires
- ❖ Nombre de courses réalisées et de courses refusées

PROPOSER DES SCOOTERS EN LOCATION

Axe 1 : Développer les mobilités solidaires



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

L'objectif est de proposer une solution ponctuelle dans l'attente d'une mobilité adaptée (obtention du permis, réparation de son véhicule, solution alternative...).

Le service souhaité par le PETR peut prendre plusieurs formes : service porté par un prestataire social local (notamment la Mission Locale, qui travaille actuellement à un projet de location de scooters) ou service porté par un prestataire privé (garagiste, réparateur...)

PRESENTATION DES DIFFERENTS EQUIPEMENTS ENVISAGEABLES A LA LOCATION

→ **Voiturette sans permis (coût : 20 000€)**

Convient pour les personnes âgées et/ou pour les trajets réguliers d'une longue distance

→ **Scooter (coût : 2 000€)**

Convient pour les actifs, les jeunes qui disposent d'un BSR et pour les trajets d'une distance courte ou moyenne

→ **Vélo à assistance électrique (coût : 2 000€)**

Convient pour les actifs, les jeunes sans permis et pour des trajets de court ou moyenne distance



ACTEURS

- ❖ Mission Locale
- ❖ Structures d'insertion professionnelle / prescripteurs

COUT

- ❖ Investissement : **2 000€/scooter électrique** (achat et entretien)
- ❖ Fonctionnement : coût de gestion

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de location et durée
- ❖ Nombre de bénéficiaires
- ❖ Nombre de demande n'ayant pas abouti
- ❖ Enquête satisfaction

AXE 2 FAVORISER LA VOITURE PARTAGÉE

Action 4

Matérialiser les aires de
covoiturage relais

Action 5

Promouvoir une
plateforme numérique
de covoiturage

Action 6

Réfléchir au stop et
développer des lignes
de covoiturage

Action 7

Mutualiser les flottes de
véhicules des
collectivités



MATÉRIALISER DES AIRES DE COVOITURAGE RELAIS

Axe 2 : Favoriser la voiture partagée



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Il est possible de moderniser les aires existantes afin de multiplier les incitations au covoiturage.

L'action consiste dans un premier temps en un **recensement des besoins** remontés par les communes. La faisabilité technique et financière sera ensuite étudiée au cas par cas, selon la configuration des lieux, les caractéristiques de la voirie, etc.

FOCUS MÉTHODOLOGIQUE POUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE

- Jalonnement (indiquer l'aire par un panneau directionnel aux différentes intersections situées à proximité)
- Signalétique avec panneau réglementaire CE52 (exemple dessous)
- Revêtement qualitatif et délimitation des places
- Eclairage
- Mobilier urbain (poubelle notamment)
- Abri voyageurs
- Stationnement vélo
- A terme : IRVE



ACTEURS

- ❖ Gestionnaires de voirie : communes / Département / Gares & Connexion
- ❖ Hauts de France Mobilités

COUT

- ❖ Autour de 10 000€/an pour améliorer l'existant
- ❖ Possibilité de mobiliser le Département / les Fonds Verts pour des subventions

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Fréquentation mensuelle par aire de covoiturage
- ❖ Taux d'occupation sur quelques jours type
- ❖ Enquête satisfaction usagers

PROMOUVOIR UNE PLATEFORME NUMERIQUE DE COVOITURAGE

Axe 2 : Favoriser la voiture partagée



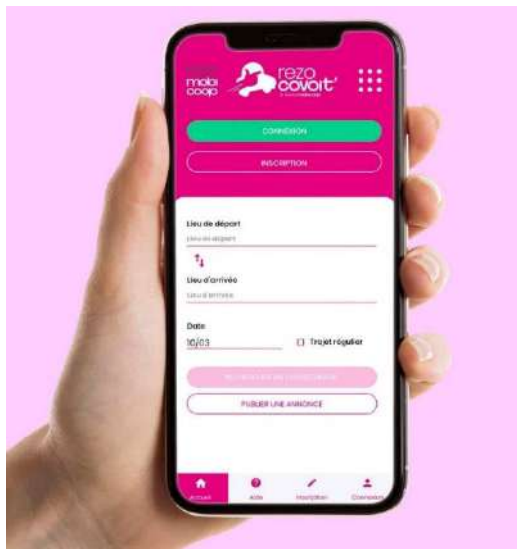
OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Une plateforme numérique de covoiturage a pour objectif premier de faciliter la mise en relation des covoitureurs. L'action est constituée des principes suivants :

- l'**adhésion à une plateforme** de covoiturage (ou création en propre)
- la **communication**, événements de sensibilisation, travail partenarial avec les entreprises

Il est nécessaire d'avoir un certain nombre d'inscrits (conducteurs) sur la plateforme pour que les usagers trouvent une offre correspondant à leurs besoins.

Le PETR a choisi de communiquer sur la plateforme PassPass Covoiturage régionale, qui permet d'avoir une communication unique et tous modes.





Application régionale qui propose des communautés (pour les CC / PETR / entreprises) ou une plateforme de mise en relation

ACTEURS

- ❖ SM Hauts-de-France / prestataire privé selon la solution choisie
- ❖ Monde économique à mobiliser

COUT

- ❖ Inscription dans le cadre du plan national de soutien au covoiturage

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Suivi des réservations sur la plateforme
- ❖ Incidents affectant la réservation et causes
- ❖ Taux d'annonces sans réponse
- ❖ Enquête satisfaction

RÉFLÉCHIR À LA PRATIQUE DU STOP ET DÉVELOPPER DES LIGNES DE COVOITURAGE

Axe 2 : Favoriser la voiture partagée



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

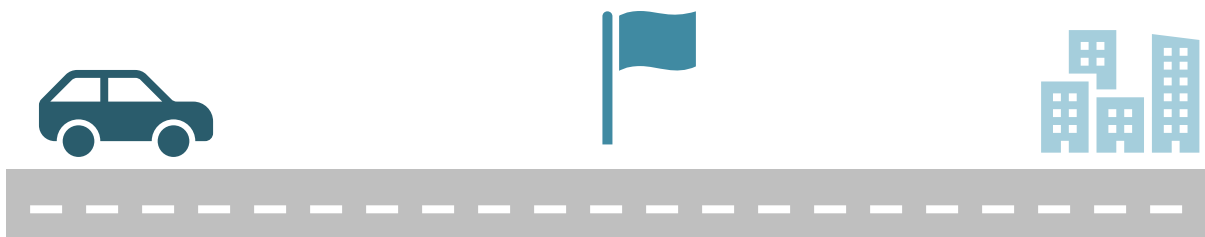


Dans un premier temps, il peut être intéressant d'amorcer une **réflexion sur la pratique du « stop »** en mettant en place des actions d'encadrement à cette pratique.

Une fois qu'une pratique est bien identifiée, une ligne de covoiturage permet la mise en relation de personnes effectuant un même trajet, sur un axe matérialisé par des arrêts et des bornes d'information (temps d'attente). Cette action sera portée par un opérateur.

Ce type d'aménagement doit se faire uniquement le long d'axes routiers fréquentés. Comme tout système de covoiturage, il est nécessaire d'avoir une offre (des conducteurs disposés à faire du covoiturage) pour répondre à la demande. Il peut être intéressant de travailler un premier axe de covoiturage entre St-Quentin et Guise.

FONCTIONNEMENT D'UNE LIGNE DE COVOITURAGE



1. Etude des flux routiers

2. Equipement d'arrêts de covoiturage

3. Information des conducteurs qui sont sur l'axe

Quand un passager veut se déplacer, il se rend à l'arrêt et fait sa demande qui est transcrite sur un panneau / il fait une demande sur l'application (si service dématérialisé)

ACTEURS

- ❖ Partenariat avec les EPCI voisins (CA St-Quentin notamment)
- ❖ Opérateur de covoiturage

COUT

- ❖ 100 000€ pour une solution avec application

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de trajets effectués
- ❖ Nombre de trajets impossibles
- ❖ Nombre de conducteurs
- ❖ Km parcourus via les lignes de covoiturage

MUTUALISER LES FLOTTES DE VÉHICULE DES COLLECTIVITÉS

Axe 2 : Favoriser la voiture partagée



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'image de la CCTSO, les communautés de communes (voire les communes) peuvent mettre à disposition un véhicule pour les associations.

Le véhicule est proposé avec le plein, la convention engage le locataire à remettre le plein lors du retour du véhicule. La CC porte l'assurance du véhicule, mais vérifie l'assurance du locataire avant la location. Le véhicule est réservé aux centres de loisirs en priorité lors des vacances scolaires.



BENCHMARK D'UNE MUTUALISATION D'UNE FLOTTE



Contexte:

- L'initiative de mutualisation de véhicule est née du département, qui souhaitait **rationnaliser sa flotte** et mettre à disposition des véhicules aux habitants n'en ayant pas.
- Le département de l'Orne dispose de deux flottes d'autopartage: une flotte d'autopartage entre les services, en **interne** et une **flotte partagée avec les habitants** du département.
- Développé en 2017, cette mutualisation est actuellement présente dans **6 communes** (où se trouvent des services départementaux et où le département est propriétaire de foncier) et met à disposition **28 véhicules électriques**.

Fonctionnement:

- Au départ, la flotte était ouverte aux usagers seulement le weekend: maintenant la réservation est possible tous les jours (mis à part après 22h, pour éviter les sinistres).
- En 2019, il y a eu près de 10 mille réservations: **35% ont été effectuées par des agents et 65% par les habitants**.
- Le système « **premier arrivé, premier servi** » (les agents n'étaient donc pas prioritaires) a été **modifié en 2020** pour donner la priorité aux agents. Les agents avaient en effet fini par abandonner ce système et du fait de la demande, des véhicules supplémentaires avaient dû être achetés.

ACTEURS

- ❖ Communautés de communes / communes
- ❖ Associations locales

COUT

- ❖ Très faible

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- ❖ Durée de réservation et nombre de km parcourus
- ❖ Enquête satisfaction

AXE 3 INCITER A LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action 8

Mettre en œuvre le
schéma vélo (itinéraires
et actions)

Action 9

Réaliser un plan de
mobilité scolaire

Action 10

Proposer des
animations et ateliers
autour du vélo



METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA VELO

Axe 3 : Favoriser les mobilités actives

OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

En parallèle du Plan de Mobilité Simplifié du Pays de Thiérache, un Schéma directeur Vélo a été élaboré. Celui-ci diagnostique les enjeux cyclables du territoire et identifie un certain nombre d'axes à aménager et d'équipements à installer. Cf Annexe 1.

La mise en œuvre du Schéma vélo est un travail sur le long terme : il nécessite des études de maîtrise d'œuvre, le suivi des chantiers etc. Par ailleurs, il peut être intéressant de réfléchir à la réservation des axes secondaires pour les vélos et les engins agricoles (mise en œuvre facile et coût restreint).

Mais le schéma cyclable intègre aussi des actions d'évènements, d'accompagnement...

ACTEURS

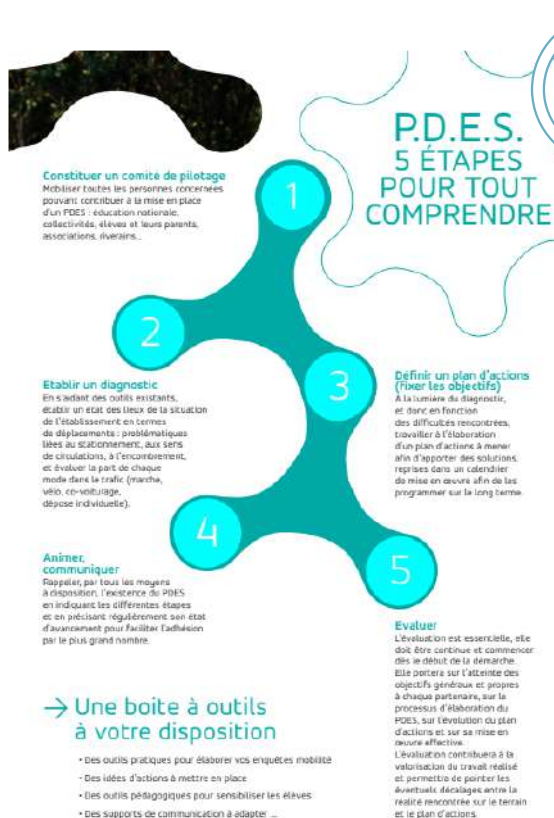
- ❖ Propriétaires fonciers concernés / communes / Département
- ❖ Financeurs éventuels (ADEME, Etat...)

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Km d'aménagement réalisés
- ❖ Nombre de stationnement vélo installés

REALISER UN PLAN DE DEPLACEMENT ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Axe 3 : Favoriser les mobilités actives



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Les PDES permettent de réaliser un diagnostic local ciblé sur un établissement pour ensuite proposer des actions favorables au développement de la marche, du vélo voire des transports en commun ou du covoiturage.

Ces actions peuvent être de deux types :

- **actions d'aménagement** pour sécuriser les abords des établissements
- **actions d'animation** pour favoriser les changements de comportement et rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements

Les PDES a un impact direct sur les flux domicile-étude mais peut aussi entraîner des répercussions indirectes sur la mobilité des jeunes hors du temps scolaire.

La présente action comprend aussi de l'animation dans les établissements scolaires : atelier mobilité, mise en pratique etc.

LES BONNES PRATIQUES POUR L'ECOMOBILITE SCOLAIRE

Les **pédibus et vélobus** sont des modes de ramassage scolaire alternatif qui reposent sur des parents bénévoles pour accompagner les enfants à pied ou à vélo selon le cas, sur le trajet domicile-école. Les pédibus / vélobus nécessitent que les élèves habitent tous dans un même quartier et que des parents soient volontaires.



Les **rues-écoles** sont des voies normalement ouvertes à la circulation voiture, qui sont fermées de manière temporaire pour sécuriser l'abords des écoles et permettre aux enfants de jouer sur l'espace public. Une expérimentation est en cours à Montcornet, il sera donc intéressant d'évaluer cette expérimentation et d'accompagner les communes intéressées.



La sensibilisation des élèves à d'autres modes de mobilités passe aussi par des évènements sur le territoire : la Région Hauts-de-France a lancé un Challenge Ecomobilité Scolaire, un défi ludique qui permet de découvrir les modes alternatifs à la voiture individuelle. Des animations au sein même des écoles, à l'image du dispositif « **Savoir rouler à vélo** » ou la **Fresque de la Mobilité** sont aussi des leviers pour apprendre le vélo...



ACTEURS

- ❖ Communes
- ❖ Prestataires / associations
- ❖ Familles et enfants
- ❖ Etablissements scolaires

COUT

- ❖ 30 000€ pour une étude aux abords des collèges
- ❖ 5 000€ pour un évènement

❖ INDICATEURS DE SUIVI

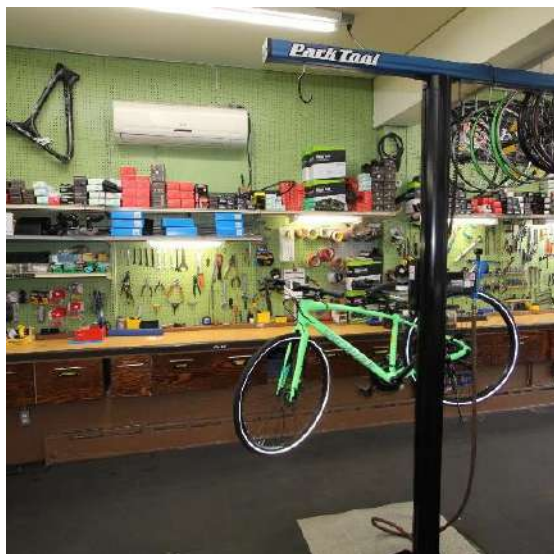
- ❖ Nombre d'ateliers mis en place
- ❖ Nombre de participations

PROPOSER DES ANIMATIONS ET ATELIERS AUTOUR DU VÉLO

Axe 3 : Favoriser les mobilités actives



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Un nombre très important de vélos restent inutilisés par manque de connaissances mécaniques et d'outils ; la durée de vie d'un vélo en France est la plus faible d'Europe (7 ans). L'entretien, la réparation et le réemploi permettent de favoriser la pratique du vélo sur le territoire. Les ateliers de réparation permettent de proposer un entretien à faible coût et d'apprendre à effectuer les réparations par soi-même.

Par ailleurs, des actions de « **bourse au vélo** » permettent de promouvoir l'utilisation en proposant un espace où les particuliers peuvent vendre, acheter ou échanger des vélos d'occasion. D'autres actions peuvent aussi être mise en place, comme des ateliers de remise en selle ou des actions d'initiative nationale (« Mai à vélo » par exemple).

FÊTE DU VÉLO

DIMANCHE 19 SEPTEMBRE 2021

11h - 18h, voie sur berge, derrière l'Hôtel de Ville
Venez en vélo, des parkings spécifiques sécurisés sont prévus !



Spectacles • démonstrations • initiation • parades • balades • chasse au trésor • décoration • ateliers apprentissage et réparation • bourse vélos et accessoires

PROGRAMME COMPLET : www.mairie-elbeuf.fr réseaux sociaux • PanneauPocket

Organisée par l'Amicale du personnel
des Campagnes de l'Ariais

BOURSE AUX VÉLOS

SAM. 23 SEPT. DE 14H À 17H

1050 AV. FRANÇOIS MITTERRAND
AVESNES LE COMTE
Proximité avec l'Amicale des Campagnes de l'Ariais

Toutes les modalités de participation sur campagnesariais.fr

ENTRÉE & DÉPÔT GRATUITS

NOMBREUSES ANIMATIONS
(Réparations, maintenance, rallye, exposition...)

INFO : 03 21 220 200
campagnes.aveas@tecurbis.fr



CONTACT : service
et développement d
06 37 39 38 37
developpement@tecurbis.fr

REMISE EN SELLE

Pour circuler à vélo en sécurité !



- » Séance 1 : Cycliste bien équipé.e
 - Mon vélo en bon état
 - Sécuriser mon vélo
 - Équipements du cycliste
- » Séance 2 : Avant de prendre la route
 - Maniabilité en zone protégée
 - Le code de la rue
- » Séance 3 : Mon vélo et mes besoins
 - Un vélo classique, mais lequel ?
 - Les vélos utilitaires : vélo cargo, vélo pliant
 - Intermodalité et itinéraires
- » Séance 4 : Rencontrer les autres usager.e.s
 - Parcours : mise en situation réelle



ACTEURS

- ❖ Associations et ateliers
- ❖ Établissements scolaires
- ❖ Mission Locale
- ❖ Gendarmerie / préfecture

COUT

- ❖ Variable : 5 à 10 000€/atelier

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre d'ateliers et d'animations réalisés
- ❖ Nombre de participants

AXE 4 FAIRE CONNAITRE L'OFFRE DE MOBILITE & PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

Action 11

Réaliser une
campagne contre
l'autosolisme

Action 12

Cartographier et former
sur la mobilité inclusive

Action 13

Informer via les kiosques
de la mobilité

Action 14

Accompagner les
employeurs et leurs
salariés



REALISER UNE CAMPAGNE CONTRE L'AUTOSOLISME

Axe 4 : Communiquer et accompagner



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Une communication pour encourager à la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements en faveur des modes durables et partagés passe par une communication sur le covoiturage mais aussi sur le relai des communications sur les transports en commun (**valorisation du dispositif « bus à 1€ »**).

L'organisation d'évènements sur le territoire permet de fédérer autour d'une préoccupation commune de manière ludique : challenge de la mobilité. Par ailleurs, des campagnes d'affichage sont des supports pouvant aussi être mis en place.



FOCUS MÉTHODOLOGIQUE POUR LA RÉALISATION D'UN PLAN DE COMMUNICATION

Devront être définis :

- la nature de l'information communiquée : création d'une aire, adhésion à une plateforme, aide financière du Plan national de covoiturage...

- le public-cible : personnes âgées, actifs, touristes, entreprises...

- le support de diffusion : papier, journal, radio, affiche...

- la temporalité et la récurrence

ACTEURS

- ❖ Communes
- ❖ Médias locaux
- ❖ Prestataire privé si manque de ressources en interne

COUT

- ❖ 4 panneaux d'affichage en arbi-bus : 6 000€

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Niveau d'engagement sur les réseaux sociaux
- ❖ Nombre de campagnes de communication
- ❖ Enquête de connaissance des services

CARTOGRAPHIER ET FORMER SUR LA MOBILITE INCLUSIVE

Axe 4 : Communiquer et accompagner

OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

L'objectif est avant tout d'identifier et de **cartographier les différents acteurs impliqués dans le domaine de la mobilité** (comme cela a été initié lors de cette étude) : l'objectif est d'avoir une connaissance approfondie de l'écosystème de la mobilité et d'identifier les partenaires potentiels pour le développement de projet sur le territoire. Ce travail sera partagé aux Communautés de communes. La formation peut aussi cibler les **élus pour les sensibiliser et les former aux enjeux de la mobilité inclusive**.

ACTEURS

- ❖ Communautés de communes
- ❖ Associations

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombres d'acteurs recensés et promus

INFORMER VIA LES INFORMATIONS PARTAGEES SUR LA MOBILITE

Axe 4 : Communiquer et accompagner



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Plusieurs acteurs permettent une présence physique pour donner des renseignements (accueil de mairie, prescripteurs, Maisons France Service...). L'idée est de travailler à l'accompagnement de ces personnels d'accueil pour avoir une information sur la mobilité partagée et répondre ainsi le plus efficacement aux demains

Cette action peut être dupliquée au-delà du kiosque de la mobilité, dans les Maisons France Services ou auprès des acteurs sociaux, afin de gagner en cohérence sur l'ensemble des dispositifs existants.

BENCHMARK DU KIOSQUE DE MOBILITE DU PAYS DE LANGRES

TERRITOIRE	PETR du Pays de Langres (3 CC) Population : 47 000 habitants Ville-centre : Langres (7 700 habitants)
SERVICES PROPOSES	<ul style="list-style-type: none"> • Réservation du transport à la demande • Vente de titres de TC (+ train) • Information grand public sur les solutions de mobilité <p>A venir (inscrit au PDMS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articulation du kiosque avec les Maisons France Services • Organisation les concertations liées à la mobilité • Mise à jour les informations de l'offre de mobilité • Organisation des actions de sensibilisation et des évènements pour rapprocher l'information des habitants • Accompagnement des entreprises dans leur Plan de Mobilité • Soutien au déploiement du covoiturage
SITUATION	Centre ville, bâtiment de l'Office du Tourisme En face de l'arrêt le plus fréquenté du réseau
HORAIRES	Lundi à vendredi 8h-12h et 13h-16h
ATOUTS	En parallèle de la marque « Linggo » qui assure la promotion et l'information sur les services de mobilité Budget de fonctionnement plutôt faible : 1 ETP (Cat. C) + location du local à la Mairie pour un loyer modéré
LIMITES	Nécessité d'améliorer la visibilité du Kiosque (action inscrite au PDMS) en élargissant les champs d'action

ACTEURS

- ❖ Associations
- ❖ Maisons France Services
- ❖ Acteurs sociaux

COUT

- ❖ En fonction du montage (ETP, local...)

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de personnes accompagnées

ACCOMPAGNER LES EMPLOYEURS ET LEURS SALARIES

Axe 4 : Communiquer et accompagner



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Plan de Mobilité Employeur est un outil intéressant pour s'emparer de la question des déplacements des salariés. Il s'agit en effet d'une démarche individualisée au sein d'une ou plusieurs unités d'emplois, visant à trouver des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour les salariés comme pour les visiteurs. Les bénéfices attendus sont notamment la diminution des risques routiers et de la congestion, l'action sur le pouvoir d'achat des salariés, la santé et le bien-être au travail, l'optimisation des surfaces de stationnement, l'amélioration de l'attractivité de l'emploi...

Durant l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur, des interventions et formations peuvent être organisées au sein des entreprises, notamment pour former à l'éco-conduite. En effet l'éco-conduite permet de réduire la consommation de 15% en moyenne.





Je démarre en douceur

Rouler à froid consomme près de 15 fois plus de carburant au 1er km.

Maintenez une vitesse modérée sur les 5 premiers km.



Je maintiens une vitesse constante

En évitant les accélérations et freinages successifs, la puissance nécessaire pour maintenir une vitesse constante reste faible.



Je limite ma vitesse

Rouler à 120 km/h au lieu de 130 km/h sur l'autoroute, ça rallonge un peu le trajet, mais c'est plus prudent, écologique et économique. Soit 18 min en plus pour 500 km.



J'accélère rapidement

Jusqu'à 50 km/h, il faut passer rapidement à la vitesse supérieure. Au-delà, les accélérations doivent être modérées. Sur une boîte automatique, il suffit de relever brièvement le pied de l'accélérateur pour passer une vitesse plus tôt.



J'anticipe et utilise le frein moteur

Regardez au loin et anticipez les changements évitez les accélérations inutiles et les freinages brusques. Utilisez en priorité le frein moteur, car entraîné par la rotation des roues, le moteur ne consomme pas de carburant.



Je coupe le moteur

Coupez le moteur à partir d'un arrêt de 30 secondes.

Un moteur à l'arrêt consomme entre 0,5 et 1 litre à l'heure.

ACTEURS

- ❖ Entreprises et administrations

COUT

- ❖ Gestion et suivi
- ❖ Coût d'un prestataire extérieur si nécessaire

INDICATEURS DE SUIVI

- ❖ Nombre de personnes formées à l'éco-conduite

	COUTS D'INVESTISSEMENT	COUTS DE FONCTIONNEMENT	ETP
Développer l'offre de garage solidaire Coût pour le développement d'1 site <i>Action dépendante de l'association Synergies</i>	5 000 €	5 000 €	
Réfléchir à la mise en place d'un TUS Coût de soutien à une association <i>Action dépendante d'une association (AFTAR)</i>		10 000 €	
Proposer des scooters en locations Coût pour l'achat de 2 scooters <i>Action dépendante de la Mission Locale ?</i>	5 000 €		
Matérialiser les aires de covoiturage relais Coût pour l'adaptation d'1 ou 2 aires existantes <i>Action portée par le PETR en lien avec les communes</i>	10 000 €		0,1
Promouvoir une application de covoiturage Coût pour l'animation autour de la plateforme <i>Action portée par le PETR, avec le soutien de Hauts-de-France Mobilités</i>		10 000 €	0,1
Réfléchir au stop et développer une ligne de covoiturage Coût correspondant à un service avec application <i>Action portée par un opérateur</i>		80 000 €	
Mutualiser les flottes de véhicules des collectivités Coût d'1/4 d'ETP <i>Action portée par le PETR</i>		5 000 €	0,25

Mettre en œuvre le SV

Coût pour des animations vélo

Action portée par le PETR en partenariats avec les acteurs locaux

élevés

Réaliser un plan de mobilité scolaire / créer des animation mobilité

Coût d'une étude pour 3 établissements / coût pour des animations

Action portée par le PETR en partenariat avec les écoles

30 000 €

5 000 €

0,1

Proposer des animations et ateliers autour du vélo

Coût pour l'animation d'un atelier

Action portée en partenariat avec les acteurs vélo locaux

5 000 €

0,1

Réaliser une campagne contre l'autosolisme

Coût pour une campagne de communication

Action portée par le PETR

5 000 €

0,1

Cartographier et former sur la mobilité inclusive

Coût d'1/4 d'ETP

Action portée par le PETR

5 000 €

0,25

Informier via les kiosques de mobilité

Coût pour de l'animation

Action portée par le PETR et les acteurs sociaux

10 000 €

0,3

Accompagner à l'écoconduite

Coût pour l'animation d'1 ou 2 formation

Action portée dans le cadre des Plans de Mobilité Entreprise

5 000 €

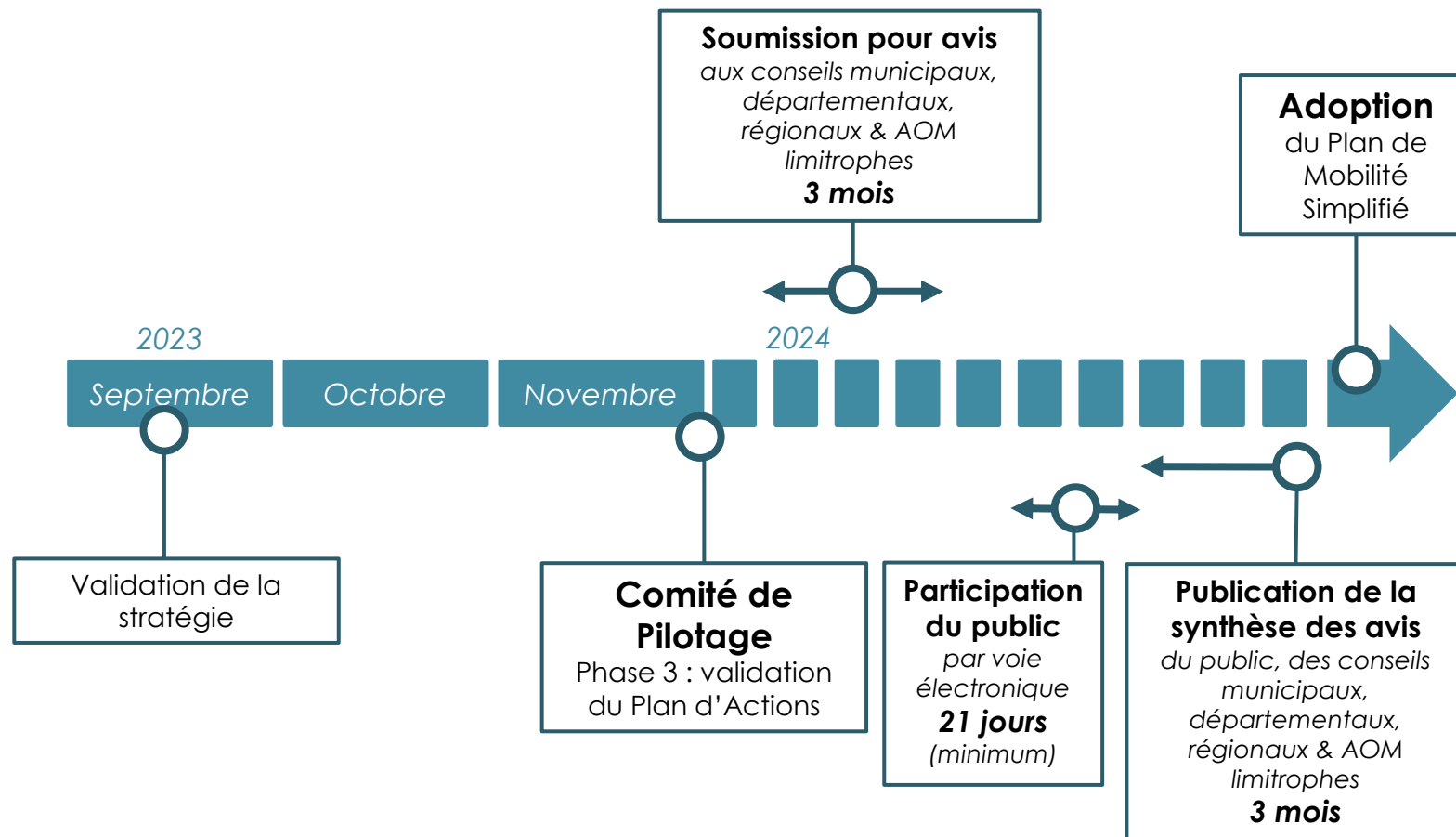
0,1

TOTAL

50 000 €

145000,00

Calendrier du PDMS



Les étapes de l'adoption du PDMS

Rappel : pas de portée juridique / pas de caractère opposable

ETAPE 1 : SOUMISSION POUR AVIS

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés » (Code des transports, L1214)

- ❖ Envoi du PMS : au Conseil Régional, au Conseil Départemental, aux Conseils municipaux (et aux EPCI limitrophes préconisé)
- ❖ Retour : favorable / défavorable / observation (NB: l'absence de retour au-delà des 3 mois vaut avis favorable)

ETAPE 2 : PARTICIPATION DU PUBLIC

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public » (Code des transports, L1214)

- ❖ Mise à disposition du public : par voie électronique (papier à la demande) 21 jours minimum
- ❖ Retour : observations / propositions à retourner par voie électronique ou papier
- ❖ Synthèse des observations et prise en compte : nécessaire avant l'adoption, publication électronique pendant 3 mois

ETAPE 3 : ADOPTION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Code des transports, L1214)

- ❖ Consultation du Comité des partenaires

Le Comité des partenaires

OBJECTIF DU COMITE

« Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place » (Code des transports, L1231)

- ❖ Une réunion annuelle minimum sur convocation du Président
- ❖ Des réunions de consultation sur la politique mobilité du PETR de Thiérache

MISE EN PLACE / COMPOSITION

« Les AOM créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort » (Code des transports, L1231)

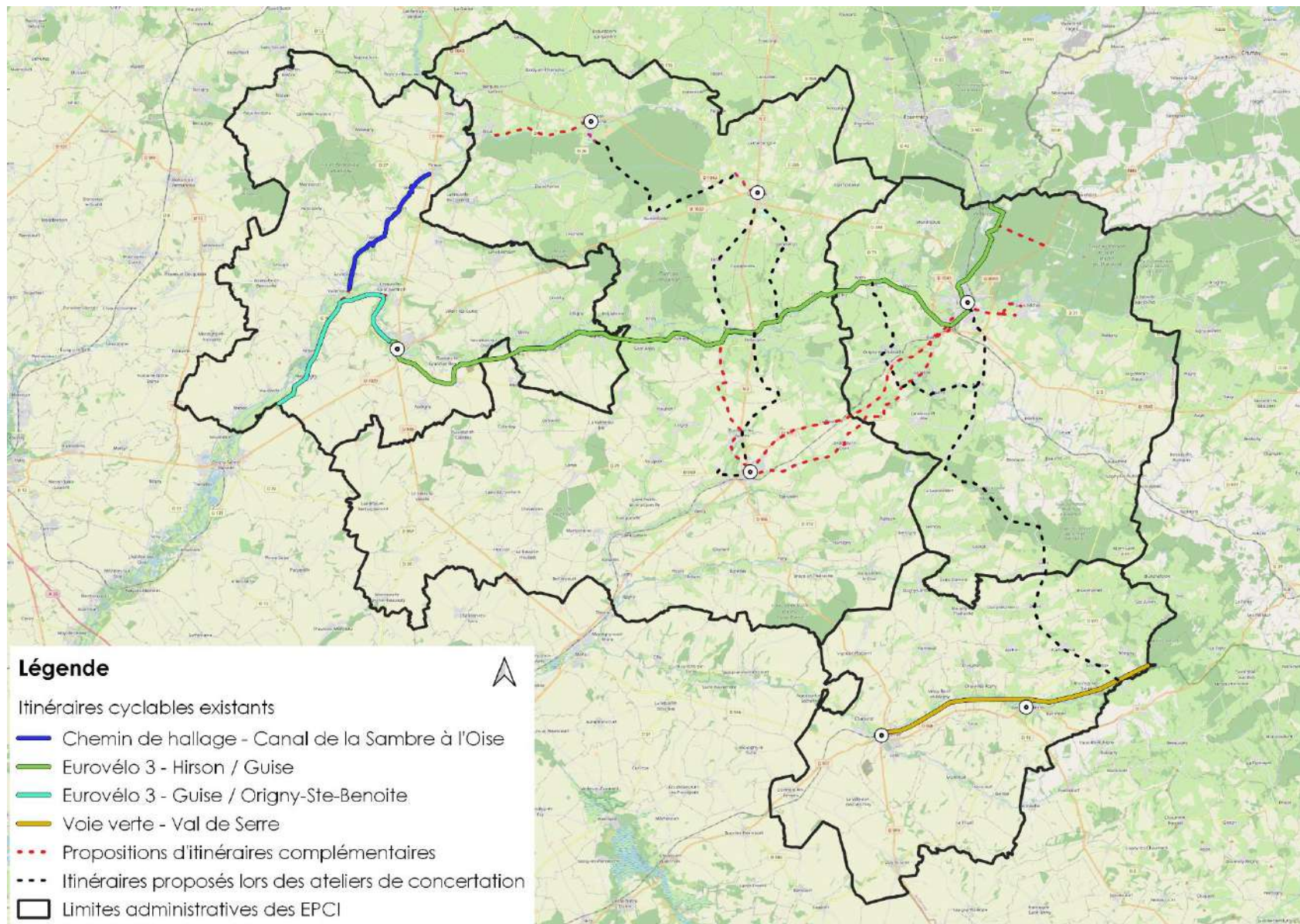
- ❖ Délai de mise en place : immédiat
- ❖ Acteurs à associer : employeurs, associations d'usagers, habitants (composition libre mais préconisation d'une vingtaine de membres)



Annexes

Propositions de schéma cyclable

Carte des aménagements existants et propositions





AXE 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



AXE 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES PRINCIPAUX POLES



AXE 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE DESSERTE VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



AXE 4 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE PROXIMITE

CONNEXION ENTRE LE CHEMIN DE HALAGE ET L'EUROVELO 3

Axe 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Parmi les itinéraires déjà présents sur le territoire, 2 axes structurent la partie ouest du PETR :

- Le chemin de halage allant de Etreux à Vadencourt
- L'EuroVélo 3, qui traversent notamment Guise, Vadencourt, Proix et Macquigny.

Le but de cette action est de **relier les 2 axes** pour créer une continuité cyclable sécurisée.

L'itinéraire manquant est de 1,2 km avec un passage par l'écluse n°19 de Vadencourt. Un travail de signalétique est nécessaire pour l'identification du parcours par les modes actifs et par les véhicules.



COUT

Itinéraire de 1,2km
Reprise revêtement sur 600m env.
→ 187 200 € HT

Signalétique verticale
→ 1000 € HT pour 4 unités avec pose

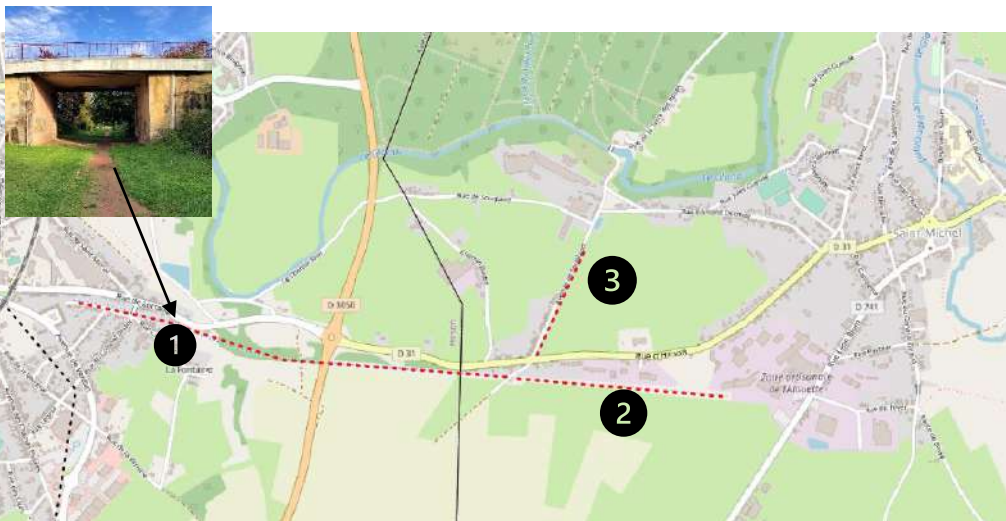


POINT D'ATTENTION

Cette liaison entre les 2 tronçons cyclables s'inscrit dans le projet des chemins de Stevenson dans le cadre de projet touristique.

REAMENAGEMENT DE LA LIAISON SAINT-MICHEL <> HIRSON

Axe 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



- 1 Liaison modes doux – revêtement à reprendre
- 2 Liaison informelle avec fin dans la zone artisanale : acquisition foncière pour terminer l'axe ?
- 3 Piste séparée mais discontinue – continuité à aménager

OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Une liaison modes doux est présente entre **Saint-Michel et Hirson** sur un itinéraire de 1,70 km de long : l'axe est en site propre, séparés des véhicules motorisés et se présente comme un axe stratégique de liaison intercommunale.

Contrairement à l'extrémité située à Hirson, l'itinéraire ne se termine pas au sein de la commune de Saint-Michel. De fait, une **sécurisation des aménagements** pour rejoindre le centre-bourg est nécessaire.



COÛT

Scé 1 : Reprise du revêtement entre Hirson et l'Av. de Sougland

→ min. 432 000 € HT

Scé 2 : Création de la liaison sur 750m + acquisition de 180 m pour terminer l'axe

→ min. 345 000 € HT pour la voie verte + foncier

Scé 3 : Sécurisation de la traversée de la D31 + continuité cyclable vers Saint-Michel (signalisation verticale et pictogrammes)

→ env. 3000 € HT

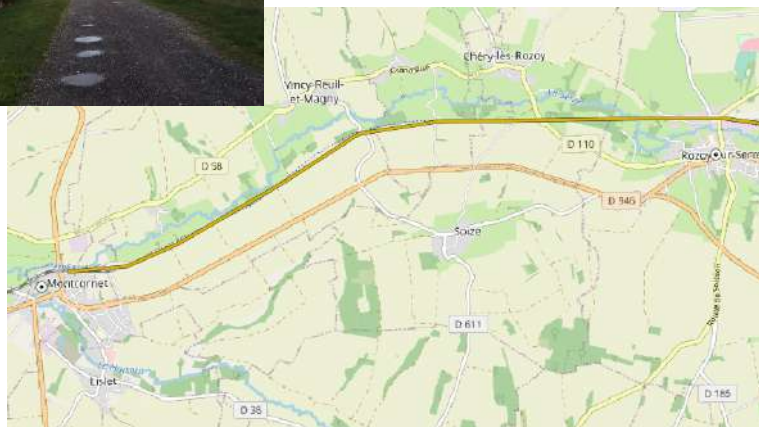


POINT D'ATTENTION

Les axes devront être intégrés dans le plan de circulation de Saint-Michel pour assurer la continuité cyclable dans le bourg et sécuriser les sorties des axes.

REAMENAGEMENT DE LA VOIE VERTE MONTCORNET <> ROZOY-SUR-SERRE

Axe 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



La liaison **Montcornet <> Rozoy-sur-Serre** est assurée par l'aménagement du **Val de Serre**.
L'itinéraire fait 8,2 km, sur un chemin de terre : l'état général de l'aménagement reste **en bon état mais peut être amélioré et entretenu**.

Le Val de Serre coupe à 4 reprises des routes départementales : **une sécurisation de ces traversées** pourra conforter les pratiques.



COUT

Scé. 1 : Reprise du revêtement du Val de Serre en enrobé sur 8,2 km
→ 2,4 M€ HT

Scé. 2 : Sécurisation des traversées par signalisation verticale
→ 1 440 € HT pour 8 unités avec pose



POINT D'ATTENTION





AXE 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



AXE 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES PRINCIPAUX POLES



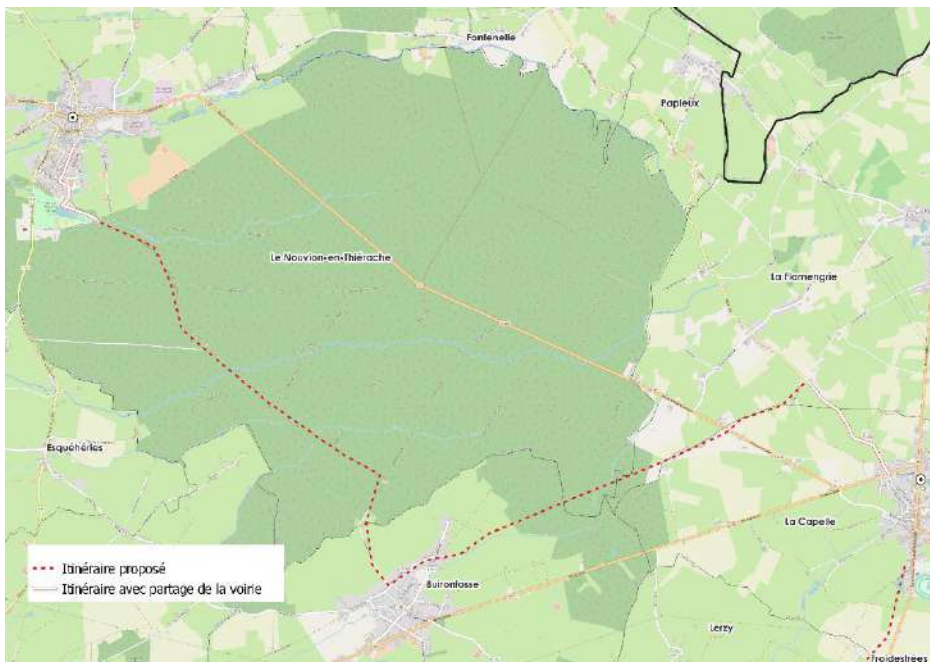
AXE 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE DESSERTE VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



AXE 4 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE PROXIMITE

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON LE-NOUVION-EN-THIERACHE <> LA CAPELLE

Axe 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES DIFFERENTS POLES



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Axe structurant à mettre en place pour relier Le Nouvion-en-Thierache <> La Capelle.

L'itinéraire serait **en parallèle à l'axe de la D1029 puis de la D1043** afin d'éviter les axes principaux et le partage de la voirie avec des véhicules thermiques.

Le tracé de cet axe permet également une desserte de Buironfosse, un accès au Lac de Condé et au collège Colbert Quentin.



COUT

11,55 km de voie existante
288 €/ml pour une voie verte en enrobé sur voie existante
→ 3,3 M€ HT

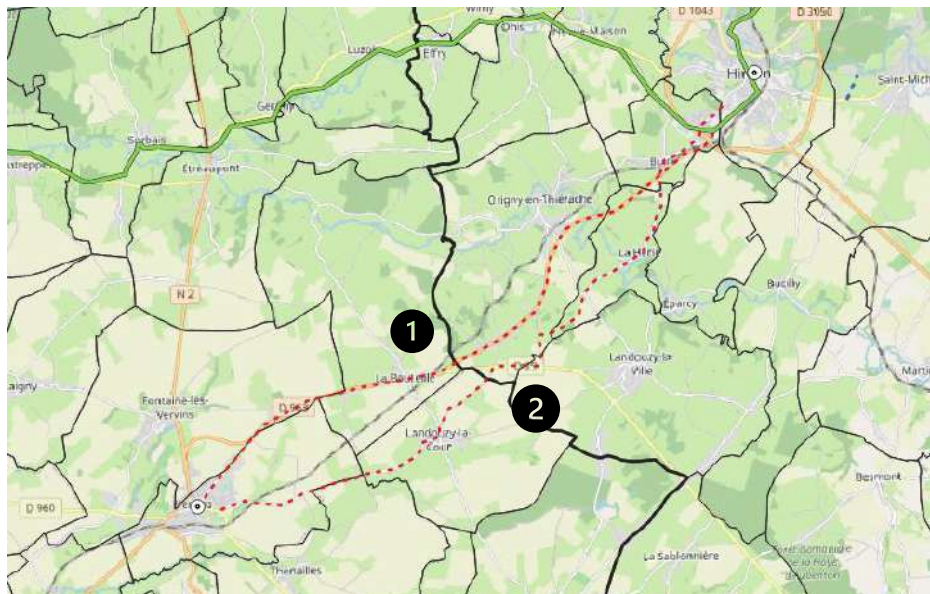


POINT D'ATTENTION

Intégration de l'itinéraire dans les bourgs centres des 2 communes et intégration d'un jalonnement dans Buironfosse.

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON VERVINS <> HIRSON

Axe 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES DIFFERENTS POLES



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Création d'une liaison cyclable entre 2 pôles de proximité

Scénario 1 : Pistes directionnelles (1,5m de large) de chaque côté de la voirie avec séparateur, sur un itinéraire de **15km**

Scénario 2 : Jalonnement et sécurisation d'un axe secondaire par Landouzy-la-Cour (D1850P) et Buire sur un itinéraire de **17km**



COUT

Scé. 1 : 15km de pistes cyclables avec séparateur (400€/ml)
→ 6M € HT

Scé. 2 : 17km sur axe secondaire
→ Env. 12 000 € pour 340 pictogrammes



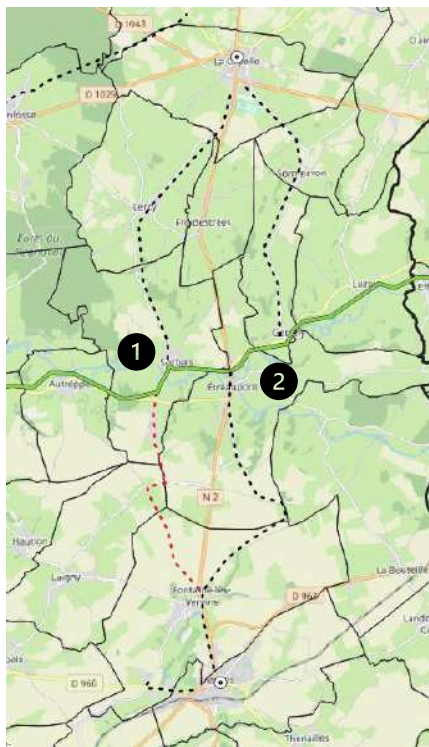
POINT D'ATTENTION

Scé. 1 : la D963 reste un axe majeur de circulation avec de nombreux poids-lourds

Scé. 2 : la visibilité sur les axes secondaires

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON VERVINS <> LA CAPELLE

Axe 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES DIFFERENTS POLES



1 La Capelle > Sorbais > Lerzy →
sécurisation axe 2ndaire

2 La Capelle > Sommeron →
CVCB
Sommeron > Gergny →
sécurisation axe 2ndaire
Gergny > Etréaupont → CVCB
Etréaupont > Censé des 3
chemins > Fontaine-les-Vervins
→ sécurisation axe 2ndaire

OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Liaisons entre 2 pôles de proximité du PETR mais problématique de la N2, qui présente une topographie contrainte et un flux de poids-lourds important.

Scénario 1: Passage à l'ouest de la N2 par Sorbais et Lerzy sur des axes secondaires à sécuriser

Scénario 2: Passage à l'est par Etréaupont, Gergny et Sommeron sur des axes secondaires

Dans les deux cas, une connexion avec l'EV3 est possible.



COUT

Scé.1 : Itinéraire de 16,2 km

- Min. 11020 € pour 324 pictogrammes
- Min 7 200€ HT pour de la signalisation verticale

Scé.2 : Itinéraire de 19km

- Min 50 400 € HT pour l'aménagement de la CVCB pour 4,2km
- Min 10 064 € HT pour 296 pictogrammes sur les 14,8 km
- Min 7 200€ HT pour de la signalisation verticale



POINT D'ATTENTION



AXE 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



AXE 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES PRINCIPAUX POLES



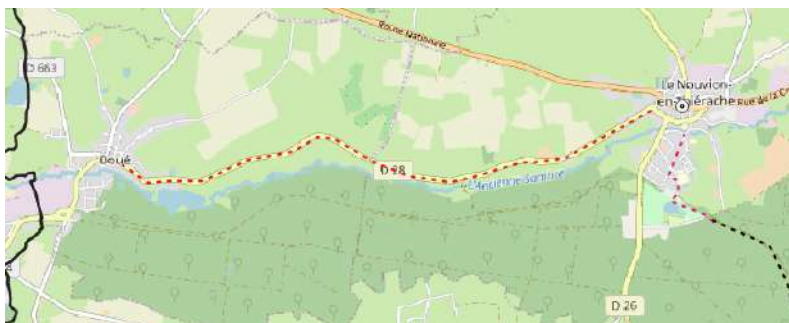
AXE 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE DESSERTE VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



AXE 4 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE PROXIMITE

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON BOUE <=> LE NOUVION-EN-THIERACHE

Axe 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES POUR DESSERVIR LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



Principe de fonctionnement de la chaussée à voie centrale banalisée



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Création d'une chaussée à voie centrale banalisée – CVCB entre **Boué et Le Nouvion-en-Thiérache**. La CVCB est un outil intéressant pour des voiries comme la D28 ; son aménagement reste assez peu onéreux mais demande une forte communication autour de son fonctionnement.

Cet aménagement permettrait la connexion entre les deux communes notamment pour **des déplacements scolaires**.

La voirie présente un profil de 6,1 mètres de large pour un itinéraire de 5,5 km de long.



COÛT

5,5 km de départementale
→ 66 000 € HT

Panneaux explicatifs
→ 2 000 € HT pour 4 unités

Pictogrammes vélos
→ 3 740 € HT pour 110 unités



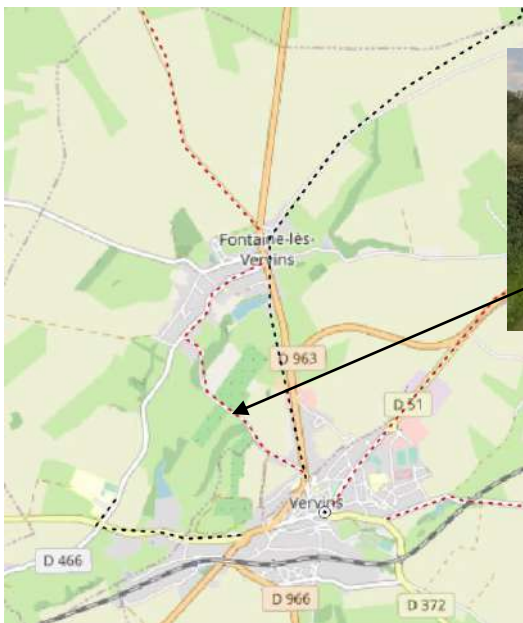
POINT D'ATTENTION

Partage de la voirie avec les poids-lourds et entretien de la peinture pour assurer la sécurité des bandes cyclables à prendre en compte.

Communication importante à mettre en place

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON VERVINS <=> FONTAINE-LES-VERVINS

Axe 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES POUR DESSERVIR LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



Principe de fonctionnement de la chaussée à voie centrale banalisée

OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



Des aménagements type voie verte à Vervins recensés. L'axe de la RN2 présente un profil large qui pourrait être réaménagé en faveur d'un aménagement cyclable sécurisé mais, il y a un problème lié à la forte présence de poids lourds sur l'axe. Par ailleurs, on constate une certaine topographie sur cet axe.

Possibilité de **sécuriser un axe secondaire** – Rue du Vieux Château mais la voirie présente **un profil étroit** mais un travail de reprise du profil peut être réalisé pour proposer une desserte sécurisée.



COÛT

Scé. 1 : Sécurisation de la Rue du Vieux Château par jalonnement et pictogramme et mise en place d'une CVCB après reprise du profil

- 24 000 € pour l'aménagement de la CVCB + coût de la reprise de l'accotement
- 4 500 € pour 130 pictogrammes vélos
- 2 000 € HT pour 4 panneaux explicatifs



POINT D'ATTENTION

La voirie centrale se réduit sur certaines portions de l'itinéraire. Il sera donc important de vérifier les dimensions de celle-ci pour ajuster l'accotement et les bandes cyclables.



AXE 1 : CONFORTER LES ITINERAIRES EXISTANTS



AXE 2 : ITINERAIRES STRUCTURANTS ENTRE LES PRINCIPAUX POLES



AXE 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE DESSERTE VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



AXE 4 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE PROXIMITE

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON GUISE <> LESQUIELLES-ST-GERMAIN

Axe 3 : AMENAGER DES ITINERAIRES DE PROXIMITE



OBJECTIF ET DESCRIPTION DE L'ACTION



La liaison entre **Guise et Lesquielles-Saint-Germain** peut être réalisée par l'itinéraire de l'Eurovélo 3, qui présente un profil en enrobé stabilisé : par conséquent, l'itinéraire n'est pas à reprendre puisqu'il présente un revêtement de bonne qualité.

Un travail de jalonnement devra être réalisé dans les deux communes pour assurer l'identification de l'itinéraire. Associé à cela, il est recommandé de sécuriser l'axe de la Rue de la Gare à Lesquielles-Saint-Germain, qui permet d'accéder à l'EV3.



COÛT

Scé. 1 : Sécurisation de la Rue de la Gare et jalonnement





- env. 500€ HT pour 12 à 15 pictogrammes vélos (600m de la Rue de la Gare vers D693)
- 1 800 € HT de signalisation verticale avec pose
- 13 000 € HT pour 1 passage surélevé avec passage piéton (rue André Godin à Guise)



POINT D'ATTENTION

Communiquer autour du fait que l'axe n'est pas un axe uniquement dédié pour du cyclotourisme ou du vélo sportif mais peut-être un axe privilégié pour les déplacements quotidiens entre les deux communes.

Typologie des stationnements vélo

Surveillance informelle		Sécurisation formelle	
<p>ARCEAU</p> 	<p>ABRI</p> 	<p>VELOBOX</p> 	<p>GARAGE COLLECTIF</p> 
<p>Cible : stationnement courte-durée (<2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux</p> <p>Implantation : centre-ville, rues commerçantes</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p>Dimensionnement : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement</p> <p>Coût : 200€ à 250€/arceau</p>	<p>Cible : stationnement moyenne durée (environ 4h) le temps d'une activité</p> <p>Implantation : centre sportif ou culturel</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la présence d'un accueil sur le site peut permettre un contrôle informel</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo et de dimensionner selon la demande</p> <p>Coût : 200€/arceau + 4 000€ pour l'abri (≈10 places)</p>	<p>Cible : stationnement longue durée (une journée ou une nuit) pour les pendulaires ou étudiants</p> <p>Implantation : équipements touristiques</p> <p>Sécurisation : local fermé par une clé ou un badge individuel</p> <p>Dimensionnement : 1 place par vélobox, pour les vélos et VAE uniquement</p> <p>Coût : 3 000€/vélobox</p>	<p>Cible : stationnement longue durée pour des usagers réguliers ou des habitants du quartier</p> <p>Implantation : gares, quartier résidentiel</p> <p>Sécurisation : les utilisateurs du local disposent chacun d'une clé ou du code du digicode pour entrer dans le local, la sécurisation repose aussi sur la confiance envers les autres utilisateurs</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo, environ 10 places</p> <p>Coût : 200€/arceau + 8 000€ pour le garage (≈10 places)</p>

tecurbis

le conseil technique indépendant



CONTACT :

Marie-Gabriel LAGREE

Chef de projet

Marie-Gabriel.LAGREE@tecurbis.fr