PLUi-HD

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

l'Agglo proche de vous !

POA Déplacement

Document de travail

Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat
et Plan de Déplacements Urbains

Version du 30 mai 2019

1.

Le programme d'actions du PDU (POA Déplacement)

Des actions réparties sur 5 axes d'intervention :

Axe 1 : agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises

Axe 2 : agir sur le stationnement

Axe 3 : agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

Axe 4 : agir sur le développement des modes actifs

Axe 5 : agir sur les offres alternatives de mobilité et l'écomobilité

Les 23 actions du POA Déplacement :

Les axes d'interventions	*Les actions*
Le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises	1. **Promouvoir auprès de l'État et de la SANEF une autoroute gratuite pour les déplacements internes au Saint-Quentinois**
	2. **Requalifier l'Avenue de Verdun en un boulevard urbain afin de fluidifier/clarifier la circulation sur cet axe** (entre le pont de la D930 et le giratoire de l'entrée de la ZAE la Vallée)
	3. **Etudier la faisabilité d'un nouveau plan de circulation au centre-ville de Saint-Quentin** (s'inspirer de la circulation temporaire, faciliter l'accès au parking en ouvrage..)
	4. **Tendre vers une généralisation des zones 30 dans les centres-bourgs** (en intégrant la problématique des engins agricoles..) **et secteurs stratégiques**
	5. **Définir un schéma des itinéraires PL à l'échelle de l'agglomération pour ne plus permettre aux camions en transit de traverser la ville** (intégrer la réflexion sur un nouvel itinéraire pour le transport exceptionnel)
	6. **Revoir / Étendre la réglementation des livraisons en centre-ville** et **expérimenter un système de livraisons finales avec des véhicules propres et de petites tailles**
Le stationnement	7. **Mener des campagnes de marquage des zones de stationnement interdites** (les angles de rues…) **dans certains quartiers de Saint-Quentin pour sécuriser les déplacements et faciliter la circulation des bus.**
	8. **Mieux organiser et sécuriser le stationnement de courte durée aux abords des établissements scolaires dans les communes rurales** (dépose minute, mobilier…)
	9. **Revoir les normes de stationnement pour les futurs projets de construction en cœur d'agglomération** (revoir les obligations en termes de création de stationnement, favoriser la mutualisation …)
Les transports collectifs et l'intermodalité	10. **Développer des aménagements de priorisation des bus pour fluidifier leur circulation** (priorisation aux feux…)
	11. **S'engager dans des réflexions à l'échelle du Pays du Saint-Quentinois et/ou des intercommunalités voisines** (Ham, Chauny,…) **pour des coopérations visant à étendre les solutions de mobilité**
	12. **Développer et améliorer la qualité du réseau interurbain en termes d'offre et de communication.**
	13. **Aller vers une intégration tarifaire entre les différents réseaux de transport sur le Saint-Quentinois** (voir en intégrant d'autres services de mobilité, en lien avec les travaux à l'échelle du Syndicat Hauts de France Mobilités)

Les axes d'interventions	*Les actions*
Le développement des modes actifs	**14. Réaliser un schéma directeur cyclable à vocation utilitaire sur l'agglomération afin de disposer d'une vision d'un maillage à long terme**
	15. Développer le cyclotourisme en valorisant les bords des canaux pour les modes actifs, en finalisant la véloroute 30 (itinéraire entre la Baie de Somme et la Marne) **au Sud du territoire et en créant un itinéraire reliant Saint-Quentin à l'Eurovélo 3 dans la vallée de l'Oise**
	16. Développer le stationnement vélo sur Saint-Quentin et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté (gare et zones d'activité)
Les offres alternatives de mobilité et l'écomobilité	**17. Développer les initiatives de types Pédibus/Vélobus et l'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques aux plus jeunes**
	18. Développer un réseau d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire aux abords des principaux nœuds routiers et pôles d'intermodalité
	19. Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion
	20. Développer des espaces de services publics répartis sur le territoire (ou itinérant) afin de réduire les déplacements (ex. pour démarches administratives, services de santé…)
	21. Accompagner le développement de la mobilité propre : développement des IRVE (automobile et vélo), **navette électrique …**
	22. Encourager la mise en place de Plan de Mobilité des entreprises et des administrations
	23. Mieux informer sur les différentes offres de mobilité présentes sur le territoire et centraliser l'information en un lieu unique (guichet mobilité, plateforme Internet)

2.

Les actions du POA Déplacement

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 1

Promouvoir auprès de l'État et de la SANEF une autoroute gratuite pour les déplacements internes au Saint-Quentinois

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Une rocade ouest assurée par la D1029 qui accueille près de 29 500 véh./j et concentre l'essentiel des retenues de files observées à l'échelle du territoire ;

→ Le report d'une partie du trafic de transit local sur l'autoroute permettrait de fluidifier la circulation (aussi bien en semaine que le samedi pour l'accès aux ZAE).

➢ Mesures à mettre en place :

Afin de proposer un second axe de contournement interne à l'agglomération, alternative à la D1029 qui est apparue comme régulièrement saturée, il est envisagé de s'appuyer sur l'A26 pour remplir ce rôle (22 600 véh./j entre les 2 échangeurs de Saint-Quentin ce qui est inférieur à la D1029)

✓ **Mesure 1 : Engager la discussion avec la SANEF pour définir les modalités d'une autoroute gratuite pour les déplacements internes du Saint-Quentinois.**

Ce type de solution a été mis en œuvre sur diverses agglomérations françaises pour désengorger leur traversée et ce depuis plusieurs années avec une réduction du prix de l'abonnement pouvant aller jusqu'à la gratuité se traduisant par 100 % de réduction. Cela se traduit généralement par un abonnement réservé aux habitants de la collectivité concernée et avec une prise en charge en partie par la société d'autoroute et une autre par la collectivité (Exemple du Pass Amiens *:* 35% de la réduction prise en charge par la Sanef et 65% par Amiens Métropole). Le coût par trajet entre les deux échangeurs sur la CASQ est de 0,8 €.

✓ **Mesure 2 : Etudier l'impact sur les voiries d'accès et de sortie en lien avec les échangeurs pour évaluer la nécessité de les adapter à ce trafic supplémentaire.**

Cette gratuité pourrait engendrer un afflux de trafic autour des échangeurs qui pourrait nécessiter de nouveaux aménagements pour conserver un trafic fluide. En effet, l'objectif n'est pas de déplacer la congestion ponctuelle de la D1029 vers de nouveaux secteurs .

Il s'agira donc de réaliser en parallèle de la réflexion sur la gratuité une étude avec modélisation de trafic en lien avec les échangeurs pour évaluer l'impact sur les voiries environnantes d'un trafic supplémentaire.

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme 2-5 ans*	*Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

➢ Échelle d'intervention :

- **Agglomération de Saint-Quentin**

➢ Suivi des mesures :

- **Évolution du nombre d'abonnés**
- **Comptages autoroutiers réalisés entre les deux échangeurs et sur voies d'accès**
- **Évolution du trafic sur la RD1029 qui forme le contournement Sud-Ouest actuel**

➢ Coûts :

- **Selon le nombre d'abonnés et le taux de prise en charge : +/- 200 000 €/an**
- **Étude d'impact circulation en lien avec les échangeurs : +/- 20 K€**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Maître d'ouvrage*
SANEF	*Partenaire technique et financier*
Etat, Région, Département, Communes	*Accompagnement – partenaire technique ou financier si des travaux sont nécessaires sur les voiries environnantes*

➢ Pilote en charge du projet *:*

CASQ

Impacts

Faibles	Elevés
1 2	3
Report modal	

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 2

Requalifier l'Avenue de Verdun/Rue Alexandre Dumas (RD 1029) en un boulevard urbain afin de fluidifier / clarifier la circulation sur cet axe

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ La RD 1029 constitue l'axe de contournement Sud-Ouest de Saint-Quentin ;
✓ Une absence de cohérence entre la fonctionnalité, la configuration viaire et l'environnement de la voie en particulier sur le secteur allant du pont de la RD 930 au giratoire d'entrée de la ZAE la Vallée.

➔ **Objectif : Rechercher un meilleur équilibre entre les modes et redonner une valeur d'urbanité à cet axe dans un objectif d'amélioration du cadre de vie.**

➢ Mesures à mettre en place :

Sur sa portion la plus urbaine (Avenue de Verdun et rue Alexandre Dumas), **la RD 1029 se caractérise par un profil très routier** (voies d'insertion, dimensionnement important de la chaussée, peu de marqueurs paysagers) ainsi que par **des problématiques relatives à la lisibilité de ces voies de circulation et à l'absence d'aménagement en faveur des modes actifs**. Cette configuration la déconnectant par conséquent du tissu et de l'environnement urbain dans lequel elle s'insère (effet de coupure entre les quartiers de Saint-Martin Oestres, du Vermandois et le centre de Saint-Quentin).

La requalification de cet axe en boulevard urbain aura pour objectif de :

- **Clarifier les espaces de circulation automobile** (voies de circulation, tourne à gauche,…) ;
- **Tendre vers un meilleur partage de la voirie** notamment en faveur des modes actifs ;
- **Recréer des liaisons inter-quartiers** et de favoriser les interactions entre les différentes fonctions urbaines (commerces, habitat,…) ;
- **Atténuer les marqueurs routiers** par l'engagement d'un travail sur la façade urbaine (paysage,…).

Configuration viaire actuelle de l'axe Verdun/Dumas

➢ Échelle d'intervention :

- **Commune de Saint –Quentin – Axe de la RD 1029**

➢ Suivi des mesures :

- **Évolution du trafic sur la RD 1029**
- **Evolution de l'accidentologie**

➢ Coûts :

- **Très variable en fonction des aménagements et des choix opérés en matière de requalification mais un coût pouvant être estimé entre 0,5 et 3 M€ pour une restructuration totale de l'Axe Verdun/Dumas sur 1 km environ.**

Acteurs	*Rôle*
Commune de Saint-Quentin	*Maître d'ouvrage*
CASQ , CD02	*Partenaire technique et/ou financier*

➢ Pilote en charge du projet :

Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :

- *Court Terme < 2 ans*
- *Moyen Terme 2-5 ans*
- *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

Action 3

Etudier la faisabilité d'un nouveau plan de circulation au centre-ville de Saint-Quentin

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Depuis le Nord et le Sud de la ville, les itinéraires jalonnés menant au centre-ville et au parking sont dissociés : l'accès au parking Hôtel-de-Ville nécessite un détour ;
✓ Une fréquentation faible du parking Hôtel-de-Ville.
➔ **Améliorer la lisibilité du plan de circulation en centre-ville et faciliter l'accès au parking en ouvrage de l'Hôtel-de-Ville.**

➢ Mesures à mettre en place :

L'étude du plan de circulation du centre-ville de Saint-Quentin devra aborder les points suivants :

✓ Hiérarchiser le réseau viaire en définissant les voies d'accès au centre-ville

- L'étude **définira les accès au centre-ville** depuis les différentes pénétrantes de Saint-Quentin ;
- Le **jalonnement** « centre-ville » orientera les automobilistes sur ces accès ;
- Les sens de circulation des autres rues du centre-ville seront adaptés afin de dissuader leur utilisation pour l'accès au cœur de ville et éviter les itinéraires de shunt (fonctionnement en poche) ;
- Les rues ne supportant qu'un trafic local pourront faire l'objet de mesures de pacification.

✓ Faciliter l'utilisation du parking en ouvrage de l'Hôtel-de-Ville

- Le nouveau plan de circulation devra s'interroger sur l'accès au parking Hôtel-de-Ville depuis l'axe de la Rue d'Isle ;
- 2 solutions envisageables :
  - Modifier le plan de circulation du centre-ville pour faciliter l'accès au parking depuis la Place de la Basilique ;
  - Créer un nouvel accès au parking plus facilement accessible depuis la Rue d'Isle ;
- Un jalonnement dynamique (indiquant le nombre de places libres) efficace guidera les automobilistes vers ce parking.

Exemple de jalonnement dynamique

➢ Échelle d'intervention :

- **Ville de Saint-Quentin**

➢ Suivi des mesures :

- **Niveau de trafic sur les principaux axes**
- **Fréquentation du parking Hôtel-de-Ville**

➢ Coûts :

- **Réalisation d'une étude de circulation pour définir le scénario retenu : +/- 35 K€**

Acteurs	*Rôle*
Ville de Saint-Quentin	*Maître d'ouvrage*
CASQ / Saint-Quentin Mobilités	*Partenaire technique*

➢ Pilote en charge du projet :

Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 4

Tendre vers une généralisation des zones 30 dans les centres-bourgs (en intégrant la problématique des engins agricoles..) et secteurs stratégiques

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Des zones apaisées encore peu développées sur le territoire mais des aménagements de limitation des vitesses (chicanes, dos d'âne…) déjà effectifs ;

→ Une politique ambitieuse à mener pour accroître le sentiment de sécurité des modes doux et en faire un réflexe pour des déplacements de courte distance.

➢ Mesures à mettre en place :

Des zones pacifiées développées sur des secteurs (ex : centres-bourgs, quartiers…) plutôt que de manière ponctuelle (ex : sur une portion de voirie…), apportent plus de visibilité pour les automobilistes, et permet de réduire les coûts d'aménagement (de 500 € / ml pour une zone ponctuelle à 100 € / ml pour une zone élargie).

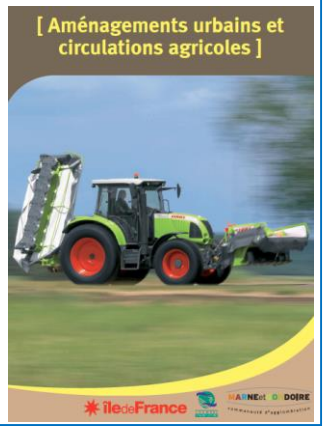
✓ Recenser de manière partenariale les secteurs où généraliser les zones 30

En partenariat avec les communes et le CD02, il s'agira dans un premier temps d'identifier les secteurs à enjeux où la mise en place de zones 30 est nécessaire.

✓ Identifier les aménagements de voirie à prévoir

Les panneaux d'entrée de Zone 30 étant insuffisant pour inciter au respect des vitesses, différentes réalisations seront à prévoir en complément :

- **Sur le partage de voirie**, via un travail sur les cheminements piétons et cyclables ;
- **Sur le gabarit des voies**, en préservant potentiellement une **emprise pour les véhicules « lourds »** (PL, TC, engins agricoles) si des **itinéraires de substitution ne peuvent être proposés** ;
- **Sur des aménagements ponctuels** (dos d'âne, chicanes…).



✓ Réaliser une charte des aménagements intégrant les circulations agricoles

La **CASQ pourrait accompagner les communes en réalisant une charte d'aménagement intégrant les circulations agricoles pour garantir leur prise en compte de manière cohérente et globale dans les projets à l'échelle du territoire.**

➢ Échelle d'intervention :

- **Centres-bourgs et secteurs stratégiques**

➢ Suivi des mesures :

- **Évolution du linéaire de voirie aménagée en Zone 30**
- **Évolution de la répartition modale des déplacements sur les voiries pacifiées**
- **Campagne d'enquêtes de respect des vitesses**

➢ Coûts :

- **Réalisation d'une charte d'aménagement / pacification intégrant la circulation des engins agricoles : 15 K€**
- **Coûts d'aménagements de voirie variables en fonction de l'ampleur des travaux retenus**

Acteurs	*Rôle*
CASQ Communes, CD02	*Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie Accompagnement / technique voir financier dans les autres cas*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ (réalisation initiale de la charte)

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 5

Définir un schéma des itinéraires PL à l'échelle de l'agglomération pour ne plus permettre aux camions en transit de traverser la ville

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Une part importante des pôles générateurs de trafic poids lourds (PL) est située en périphérie des centres urbains et est accessible par des voiries adaptées ;
✓ Néanmoins une part du trafic de transit traverse Saint-Quentin.

→ **L'objectif est ici de limiter les nuisances liées au trafic poids lourds en organisant leur circulation.**

Impacts

Faibles — Elevés
1 2 3
Report modal

➢ Mesures à mettre en place :

Afin de réorganiser la circulation des PL dans le cœur d'agglomération, il s'agira de redéfinir les itinéraires préférentiels pour le transit local d'une part et pour l'accès au centre-ville de Saint-Quentin d'autre part.

✓ Mesure 1 : Définir un schéma des itinéraires PL sur l'agglomération

La définition de ce schéma doit se mener en concertation (communes, habitants, professionnels …) car il visera à définir des secteurs et axes déterminés sur lesquels on envisage de réorienter systématiquement les PL soit en transit local soit dès lors qu'ils auront effectué leurs livraisons pour sortir du cœur d'agglomération. Le choix de ces itinéraires se fera en lien avec la hiérarchisation de la voirie (fonction de la voie, profil et aménagements). **Selon les cas, des aménagements seront ainsi à réaliser pour adapter la voirie à cette nouvelle fonction d'itinéraires PL prioritaires.** Dans tous les cas ces itinéraires devront se traduire par des arrêtés de circulation et un jalonnement efficace sur l'ensemble de l'agglomération pour orienter les PL, et d'un contrôle pour faire respecter le schéma.

✓ Mesure 2 : Etudier avec les services de l'Etat la définition d'un nouvel itinéraire pour le transport exceptionnel

Sur Saint-Quentin , l'itinéraire des transports exceptionnels (TE) traverse la ville. Ces TE sont indispensables à l'activité économique mais lorsqu'ils ne peuvent utiliser des voies de contournements des agglomérations ils sont souvent préjudiciables pour le bon fonctionnement d'un cœur de ville et la cohabitation entre tous les usages. **Il convient aujourd'hui d'engager les réflexions avec les représentants de l'Etat (DDT) pour trouver une alternative éventuelle à cet itinéraire** (en lien notamment avec un itinéraire Pl qui pourrait être recalibré à cet effet). **Un groupe de travail doit être mis en place entre toutes les parties prenantes (collectivités, Etat, représentant des transports …) pour analyser les alternatives potentielles.**

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme 2-5 ans* — *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

➢ Échelle d'intervention :

- **Agglomération de Saint-Quentin et éventuellement les EPCI voisins dans la redéfinition d'un itinéraire de transport exceptionnel**

➢ Suivi des mesures :

- **Comptages routiers PL sur les différents axes**
- **Nombres de contraventions liées aux restrictions**

➢ Coûts :

- **Définition des itinéraires PL : concertation interne**
- **Mise à jour du jalonnement : +/- 30 K€**
- **Communication : +/- 10 K€**
- **Mise à niveau des voiries : selon travaux et itinéraires**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Maître d'ouvrage pour coordonner la définition du schéma des itinéraires PL*
Etat	*Itinéraire de transport exceptionnel*
Département, Communes,	*Partenaire technique et mise en place des arrêtés et du jalonnement (voire des travaux) en fonction de la domanialité.*
CCI, CDSR, Transporteurs	*Partenaire technique*

➢ Pilote en charge du projet : CASQ

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 6

Revoir la réglementation des livraisons en centre-ville et expérimenter un système de livraisons finales avec des véhicules propres et de petites tailles

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Des conditions de livraisons qui impactent l'organisation des mobilités (faible respect des horaires de livraisons, nombreux véhicules de livraisons en double-file…) et plus globalement sur l'urbain (pollution, bruit…)

→ **Améliorer l'organisation des livraisons, optimiser la gestion du dernier kilomètre**

➢ Mesures à mettre en place :

Afin de s'engager dans une politique plus exemplaire en matière de livraisons de marchandises :

✓ Mesure 1 : Engager une concertation avec les acteurs locaux pour adapter la réglementation des livraisons

Une réflexion multi-partenariale portée par la ville avec les commerçants, transporteurs etc..; devra s'engager pour définir les contours possibles d'une nouvelle réglementation en fonction des attentes des différentes parties prenantes. Elle pourrait prendre le contour suivant :

- *Evolution de la zone réglementée ? :* **extension à l'ensemble de la zone intra-boulevard**
- *Evolution des horaires de livraisons ? :* Aujourd'hui, les livraisons sur la zone réglementée sont autorisées avant 10h30 et après 19h. **11h ou 12h permettrait d'intégrer les ouvertures plus tardives des commerces.**
- *Limitation du gabarit reposant sur la surface ? :* La réglementation actuelle impose des contraintes reposant sur le tonnage des véhicules. **La future réglementation devra plutôt porter sur la surface du véhicule qui permet de bien intégrer le problème de l'encombrement généré par les véhicules en milieu urbain. Exemple hors zone piétonne en mixant horaires et surfaces :** Véhicules de moins de 10m² : livraisons possibles 24h/24 - Véhicules entre 10 et 29m² : livraisons de 19h à 12h - Véhicules supérieurs à 29m² : livraisons de 20h à 8h

✓ Mesure 2 : Etudier la mise en place d'un espace logistique de proximité et de consignes de livraisons

Il s'agira de mener une étude de faisabilité sur la création d'un Espace Logistique Urbain pour les livraisons finales dans le centre-ville (localisation de cet espace, mode de fonctionnement et de gestion, potentiel captable/coût de fonctionnement…). Situé à proximité du centre-ville, il devra permettre de centraliser une partie des flux de marchandises vers le centre-ville (notamment les petits colis qui génèrent beaucoup de véhicules) et **de rationaliser la gestion du dernier kilomètre** en regroupant les colis dans une tournée assurée par des véhicules propres et de faibles gabarits**. En parallèle, il s'agira d'étudier le développement consignes automatiques pour les particuliers et/ou commerçants pour recevoir certaines livraisons.**

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 — Technique

1 2 3 — Financière

1 2 3 — Coordination des acteurs

➢ Échelle d'intervention :

- **Centre-ville de Saint-Quentin**

➢ Suivi des mesures :

- **Enquête satisfaction commerçants**
- **Comptages véhicules**
- **Évolution de la vitesse commerciale des bus**
- **Evolution des contraventions pour non respect des horaires de livraisons**

➢ Coûts :

- **Réflexion sur l'évolution de la réglementation : concertation interne et temps humain**
- **Étude de faisabilité d'un espace logistique urbain : +/- 25 K€**

Acteurs	*Rôle*
Ville de Saint-Quentin	*Maître d'ouvrage (réglementation)*
CASQ	*Maître d'ouvrage (expérience de logistique urbaine)*
CCI, transporteurs, commerçants…	*Partenaire technique et/ou financier*

➢ Pilote en charge du projet :

Ville de Saint-Quentin et CASQ

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 7

Mener des campagnes de marquage des zones de stationnement interdites (les angles de rues…) dans certains quartiers de Saint-Quentin pour sécuriser les déplacements et faciliter la circulation des bus.

Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Un maillage urbain dense sur certains quartiers, engendrant une demande de stationnement importante sur des largeurs de voiries limitées, et qui contraignent la circulation des véhicules TC.

→ **Mieux organiser les circulations tous modes via une campagne de marquage**

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

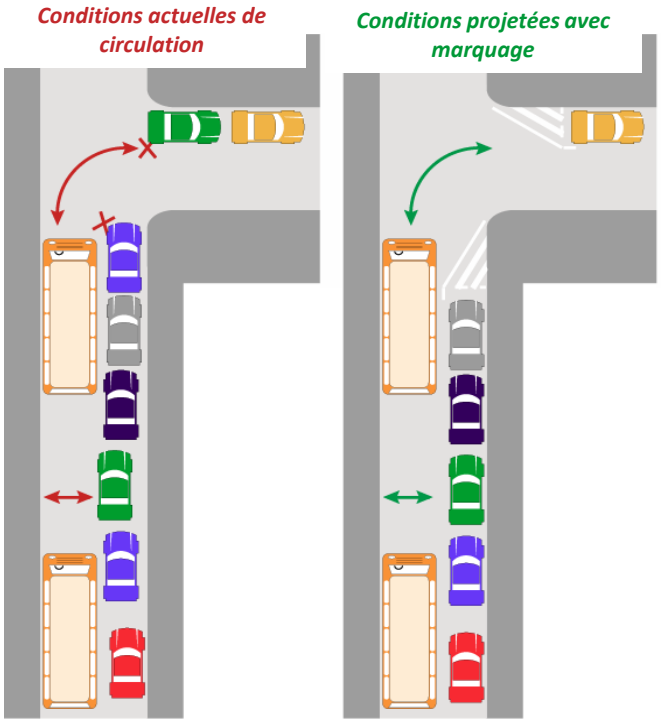
Mesures à mettre en place :

Le quartier jugé comme prioritaire pour réaliser cette campagne est celui du Faubourg d'Isle, sur la zone résidentielle située entre Convention et la Place Stalingrad (mais pourra ensuite s'étendre).

Matérialiser les espaces de stationnement autorisé dans les rues en matérialisant les intersections pour faciliter la giration des véhicules et la visibilité

Les conditions actuelles de stationnement VL peuvent venir **contraindre la circulation des véhicules, et notamment des TC, aux intersections**. Pour y remédier, il est préconisé de **matérialiser des zébras en amont / aval des intersections** afin de préserver une emprise suffisante pour la giration des véhicules.

En admettant un traitement de **40 intersections et le marquage de 4 zébras par intersections cela représente 160 intersections.**



Échelle d'intervention :

- **Quartier résidentiel de Saint-Quentin (Faubourg d'Isle…)**

Suivi des mesures :

- **Évolution du nombre de rues matérialisées**
- **Évolution de la vitesse commerciale sur les lignes urbaines concernées**
- **Evolution de l'accidentologie sur les secteurs traités**

Coûts :

- **Matérialisation de 160 zébras : 50 K€** (+/- 300 € pour le marquage d'un angle de rue en zébra)

Acteurs	Rôle
Ville de Saint-Quentin	*Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie*
CASQ	*Accompagnement technique Maître d'ouvrage sur les voies d'intérêt communautaire*
Transdev	*Partenaire technique en tant qu'exploitant du réseau urbain*

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme 2-5 ans* — *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

1 2 3 Technique — 1 2 3 Financière — 1 2 3 Coordination des acteurs

Pilote en charge du projet :

Ville de Saint-Quentin

Action 8

Mieux organiser et sécuriser le stationnement de courte durée aux abords des établissements scolaires dans les communes rurales

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Peu de difficultés relevées en matière de circulation et de stationnement mais des problématiques ponctuelles observées dans l'espace et dans le temps (abords des établissements scolaires, …)

→ **Gérer et améliorer les flux de circulation et les conditions de stationnement des différents usagers aux heures de pointe ;**
→ **Sécuriser la circulation des piétons en particulier ceux des enfants.**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ **Matérialiser et distinguer les différents espaces de stationnement via de la signalisation horizontale et verticale :**

- Des arrêts minute pour de la dépose ou de la reprise obligeant les accompagnants à marquer un arrêt de courte durée ;
- Des espaces de stationnement déportés ou du marquage sur voirie pour du stationnement de plus longue durée ;
- Du stationnement pour les TC consacrés au ramassage scolaire ;
- Du stationnement vélo dans les enceintes des établissements scolaires.

En complément de la signalisation, certaines communes ont mis en place du mobilier urbain de type (barrières, potelets) afin de dissuader le stationnement aux abords de l'école (ex: Gauchy).

✓ **Sensibiliser et communiquer auprès des parents d'élèves pour réduire les pratiques anarchiques et accidentogènes aux abords des établissements scolaires.**

✓ **Des mesures complémentaires pourront être envisagées afin de sécuriser les abords des écoles :**

- **Modérer et apaiser les vitesses à l'approche de la zone scolaire** et mettre en place des aménagements de pacification et de sécurisation nécessaire (radars pédagogiques, ralentisseurs) ;
- **Sécuriser les traversées** pour interpeller les conducteurs et **inciter à la prudence à l'approche des établissements** (signalisation lumineuse, mobilier d'ambiance scolaire,…).

➢ Échelle d'intervention :

- **Sur les communes rurales de la CASQ et en particulier aux abords des établissements scolaires rencontrant des problématiques de circulation et de stationnement**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre d'écoles traitées**
- **Linéaire de voiries traité aux abords des établissements scolaires**
- **Evolution de l'accidentologie sur les secteurs concernés**

➢ Coûts :

- **Variable en fonction des aménagements retenus**

Acteurs	*Rôle*
Communes	*Maître d'ouvrage*
CASQ / Etablissements scolaires	*Partenaire technique*

➢ Pilote en charge du projet :

Communes

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme 2-5 ans*	*Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

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

Impacts

Faibles Elevés

1 **2** 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 9

Revoir les normes de stationnement pour les futurs projets de construction en cœur d'agglomération

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ L'analyse de l'article U12 du PLUI actuel ne faisait pas apparaître de distinction marquée des règles de stationnement pour les futurs constructions selon les secteurs de l'agglomération, selon l'habitat individuel ou collectif

→ **L'adaptation des obligations en matière de création de stationnement, en tendant vers une diminution des places dans les secteurs denses et bien desservis par les TC, favorise le report modal, limite la consommation foncière, réduit les coûts de construction et favorise l'émergence des projets de la part des promoteurs.**

➢ Mesures à mettre en place :

Un règlement du PLUI HD qui intègre des normes en lien avec le Décret du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du PLU

Le décret introduit plusieurs orientations tout en visant à assurer l'accueil des véhicules au sein de la sphère privée afin d'éviter une utilisation massive de l'espace public :

- Possibilité de limiter le nombre de places de stationnement pour tous les types de bâtiment d'habitation ;
- Possibilité d'imposer un nombre minimal de places de stationnement , tenant compte de la desserte en TC et des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité ;
- Encourager la mutualisation si le bâtiment ou projet assure plusieurs fonctions, (ainsi dans ce cas les normes minimales et maximales de stationnement peuvent être rabaissées) ;
- Obligation de fixer un nombre minimum de places de stationnement vélos dès qu'une obligation de stationnement voiture est fixée.

Ces nouvelles normes vont dans le sens de ce qui s'observe dans les PLUI actuels qui intègrent par exemple :

- Une distinction marquée des normes selon les secteurs ;
- Une mise en place de normes en minima / maxima (fourchette de place à créer) ou directement avec maxima
- Des normes selon la typologie des logements créés (ex : 1 place jusqu'au T2 …) ;
- Des normes calquées sur le taux de motorisation des ménages du secteur (habitat collectif) ;
- Des normes variables selon le niveau de desserte en TC : 200 m autour du linéaire TC … ;
- Des normes pour les besoins des visiteurs dans les programmes collectifs ;
- Des normes en fonction de la part modale souhaitée pour les actifs (création de locaux de bureaux…) ;
- Intégrer une étude obligatoire de mutualisation en amont de tous les projets mixtes, les ZAC …

➢ Échelle d'intervention :

- **Agglomération de Saint-Quentin**

➢ Suivi des mesures :

- **Évolution du nombre de projets de construction**
- **Évolution du taux de motorisation des ménages**

➢ Coûts :

- **Pas de coût direct cela est intégré dans l'écriture du règlement du PLUi HD**

Acteurs	Rôle
CASQ	*Maître d'ouvrage à travers le règlement du PLUI HD*
Communes	*Application dans le cadre des projets*
Promoteurs, …	*Partenaire technique*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ

Mise en œuvre :

- *Court Terme < 2 ans*
- *Moyen Terme 2-5 ans*
- *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

- Technique: 1 2 3
- Financière: 1 2 3
- Coordination des acteurs: 1 2 3

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 10

Développer des aménagements de priorisation bus pour fluidifier leur circulation

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Un réseau de bus globalement de qualité offrant un niveau de service intéressant (ligne Chrono) ;
✓ Des points de congestion identifiés (Pont et rue d'Isle …) pouvant nuire à la vitesse commerciale des bus et à l'attractivité du réseau.
→ **Développer l'attractivité du réseau Pastel et tendre vers des transports collectifs concurrentiel face à l'automobile**

➢ Mesures à mettre en place :

Les temps de parcours des transports collectifs doivent être les plus proches de ceux de l'automobile afin d'être réellement concurrentiels. Dans cette optique et **afin de garantir la vitesse commerciale d'un réseau de transport, des aménagements de voirie peuvent être envisagés**. Des échanges avec Saint-Quentin Mobilité ont permis d'identifier des points noirs. Les mesures ci-dessous identifiées devront être réévaluées au fur et à mesure de l'évolution urbaine et des trafics routiers.

Trois types de secteurs peuvent impacter la circulation et donc la vitesse commerciale des véhicules :

✓ Envisager la création de voies réservées en section courante

Ce type d'aménagement pourra être envisagé par exemple sur **le Pont d'Isle** (N2029), **qui dispose de 4 voies**, sujet à congestion et impacté par le passage de 5 des 6 lignes urbaines du réseau Pastel. En admettant un coût de 0,5M€/km, la réalisation d'une voie réservée bus sur le Pont d'Isle (405m) est estimée à environ 200 000 € sans travaux lourds (re-définiton des voies de circulation par du marquage au sol, séparateur…).

✓ Prioriser la circulation des véhicules TC aux intersections les plus congestionnées

A travers des aménagements légers, dispositif de priorisation aux feux et/ou un couloir bus d'approche, il s'agira de **limiter les pertes de temps de parcours aux carrefours à feux et aux giratoires..**

✓ Systématiser la mise en ligne des arrêts en milieu urbain

Au-delà de la mise en accessibilité des arrêts, l'objectif est de supprimer les arrêts en encoche afin de limiter le temps de réinsertion des véhicules dans la circulation et d'endiguer le stationnement sauvage sur les arrêts.

➢ Échelle d'intervention :

- **Le périmètre du réseau de transport urbain Pastel et en particulier les lignes impactées par des problèmes de congestion**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre d'aménagements (arrêts, couloirs, priorités) et linéaire de voies traitées**
- **Évolution de la vitesse commerciale des TC**

➢ Coûts :

- **Coût secteurs prioritaires à traiter : +/- 300 K€**

Acteurs	*Rôle*
CASQ / Communes (essentiellement ville de Saint-Quentin)	*Maître d'ouvrage pour les aménagements de voirie en fonction de la domanialité*
Saint-Quentin Mobilité	*Partenaire technique et financier en tant qu'exploitant du réseau*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ / Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles Elevés
Report modal: 1 2 **3**

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 11

S'engager dans des réflexions à l'échelle du Pays du Saint-Quentinois et/ou des intercommunalités voisines pour des coopérations visant à étendre les solutions de mobilité

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Des échanges domicile-travail et des habitudes de déplacements tous motifs se réalisant en lien avec les polarités extérieures, principalement celles situées dans un rayon de 30 km de la CASQ

➔ **Proposer des solutions de mobilité s'affranchissant des limites administratives afin de répondre aux dynamiques et besoins de mobilité des habitants.**

Mesures à mettre en place :

Mener des réflexions pour des offres de mobilité conjointes entre autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle du Pays en lien avec les usages et non cantonnées aux limites administratives

L'analyse des pratiques de déplacements a mis en lumière **une logique de proximité concernant les échanges vers l'extérieur de la CASQ**. Les relations s'effectuent principalement vers les pôles structurants des intercommunalités voisines en particulier pour la frange Sud de l'agglomération saint-quentinoise (échanges avec Chauny, Ham, Tergnier,…).

Face à ces constats et **dans un objectif de cohérence entre les solutions de mobilités proposées et les bassins de vie du territoire correspondant effectivement aux usages et attentes des habitants**, des coopérations intercommunales peuvent être engagées entre la CASQ et ses intercommunalités voisines (CC de l'Est de la Somme, CC Chauny Tergnier La Fere, …) pour mettre en place des solutions qui par conventionnement, co-financement … s'affranchissent des limites administratives souvent incompréhensibles pour les habitants.

Plusieurs pistes de collaborations peuvent être proposées :

- **Développer du transport collectif (TAD…) en lien avec d'autres intercommunalités :** des liaisons vers Ham ou Chauny pourraient ainsi être proposées en particulier pour les communes de la frange Sud de la CASQ. Au-delà d'assurer un rabattement vers ces centralités et donc vers l'offre servicielle et commerciale, ce service pourrait également proposer une desserte aux gares extérieures. A ce titre, certaines communes de la CASQ pourraient ainsi bénéficier d'un rabattement vers des liaisons TER en direction d'Amiens, de Paris ou de Laon depuis les gares de Tergnier, Chauny ou Ham.
- **Développement d'offres de mobilité alternative**s à des échelles plus larges tels que l'autostop organisé (ex : RézoPouce) ou le transport solidaire portés généralement par une association.

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme 2-5 ans* — *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 Technique — 1 2 3 Financière — 1 2 3 Coordination des acteurs

Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois et les intercommunalités environnantes**

Suivi des mesures :

- **Bilan des mutualisations opérées sur différents services de mobilité**
- **Fréquentation de ces services**

Coûts :

- **A titre d'exemple, la mise en place d'un réseau d'autostop participatif est estimé à +/- 60 K€ sur 5 ans à l'échelle du Pays.**
- **Pour réorienter certains services de TAD cela peut se faire à coûts constants**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Initiateur et animation de la démarche de collaboration*
CASQ, PAYS, Intercommunalités voisines	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique et/ou financier selon les actions développées*

Pilote en charge du projet :

CASQ et intercommunalités voisines

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 12

Développer et améliorer la qualité du réseau interurbain en termes d'offre et de communication

➢ Constats du diagnostic et objectif à atteindre :

✓ Une offre interurbaine qui a le mérite d'exister mais qui est peu lisible et peu attractive pour inciter au report modal sur des trajets internes ou vers l'extérieur

→ **Accroître le rôle des lignes interurbaines et en faire une solution efficace pour la conduite du PDU**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ Mesure 1 : Accompagner le développement d'une nouvelle tarification

En partenariat avec la Région il s'agira de proposer aux usagers **une tarification interurbaine routière plus lisible et qui n'est plus basée sur un coût kilométrique** (ex : 2,07 € pour 10 km). La **tarification pourra être spécifique à chaque origine-destination, voire unifiée à l'échelle du réseau** (ex : 2 € par trajet en plein tarif).
Afin de faciliter l'intermodalité cette tarification devra être **unifiée entre les lignes routières et ferroviaires**.

✓ Mesure 2 : Accroître la lisibilité du réseau interurbain régional via les outils de communication

Plusieurs mesures seront à développer :

- Éditer un **plan du réseau interurbain, voire le décliner** à l'échelle communautaire ;
- Matérialiser des **points d'arrêts desservis par les lignes interurbaines sur le plan du réseau urbain**, afin de faciliter la lecture des correspondances ;
- **Éditer des fiches horaires** en mettant en valeur les horaires des autres réseaux (ex : TER en gare) ;
- Valoriser la centrale de mobilité Passpass et ses déclinaisons smartphone.

✓ Mesure 3 : Étudier l'opportunité d'une liaison ferroviaire sans rupture de charge entre Saint-Quentin et Laon

En l'état, la ligne routière R210 permet 6 AR en journée entre Saint-Quentin et Laon, avec un temps de trajet de 1h10. L'offre ferroviaire permet plus de 10 AR quotidiens, mais la **correspondance à Tergnier (de 8 à 30 min de temps d'attente) ou à Ham peut freiner l'usage des TC**.
Il s'agira de **vérifier, en partenariat avec la Région, la faisabilité technique et financière d'une liaison ferroviaire directe entre les deux pôles Axonais**.

Mise en œuvre :

- *Court Terme < 2 ans*
- *Moyen Terme 2-5 ans*
- *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

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

➢ Échelle d'intervention :

- **Territoire de la CASQ**

➢ Suivi des mesures :

- **Évolution de la fréquentation des lignes interurbaines distinguée par types d'usagers**

➢ Coûts :

- **Coûts internes pour la mise en place d'une nouvelle tarification**
- **Édition d'outils de communication (plan, fiches…) : +/- 10 K€/an**
- **Étude d'opportunité pour une liaison directe entre Saint-Quentin et Laon : 30 K€**

Acteurs	*Rôle*
Région des Hauts-de-France,	*Maître d'ouvrage*
Syndicat Hauts-de-France Mobilité	*Pilote (communication…)*
CASQ	*Partenaire technique*
Exploitants des réseaux TC	*Partenaires techniques*

➢ Pilote en charge du projet :

Région des Hauts-de-France

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 13

Aller vers une intégration tarifaire entre les différents réseaux de transport sur le Saint-Quentinois

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Une absence de complémentarité entre les offres TER, RTA et Pastel en particulier sur le volet tarifaire

→ **Permettre l'utilisation d'un seul titre de transport quel que soit le réseau emprunté aussi bien pour des déplacements internes à la CASQ que depuis l'extérieur pour optimiser l'utilisation combinée de ces différents réseaux, en lien avec les travaux à l'échelle du Syndicat Hauts de France Mobilités.**

➢ Mesures à mettre en place :

L'intégration tarifaire vise 2 objectifs :

- D'une part à rendre plus attractive l'offre TC en proposant à l'usager davantage de possibilités pour se déplacer aussi bien dans le temps (des services supplémentaires) que dans l'espace (nouvelles OD possibles)
- D'autre part à permettre et fluidifier les déplacements multimodaux (RTA + TER par exemple) en enlevant la contrainte de l'achat de 2 titres de transports distincts.

✓ **Pour des déplacements ayant une origine et une destination au sein du ressort territorial de la mobilité de la CASQ**, il s'agira de permettre l'utilisation d'un titre Pastel pour voyager sur les réseaux RTA et TER. Cette disposition doit faire l'objet d'une convention entre la CASQ, la Région Hauts-de-France et les exploitants réseaux (Saint-Quentin Mobilité, SNCF Mobilités,…). Cette convention prévoit les modalités de mise en œuvre (achat et validation des titres de transport, contrôle, information, etc…) et de compensation financière (montant et formule de calcul). Une enquête de comptage effectuée sur quelques jours par an dans les trains ou cars sert de base pour le calcul de la compensation tarifaire.

✓ **Pour des déplacements en relation avec l'extérieur de la CASQ**, il s'agira de compléter les offres existantes (Pas et Pas+ proposant une tarification combinée TER+Pastel sur un abonnement mensuel) pour tous les profils d'usagers (abonnés, occasionnels réguliers, occasionnels). Pour plus d'attractivité, il conviendra d'accorder une remise par rapport au coût de deux titres pris séparément.

→ **Des réflexions actuellement portées par la Région en matière de simplification et d'intégration tarifaire entre les offres TER et RTA (billettique intermodale et interopérable) et à travers le syndicat Hauts-de-France Mobilité dont la CASQ est adhérente.**

➢ Échelle d'intervention :

- **Sur l'ensemble de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois**

➢ Suivi des mesures :

- **Fréquentation des trois réseaux**
- **Nombre de validations multimodales**

➢ Coûts :

- **Coût de fourniture de système d'achat et de validation pour les gares**
- **Coût pouvant varier selon la méthode de calcul**

Acteurs	*Rôle*
CASQ **Région Hauts-de-France**	*AOM* *Maître d'ouvrage*
Syndicat Hauts-de-France Mobilité	*Coordination technique des AOM*
Exploitants réseaux	*Partenaire technique*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ et Région

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 Technique — 1 2 3 Financière — 1 2 3 Coordination des acteurs

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 14

Réaliser un schéma directeur cyclable à vocation utilitaire sur l'agglomération afin de disposer d'une vision d'un maillage à long terme

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Une pratique cyclable faible (1 à 2 %)
✓ Des aménagements cyclables ponctuels, concentrés sur Saint-Quentin, sans logique de maillage global

➔ **Objectif : Disposer de la vision d'un futur maillage pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements de courte distance et de services complémentaires.**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ Définir les liaisons à développer dans le cadre du Schéma Vélo

Le Schéma Directeur Cyclable devra identifier un maillage global, favorisant (par ordre de priorité) :

- Les **déplacements internes aux pôles de Saint-Quentin**, en veillant à desservir les principaux pôles générateurs : gare, centre-ville, établissements scolaires, pôles d'emplois… ;
- Les **déplacements entre Saint-Quentin et les communes limitrophes** (Gauchy, Harly, Fayet, Morcourt…). Ces liaisons s'appuieront sur le volume d'actifs réalisant des trajets intercommunaux, croisé avec la distance parcourue ;
- Les **rabattements vers les gares** de Flavy-le-Martel et Montescourt ;
- Les **rabattements vers les axes cyclotouristiques** (voir action 15) ;
- Au sein de certaines communes rurales.

✓ Définir les aménagements cyclables à réaliser et leur priorisation

Le Schéma Directeur Cyclable définira les aménagements à réaliser, leur chiffrage et une priorisation des itinéraires. Différents types d'aménagements cyclables sont à envisager selon l'intensité du trafic routier et le volume de cyclistes attendu :

- Des aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) sur les axes fréquentés ;
- Des pistes cyclable bilatérales ou bandes cyclables en milieu urbain ;
- Des voies partagées sur des routes à faible trafic (petite route de campagne, rues résidentielles…).

✓ Proposer un jalonnement adapté des itinéraires et les services complémentaires à la pratique

La schéma définira en parallèle le jalonnement indispensable à la visibilité du réseau et proposera les services à développer en parallèle pour développer la pratique : services de location, communication,…

➢ Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois**

➢ Suivi des mesures :

- **Linéaire d'aménagement cyclable réalisé / jalonné**
- **Fréquentation des aménagements (pose de compteurs vélos)**
- **Evolution de la part modale du vélo**

➢ Coûts :

- **Réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable : +/- 40 K€**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Maître d'ouvrage pour la réalisation du schéma*
ADEME / CD02 / Région / Communes	*Partenaire technique et/ou financier*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ

Mise en œuvre :

- *Court Terme < 2 ans*
- *Moyen Terme 2-5 ans*
- *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 15

Développer les itinéraires cyclotouristiques sur le territoire

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ 2 itinéraires cyclotouristiques concernent le territoire : l'Eurovélo 3 qui tangente le territoire dans la vallée de l'Oise mais n'est pas connecté à la CASQ, et la Véloroute 30 au Sud du territoire ;

✓ Les canaux, marqueurs du territoire, sont à valoriser pour développer la pratique cyclotouristique.

➔ **Créer des itinéraires cyclotouristiques pour découvrir et valoriser le territoire et profiter des retombées économiques de cette forme de tourisme**

Mesures à mettre en place :

Le développement d'itinéraires répond à trois objectifs :

- **Permettre la continuité des itinéraires cyclotouristiques** nationaux et européens et profiter des retombées économiques de cette forme de tourisme ;
- Offrir aux habitants de la CASQ des **itinéraires de loisirs** sécurisés ;
- **Constituer une armature forte** du futur réseau cyclable utilitaire (action 14).

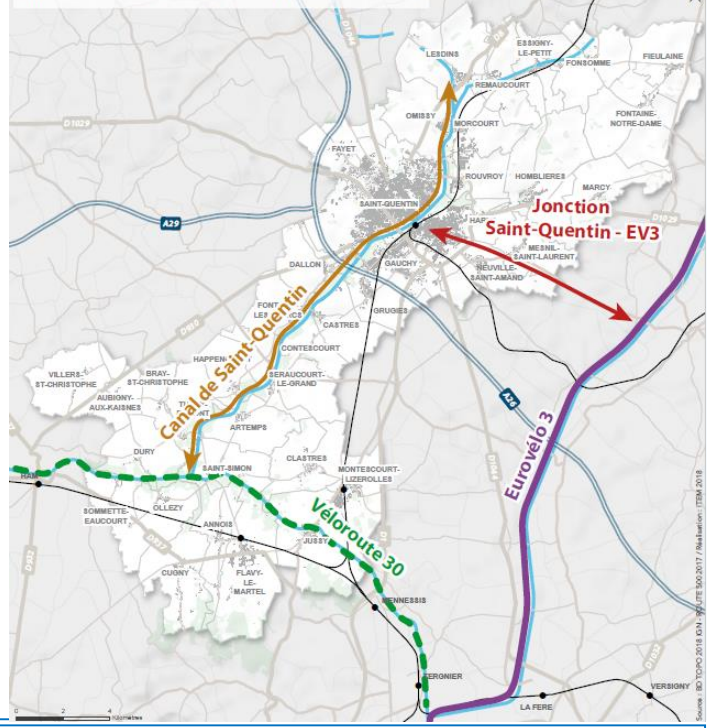
✓ **Aménager la véloroute 30 le long du canal de la Somme ;**

✓ **Aménager les bords du Canal de Saint-Quentin ;**

✓ **Aménager une liaison entre Saint-Quentin et l'Eurovélo 3 ;**

✓ **Développer le label Accueil Vélo.**

Itinéraires cyclotouristiques à développer sur la CASQ



Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois**

Suivi des mesures :

- **Linéaire d'itinéraires cyclotouristiques**
- **Fréquentation des itinéraires (pose de compteurs vélos)**

Coûts :

- **Véloroute 30 : 1,5 M€**
- **Canal de Saint-Quentin : 1,4 M€**
- **Jonction Saint-Quentin – EV3 : 800 k€**
- **Animations sur le canal : 20 k€/an**
- **Label Accueil Vélo : 3 000 €/an**

Acteurs	*Rôle*
CASQ / Communes / CD02	*Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie*
VNF Office du tourisme FEDER …	*Partenaire technique et/ou financier*

Pilote en charge du projet :

CASQ pour initier les réalisation

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme 2-5 ans*	*Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles		Elevés
1	**2**	**3**

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 16

Développer le stationnement vélo sur Saint-Quentin et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

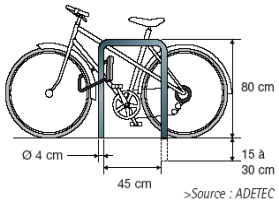
✓ Une offre de stationnement vélo globalement insuffisante et peu sécurisée ;
✓ Des carences identifiées en matière de stationnement longue durée à la gare de Saint-Quentin et sur les haltes ferroviaires.
→ **La possibilité de stationner son vélo en sécurité est un facteur clé pour l'usage du vélo ;**
→ **Encourager la pratique du vélo en enlevant la contrainte du stationnement vélo.**

➢ Mesures à mettre en place :

Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol et utilise un autre mode de déplacements. Tout comme le stationnement automobile, la problématique du stationnement des cycles est primordiale.

✓ **Adapter l'offre à la durée du stationnement et compléter les espaces de stationnement présents sur les pôles de la CASQ :**

- **Les arceaux ou les abris couverts pour un stationnement de courte durée** (de quelques minutes à quelques heures). Ils devront être **principalement localisés à proximité des commerces, des établissements scolaires, des équipements administratifs, sportifs, culturels et de loisirs** ainsi qu'au sein **des zones d'activités** (ex : ZAE la Vallée…) et viendront compléter les espaces de stationnement existants (la BUL, cinéma,…).
- **Des box sécurisés pour du stationnement de longue durée** (journée) au niveau des **gares** (Saint-Quentin, haltes ferroviaires de Flavy-le-Martel et de Montescourt-Lizerolles) et des **principaux pôles d'intermodalité** (arrêts TC structurants).
- La pose de racks à vélo sera à proscrire car ce système est plus vulnérable au vol et difficilement détectable par les malvoyants.



>Source : ADETEC

➢ Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois, essentiellement dans les polarités**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre de points de stationnement vélo sur le territoire**
- **Suivi de l'occupation**

➢ Coûts :

- **Arceaux en U : 100 €/arceau**
- **Abris couvert : 500 €/ vélo**
- **Box individuels : 1 500 €/ vélo**
- **Vélo stations : 50 000 € env.**

Vague d'équipement prioritaire : +/- 75 K€

Acteurs	*Rôle*
CASQ Communes	*Maître d'ouvrage selon les sites à équiper*
Grandes surfaces, Etablissements scolaires,…	*Partenaire technique et financier pour la pose d'arceaux de stationnement*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ et communes

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles Elevés
1 **2** 3
Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 17

Développer les initiatives de type pédibus / vélobus et l'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques aux plus jeunes

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ 71% des scolaires habitant sur le territoire étudient dans leur propre commune de résidence

→ **Réduire l'utilisation de la voiture particulière sur le trajet domicile-école et favoriser l'utilisation des modes doux ;**

→ **Favoriser l'apprentissage des bons comportements routiers auprès des jeunes scolaires.**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ **Organiser des ateliers en milieu scolaire :**

- Sensibiliser le jeune public à la sécurité routière ;
- Apprentissage à la pratique des modes doux (permis piéton, parcours vélo).

✓ **Insuffler des initiatives de pédibus à l'échelle des communes :**

- Organisation de réunion pour inciter à mener ce type de démarche ;
- Aide à la définition des lignes auprès des collectivités, des écoles et des parents d'élèves (détermination des itinéraires, des arrêts, des horaires, du mode de fonctionnement, …).

✓ **Expérimenter un système de vélocar sur une école Saint-Quentinoise :**

- Durant un trimestre, tester un vélocar vers un ou des établissements scolaires, la cantine ainsi que les activités périscolaires ;
- En fonction du succès du système et des retours d'expérience, cette solution pourra être étendue à d'autres communes (pôles secondaires par exemple) ;
- En période de vacances scolaires, les véhicules pourront être proposés à des fins touristiques autour de sites patrimoniaux ou pour les centres de loisirs.

✓ **Assurer la pérennité des systèmes** (via une implication des parents d'élèves, du personnel associatif, personnel communal,…).

Principe	Véhicule de type rosalie présentant plusieurs pédaliers
Les +	- Sécurité optimale pour les enfants - 1 seul adulte accompagnateur suffit - Mesure exemplaire et valorisante pour le territoire
Les -	- Nombre d'élèves et d'usagers captables restreint - Coût

➢ Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre d'écoles sensibilisées**
- **Nombre de lignes pédibus / vélobus développées et nombre d'élèves inscrits**

➢ Coûts :

- **Panneau vélobus : 100 € l'unité**
- **Équipements des élèves** (gilet jaune, casque,…) **: 20 €/élève**
- **Achat vélocar pour expérimentation : 12 k€**

Acteurs	*Rôle*
Communes	*Maître d'ouvrage*
CASQ / Etablissements scolaires / associations de parents d'élèves …	*Partenaire technique (sensibilisation, aide à la mise en œuvre) et/ou financier*

➢ Pilote en charge du projet :

Communes

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 Technique — 1 2 3 Financière — 1 2 3 Coordination des acteurs

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3 Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 18

Développer un réseau d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire aux abords des principaux nœuds routiers et pôles d'intermodalité

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

- ✓ Aucune aire de covoiturage identifiée sur le territoire et une absence de Schéma départemental d'aménagement des aires ;
- ✓ Des pratiques informelles observées notamment au niveau des 2 échangeurs autoroutiers.

➔ **Faire du covoiturage une réelle alternative pour limiter les coûts de déplacements des habitants et diminuer l'autosolisme**

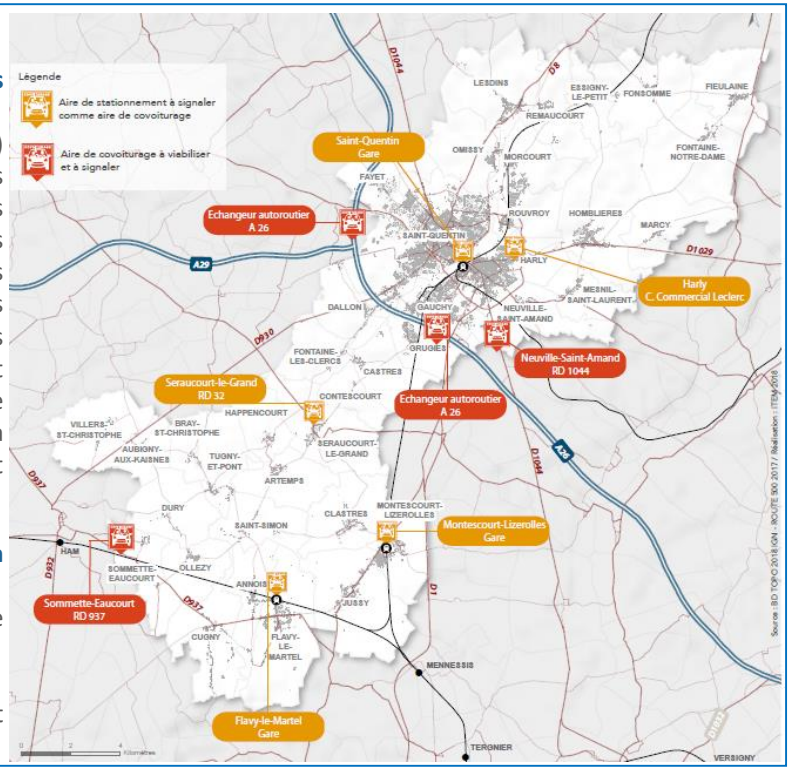
Mesures à mettre en place :

✓ **Identifier un premier maillage d'aires de covoiturage à aménager**

Les 9 sites prioritaires (cartes ci-contre) sont les échangeurs autoroutiers, les principaux nœuds routiers du territoire, les Haltes ferroviaires, les sorties d'agglomération et les aires informelles actuelles qui sont des emplacements stratégiques pour accueillir des aires. Ces dernières seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière (ex partenariat avec grandes surfaces et hyper).

✓ **Aménager les aires stratégiques afin de favoriser l'accès en mode alternatif**

- Un arrêt TC sur les aires situées sur une ligne TC ;
- Stationnement vélo sécurisés ;
- Un jalonnement de l'aire en amont et marquage des places …



Échelle d'intervention :

- **Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois**

Suivi des mesures :

- **Nombre d'aires et de places de covoiturage disponibles sur le territoire**
- **Taux d'occupation des aires**

Coûts :

- **Soit pour les 9 aires identifiées : une estimation de +/- 280 K€ selon leur dimensionnement et ampleur des travaux**
- **Communication et promotion : 5-10 K€**

Acteurs	Rôle
CD02 Communes SANEF	*Maître d'ouvrage selon les secteurs concernés*
CASQ	*Rôle d'initiateur auprès du CD02 et partenaire technique et/ou financier (communication)*

Pilote en charge du projet :

CD 02

Mise en œuvre :

- *Court Terme < 2 ans*
- *Moyen Terme 2-5 ans*
- *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

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

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 19

Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

- ✓ L'offre interurbaine routière ne dessert que 28 % des communes, pourtant ces lignes sont adaptées aux captifs ;
- ✓ Aucune initiative n'a été recensée en matière de transport solidaire.

➔ **Donner une solution de mobilité au public fragile pour des trajets non couverts par les TC.**

Mesures à mettre en place :

✓ Mesure 1 : Mettre en place un service de transport solidaire géré par une association locale

Ce type de service permet de transporter, par des conducteurs bénévoles dans leur propre véhicule, des personnes non motorisées pour lesquelles les offres alternatives (TC, TAD, autostop, location solidaire...) sont inexistantes ou inadaptées, que ce soit dans le temps ou dans l'espace (s'affranchir des limites administratives).
Le dispositif qui pourra être porté et organisé par une association locale d'entraide met en relation les personnes à transporter et les conducteurs bénévoles. Plusieurs formules sont possibles :

- Le passager paye un tarif kilométrique dont le montant varie en fonction des ressources financières mais le conducteur est défrayé selon le montant maximal, l'association devant compléter au besoin
- Le passager défraie directement le conducteur selon un montant fixe ;

Le Pays de Colombey et du Sud Toulois (54)

- Organisé par l'association Familles Rurales ;
- Service payant soumis à condition de ressources de 0,05 € à 0,35 €/km ;
- Conducteur défrayé de 0,35 €/km, au besoin l'association prend en charge la différence ;
- Coût : 27 000 €/an, partagé entre bénéficiaire (7 700 €), ComCom (5 000 €), CD54, CAF...

Ce transport à destination des captifs viendrait compléter le système En route pour l'emploi de la région qui propose de la location de voiture solidaire pour les actifs, stagiaires...

✓ Mesure 2 : Faire connaître les initiatives locales solidaires et appuyer leur développement à l'échelle intercommunale lorsqu'elles sont communales (CCAS…)

Il s'agira de travailler avec les différents acteurs sociaux pour faire connaître et développer le panel des solutions (location solidaire de la Région, aide au permis, garage solidaire, microcrédit pour l'achat de véhicules, ….)

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Échelle d'intervention :

- **Ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois**

Suivi des mesures :

- **Nombre de services développés**
- **Fréquentation des différents services de mobilité solidaire (évolution, type usagers…)**

Coûts :

- **Mise en place d'un service de transport solidaire : aide au fonctionnement de +/-10 K€/an**
- **Communication : coût interne**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Initiateur / fédérateur et partenaire financier*
Associations Services sociaux (CCAS, Pôle emploi…)	*Structure porteuse*
UE / Etat / Région Hauts-de-France CD02	*Partenaires financiers*

Pilote en charge du projet :

CASQ et associations

Impacts

Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

Action 20

Développer des espaces de services publics répartis sur le territoire (ou itinérant) afin de réduire les déplacements

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Des services parfois éloignés contraignant les habitants à se déplacer en voiture ou à multiplier les déplacements dans plusieurs communes ;
✓ Une situation d'autant plus complexe pour les ménages non motorisés (9 350 ménages).

➔ **Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements induits et limiter le sentiment d'exclusion**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ Encourager le développement des Maisons des services sur le territoire

- Rotation des services assurée par l'État, les collectivités ou des entreprises (poste/CAF/Préfecture,…) réunis sur un site spécifique ;
- Objectif de présence de chacun de ces services au moins 1 fois toutes les deux semaines ;
- Maison des services à disposer à minima dans les polarités secondaires et/ou relais.

✓ Créer des espaces relais intercommunaux

- Mise à disposition d'une salle dans les communes rurales pour des associations (activités culturelles, artistiques,…) ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles,…) ;
- Prévoir un local consacré à l'accueil d'une borne de télémédecine.

✓ Accompagner les projets de commerces et services ambulants / itinérants

Accompagner les projets des artisans-commerçants, les services culturels des collectivités (bibliothèque / médiathèque), voire les professionnels de santé dans un projet de service itinérant.

➢ Échelle d'intervention :

- **Ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois**

➢ Suivi des mesures :

- **Usagers des services itinérants proposés**
- **Fréquentation des Maisons de services, espaces relais intercommunaux**

➢ Coûts :

- **Pour les espaces fixes, le coût sera fonction de l'ambition du projet** (rénovation du bâtiment, aménagement des locaux, équipements…)
- **Mesures d'accompagnement à la création de services ambulants (ex : subventions annuelles, …)**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Développement et animation de la démarche*
Communes CASQ, …	*Maître d'ouvrage ou Partenaire selon les projets*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme 2-5 ans*	*Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

Action 21

Accompagner le développement de la mobilité propre : bornes de recharge , navette électrique …

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

- ✓ Une navette électrique vers le Parc de l'Isle est en projet
- ✓ Saint-Quentin possède déjà une quinzaine de bornes, mais le maillage à l'échelle de la CASQ est à densifier

➔ **Objectifs : favoriser l'achat et l'utilisation de véhicules non polluants, inciter à la mobilité cyclable**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ **Continuer le déploiement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE) sur le territoire, en cohérence avec le schéma départemental**

L'USEDA (Union des Secteurs d'Energie du Département de l'Aisne) porte depuis 2015 le projet « DIRVE 02 » permettant de déployer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides sur le territoire de l'Aisne. 280 points de recharge sont projetés sur le Département dont 242 bornes de charge accélérées (recharge complète en 1h à 3h).
Accompagner le déploiement des IRVE, de manière à créer un maillage cohérent, sera un levier essentiel pour inciter à davantage d'écomobilité sur le territoire.

✓ **Déployer des bornes IRVE accessibles aux Vélos à Assistance Electriques (VAE) sur les principales polarités du territoire**

La tendance actuelle est à une croissance continue des ventes des vélos à assistance électrique. Il faut considérer ce contexte comme une opportunité pour favoriser le report modal. Il sera important de mettre en place les conditions du succès pour ce mode de déplacement sur le territoire. Cela passe, en plus des aménagements cyclables classiques, par un maillage fin et cohérent de bornes de recharge accessibles aux VAE.
Au même titre que les stationnements vélo, la présence d'IRVE sur les lieux d'arrivée d'un déplacement est un levier non-négligeable pour inciter à l'électromobilité.

➢ Échelle d'intervention :

- **Ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre d'IRVE automobile et vélo sur le territoire**

➢ Coûts :

- **Prix d'une borne électrique : 7K€ à 12K€,**
- **Budget global à définir selon l'ambition du projet et du maillage attendu**

Acteurs	*Rôle*
USEDA	*Partenaire technique et financier*
CASQ communes	*Maître d'ouvrage selon la domanialité*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ et Communes

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 22

Encourager la mise en place de Plan de mobilité des entreprises et des administrations

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ 80 % des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture ;
✓ 48 % des flux sont intra-communaux, ces déplacements internes sont effectués à 68 % en voiture.
➔ **Limiter l'autosolisme et instituer une nouvelle marnière de penser ses déplacements quotidiens**

➢ Mesures à mettre en place :

Accompagner les entreprises, administrations dans l'élaboration de Plans de Mobilité (ou de Déplacements, notamment à l'échelle d'une zone d'activités à travers un Plan de Déplacements Inter-Entreprise (PDIE)).

✓ Pour les déplacements domicile-travail, les solutions portent sur :

- La pratique du covoiturage : mise en relation à travers un site intranet ;
- Le développement du télétravail
- L'usage des TC : amélioration de la desserte selon besoins du personnel ;
- La pratique des modes actifs : création de cheminements doux, espaces de stationnement sécurisé dans l'entreprise, douches, vestiaires ;
- Des journées de sensibilisation à l'écomobilité : essai de VAE, formation écoconduite, etc.

✓ Pour les déplacements professionnels, les leviers d'action portent sur :

- La mise à disposition de vélos classiques ou de VAE ;
- La mise à disposition du personnel des titres de transport TC ;
- La possibilité de covoiturer lors de déplacements professionnels. Il convient toutefois de vérifier que l'assurance du véhicule prend bien en charge les dommages causés à un tiers extérieur à l'entreprise.

✓ Cibles potentielles pour l'élaboration de PDE/ PDA

- **La Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois afin de montrer l'exemple;**
- **ZAE la Vallée, ZAE Rouvroy-Morcourt, Centre hospitalier…**

Article L.1214-8-2 du code des Transports :
« II. Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. »
Cette obligation s'applique à partir du 1er janvier 2018

Optimisons nos déplacements
pde
Plan de Déplacements d'Entreprise

➢ Échelle d'intervention :

- **Principales zones d'activités du territoire**
- **Grandes entreprises et administrations**

➢ Suivi des mesures :

- **Nombre de structures et de salariés intégrés dans un Plan de Déplacements**
- **Évolution de la répartition modale des déplacements pour les salariés concernés**

➢ Coûts :

- **Environ 25 à 75 K€ pour la réalisation d'un Plan de Mobilité en fonction de l'ampleur de la démarche**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Pilote fédérateur*
Entreprises / administrations	*Maître d'ouvrage de son propre Plan de Mobilité*
CASQ CD02 ADEME	*Partenaire technique et/ou financier*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ en tant que fédérateur / initiateur des démarches

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

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

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

AGGLO DU SAINT QUENTINOIS

Action 23

Mieux informer sur les différentes offres de mobilité présentes sur le territoire et centraliser l'information en un lieu unique

➢ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

✓ Un manque de connaissance de l'ensemble de l'offre de mobilité des habitants et acteurs du territoire ;
✓ Des supports propres à chaque offre de transport mais pas de guide unique mobilité.

➔ **Avoir une population informée de l'offre de mobilité à leur disposition et la plus adaptée à leur situation.**

➢ Mesures à mettre en place :

✓ Editer un guide mobilité (favoriser un guide numérique plus facile à faire évoluer)

A destination des habitants et des touristes, ce guide reprendra l'ensemble de l'offre de mobilité sur le territoire. Il donnera une vision multimodale des déplacements (voiture, covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité..) et les avantages procurés par les modes alternatifs (coût, temps, santé…). Il est intégré au site Internet, … ;

✓ Intégrer l'ensemble de l'offre de mobilité dans une plateforme numérique locale et faire connaitre cette plateforme (déclinaison du site internet de l'agglomération et adaptation smartphone)

La plateforme donnera toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture individuelle disponible à l'échelle de la communauté d'agglomération, à l'image du site « mobilites.chambery.fr ». La plateforme comprend :

- Les informations détaillées par mode : infrastructures et services existants, les projets (la plateforme rabat vers les sites des exploitants de transport pour obtenir plans et fiches horaires) ;
- Une carte interactive qui recense toutes les offres de mobilité (lignes et points d'arrêt TC, aménagements cyclables, PEM, P+R, stationnements vélo, etc …).

✓ Mieux articuler les différents canaux d'informations sur l'offre de mobilité

L'information divulguée par les différents canaux (mairie, pôle emploi…) est hétérogène. Il est essentiel que toute l'offre de mobilité soit connue par les différents services accueillant du public. Des réunions complémentaires seront organisées pour détailler le fonctionnement des offres les plus adaptées au public reçu (ex. covoiturage et TC à Pôle Emploi). Le guide des déplacements sera mis à disposition dans chacun de ces points d'information.

Mise en œuvre :

Court Terme < 2 ans | *Moyen Terme 2-5 ans* | *Long Terme 6-10 ans*

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 — Technique

1 2 3 — Financière

1 2 3 — Coordination des acteurs

➢ Échelle d'intervention :

✓**Ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois**

➢ *Suivi des mesures :*

- Fréquentation des services existants

➢ Coûts :

- **Création d'un guide mobilité : 10-15 K€**
- **Déclinaison numérique : 10 K€ €**

Acteurs	*Rôle*
CASQ	*Initiateur et coordinateur technique et financier pour la création d'un guide à l'échelle du territoire*
Syndicat Hauts-de-France Mobilités	*Pilote pour la centralisation de l'information dans une plateforme régionale*
Ensemble des acteurs de la mobilité	*Partage d'informations*

➢ Pilote en charge du projet :

CASQ et Syndicat Hauts-de-France Mobilités

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal