

PLUi-HD



AGGLO ^{DU}
SAINT
QUENTINOIS
l'Agglo proche de vous !

Programme d'Orientations et d'Actions

Pièce 4

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION D'APPROBATION DU
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU : 9 DECEMBRE 2020

POA Habitat – Valant Programme Local de l’Habitat	p.3
POA Transports et Déplacements – Valant Plan des Déplacements Urbains	p.21

PLUi-HD



AGGLO DU
SAINT
QUENTINOIS
l'Agglo proche de vous !

POA Habitat – Valant Programme Local
de l'Habitat

Pièce 4.1



1. Le programme d'actions du POA Habitat

PROGRAMME D' ACTIONS

Axe 1

Mener une action forte et concertée pour améliorer l'habitat privé existant

ACTION 1 – DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE LUTTE CONTRE L'HABITAT PRIVÉ DÉGRADÉ

ACTION 2 – ENGAGER UNE OPÉRATION PROGRAMMÉE D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT PRIVÉ À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

ACTION 3 – RÉSORBER LA VACANCE ET PERMETTRE LEUR REMISE SUR LE MARCHÉ

Axe 2

Produire une offre de logement suffisante et accessible en contenant le marché

ACTION 4 – CALIBRER L'OFFRE DE PRODUCTION NEUVE DE LOGEMENTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS SANS DÉSÉQUILIBRER LE MARCHÉ

ACTION 5 – FACILITER L'ACCÈS AU FONCIER EN TISSU URBAIN EXISTANT

ACTION 6 – FACILITER L'ACCÈS AU LOGEMENT POUR L'ENSEMBLE DES PUBLICS DE L'AGGLOMÉRATION

ACTION 7 – DÉVELOPPER L'ACCUEIL DES PUBLICS SPÉCIFIQUES

Axe 3

Accompagner la mutation du parc public aux nouveaux besoins des habitants

ACTION 8 – ADAPTER LE PARC SOCIAL AUX ÉVOLUTIONS DE LA POPULATION ET DE LA DEMANDE

ACTION 9 – RÉPONDRE AUX ENJEUX DU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Axe 4

Créer les conditions de réussite pour construire la politique de l'habitat sur le territoire

ACTION 10 – RENFORCER L'ANIMATION ET LE PILOTAGE DE LA POLITIQUE INTERCOMMUNALE DE L'HABITAT

ACTION 11 - METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF D'OBSERVATION SUR LE TERRITOIRE

ACTION 12 – ÉVALUER ET SUIVRE LES IMPACTS DU POA SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION



2. Les du POA Habitat

AXE 1 : MENER UNE ACTION FORTE ET CONCERTÉE POUR AMÉLIORER L'HABITAT PRIVÉ EXISTANT

Action 1

Développer une stratégie de lutte contre l'habitat privé dégradé

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Poursuite d'une bonification des aides de l'ANAH
 - Engagement d'un EPT pour l'instruction et la réception des dossiers de l'APML
- 50 000 € / an (coût d'un ETP)**

Actions liées :
Fiche Action n° 2 et 10

► Constats

- Des logements anciens présentant des signes d'indignité, de précarité énergétique entraînant un phénomène de vacance important.
- Une préoccupation intercommunale envers le Parc Privé Potentiellement Indigne (PPPI) présent sur 12 communes (2 755 logements soit 7% du parc).
- Des actions déjà engagées dans le cadre du PNRQAD, l'OPAH-RU et le programme Action Cœur de Ville de Saint-Quentin.
- Une volonté partagée des élus d'améliorer la qualité de vie des habitants et de définir la politique d'intervention sur le parc privé.

► Objectifs

- Mobiliser les outils pour lutter contre l'habitat indigne.
- Poursuivre les actions de lutte contre la précarité énergétique
- Rendre visible les actions et les partenariats existants auprès des locataires et des propriétaires.
- Créer une vision partagée de lutte contre l'habitat indigne (LHI) avec les élus et les acteurs de l'habitat.

► Cadrage réglementaire

Article 92 & 93 de la loi ALUR, article 188 de la loi ELAN, décret du 19 décembre 2016, arrêté du 4 avril 2017

Le Suivi de la mise en location des logements se fait au moyen de : l'Autorisation préalable à la mise en location (APML) pour tout logement faisant l'objet d'une location. Elle assure le blocage des mises en location non conformes à la loi.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Développer le travail partenarial entre les services de l'Agglomération et les acteurs du territoire pour une meilleure visibilité des actions.
 - Développer un outil commun (Guichet Unique de l'habitat) permettant à tous les acteurs impliqués (CAF, CCAS, Département, Agglomération) d'avoir connaissance des ménages touchés par une situation de mal-logement et ainsi les accompagner grâce aux moyens mis à disposition.
- Engager les mesures réglementaires permises par la loi ALUR permettant de lutter contre l'habitat indigne (permis de louer) :

- Mise en place de l'APML sur les secteurs pré-identifiés de Saint-Quentin et dans les communes volontaires.

- Poursuivre la conservation des aides au logement dans le cadre du partenariat avec la CAF afin d'inciter les propriétaires à engager les travaux de rénovation de leur logement.

- Sur les secteurs du centre-ville, de Saint-Jean et du faubourg d'Isle de la Ville de Saint-Quentin.

- Cette action passe par l'actualisation de la convention partenariale avec la CAF afin que les objectifs soient cohérents avec les ambitions souhaitées.

- Bonification des aides de l'ANAH par une aide supplémentaire de l'Agglomération dans le cadre de travaux de rénovation énergétique à destination des PO modestes et très modestes. En cours d'expérimentation;

- **Pilotage :** Communauté d'Agglomération et communes

- **Partenariat :** Etat - ANAH – CAF – ARS – Pôle Départemental de Lutte contre l'Habitat Indigne – Conseil Départemental – Opérateurs privés – Espace Info Energie

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de demandes de renseignements pour un programme de travaux (Données du Guichet de l'Habitat)
- Nombre de permis de louer déposés (données internes à l'Agglomération)
- Nombre de travaux engagés suite à la conservation des aides logement (Données internes à l'Agglomération en partenariat avec la CAF)

- **Calendrier :** En continu sur la durée du POA

AXE 1 : MENER UNE ACTION FORTE ET CONCERTÉE POUR AMÉLIORER L'HABITAT PRIVÉ EXISTANT

Action 2 - Engager une opération programmée d'amélioration de l'habitat privé à l'échelle intercommunale

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Budget prévisionnel de l'étude-pré opérationnelle : 80 000 € (50% pris en charge par l'ANAH)
- Budget prévisionnel de l'OPAH sur une durée de 3 à 5 ans : 120 000 €/an (35% pris en charge par l'ANAH pour le suivi-animation et évaluation)

► Constats

- Des logements anciens nécessitant des travaux d'adaptation, de réhabilitation et d'entretien lourds.
- Des propriétaires occupants de plus de 60 ans en augmentation souhaitant rester à domicile.
- Des coûts de travaux représentant un niveau de charge élevé pour les habitants.
- Un enjeu de requalification du parc privé existant présent sur toutes les communes de l'Agglomération.

► Objectifs

- Aider les Propriétaires Occupants et les Propriétaires Bailleurs à l'adaptation et à la rénovation des logements.
- Réduire la part de logement potentiellement indigne et remettre sur le marché les logements vacants.

► Cadrage réglementaire

L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (de droit commun) :

Article L. 303-1 du Code de la Construction et de l'Habitation.

Le cadre d'action privilégiée des collectivités locales pour traiter, en partenariat avec l'Anah et d'autres co-financeurs, les problématiques liées à l'habitat privé sur un territoire urbain ou rural.

L'OPAH met en place un dispositif d'aides pour inciter les propriétaires à entreprendre des travaux de réhabilitation. Elle favorise aussi le développement d'une offre locative à vocation sociale, notamment par le biais du conventionnement. Chaque OPAH se matérialise par une convention signée entre l'Etat, l'Anah et la collectivité contractante. Ce contrat expose le diagnostic, les objectifs, le programme local d'actions et précise les engagements de chacun des signataires.

Durée : 3 à 5 ans

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Engager une politique globale d'amélioration des logements anciens

par la mise en place d'une opération programmée :

NB : le type d'opération programmée (OPAH ou PIG) retenue sera précisé en fonction des résultats de l'étude pré-opérationnelle.

- Suite à l'identification de secteurs prioritaires d'interventions dans le cadre d'une étude pré-opérationnelle, le plan d'action pourra définir les interventions sur lesquelles une action est nécessaire (autonomie, adaptation, précarité énergétique, lutte contre la vacance, lutte contre l'habitat indigne, copropriétés dégradées).
- Ce programme d'intervention pourra s'apprécier à l'échelle intercommunale en cohérence avec l'échelle des phénomènes de l'habitat observé. Il permettra notamment de répondre à un besoin en différé d'amélioration du parc privé.
- Ce programme s'associera notamment au Programme d'Intérêt Général départemental de l'Aisne en cours et l'OPAH-RU du centre-ville de Saint-Quentin.
- L'Agglomération pourra apporter une aide complémentaire à celle de l'ANAH. A déterminer avec l'Agglomération d'après l'étude pré-opérationnelle.

► **Pilotage :** Communauté d'Agglomération et communes

► **Partenariat :** Etat - ANAH – CAF – autres partenaires financiers

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de dossiers propriétaires occupants (PO) et propriétaires bailleurs réalisés (données internes à l'Agglomération dans le cas du suivi de l'animation et de l'observatoire de l'habitat)
- Suivi des montants de travaux engagés et des subventions (Données de suivi avec l'opérateur et les partenaires)

► **Calendrier :** En continu sur la durée du POA

AXE 1 : MENER UNE ACTION FORTE ET CONCERTÉE POUR AMÉLIORER L'HABITAT PRIVÉ EXISTANT

Action 3 - Résorber la vacance et permettre leur remise sur le marché

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Etude d'approfondissement : 40 000 €

Actions liées : Fiche Action n° 1, 2 et 4

► Constats

- Des logements vacants dans la ville-centre en raison de la configuration du tissu urbain (commerce vacant en rez-de-chaussée) et de l'inadaptation des logements aux besoins des ménages (coût de réhabilitation, confort, typologie).
- Des logements vacants dans les communes rurales dans un habitat ancien, individuel de grande taille et présentant des soucis de remobilisation foncière (problème d'indivision et désintérêt économique).

► Objectifs

- Permettre la remise sur le marché de 40 logements vacants par an.
- Affiner la connaissance des caractéristiques de la vacance du territoire.
- Développer des outils adaptés permettant la mobilisation des logements vacants dans les communes rurales (logements individuels vacants isolés ou en centres-bourgs).

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Renforcer l'information et la sensibilisation des élus aux questions de vacance en zones rurales :
 - Par le développement d'outil de communication (fiche technique par exemple), courrier du maire et de l'Agglomération à destination des propriétaires etc.
- Renforcer l'observation et le repérage des logements vacants :
 - Par une étude de terrain permettant de conforter les estimations statistiques de logements vacants, d'en connaître les caractéristiques, d'en déterminer les causes et d'en identifier les propriétaires pour faciliter la remobilisation des logements par les communes.
 - L'étude d'approfondissement a notamment pour objectif d'évaluer la part de vacance conjoncturelle et d'orienter en fonction vers les outils incitatifs existants (OPAH, procédure de bien vacant sans maître, pouvoir de police du maire, droit de préemption urbain) ou actions pouvant être engagées par

l'agglomération ou les communes (communication, remobilisation des études notariales, étude de recherche d'héritiers etc.).

- Envisager la mise en œuvre de la taxe d'habitation sur les logements vacants (THLV) pour tous logements vacants depuis plus de 2 ans. A déterminer avec l'Agglomération après l'étude préalable.

► Pilotage : Communauté d'Agglomération et communes

► Partenariat : Etat – ANAH

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de logements vacants remis sur le marché (Données de suivi de l'Agglomération dans le cadre de l'observatoire de l'habitat)

► Calendrier : En continu sur la durée du POA

- 40 logements vacants par an remis sur le marché entre 2020 et 2023 sur la première période du PLH
- 30 logements vacants par an remis sur le marché entre 2023 et 2026 sur la deuxième période du PLH

NB : Les objectifs de remobilisation des logements vacants pourront être ajustés à la hausse en fonction des résultats constatés lors des trois premières années du PLH.

AXE 2 : PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE ET ACCESSIBLE EN CONTENANT LE MARCHÉ

**Action 4 (1/2) -
Calibrer l'offre de
production neuve
de logements pour
répondre aux
besoins sans
déséquilibrer le
marché**

**Coûts et financements
mobilisables**
Moyens humains :



Moyens financiers :
€€€€

Actions liées :
Fiche Action n°3 et 8

► **Constats**

- Stabilisation de la croissance démographique depuis 2010 avec des différences suivant les secteurs de l'Agglomération.
- Une demande en petits logements accentuée par la poursuite du desserrement des ménages, le vieillissement de la population et l'augmentation des familles monoparentales.
- Un marché immobilier local fragilisé par la concurrence entre le parc privé et le parc social, entre les logements neufs et anciens.
- De nombreux logements vacants présentant un potentiel de remobilisation intéressant dans le cadre de la politique de renouvellement urbain.

► **Objectifs**

- Le scénario de production de logements retenu vise à :
 - Maîtriser le développement de logements (mieux répondre aux besoins des habitants, équilibrer l'offre neuve entre les secteurs de l'Agglomération, veiller à une mixité sociale);
 - Et remettre sous tension le marché immobilier local (limier les effets de concurrence, remobiliser les logements vacants).

► **Modalités de mise en œuvre / d'intervention**

- **Produire 130 logements par an en moyenne sur la durée du PLH (2020-2026)**

- Un scénario combinatoire organisé en deux phases permettant la maîtrise du développement et la remise sous tension du marché :

- Première phase (2020-2023) : production de 110 logements par an + 40 logements vacants remis sur le marché
- Deuxième phase (2023-2026) : production de 150 logements par an + 30 logements vacants remis sur le marché

- En parallèle, développer une politique de remobilisation du parc vacant pour éviter l'augmentation du phénomène :

- Sur la première moitié du PLH, permettre la remise sur le marché de 40 logements vacants par an et 30 sur la deuxième moitié du PLH,

- Intervenir au moyen de l'opération programmée intercommunale de type OPAH (préciser le volet d'intervention spécifique à remobilisation du parc vacant) et via les opérations d'acquisitions-amélioration.

- **Pilotage :** Communauté d'Agglomération et communes

- **Partenariat :** Etat, organismes HLM, opérateurs privés

► **Indicateur de suivi et d'évaluation**

- Nombre de logements construits (*Sitadel, données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de logements vacants mobilisés (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de logements sociaux réalisés (*Données PSP, CUS, RPLS*)
- Suivi de localisation des opérations (*Données internes à l'Agglomération*)

► **Calendrier**



110 logements / an
+
40 logements vacants / an
remis sur le marché

150 logements / an
+
30 logements vacants / an
remis sur le marché

AXE 2 : PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE ET ACCESSIBLE EN CONTENANT LE MARCHÉ

Action 4 (2/2)

Calibrer l'offre de production neuve de logements pour répondre aux besoins sans déséquilibrer le marché

► Les objectifs pour la construction neuve :

Ces objectifs sur la durée ont été définis à partir des principes suivants :

- Un objectif de construction de 110 logements par an sur les trois premières années du PLH (2020-2023) et de 150 logements sur les trois dernières années (2023-2026) soit une moyenne de 130 logements construits par an sur les 6 années du PLH.
- La remise sur le marché de 40 logements vacants par an sur les trois premières années du PLH et 30 logements vacants sur les trois dernières années.
- Les logements sociaux, reconstitués au titre du NPRU des quartiers Europe et Vermandois, ne sont à ce jour pas connus. Ils ne seront pas pris en compte dans l'objectif de production de Saint-Quentin mais seront comptabilisés à part. Les bilans annuels du PLH permettront de prendre en compte les logements reconstitués dans le cadre du NPNRU.

Secteurs géographiques (pôles précisés en gras)	Nombre de logements produits / an (2020-2026)	Nombre de logement produits sur la durée du PLH (2020-2026)	Répartition de la production
Villiers-Saint-Christophe ; Aubigny-aux-Kaisnes ; Bray-Saint-Christophe ; Tugny-et-Pont ; Dury ; Saint-Simon ; Ollezy ; Sommette-Eaucourt	6	34	4%
Clastres ; Montescourt-Lizerolles ; Jussy ; Annois ; Flavy-le-Martel ; Cugny	11	67	9%
Lesdins ; Remaucourt ; Essigny-le-Petit ; Fonsommes ; Fieulaine ; Fontaine-Notre-Dame ; Homblières ; Marcy ; Mesnil-Saint-Laurent	3	19	2%
Dallon - Castres ; Fontaine-lès-Clercs ; Contescourt ; Seraucourt-le-Grand ; Happencourt ; Artemps	6	37	5%
Fayet ; Omissy ; Morcourt ; Rouvroy ; Harly ; Neuville-Saint-Amand ; Gauchy ; Grugies	14	86	11%
Saint - Quentin	90	539	69%
Total	130	780	100%

AXE 2 : PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE ET ACCESSIBLE EN CONTENANT LE MARCHÉ

Action 5 - Faciliter l'accès au foncier en tissu urbain existant

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Aide à la reconversion des friches industrielles : 1% du coût global du projet plafonné à 100 000 € de participation de l'Agglomération (à condition d'une maîtrise foncière communale)

► Constats

- La Ville de Saint-Quentin, lauréate du programme Action Cœur de Ville avec une convention cadre signée le 29 juin 2019.
- Une disponibilité foncière (friches urbaines et dents creuses) importante au sein du territoire mais un équilibre financier des opérations difficiles pour les aménageurs et promoteurs en raison des contraintes réglementaires liées aux sols (dépollution, fouille etc.).
- Une volonté pour la Communauté d'Agglomération de maîtriser son enveloppe foncière en mobilisant le tissu urbain existant.

► Objectifs

- Rendre possible les opérations de logements en dents creuses et en secteur de friches urbaines.
- Disposer du foncier existant permettant de sortir des opérations de qualité et répondant à une proximité habitat et équipements.
- Contribuer à la résorption de la vacance en mobilisant le parc existant pour produire une offre nouvelle de qualité.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Développer les actions dans le cadre du Programme Action Cœur de Ville en détaillant les programmations prévues sur les friches urbaines.
- Développer des modalités de soutiens financiers pour les opérations d'acquisitions foncières situées sur des secteurs de friches urbaines lorsque la commune en a la maîtrise foncière.
- Accompagner les communes dans la réalisation de leur projet de portage foncier :
 - Par un conseil juridique et technique apportés par

l'Agglomération

- Par un éventuel partenariat avec l'EPF

► Pilotage : Communauté d'Agglomération

- **Partenariat:** communes, département, aménageurs, opérateurs , ANAH, EPF, opérateurs

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de logements construits en dents creuses (*Tableau de suivi dans le cadre du volet foncier de l'observatoire*)
- Nombre de friches réhabilitées (*Tableau de suivi dans le cadre du volet foncier de l'observatoire, suivi du programme Action Cœur de Ville*)

- **Calendrier :** en continu sur le POA

AXE 2 : PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE ET ACCESSIBLE EN CONTENANT LE MARCHÉ

Action 6 Faciliter l'accès au logement pour l'ensemble des publics de l'agglomération

Coûts et financements mobilisables Moyens humains :



Moyens financiers :



Actions liées : Fiche Action n°2 et 8

► Constats

- Fragilisation des ménages sur le territoire de l'Agglomération.
- Volonté de maintenir une offre de logements abordables pour répondre aux besoins des ménages existants ou ceux à venir.
- Volonté de maintenir une proximité des logements avec les services et les bassins d'emplois existants dans un souci de coût de déplacement pour les ménages fragiles du territoire.

► Objectifs

- Développer une offre de logements qui correspondent aux évolutions des besoins des ménages du territoire afin de favoriser une qualité de l'habitat.
- Fluidifier les parcours résidentiels et permettre à l'ensemble des ménages de se loger sur le territoire.
- Maintenir la diversité générationnelle des ménages en proposant des logements adaptés aux besoins des jeunes ménages, des jeunes actifs et des étudiants.

► Cadrage réglementaire

La charte Départementale de l'Aisne pour le développement d'une offre locative sociale privée fixe les principes et les conditions du dispositif « Louer Abordable » permettant le développement de l'intermédiation locative. Elle précise notamment les partenariats et les outils de communication mis en œuvre afin d'augmenter le nombre de logements mis en location via le dispositif.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

Développer une offre de logement accessible dans le parc privé par :

- Le soutien aux projets locaux de colocation intergénérationnelle.
- La promotion de l'intermédiation locative via les Agences à Vocation Sociale du Département en s'appuyant sur la communication réalisée par la DDCS et pouvant être relayée via le guichet unique de l'habitat.
- Le développement de l'offre de logements locatifs à loyers maîtrisés par le biais du conventionnement en loyer social et très social :
 - En lien avec les objectifs de conventionnement fixés dans le cadre du programme animé d'amélioration du parc privé.

Au sein de la production de logements sociaux :

- Dédier une part de la production de LLS aux demandeurs prioritaires identifiés dans le cadre des travaux de la CIL : jeunes actifs, familles monoparentales et seniors.
- Poursuivre le partenariat avec Action Logement pour développer une offre de logement à destination des jeunes actifs salariés en s'appuyant sur l'aide Mobili-Pass.
- Permettre aux jeunes actifs d'accéder au parc social notamment par le développement d'une offre en colocation dans les grands logements sous-occupés.

► Pilotage : Communauté d'Agglomération

► Partenariat : communes, ANAH, Action Logement, Associations, DDT, DDCS

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Tension sur les demandes des personnes prioritaires dans le parc social (SNE)
- Nombre de logements construits à destinations des publics identifiés comme prioritaires (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de logements conventionnés en loyer social et très social (*Données de suivi-animation du dispositif ANAH*)

► Calendrier : en continu sur la durée du POA

AXE 2 : PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE ET ACCESSIBLE EN CONTENANT LE MARCHÉ

Action 7 - Développer l'accueil des publics spécifiques

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Aide pour le soutien des logements spécifiques : 1500 € / logement produit à condition d'une place en intermédiation locative et place d'hébergement
- Financement de 5% d'une opération plafonné à 35 000 € HT

Actions liées :
Fiche Action n°2, 8 et 9

► Objectifs

- Renforcer l'offre en hébergement aux personnes en difficultés.
- Permettre l'accueil des personnes souffrant de handicap(s).
- Répondre aux besoins en sédentarisation des gens du voyage.

► Cadrage réglementaire

Dans le cadre du PDALHPD, adopté pour la période 2016-2021, 4 objectifs stratégiques sont à prendre en considération dans l'accès au logement sur le territoire de l'Agglomération :

- Améliorer la qualité de l'habitat privé,
- Fluidifier les parcours résidentiels,
- Agir en faveur de la prévention des expulsions,
- Favoriser l'accès au logement des jeunes en difficultés.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Soutenir le développement des logements spécifiques (seniors, personnes porteuses de handicap(s), personnes défavorisées) par une subvention de l'Agglomération pour tous logements produits à condition d'une place en intermédiation locative.
- Une aide supplémentaire sera accordée dans le cadre d'une opération de logements spécifiques : 5 % du montant de l'opération sera financée par l'Agglomération (plafonné à 35 000 €).
- L'Agglomération doit répondre aux exigences du Schéma Départemental des Gens du Voyage 2019-2025 (SDGV) :
 - Le schéma prévoit la création d'une aire de passage de 100 places, un rééquilibrage de l'aire d'accueil actuel à 25 places.
 - Poursuivre les actions engagées avec le département et l'Etat pour la mise en place d'une MOUS à destination des familles sédentarisées de l'aire l'accueil.
 - Accompagner la sédentarisation en coordination avec la DDT et l'Etat et les éventuels associations lors d'un atelier partenarial.

► Pilotage : Communauté d'Agglomération

► Partenariat : communes, DDT, Etat, bailleurs et opérateurs

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de logements adaptés dans le parc social (*Données de la CIL, données de suivi-animation du programme animé*)
- Nombre de logements adaptés dans le parc privé (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de places/logements créés pour les publics spécifiques (*Données internes à l'Agglomération*)
- Atteinte des objectifs fixés par le SDGV

► Calendrier : en continu sur la durée du POA

AXE 3 : ACCOMPAGNER LA MUTATION DU PARC PUBLIC AUX NOUVEAUX BESOINS DES HABITANTS

Action 8 (1/2) - Adapter le parc social aux évolutions de la population et de la demande

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Aide pour la réhabilitation du parc : 1000 € / logement réhabilité soumis à condition d'amélioration de la performance énergétique (enveloppe max annuelle à définir - 50/an)
- Aide de l'Agglomération : 3000 € /logement produit en AA (max 20 dossiers par an)

► Constats

- Des travaux engagés dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement (CIL) qui ont permis d'identifier comme prioritaires les ménages suivants et sur lesquels le rééquilibrage de l'offre doit principalement porter :
 - les familles nombreuses,
 - les ménages de 65 ans et plus,
 - les locataires du parc HLM en souhait d'adaptation du logement à sa situation et/ ou en quête d'une nouvelle étape de parcours résidentiels au sein du parc social, ménages relevant du deuxième quartile,
 - les ménages motivant leur demande par une situation santé handicap.

► Objectifs

- Améliorer le parc de logement existant dans un souci d'économie des charges pour les locataires.
- Développer le parc existant pour répondre à la demande des ménages en place et aux nouveaux arrivants.
- Encadrer la vente HLM de façon à ce qu'elle soit en accord avec les politiques urbaines et sociales intercommunales et qu'elles n'impactent pas la satisfaction des demandeurs.
- Calibrer le développement en fonction du projet de reconstitution prévu au titre du NPRU des quartiers Europe et Vermandois.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- **Inciter les bailleurs à la rénovation de leur parc à travers une aide financière de l'Agglomération :**
 - Pour tous logements du parc social réhabilités sous réserve d'une efficacité énergétique à atteindre.
 - Encourager les opérations d'acquisition-amélioration par une aide financière par logement produit.

- Renforcer l'échange et le partenariat avec les bailleurs sociaux
 - Par des rencontres régulières avec les organismes afin de faire le point sur les opérations prévues.
- Suivre l'évolution du parc social et rendre l'Agglomération acteur incontournable de vente des logements HLM :
 - Présentation par les bailleurs des patrimoines concernés par un projet de vente détaillant les caractéristiques des logements ainsi que les caractéristiques des locataires,
 - Information de chaque vente à l'Agglomération (suivi en interne),
 - Suivi de l'état du parc de logements sociaux (RPLS),
 - Suivi de l'évolution des classes énergétiques des logements du parc avec la récupération chaque année des données RPLS et des Diagnostics de Performance Énergétique (DPE).
- Définir des objectifs de production et les intégrer à une contractualisation avec les bailleurs
La production de logements sociaux devra faire l'objet d'une contractualisation avec les bailleurs sociaux présents dans l'intercommunalité. Il pourra s'agir d'une convention cadre avec tous les bailleurs ou de manière indépendante avec chacun des bailleurs.

AXE 3 : ACCOMPAGNER LA MUTATION DU PARC PUBLIC AUX NOUVEAUX BESOINS DES HABITANTS

Action 8 (2/2)
-
Adapter le parc social aux évolutions de la population et de la demande

En effet, la convention va permettre de définir l'engagement des différents acteurs sur les éléments suivants :

➤ *Nombre de logements à produire et territorialisation :*

L'effort de production de logements sociaux doit être maintenu afin de répondre aux besoins des ménages existants et ceux amenés à y venir.

Les objectifs de production doivent notamment prendre en compte les objectifs suivants :

- Cibler des opérations en petits logements pour répondre à la demande des ménages, ou en individuel pour le secteur rural,
- Privilégier les opérations en centre-bourg et centre-ville,
- Favoriser les opérations d'acquisition-amélioration permettant la remise sur le marché de logements vacants,
- Diversifier l'offre sociale thématique à destination des seniors, des jeunes actifs,
- Tenir compte de la part de reconstitution qui sera définie dans le cadre du NPRU pour limiter les risques de concurrence : la programmation de logements sociaux prévus à St Quentin devra être ré-interpellée une fois le taux de reconstitution défini.

➤ *Financement :*

Afin de répondre aux besoins des ménages modestes, la répartition de la production doit tendre vers les objectifs suivants à l'opération :

- Part de PLAI : 30%
- Part de PLUS : 70%
- Part de PLS : Entre 0% et 10% en fonction de la part de PLUS et sur des opérations ciblées (centre ville, petits logements, publics seniors...)

Les objectifs de production sont déclinés de la manière suivante :

NB : ne sont pas pris en compte les objectifs de production de LLS au titre de la reconstitution des logements dans le cadre du NPRU.

Secteurs géographiques	Part de logements sociaux prévus dans la production nouvelle	Volume de logements sociaux prévus pendant les 6 ans du PLH
Villiers-Saint-Christophe ; Aubigny-aux-Kaisnes ; Bray-Saint-Christophe ; Tugny-et-Pont ; Dury ; Saint-Simon ; Ollezy ; Sommette-Eaucourt	Entre 0 et 10% selon opportunités et en résorption de vacance	10
Lesdins ; Remaucourt ; Essigny-le-Petit ; Fonsommes ; Fieulaine ; Fontaine-Notre-Dame ; Homblières ; Marcy ; Mesnil-Saint-Laurent		
Dallon - Castres ; Fontaine-lès-Clercs ; Contescourt ; Seraucourt-le-Grand ; Happencourt ; Artemps		
Clastres ; Montescourt-Lizerolles ; Jussy ; Annois ; Flavy-le-Martel ; Cugny	15%	10
Fayet ; Omissy ; Morcourt ; Rouvroy ; Harly ; Neuville-Saint-Amand ; Gauchy ; Grugies	20% (25% à Gauchy)	17
Saint-Quentin	25%	50

▶ **Pilotage :** Communauté d'Agglomération

▶ **Partenariat :** Communes, bailleurs sociaux, Action Logement, Etat

▶ **Indicateur de suivi et d'évaluation**

- Nombre de logements sociaux rénovés (Données CUS et PSP à récupérer auprès des bailleurs)
- Nombre d'opérations d'acquisitions-amélioration (Données CUS et PSP à récupérer auprès des bailleurs)
- Nombre de logements sociaux construits (RPLS et données bailleurs)
- Nombre de logements vendus par bailleurs et par an (Plan de vente des CUS)

▶ **Calendrier :** en continu sur la durée du POA

AXE 3 : ACCOMPAGNER LA MUTATION DU PARC PUBLIC AUX NOUVEAUX BESOINS DES HABITANTS

Action 9

Répondre aux enjeux du vieillissement de la population

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



Actions liées :
Fiche Action n° 2, 10 et 12

► Constats

- Une offre en structure médicalisée fournie (EHPAD) permettant aux seniors dépendants de rester sur le territoire en plus du développement de nombreuses résidences seniors privées.
- Une pression locative élevée dans le parc social avec près de 3,2 demandeurs de plus de 60 ans faisant le souhait de se loger dans un logement plus adapté (petite typologie, mieux équipés etc.) pour seulement 1 attribution.
- Des seniors peu enclins à s'engager dans un programme de travaux malgré l'accompagnement plus spécifique mis en place.
- Une volonté de maintien à domicile exprimée par les propriétaires occupants qui nécessite le développement des services à la personne et l'adaptation des logements.

► Objectifs

- Développer une offre spécifique dans le parc social à destination des seniors pour répondre à la demande en petite typologie sur le territoire.
- Favoriser le maintien à domicile des seniors par l'adaptation et la rénovation des logements privés existants.
- Poursuivre les actions d'accompagnement des seniors dans leur projet de travaux par l'intermédiaire du Guichet Unique.
- Accentuer la veille des logements privés et sociaux appartenant aux seniors pour éviter une augmentation des logements indignes.

► Cadre réglementaire

Prendre en compte les préconisations du Schéma Départemental de l'Autonomie en cours de révision

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Encadrement et soutien des projets locaux (résidences seniors, béguinages, logements intergénérationnels, Un Toit à partager).
- Adapter les béguinages existants au besoin des personnes âgées (logement en rez-de-chaussée, adaptation des équipements etc.) .
- Assurer un bon relais des aides à destination des seniors par le développement d'une veille des seniors sur le territoire (via le guichet unique de l'habitat, via le Conseil Départemental, via le CCAS et les associations y compris d'aide à la personne).
- Assurer des programmes de logements mixtes avec des logements de plain-pied destinés aux personnes seniors.

► Pilotage : Communauté d'Agglomération et bailleurs

► **Partenariat** : bailleurs, ANAH, CCAS, Conseil Départemental, associations

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Nombre de logements construits à destination des seniors (*Données Sitadel, Observatoire de l'Habitat*)
- Nombre de logements adaptés (*Données de suivi de l'OPAH, Guichet unique*)
- Nombre de mutation interne au parc social pour les seniors (*Données RPLS*)

► Calendrier : en continu sur la durée du POA

AXE 4 : SUIVRE ET PILOTER LE PLH

Action 10 - Renforcer l'animation et le pilotage de la politique intercommunale de l'habitat

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- **Financement des personnes en charge des permanences : 50 000 € / an (coût d'un ETP)**
- **Communication : 3 000 €/an**

► Constats

- Des engagements intercommunaux en faveur de l'amélioration du cadre de vie des habitants : rénovation énergétique et travaux de réhabilitation.
- Une difficulté à capter les ménages malgré les aides et les dispositifs existants.
- De nombreuses évolutions réglementaires, une complexité administrative dans le montage des dossiers et une multitude de partenaires ne facilitant pas la compréhension des aides existantes auprès des acteurs locaux.
- Des élus et des agents conscients des évolutions des besoins des habitants, souhaitant mobiliser les moyens permettant l'amélioration du cadre de vie.

► Objectifs

- Rendre lisible les programmes et les aides existantes auprès des élus et des habitants.
- Permettre un accompagnement efficace des propriétaires et des locataires dans l'amélioration de leur cadre de vie.
- Fédérer les acteurs locaux autour d'une démarche partenariale.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Renforcer le guichet unique de l'habitat permettant d'accueillir, de conseiller et d'accompagner les locataires et les propriétaires dans l'amélioration de leur cadre de vie :
 - Volet social d'accompagnement des ménages
 - Volet juridique pour le montage des dossiers
 - Point d'accueil et d'information : plaquette d'information
 - Développer les actions de sensibilisation avec les opérateurs
 - Partir de l'existant et renforcer les permanences organisées à Clastres et Saint-Quentin dans le cadre des Espaces Info Energies
- Développer le travail partenarial avec les acteurs du territoire par des réunions de rencontres entre les partenaires afin d'échanger sur les actions pouvant être mises en œuvre.
- Communiquer sous différentes formes sur les actions engagées pour toucher un public large : Assises de l'habitat, journaux locaux, site

internet, flyers etc.

- Renforcer l'information et la sensibilisation des élus aux questions d'habitat dégradé
 - Par le développement d'outil de communication (fiche technique par exemple) informant des évolutions réglementaires
 - Par le développement de sessions de formations sur la LHI dans une perspective de créer une culture commune
 - Par des visites d'opération de logements rénovés

▪ **Pilotage :** Communauté d'Agglomération

▪ **Partenariat :** communes, Etat, Ademe, Espace Info Energie, ADIL

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Evolution du nombre de demande d'informations auprès des mairies et du Guichet unique de l'habitat (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre d'actions de communication réalisées (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de réunions organisées (*Données internes à l'Agglomération*)
- Nombre de personnes formées (*Données internes à l'Agglomération*)

► **Calendrier :** en continu sur la durée du POA

AXE 4 : SUIVRE ET PILOTER LE PLH

Action 11

Mettre en place un dispositif d'observation sur le territoire

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



► Objectifs

- Disposer d'un outil de suivi dynamique afin d'avoir une visibilité sur l'avancement des actions du POA.
- Obtenir une base d'indicateurs actualisable permettant la mise en place et le suivi de la politique locale de l'habitat.
- Définir le processus d'animation, de suivi et d'évaluation des indicateurs pour mesurer les évolutions du territoire.

► Cadre réglementaire

Une obligation réglementaire : *l'article R.302-1-4 du CCH* fixe le contenu du dispositif d'observation devant être mis en place dans le cadre de l'élaboration du POA. L'observation porte à minima sur :

- l'analyse de la conjoncture du marché immobilier
- le suivi de la demande de logement locatif social
- le suivi des évolutions constatées dans le parc de logements locatifs sociaux et le parc de logements privé

Enfin, conformément à la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017, l'observatoire mis en place dans le cadre du PLH doit comprendre un volet d'observation du foncier (*Décret 2018-142*).

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Procéder au montage de l'observatoire
 - Mise en place de l'observatoire :
 - Lister les indicateurs de suivi pertinents au regard des actions du POA
 - Intégrer les indicateurs à l'outil informatique de la Communauté de Communes
 - Acquérir les données payantes nécessaires auprès des différentes sources : DDT, Préfecture, DGI, DREAL, Céréma, etc.
 - Zoom spécifiques à intégrer :
 - Intégrer un volet d'observation et de suivi de la vacance de logements et des situations d'habitat indigne sur le territoire : à partir des premières analyses réalisées dans le cadre du diagnostic mais principalement à partir de l'étude à venir sur les logements vacants.
- Intégrer les données relatives au parc de logements communaux et intercommunaux : à partir du fichier de recensement
- Intégrer un volet d'observation du foncier
- Faire vivre l'observatoire

► Mettre à jour les données et les tableaux de bord permettant de :

- Décliner la liste des indicateurs
- Intégrer le recensement du foncier réellement disponible et mobilisable ainsi que la temporalité de mobilisation
- Proposer une grille de lecture des objectifs fixés dans le programme d'actions
- Renseigner le bilan de réalisation des actions du PLH
- Assurer une fonction d'alerte en cas de dégradation de certains indicateurs

► Communiquer auprès des communes et des acteurs locaux sur les résultats des différentes analyses

► Faire le lien avec les différentes études menées par le Département et la Région.

► **Pilotage** : Communauté d'Agglomération

► **Partenariat**: communes et ensemble des partenaires associés à la démarche de POA

► **Indicateur de suivi et d'évaluation**

- Création de l'observatoire, puis :
 - Mobilisation des données pour les 6 bilans annuels du POA
 - Mobilisation de données pour les évaluations à mi-parcours (2020-2023) et finale (2023-2026)
 - Réalisation et actualisation des cartographies.

► **Calendrier** : en continu sur la durée du POA

AXE 4 : SUIVRE ET PILOTER LE PLH

Action 12

Evaluer et suivre les impacts du POA sur le territoire

Coûts et financements mobilisables

Moyens humains :



Moyens financiers :



- Coût d'une évaluation à mi-parcours ou finale : 40 000 € HT

► Constats

Le suivi et la mise en œuvre des actions définies par le POA nécessitent de construire une gouvernance de projet partagé.

► Objectifs

- Respecter les obligations légales en matière d'évaluation du POA
- Evaluer la mise en œuvre des actions du POA et mesurer annuellement la tenue des objectifs sur les marchés immobiliers et foncier
- Réajuster, si nécessaire, les actions entreprises pour les adapter à l'évolution du contexte local

► Cadrage réglementaire

Article L302-3 du CCH :

L'établissement public de coopération intercommunale délibère au moins une fois par an sur l'état de réalisation du programme local de l'habitat et son adaptation à l'évolution de la situation sociale ou démographique.

L'établissement public de coopération intercommunale communique pour avis au représentant de l'Etat et au comité régional de l'habitat un bilan de la réalisation du programme local de l'habitat trois ans après son adoption ainsi qu'à l'issue de la période mentionnée au troisième alinéa de l'article L302-1.

► Modalités de mise en œuvre / d'intervention

- Réaliser les bilans annuels sur la base des analyses produites par l'observatoire du POA afin d'appréhender les écarts entre les effets attendus des actions menées et leurs effets réellement produits.
- Mener les évaluations triennales afin d'apprécier les résultats de la mise en œuvre du POA à mi-parcours et à son terme.

► Pilotage : Communauté d'Agglomération

- **Partenariat** : communes, DDT, bailleurs sociaux, Préfecture, Conseil Départemental, Conseil Régional

► Indicateur de suivi et d'évaluation

- Mise en œuvre de l'observatoire
- Contractualisation éventuelle avec un prestataire pour la réalisation des bilans triennaux
- Bilans annuels et triennaux du POA

► Calendrier : en continu sur la continuité du POA

PLUi-HD



AGGLO DU
SAINT
QUENTINOIS
l'Agglo proche de vous !

POA Transports et Déplacements –
Valant Plan des Déplacements Urbains

Pièce 4.2



1. Le programme d'actions du POA Transports et Déplacements

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
<i>Le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises</i>	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
<i>Le stationnement</i>	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 ...)
<i>Les transports collectifs et l'intermodalité</i>	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 23 actions du POA Déplacement :

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 Transports et Déplacements



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.

➤ 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€

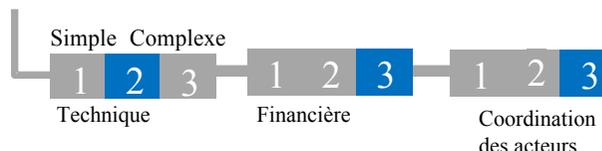
Acteurs	Rôle
CASQ	Maître d'ouvrage
SANEF	Partenaire technique et financier
Etat, Région, Département, Communes	Accompagnement – partenaire technique ou financier si des travaux sont nécessaires sur les voiries environnantes

➤ Pilote en charge du projet : CASQ

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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.

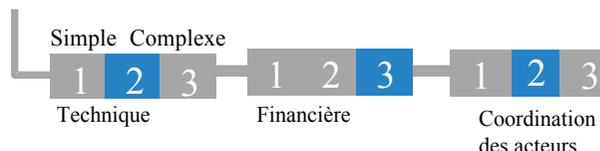
Acteurs	Rôle
Commune de Saint-Quentin	Maître d'ouvrage
CASQ , CD02	Partenaire technique et/ou financier

➤ Pilote en charge du projet : Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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€

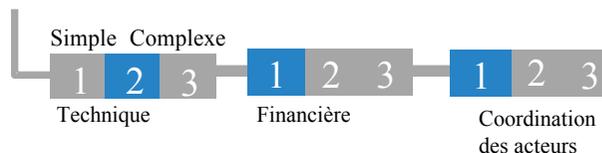
Acteurs	Rôle
Ville de Saint-Quentin	Maître d'ouvrage
CASQ / Saint-Quentin Mobilités	Partenaire technique

➤ **Pilote en charge du projet :**
Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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

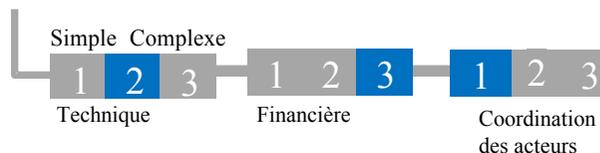
Acteurs	Rôle
CASQ Communes, CD02	Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie Accompagnement / technique voir financier dans les autres cas

➤ Pilote en charge du projet : CASQ (réalisation initiale de la charte)

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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



➤ 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

➤ 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

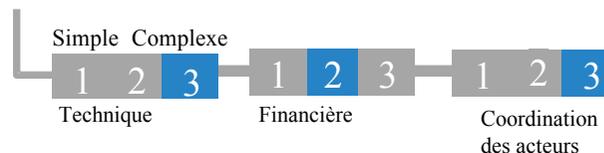
Sur Saint-Quentin, l'itinéraire des transports exceptionnels (TE) traverse la ville. Ces TE sont indispensables à l'activité économique mais lorsqu'ils ne peuvent utiliser des voies de contournements des agglomérations ils sont souvent préjudiciables pour le bon fonctionnement d'un cœur de ville et la 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 PI 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.**

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

Mise en œuvre :



Faisabilité



➤ Pilote en charge du projet : CASQ



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-partenaire 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.

➤ 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

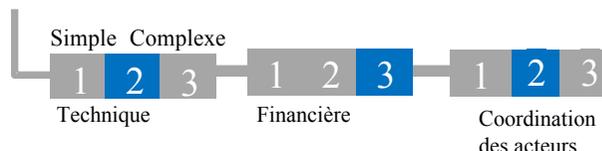
➤ Pilote en charge du projet :

Ville de Saint-Quentin et CASQ

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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



➤ 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

➤ Mesures à mettre en place :

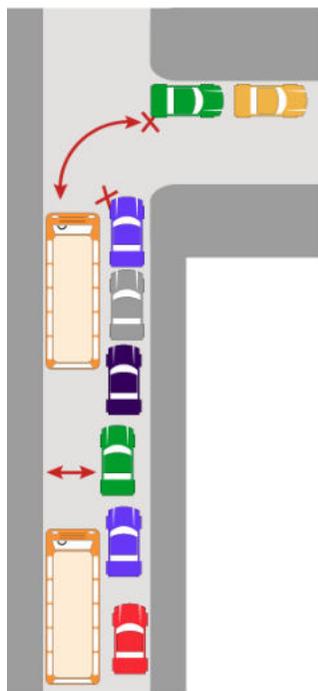
Le quartier jugé comme prioritaire pour réaliser cette campagne est celui du Faubourg d'Isle, sur la zone résidentielle située entre Convention et la Place Stalingrad (mais pourra ensuite s'étendre).

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

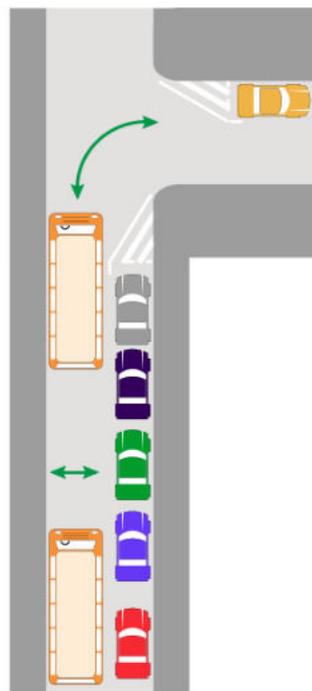
Les conditions actuelles de stationnement VL peuvent venir **contraindre la circulation des véhicules, et notamment des TC, aux intersections.** Pour y remédier, il est préconisé de **matérialiser des zébras en amont / aval des intersections** afin de préserver une emprise suffisante pour la giration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

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

Conditions actuelles de circulation



Conditions projetées avec marquage



➤ Coûts :

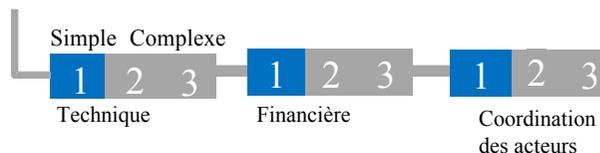
- Matérialisation de 160 zébras : 50 K€ (+/- 300 € pour le marquage d'un angle de rue en zébra)

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 :



Faisabilité



➤ 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

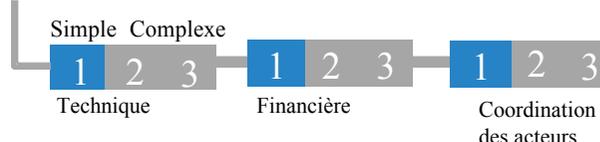
Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage
CASQ / Etablissements scolaires	Partenaire technique

➤ Pilote en charge du projet : Communes

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts



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.

➔ 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 abaissées) ;
- 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

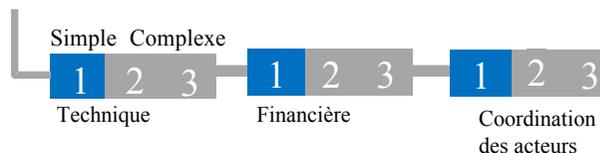
Acteurs	Rôle
CASQ	Maître d'ouvrage à travers le règlement du PLUI HD
Communes	Application dans le cadre des projets
Promoteurs, ...	Partenaire technique

➤ Pilote en charge du projet : CASQ

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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-définition 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

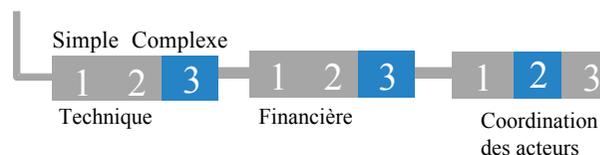
➤ Pilote en charge du projet :

CASQ / Ville de Saint-Quentin

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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 alternatives** à des échelles plus larges tels que l'autostop organisé (ex : RézoPouce) ou le transport solidaire portés généralement par une association.

➤ 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

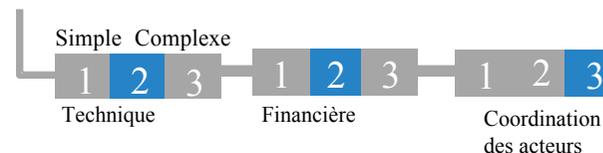
Acteurs	Rôle
CASQ	Initiateur et animation de la démarche de collaboration
CASQ, PAYS, Intercommunalités voisines	Maître d'ouvrage ou partenaire technique et/ou financier selon les actions développées

➤ Pilote en charge du projet : CASQ et intercommunalités voisines

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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.

➤ 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

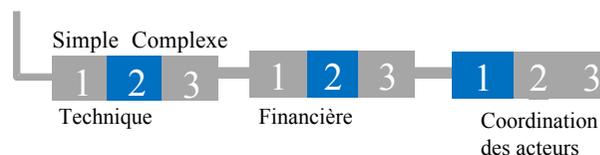
Impacts



Mise en œuvre :



Faisabilité





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'utilisateur 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'utilisateurs (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

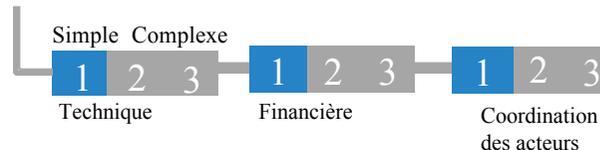
Acteurs	Rôle
CASQ Région Hauts-de-France	AOM Maître d'ouvrage
Syndicat Hauts-de-France Mobilité	Coordination technique des AOM
Exploitants réseaux	Partenaire technique

➤ **Pilote en charge du projet :**
CASQ et Région

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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,...

✓ Mettre en place un comité d'usagers

➤ 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€

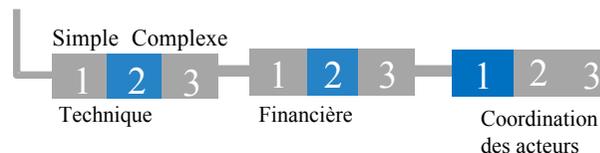
Acteurs	Rôle
CASQ	Maître d'ouvrage pour la réalisation du schéma
ADEME / CD02 / Région / Communes	Partenaire technique et/ou financier

➤ **Pilote en charge du projet :**
CASQ

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





Action

15

Développer les itinéraires cyclotouristiques sur le territoire

➤ Constats du diagnostic et objectifs à atteindre :

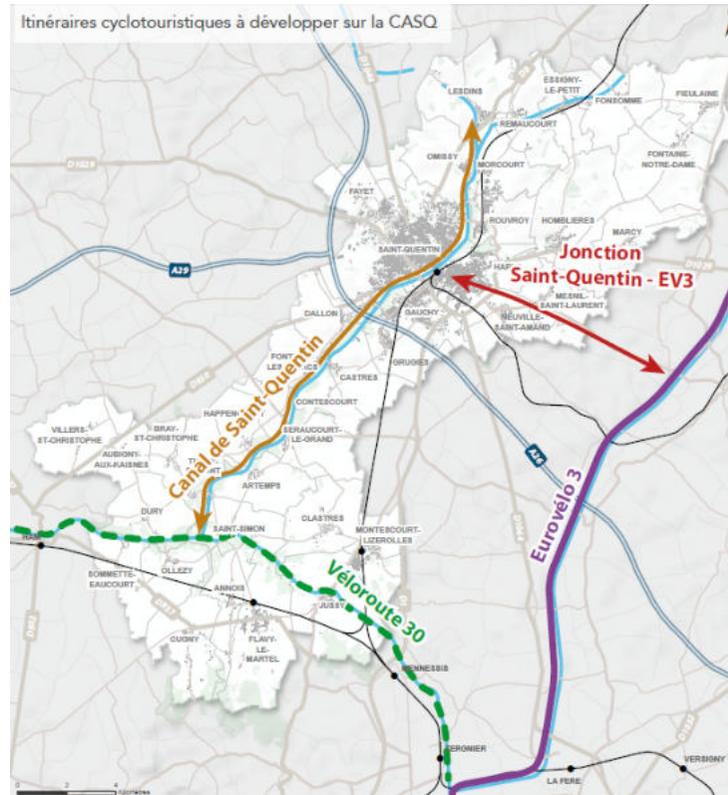
- ✓ 2 itinéraires cyclotouristiques concernent le territoire : l'Eurovélo 3 qui tangente le territoire dans la vallée de l'Oise mais n'est pas connecté à la CASQ, et la Véloroute 30 au Sud du territoire ;
- ✓ Les canaux, marqueurs du territoire, sont à valoriser pour développer la pratique cyclotouristique.

➔ 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.



➤ 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

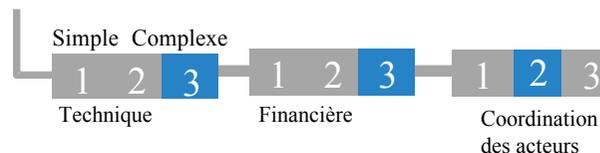
Acteurs	Rôle
CASQ / Communes / CD02	Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie
VNF Office du tourisme FEDER ...	Partenaire technique et/ou financier

➤ Pilote en charge du projet : CASQ pour initier les réalisations

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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 :

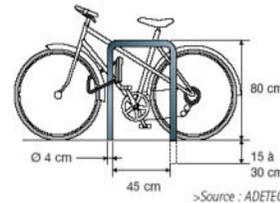
- ✓ Une offre de stationnement vélo globalement insuffisante et peu sécurisée ;
- ✓ Des carences identifiées en matière de stationnement longue durée à la gare de Saint-Quentin et sur les haltes ferroviaires.
- ➔ La possibilité de stationner son vélo en sécurité est un facteur clé pour l'usage du vélo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



➤ 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 couverts : 500 €/vélo
- Box individuels : 1 500 €/vélo
- Vélo stations : 50 000 € env.
- Vague d'équipement prioritaire : +/- 75 K€

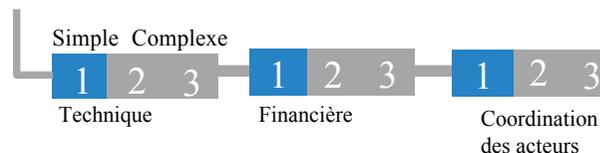
Acteurs	Rôle
CASQ Communes	Maître d'ouvrage selon les sites à équiper
Grandes surfaces, Etablissements scolaires,...	Partenaire technique et financier pour la pose d'arceaux de stationnement

➤ Pilote en charge du projet : CASQ et communes

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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€

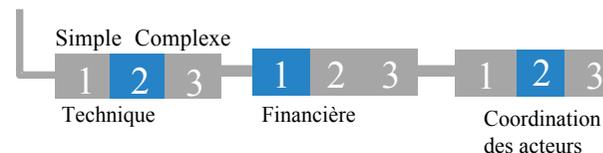
Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage
CASQ / Etablissements scolaires / associations de parents d'élèves ...	Partenaire technique (sensibilisation, aide à la mise en œuvre) et/ou financier

➤ Pilote en charge du projet : Communes

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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**

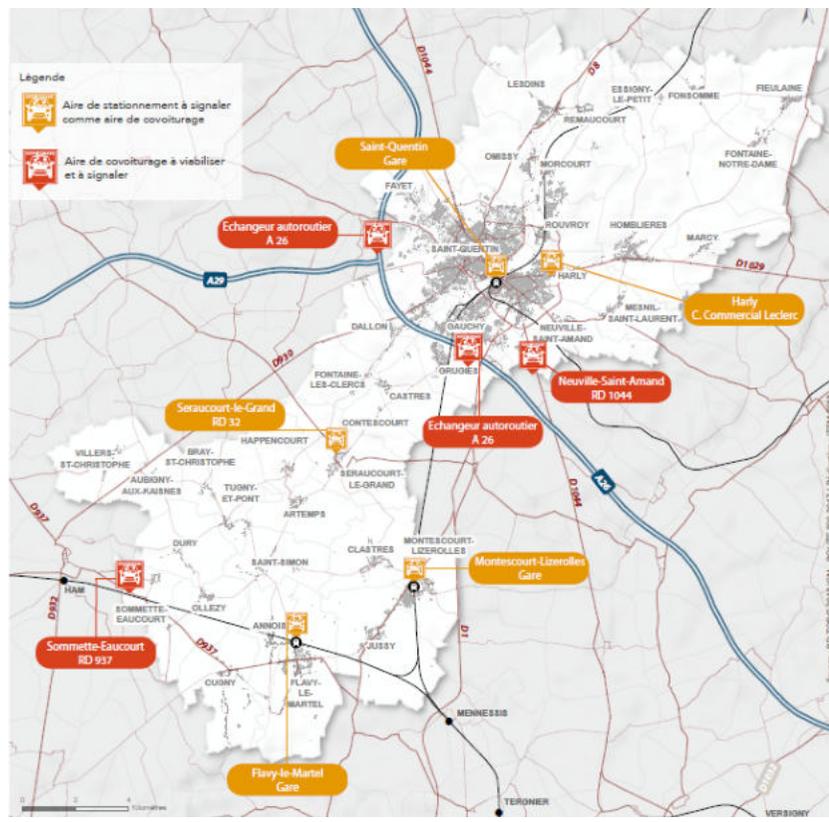
➤ Mesures à mettre en place :

✓ 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 :



Faisabilité



Impacts





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 ;

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...

Le Pays de Colombey et du Sud Toullois (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...

✓ 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,)

➤ 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

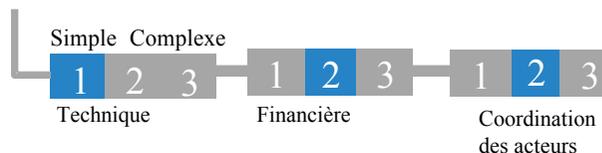
Impacts



Mise en œuvre :



Faisabilité





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 télé-médecine.

✓ 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-Quentinoise

➤ 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, ...)

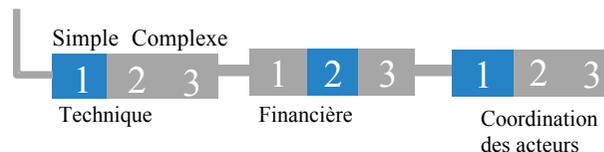
Acteurs	Rôle
CASQ	Développement et animation de la démarche
Communes CASQ, ...	Maître d'ouvrage ou Partenaire selon les projets

➤ Pilote en charge du projet : CASQ

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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 Électriques (IRVE) sur le territoire, en cohérence avec le schéma départemental

L'USEDA (Union des Secteurs d'Énergie 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 Électriques (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

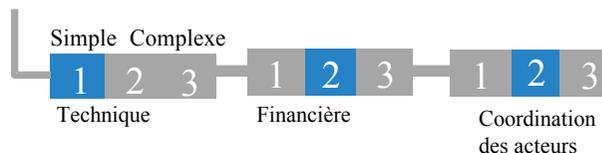
Acteurs	Rôle
USEDA	Partenaire technique et financier
CASQ communes	Maître d'ouvrage selon la domanialité

➤ Pilote en charge du projet : CASQ et Communes

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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 manière 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 1^{er} janvier 2018



➤ 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

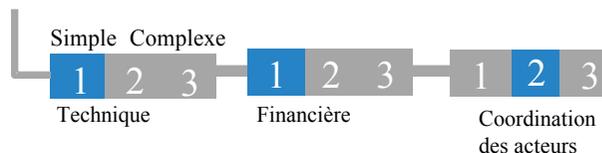
➤ Pilote en charge du projet :

CASQ en tant que fédérateur / initiateur des démarches

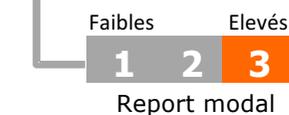
Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts





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 connaître 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.

➤ 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

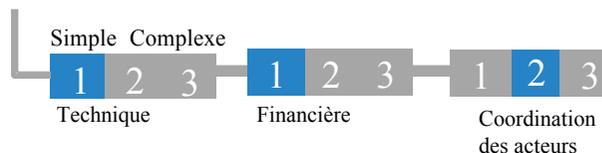
➤ Pilote en charge du projet :

CASQ et Syndicat Hauts-de-France Mobilités

Mise en œuvre :



Faisabilité



Impacts

