

# Plan de mobilité rurale en région Hauts-de-France

L'expérience de **Somme Sud-Ouest**



## UN NOUVEAU DOCUMENT DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ POUR LES TERRITOIRES RURAUX

### UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE, C'EST QUOI ?

Un Plan de mobilité rurale (PMRu) est un **document de planification de la mobilité adapté aux territoires ruraux**.

C'est un **document officiel**, inscrit dans le code des transports (article L.1213-3-2), créé par la loi Transition énergétique pour la croissance verte (TECV).

C'est un document au **contenu assez libre** : il doit veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés et prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires.

C'est un **document concerté** : une consultation est obligatoire, après l'arrêt du projet, auprès des autorités organisatrices compétentes en matière de mobilité et de transport, et auprès des institutions et associations concernées, à leur demande. Une consultation du public est également obligatoire.

C'est une **démarche facultative**. Son élaboration ne revêt pas le caractère obligatoire que peuvent avoir, par exemple, les Plans de déplacements urbains (PDU) pour les grandes agglomérations.

C'est un document qui **complète la planification régionale de l'intermodalité** incluse dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et donne ainsi une **visibilité à la démarche** vis-à-vis de la Région, autorité organisatrice des transports routiers interurbains et ferroviaires.

Enfin, il est **élaboré à l'initiative du porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) ou d'un Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)**, sur tout ou partie de son territoire.

### QUELLES SONT LES DÉMARCHES ENGAGÉES EN FRANCE ?

Fin 2018, une dizaine de plans de mobilité rurale sont engagés sur la France entière, dans des territoires allant de 16 000 à 80 000 habitants. Le Pays Sud Toulousain est le premier à avoir approuvé son document, en octobre 2017. Dans les Hauts-de-France, le Pôle métropolitain du Grand Amiénois est le premier à réaliser cet exercice, et ce, sur une partie de son territoire, celui de la Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO), intercommunalité XXL de 121 communes périurbaines et rurales, et de 37 500 habitants.

“

Ce plan de mobilité rurale a permis de disposer d'un état des lieux actualisé de la situation en matière de mobilité, de produire le volet mobilité du programme d'action du Plan Climat et d'intégrer plus finement la mobilité à la révision du SCoT.

Nous avons travaillé plus particulièrement sur les tiers-lieux, la mise en place d'un outil de suivi et d'évaluation de la mobilité sur le territoire, ainsi que candidaté à l'appel à projet French Mobility. Le plan n'a pas été mis en place de manière opérationnelle car nous n'avons pas été en capacité de créer un poste d'animateur. Nous travaillons toutefois pour que cela puisse être le cas en 2019.

**Benoît MARTY,**  
directeur du Pôle d'équilibre  
territorial et rural  
du Pays Sud Toulousain



“

Les premières Assises du Pôle métropolitain se sont tenues dernièrement. La mobilité fut un des thèmes d'ateliers débattus par les élus. Cette confrontation délicate marque une première étape dans une construction fédérale des collectivités constituant le Grand Amiénois.

La crise des gilets jaunes doit s'entendre comme le cri de ceux qui, se sentant exclus géographiquement, se sentent maintenant menacés par des contraintes financières ou environnementales. Ce sentiment d'isolement et d'exclusion doit être combattu. De vraies solutions de mobilité doivent être apportées. L'expérience de la CC2SO, comme AOT de second rang, mérite d'être « exemplarisée ». Elle s'inscrit maintenant dans le cadre plus large d'un plan de mobilité rurale. Ce guide des solutions de mobilité, pensé depuis un territoire rural et approuvé par l'assemblée du Pôle métropolitain, doit maintenant être décliné sur le territoire concerné mais aussi nourrir une capitalisation de toutes les initiatives locales afin de servir la totalité de nos territoires fédérés en Pôle métropolitain, pour sortir d'une logique de fragilisation durable des populations.

**Pascal Riffart,** vice-président du Pôle métropolitain du Grand Amiénois, en charge de la mobilité

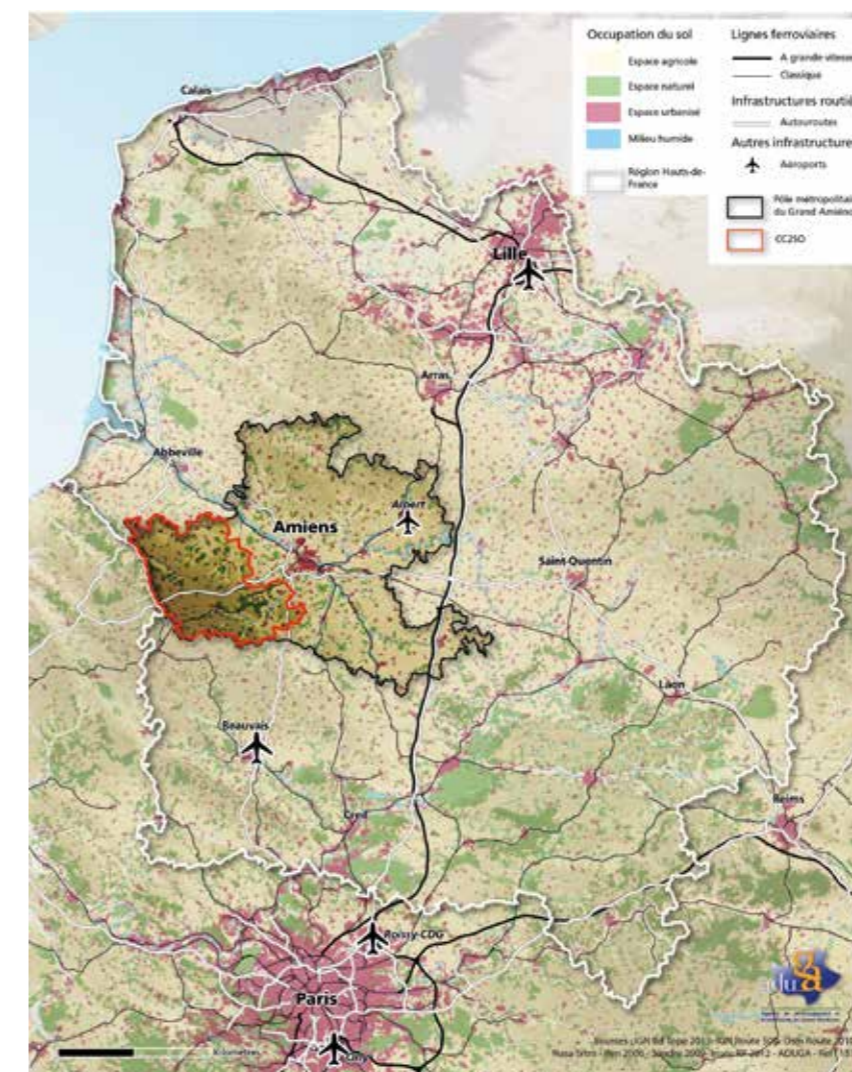
## LE PLAN DE MOBILITÉ RURALE DE SOMME SUD-OUEST, PREMIER DU GENRE DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

### POURQUOI ÉLABORER UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE ?

Ce plan est élaboré à l'initiative du porteur de SCoT, en l'occurrence le Pays du Grand Amiénois qui s'est transformé en pôle métropolitain en août 2018. Élaborer un plan de mobilité rurale répond à la volonté de mettre en œuvre les ambitions du SCoT, approuvé en 2012, et de donner corps aux nouvelles missions d'intérêt métropolitain du Pôle concernant la mobilité.

La CC2SO est issue de la réunion de 3 intercommunalités qui ont fusionné au 1<sup>er</sup> janvier 2017 : la région d'Oisemont, le Sud-Ouest amiénois et le Contynois. La CC2SO est très investie dans la mobilité puisque l'une de ses anciennes intercommunalités, celle du Sud-Ouest amiénois, avait, dans son projet de territoire en 2012, déjà identifié la mobilité comme un axe important et qu'elle avait répondu à l'appel à projet « Pôle d'excellence rurale ». Dans ce cadre, elle a créé une plateforme de mobilité qui propose, notamment, le transport à la demande TISOA destiné aux personnes non motorisées.

Lorsque cette intercommunalité a élaboré son cahier des charges pour l'élaboration de son Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), elle voulait aller plus loin dans la planification de la mobilité. Malheureusement le seul outil « officiel » qui existait alors était un PLUi valant plan de déplacements urbains avec l'obligation de traiter de thèmes qui n'étaient pas jugés opportuns pour un territoire rural. En 2015, la loi Transition énergétique pour la croissance verte (loi TECV) a créé le PMRu. Cet outil paraissait plus adapté, car assez libre dans son contenu et concerté pour son élaboration. Le Pays du Grand Amiénois était partant pour porter cette démarche et la CC2SO a été volontaire pour l'expérimenter sur l'intégralité de son nouveau territoire, avec la perspective qu'elle soit reproduite sur d'autres intercommunalités du Grand Amiénois.



### FICHES D'IDENTITÉ

#### Pôle métropolitain du Grand Amiénois

- 8 intercommunalités
- 471 communes
- 379 000 habitants
- Porteur du SCoT
- Actions d'intérêt métropolitain sur la mobilité

#### Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO)

- 121 communes
- 37 600 habitants
- 42 habitants par km<sup>2</sup>
- 900 km<sup>2</sup>
- 7 communes de 1 000 à 2 400 habitants
- 67 communes de moins de 200 habitants
- 3 PLUi en cours



### La plateforme de mobilité

La Communauté de communes du Sud-Ouest amiénois, a obtenu, en 2012, du Conseil général de la Somme, la délégation de l'organisation des transports scolaires et a ainsi créé une régie de transports. Elle s'est servie de ces transports scolaires, qui desservent chaque commune, matin et soir en lien avec les collèges et écoles, pour créer un Transport à la demande (TAD) : ceux-ci sont ouverts à tous, sur réservation ; des dessertes méridiennes en minibus sont proposées en complément pour permettre de passer la demi-journée seulement dans la commune de destination. La plateforme propose également des services de transports payants pour les sorties scolaires ou les sorties d'association par exemple, ce qui permet de compenser le déficit du TAD. L'ex-CCSOA a conduit également une politique de matérialisation des aires de covoiturage.

”



**Xavier LENGLET,**  
vice-président de  
la Communauté de  
communes Somme  
Sud-Ouest en charge  
de l'urbanisme et de  
l'élaboration des PLUi

La configuration de notre territoire se disposait parfaitement à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale. C'est un très grand territoire avec 121 communes, fait d'un maillage de petits villages où la problématique de la mobilité est la même dans toutes les communes. L'intention est de pouvoir offrir aux gens une alternative au moyen de transport individuel tout en recherchant une efficacité écologique et énergétique.

On a d'abord identifié les manques et les besoins, on s'est intéressé à savoir ce que souhaitait la population par l'intermédiaire des élus, par les réunions que l'on faisait sur le PMRu. Au-delà, on a essayé de trouver une solution à chacun des problèmes qui étaient rencontrés par les acteurs du territoire.

On est tous concernés par ce PMRu. Tous les gens qui se déplacent au jour le jour pour des petits trajets du quotidien seront forcément amenés à s'y intéresser, à découvrir les objectifs de ce PMRu, aux moyens qui vont être mis en place. L'impact écologique a été pris en compte dans l'élaboration du PMRu. C'est ce qui nous a incités à nous tourner vers ce genre de document. Il s'agit de réduire la consommation carbone qui sera faite sur le territoire pour offrir une planète plus verte à nos enfants et petits-enfants.

### DES ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ COMMUNS AVEC LE MILIEU URBAIN, MAIS DES SPÉCIFICITÉS LIÉES À LA RURALITÉ

Les 3 familles d'enjeux liées à la mobilité présentes sur le territoire sont communes aux problématiques urbaines. Toutefois, l'enjeu de l'inclusion sociale est particulièrement prégnant pour la CC2SO, puisqu'accéder aux lycées, aux pôles d'emploi, à Pôle emploi, aux hôpitaux... nécessite de sortir du territoire. De plus, près de 2 500 habitants vivent dans un foyer sans voiture, dont la moitié, en dehors d'un bourg.

#### DOMAINE ÉCONOMIQUE

- L'attractivité résidentielle, économique et touristique
- L'efficacité de TISOA et la maîtrise des coûts pour la CC2SO
- La maîtrise ou la réduction des coûts :
  - > des déplacements pour les ménages
  - > du transport pour les établissements d'enseignement ou structures accueillant des groupes

#### DOMAINE DE L'INCLUSION SOCIALE

- L'accès aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, à l'emploi et à l'information pour tous
- L'autonomie, des jeunes aux personnes âgées
- La qualification et l'embauche des personnes peu mobiles
- La lutte contre l'isolement

#### DOMAINE HUMAIN ET ENVIRONNEMENTAL

- La santé et le bien-être des personnes
- La sécurité des déplacements
- La qualité du cadre de vie
- La réduction des impacts des déplacements sur l'environnement

#### PRINCIPAUX ACTEURS ET FINANCEURS

- > **Le Pôle métropolitain du Grand Amiénois** est le maître d'ouvrage : c'est lui qui approuvera le document final.
- > **La Communauté de communes Somme Sud-Ouest** est le territoire d'expérimentation. Le syndicat mixte lui a délégué le suivi administratif jusqu'à l'arrêt du projet, ainsi que le pilotage de la communication.
- > **L'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA)** assiste le maître d'ouvrage dans l'élaboration du plan (méthodologie, préparation et animation des réunions et rédaction du document final).
- > **L'ADEME et la Région Hauts-de-France** accompagnent techniquement et financièrement l'ADUGA dans le cadre du Financement régional d'aide pour la troisième révolution industrielle (FRATRI).

## COMMENT A-T-ON ÉLABORÉ LE PMRU DE LA CC2SO ?

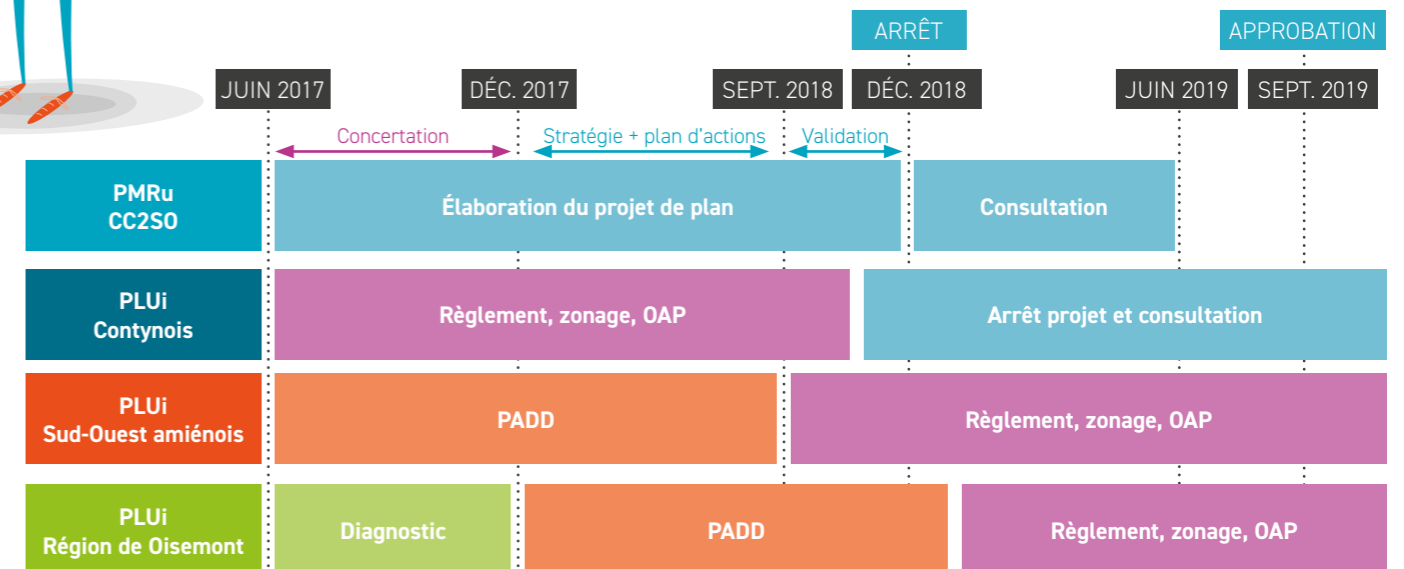
### DEUX ANS POUR CONSTRUIRE ET VALIDER LE PROJET



La démarche a commencé fin juin 2017 avec la phase de concertation qui s'est achevée en novembre 2017. Puis, la phase de travail en ateliers pour échanger sur la stratégie et le plan d'actions s'est déroulée jusqu'en juillet 2018. La phase de validation s'est tenue à l'automne 2018.

Le document a été arrêté en décembre 2018 dans l'optique de consulter les collectivités et le public début 2019 et d'approuver le document en septembre 2019.

Entre le démarrage et l'approbation, près de 2 ans se seront écoulés, dont près d'une année consacrée aux procédures de validations et de consultations.



#### LA CONCERTATION (JUILLET 2017 - NOVEMBRE 2017)

Différents types de réunions et d'événements ont été organisés :

##### > Avec les acteurs locaux

Quatre rencontres avec les acteurs locaux de la formation, du tourisme, de l'économie et du secteur médico-social ont eu lieu. Les acteurs ont travaillé sur les profils de personnes qu'ils rencontraient dans le cadre de leurs missions ou de leur travail, sur les problèmes rencontrés par ces publics-cibles et sur les solutions qu'ils imaginaient pour répondre aux problèmes de mobilités de ceux-ci.

##### > Avec les habitants

Deux réunions publiques ont été organisées à Conty et Liemer. Peu de personnes, en dehors des élus, ont pu être présentes, du fait d'une insuffisance d'information en amont. Le programme a donc été adapté et les mêmes questions que pour les rencontres d'acteurs ont été posées (Quels publics avaient des problèmes de mobilité ? Quelles solutions étaient envisageables pour ces problèmes ?)

Lors des Assises nationales de la mobilité, un atelier a été réalisé dans le cadre de la grande concertation menée pour la préparation de la Loi d'orientation sur les mobilités au niveau national. Celui-ci s'est déroulé à Poix-de-Picardie en raison du PMRu en cours de réflexion. Dans cet atelier, une soixantaine d'habitants et d'élus ont participé pour proposer des améliorations sur la mobilité.

##### > Avec les clients des transports collectifs

Une opération « Café-croissants » a également été organisée en gare de Poix-de-Picardie. L'objectif était de faire s'exprimer les voyageurs sur les conditions d'accès à la gare, de fonctionnement de celle-ci et sur l'attente (Comment j'y viens ? Comment je stationne ? Comment j'attends ? Comment j'en pars ?).

Enfin, l'ADUGA a réalisé un questionnaire de satisfaction téléphonique que la Communauté de communes Somme Sud-Ouest a soumis aux clients de TISOA, le service de transport à la demande de la CC2SO.



STAND CAFÉ-CROISSANTS EN GARE DE POIX

### ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE ET DU PLAN D' ACTIONS (DÉCEMBRE 2017 - SEPTEMBRE 2018)

La stratégie et le plan d'actions ont été construits à partir d'une synthèse des informations et propositions récoltées lors de la concertation et lors de l'élaboration des 3 PLUi en cours sur le territoire.

Pour les 3 PLUi, des entretiens dans chaque commune ont eu lieu. La question de la mobilité n'était pas toujours développée mais des informations-clés sur les lieux connus de covoiturage spontané, par exemple, ont eu de l'importance lors de l'élaboration des actions.

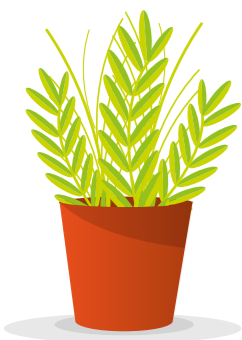
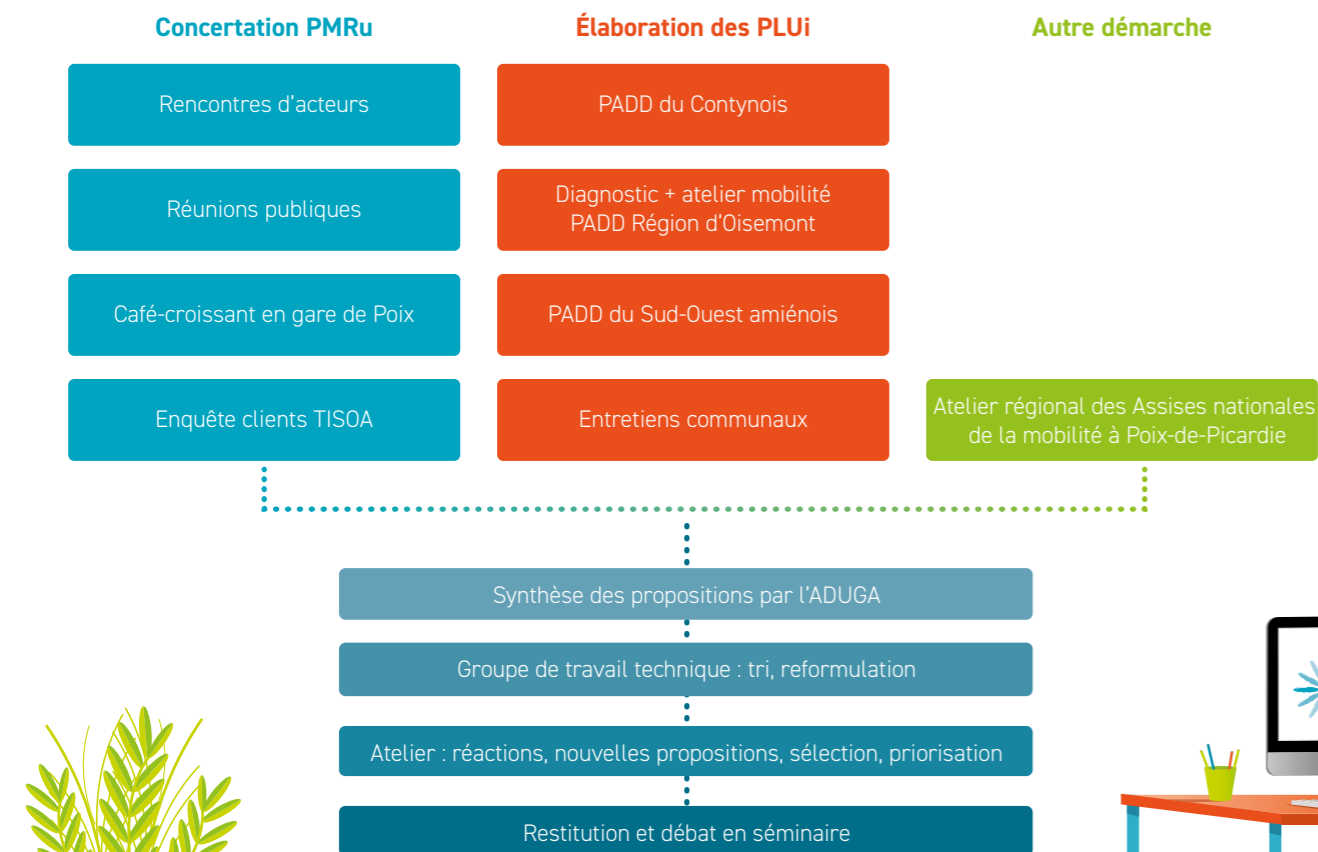
Le Contynois était le plus avancé et avait d'ores et déjà élaboré son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) avec un volet important sur la mobilité. De nombreux éléments ont été intégrés et certains principes repris pour les appliquer au reste de la Communauté de communes.

Dans le Sud-Ouest amiénois, des visites de terrain ont été organisées dans le cadre de l'élaboration du PADD. Des informations sur la mobilité ont pu y être récoltées. L'ADUGA intervenant également dans l'élaboration du PADD, les ateliers du PMRu ont ainsi nourri le PADD.

Pour la région d'Oisemont, qui a débuté son PLUi concomitamment au PMRu, un atelier mobilité conjoint entre PLUi et PMRu a été organisé à la fin de la démarche d'élaboration du PADD : les élus ont dessiné sur un plan les lieux où ils imaginaient les aires de covoiturage, les liaisons douces, les nouvelles offres de transport collectif. Ils se sont pris au jeu et d'intéressants éléments de projet ont pu être récoltés.

Pour bâtir le plan d'actions, l'ADUGA a présenté, en groupe de travail technique, des propositions d'actions et de recommandations, construites à partir des matériaux accumulés lors de la concertation et des travaux sur les PLUi, pour les trier, les reformuler, les expliciter. Des exemples trouvés auprès d'autres territoires ont permis d'utiliser chaque action envisagée. Elles ont ensuite été présentées en ateliers où les élus ont pu donner leur avis sur les actions proposées, les reformuler, les prioriser et soumettre éventuellement de nouvelles idées. À la suite de toute cette série de travail d'ateliers, le document a été restitué en séminaire avec débat et arbitrage final.

#### UNE STRATÉGIE ET UN PROGRAMME D' ACTIONS CONSTRUITS À PARTIR DE DIVERS TRAVAUX



### QUELLE EST LA STRATÉGIE ET QUELLES SONT LES ACTIONS ENVISAGÉES ?

#### STRATÉGIE

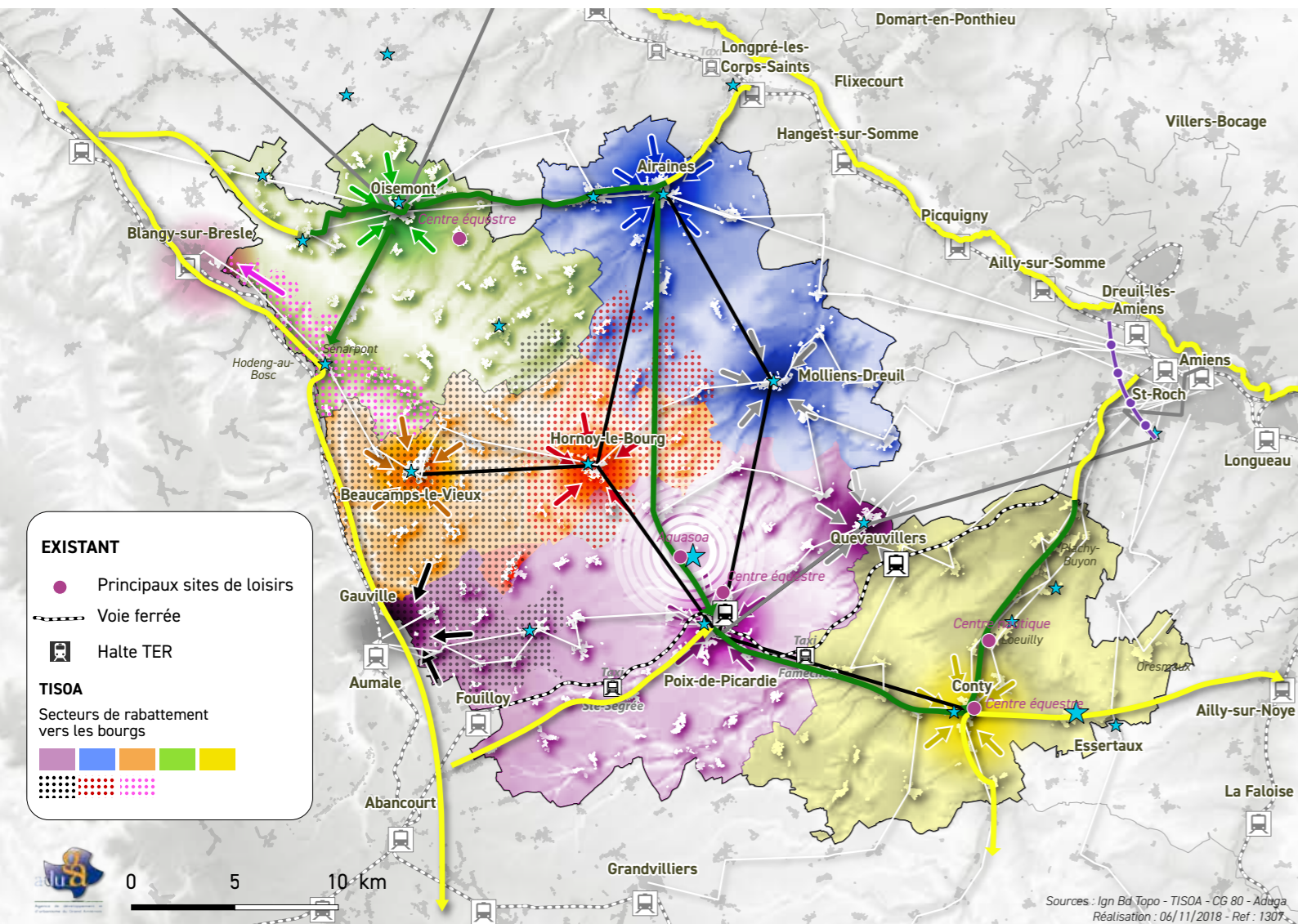
Elle vise principalement deux cibles :

- > les personnes peu mobiles (jeunes ou moins jeunes) pour lesquelles le plan vise à apporter plus d'autonomie et de mobilité ;
- > les personnes actives qui utilisent la voiture solo pour aller travailler. L'objectif est de leur offrir une alternative qu'elles pourront emprunter. L'objectif du PMRu n'étant pas de contraindre mais d'élargir l'offre de mobilité, de la faire connaître et d'expérimenter pour inciter les habitants à changer de comportement.

Pour ces deux cibles, la stratégie se décline en 5 orientations hiérarchisées par les élus.

CONTRIBUTION DES CHAMPS OPÉRATIONNELS À LA MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS	5 ORIENTATIONS				
	Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratiques	Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud-Ouest	Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs	Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées	Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques
Communication, information, accompagnement au changement	✓			✓	
Modes doux		✓	✓	✓	✓
Usages partagés de la voiture		✓	✓	✓	✓
Transports collectifs et intermodalité		✓	✓	✓	✓
Articulation entre urbanisme et déplacements		✓			✓

- > Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques : une offre existe déjà mais elle est mal connue des habitants et des élus.
- > Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO, et ce aux différentes échelles.
- > Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs vers Amiens ou Abbeville, notamment, où se trouvent Pôle emploi, les lycées, les grands établissements de formation qualifiants et établissements de soins.
- > Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées au travers d'aides financières, d'accès à des moyens de locomotion ou d'accompagnement individuel.
- > Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques : comment organiser l'urbanisation et les liaisons piétonnes ou cyclables futures pour se déplacer plus facilement à pied, à vélo, en transports en commun ? Comment favoriser les véhicules électriques ?



**LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE DU PMRU**

Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratique  
Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisés  
Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud Ouest

Diversifier les moyens d'accès

Aux bourgs depuis les communes proches (TISOA, marche, vélo, autopost)

A Aquasoa/ZAC de la mine d'or (TISOA, marche, vélo, autopost)

Entre les bourgs (TISOA, autopost)

Aux sites touristiques et de loisirs (vélo)

Créer des conditions favorables à la marche et au vélo dans les bourgs et villages

Améliorer les relations en lien avec l'extérieur des déplacements alternatifs

Améliorer les liaisons cyclables en lien avec l'extérieur

Améliorer l'offre de transports collectifs en lien avec l'extérieur

ferroviaire

routière régionale

Tisoa

Créer ou matérialiser des aires de covoiturage

Principales Secondaires

Organiser l'intermodalité

autour des arrêts de transports collectifs et des aires de covoiturage

avec le BHNS



**ACTIONS**

Pour faciliter sa mise en œuvre, le plan d'actions est structuré autour de 5 thèmes, intitulés « champs opérationnels » : information, communication, et accompagnement au changement ; modes doux (vélo, marche à pied) ; usages partagés de la voiture ; transports collectifs et intermodalité et, enfin, articulation entre urbanisme et déplacements.

Chaque champ opérationnel se décompose en leviers d'actions qui se déclinent eux-mêmes en actions et recommandations détaillées dans des fiches.

Actions et recommandations se différencient par la nature du maître d'ouvrage.

Les actions seront mises en œuvre par le Pôle métropolitain ou par la Communauté de communes ; les recommandations le seront, par d'autres partenaires (région, département, communes...) qui ne sont pas systématiquement à l'origine de ces propositions.



**I. Information, communication et accompagnement au changement**

1. Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés, et les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité
2. Éduquer les jeunes à la mobilité et à l'écomobilité
3. Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes peu mobiles
4. Faciliter l'autonomie des personnes âgées ou handicapées
5. Accompagner le changement vers des pratiques de mobilité plus durables pour les actifs



**V. Sur l'articulation entre urbanisme et déplacements**

1. À l'échelle intercommunale, conforter les pôles et la desserte en transports collectifs
2. À l'échelle des bourgs et villages, créer les conditions favorables à l'usage des modes doux, des transports collectifs et des véhicules électriques
3. À l'échelle des secteurs d'aménagement ou de renouvellement des PLUi, concevoir un urbanisme vertueux



**II. Sur les modes doux**

1. Conforter et développer les itinéraires cyclables ou piétons entre communes pour les déplacements quotidiens ou de loisirs
2. Favoriser les déplacements à pied et à vélo dans les villages et dans les bourgs
3. Ancrer les modes doux dans les paysages et les pratiques



**III. Sur les usages partagés de la voiture**

1. Accompagner le développement des usages partagés de la voiture



**IV. Sur les transports collectifs et l'intermodalité**

1. Développer et conforter l'offre régionale de transports collectifs ferroviaires et routiers
2. Faire évoluer TISOA pour toujours mieux répondre aux besoins des habitants, en particulier des plus fragiles
3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

## BILAN

### MOYENS FINANCIERS

Pour mener à bien cette démarche, son pilotage s'est inscrit dans le programme partenarial d'activités de l'ADUGA 2018/2019. **Par ailleurs, l'ADEME a prévu une subvention à l'ADUGA de 48 000 € :**

- > **18 000 €** pour financer, en partie, le temps passé par le personnel de l'ADUGA ;
- > **30 000 €** pour prendre en charge la totalité des dépenses de communication : Café-croissants, création d'une mascotte, vidéo pour la consultation du public, mise en page du document, mise en page et impression de la présente plaquette...

### MOYENS HUMAINS

À l'Agence d'urbanisme, 5 collaborateurs ont travaillé sur le PMRu : la chargée d'études Mobilité (près d'un équivalent temps plein), une chargée d'études Planification, la cartographe, l'infographiste et la chargée de communication. Par ailleurs, urbaniste de formation, le directeur de l'ADUGA s'est fortement impliqué jugeant cette démarche exemplaire pour le territoire.

À la Communauté de communes, 5 services différents de la CC2SO sont intervenus sur le PMRu : le chargé de mission Urbanisme et le directeur des services techniques, pour le suivi administratif et technique de la démarche, la chef du service Aide au bien vieillir à domicile et plusieurs employés en service civique pour l'enquête auprès des clients de TISOA. Enfin, les services techniques ont contribué à la pleine réussite du Café-croissants.

### QUELLES LEÇONS TIRER DE CETTE EXPÉRIENCE ?

- > Les rencontres d'acteurs et les ateliers menés dans le cadre du PLUi ont été un terreau fertile de production d'idées pour l'élaboration de la stratégie et du plan d'actions.
- > Les réunions publiques ne sont pas le moyen adapté pour toucher le public sur un si grand territoire. Aller au-devant des habitants ou des utilisateurs des transports collectifs s'avère plus pertinent mais nécessite des moyens humains importants.
- > Des rencontres d'acteurs économiques ont été organisées. En revanche, la tenue de rencontres avec les élus communaux a manqué. La réunion publique où seuls les élus sont venus a été d'une grande richesse.
- > Les ateliers ont mobilisé un petit nombre d'élus communautaires dans la durée, mais ces derniers ont été fidèles.
- > Le plan compte au final beaucoup d'actions. Parmi les actions proposées à l'issue de la concertation, peu ont été écartées par les élus. Plutôt qu'un plan d'actions, il s'agit plutôt d'une feuille de route pour guider l'intervention de la CC2SO, du Pôle métropolitain et de leurs partenaires pour les années à venir. Même si certaines actions relèvent d'autres maîtrises d'ouvrage, le fait qu'elles soient inscrites dans un document fait avancer la réflexion.



## D'AUTRES INITIATIVES DANS LES TERRITOIRES RURAUX



### DES PROJETS INNOVANTS POUR DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉS

L'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) « French Mobility – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » lancé en janvier 2018 a pour objectif de permettre l'expérimentation et le déploiement dans les territoires de nouvelles solutions de mobilités, plus solidaires, sûres, propres, connectées et intermodales, dans la lignée des Assises nationales de la mobilité. Il vise en particulier à développer des solutions innovantes dans des zones peu denses, que ce soit en milieu rural ou de montagne, partout en France.

Les 26 projets retenus à l'issue de la 1<sup>re</sup> vague de candidature bénéficieront ainsi d'une mise en visibilité de leurs actions et d'un partage d'expérience avec d'autres territoires ou entreprises qui souhaitent héberger leurs expérimentations. Certains projets seront également soutenus financièrement dans la mise en œuvre des solutions de mobilité proposées.

### DEUX PROJETS LAURÉATS DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

Ces projets consistent tous deux à développer notamment une offre de services alternatifs locaux complémentaires des services de transport existants. Ainsi est favorisée la mobilité des habitants de ces territoires ruraux dont la plupart n'ont pas, ou très peu, de dessertes de lignes routières ou ferroviaires.

#### Plateforme de mobilité du Pôle d'équilibre territorial et rural Ternois 7 Vallées (Pas-de-Calais)

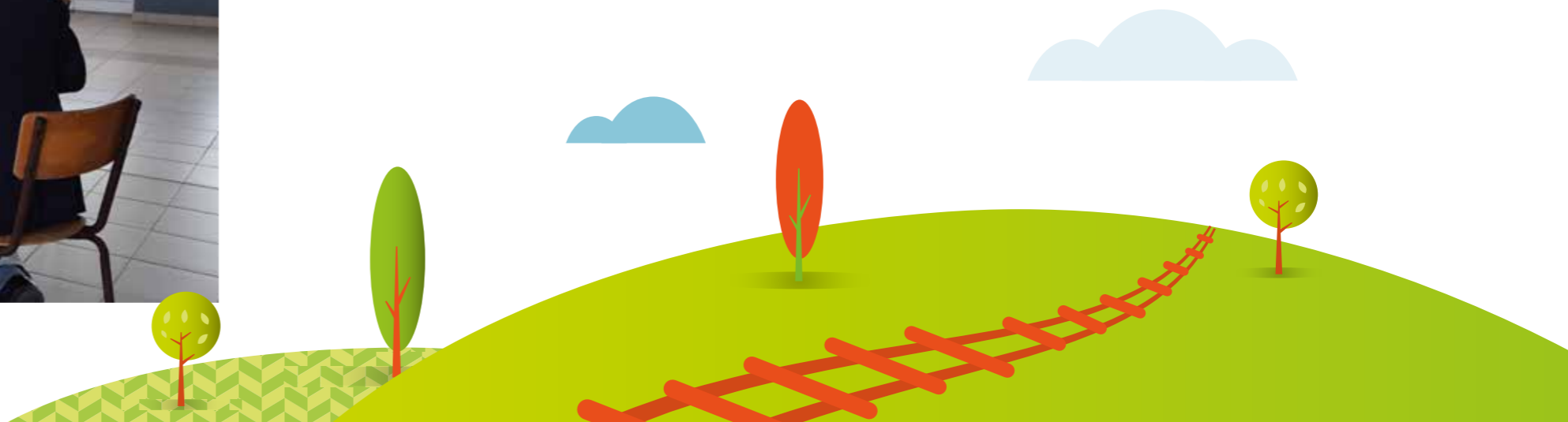
La plateforme vise à aider les personnes sans moyen de locomotion à accéder aux services de base et à l'emploi ainsi qu'à lutter contre la précarité énergétique à la mobilité.

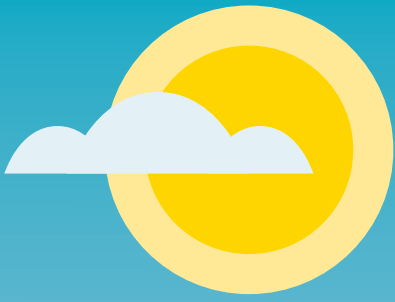
La plateforme propose 4 outils :

- > un guichet unique regroupant et diffusant les informations ;
- > un programme d'éducation et d'accompagnement à la mobilité ;
- > des services de mobilité (covoiturage...) ;
- > des hubs dans les bourgs-centres regroupant les services pour faciliter la continuité des déplacements.

#### Réseau inclusif des alternatives de transport dans l'Oise (RIALTO) - Communauté de communes du Plateau Picard

Le développement du dispositif d'auto-stop organisé « Rezo Pouce », dès la rentrée 2018, sera suivi de Rezo Pouce Séniors, à titre expérimental, et complété d'une cellule d'animation et d'information pour orienter et accompagner les habitants dans leur recherche de solutions de mobilité. À moyen terme, Rezo Pouce Entreprises proposera un partenariat avec les employeurs locaux.





**Votre contact à l'ADUGA**  
Agnès Descamps  
Chargée d'études déplacements transports  
E-mail : [a.descamps@aduga.org](mailto:a.descamps@aduga.org)  
Tél. : 03 22 22 53 42



Crédit photo : ADUGA – Réalisation graphique : Okowoko – Imprimeur : Pixels Avenue – Décembre 2018

