

ABBEVILLE

Réponse de la liste « Abbeville Envies »

Menée par Michel Kfourri

Grille d'analyse à destination des candidats aux élections
municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020

Questionnaire « transport, mobilité, logistique » à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales

*Communes membres d'une intercommunalité dotée de la
compétence d'autorité organisatrice de la mobilité*

Le questionnaire qui suit s'adresse aux listes candidates aux élections municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020 dans des communes intégrées au périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité intercommunale.

Les collectivités du bloc communal portent de très nombreuses compétences en matière de transport, mobilité et logistique

Les questions de transport, mobilité et logistique, constituent une part substantielle des politiques publiques territorialisées. Depuis la loi LOTI de 1982 et le développement des intercommunalités, elles n'ont cessé d'être précisées et renforcées. Au lendemain de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités adoptée le 24 décembre 2019, et dont les textes applicatifs sont encore en cours de préparation et de discussion, **l'objectif de ce questionnaire est d'identifier l'ensemble des responsabilités des collectivités du bloc communal qui appellent une décision politique, et peuvent faire l'objet d'un débat d'orientation.** C'est la raison pour laquelle le nombre des questions apparaît aussi important.

Huit grands enjeux pour le mandat 2020-2026

Pour faciliter leur compréhension et leur intégration dans un projet global de mobilité, chaque question est introduite par un court paragraphe en italique qui précise les enjeux et notions auxquels elle fait référence, ainsi que le cadre des compétences dans lesquelles elle s'inscrit.

- Le questionnaire commence par une question générale destinée à replacer les questions de transport, mobilité et logistique, dans une vision globale de l'aménagement du territoire, des modes de vie et des besoins d'accessibilité.
- Les deux parties qui suivent traitent des deux compétences principales qui sont à la disposition des collectivités du bloc communal pour l'organisation des mobilités sur leur territoire : les transports en commun et les politiques des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une part, et d'autre part la gestion du réseau viaire, portée par les communes et/ou les intercommunalités selon les territoires.
- La partie quatre aborde également la voirie et les infrastructures de transport mais dans le cadre plus large de leur interface avec le cadre de vie des habitants du territoire.

- La partie cinq se concentre spécifiquement sur les politiques de stationnement, liées au pouvoir de police exercé par le maire ou le président de l'intercommunalité. Sont ensuite abordés en sixième partie les pôles d'échanges et les questions relatives à l'organisation de l'intermodalité, à l'intérieur du territoire comme pour les connexions avec les autres territoires.
- La partie sept traite des différentes infrastructures linéaires de transport.
- Les outils réglementaires d'une politique intégrant les enjeux logistiques, sur lesquelles les communes et les intercommunalités peuvent avoir un rôle d'encadrement et de coordination, sont traitées dans la huitième et dernière partie.

Un dossier documentaire est joint au questionnaire pour donner un aperçu des outils à disposition du bloc communal pour élaborer et mettre en œuvre des politiques locales de mobilité qui concrétisent une vision politique. Le dossier comporte une note sur la répartition des compétences de planification et d'organisation des mobilités et de gestion et de police de voirie, ainsi qu'une synthèse des principaux éléments de la nouvelle loi d'orientation des mobilités. Un glossaire rassemble les définitions des notions et outils les plus importants traités par la loi et les textes réglementaires.

Le conseil scientifique de TDIE vous invite à répondre librement à ce questionnaire, en choisissant les questions qui vous paraissent nécessiter une réponse compte tenu des enjeux et des défis de votre territoire auxquels vous souhaitez que votre projet apporte des réponses et des solutions. L'ensemble du questionnaire est résumé en deux pages ci-après (« questionnaire synthétique »).

NB : Certaines questions ne concernent que des territoires particuliers, que ce soit du fait de leurs caractéristiques géographiques ou en raison de leurs compétences.

Vous pouvez renvoyer votre questionnaire par mail à : secretariat@tdie.eu

Toute réponse reçue par TDIE sera publiée sur le site Internet de TDIE : www.tdie.eu

Questionnaire synthétique

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie (questions 1.1 à 1.3 du questionnaire)

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- une place primordiale car les mobilités sont à la source de toutes les préoccupations ou actions des habitants, emploi, santé, loisirs, démarches et vie sociale...
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?
- fondamentaux à la fois pour redynamiser la ville d'Abbeville et son territoire, mais surtout par souci d'équité, la désertification des communes et de ses services font que les habitants ont une obligation de bouger au quotidien
- Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?
- la compétence des transports est à la Communauté d'Agglomération, mais le département et la région ont un rôle prépondérant dans l'organisation et le financement des moyens de transports publics, scolaires, lignes de cars, trains...bien évidemment la collaboration est fondamentale et les actions conjointes et coordonnées doivent permettre à tous, y compris aux publics dits « fragiles » de pouvoir se déplacer sur le territoire

2. Transports publics et services de mobilités (questions 2.1 à 2.8 du questionnaire)

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), une compétence des intercommunalités.

- Quels services de mobilité souhaitez-vous développer sur votre territoire ? Pour répondre à quels objectifs ?

Pour développer l'activité commerciale et touristique :

- a. il est un besoin urgent d'adapter les horaires aux besoins de tous les Abbevillois (à minima : premier train/dernier train) afin de faciliter la mobilité et les connexions entre les différents modes de transports comme le train ou les lignes interurbaines
 - b. Fondamentalement la population vieillissante, il est important que le service BAAG desserve tous les quartiers d'Abbeville en lignes régulières ou en service TAD (transports à la demande)
 - c. mise en place d'un plan vélo avec réalisation de pistes cyclables pour relier Abbeville à la baie de Somme avec des locations de vélo
 - d. installation d'aires de covoiturages aux sorties de Ville vers Amiens, Beauvais, St Valéry sur Somme, Arras...afin de faciliter le regroupement des personnes car la desserte ferroviaire n'est à ce jour pas assez fréquente et pertinente
 - e. la mise en place de navettes fluviales l'été avec énergie propre pour relier par la Somme Abbeville à St Valéry sur Somme
- Quelles politiques et quels outils souhaitez-vous mettre en place afin de favoriser l'accessibilité pour tous les habitants ?

Pour favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux :

- a. un système d'informations multimodales en temps réel via une application, le site WEB, un numéro de téléphone et des panneaux d'informations aux arrêts principaux avec toutes les possibilités offertes pour un déplacement d'un point A vers un point B
- b. un système de réservation pertinent pour le T.A.D. transport à la demande et pour le transport de Personnes à mobilité réduite
- c. la gratuité des bus BAAG, hors scolaire (département)
- d. la mise en accessibilité du parc de véhicule et à défaut la mise en place d'un service pour le transport de Personnes à mobilité réduite avec commission d'accessibilité pour les personnes ayant un taux d'invalidité de plus de 80% ou avec incapacité constatée et avec avis médical.

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?
- l'objectif principal est l'utilisation des transports en commun et des autres modes doux au détriment de la voiture particulière sur le territoire d'Abbeville. la participation principale de financement est le versement transport (VT) par les entreprises et les collectivités du périmètre de l'Agglomération de la Baie de Somme qui ont plus de 11 salariés (avec un taux 0,6% Soit 1.6M€/2.4 de fonctionnement)

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo (questions 3.1 à 3.7 du questionnaire)

Les politiques de gestion de la voirie visent à favoriser la mobilité des personnes tout en limitant les nuisances et les externalités négatives liées à son usage.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air (ZFE, autre...) ? limiter et faire respecter les horaires de livraisons des camions dans le centre-ville
- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ? rouler à vélo en ville, n'est pas toujours simple, si nous sommes élus nous allons sensibiliser les cyclistes et les automobilistes aux risques. Rendre les aménagements et les aires de stationnements vélos plus visibles et plus sécuritaires. Planter des arceaux et des abris sécurisés vélos
- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules ? notre centre-ville est en croix et nous envisageons des barrières rétractables pour rendre piétonnier l'hyper centre
- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- c'est un de nos objectifs, néanmoins Abbeville et ses 25000 habitants doit pouvoir accueillir ces nouvelles mobilités car nous voulons devenir une ville « référence » pour le mieux vivre Nous préconisons la mise en place de bus à hydrogène et de navettes fluviales avec panneaux photovoltaïques. et allons développer les places avec recharges électriques tout en encourageant l'utilisation du vélo et de la marche à pied.

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie (questions 4.1 à 4.3 du questionnaire)

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

- Quelles mesures en faveur de la marche ou du cadre de vie en général souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire ?
- **sécuriser les passages piétons et les trottoirs et assurer une meilleure accessibilité pour tous**
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?
- **nous avons la chance à Abbeville d'avoir la Somme et d'être qu'à une vingtaine de kilomètres de la baie de Somme, aussi avec le département nous voulons développer le tourisme vert, améliorer les pistes cyclables, mettre en place des navettes autonomes et inciter la population à la marche à pied pour profiter des espaces détente, pique-nique et des parcours santé le long de la Somme**

5. Politique de stationnement (questions 5.1 à 5.3 du questionnaire)

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?
- **pour le commerce et l'emploi la politique de stationnement doit être compatible avec le besoin et les conditions du bien vivre en ville. Bien évidemment la mutualisation et le tourne over des places est intéressant, cependant dans le centre-ville nous avons l'hôpital qui génère à lui seul un taux d'occupation des places très important entraînant une insatisfaction et une nuisance des riverains. Aussi nous allons construire un parking végétalisé à proximité de l'hôpital qui accueillera les soignants et les visiteurs.**
-

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique (questions 6.1 à 6.6 du questionnaire)

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?
- **Nous voulons en premier lieu que les bus puissent permettre de prendre le premier train et de rentrer chez soi avec le dernier train nous envisageons également des parcs relais en extérieurs à proximité de l'aire de camping-car pour permettre aux visiteurs de venir en ville facilement**

Les mobilités non-urbaines ne sont pas de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Êtes-vous favorable au développement de nouveaux services ferroviaires sur votre territoire (de type TER métropolitain par exemple) ?
- non par contre nous souhaitons renforcer la liaison Abbeville – le Tréport dont le train a été supprimé par des fréquences de dessertes de cars vers la côte picarde plus adaptées aux besoins, surtout l’été ou au moment du festival de l’oiseau aux vacances d’avril

7. Infrastructures (questions 7.1 à 7.5 du questionnaire)

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d’un patrimoine important d’infrastructures routières et de transports collectifs.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance, de modernisation ou de création d’infrastructures sur votre territoire ?
- la mise en place de navettes fluviales autonomes à des fins touristiques
- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ?
- non

8. Logistique urbaine (questions 8.1 à 8.3 du questionnaire)

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l’occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants.

- Quelle réglementation des véhicules, quelle réglementation des véhicules et quelle stratégie globale d’aménagement souhaitez-vous mettre en place pour la logistique urbaine sur votre territoire ?
- nous souhaitons diminuer les camions aux centres villes qui apportent des nuisances et perturbent la fluidité des véhicules en faisant appliquer les règles de dessertes urbaines

Table des matières

1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	9
1.1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	9
1.2.	Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité.....	9
1.3.	Plans de mobilité employeurs	10
2.	Transports publics et services de mobilités	10
2.1.	Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités	11
2.2.	Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire.....	11
2.3.	Tarification des réseaux de transports publics.....	12
2.4.	Transport à la demande	12
2.5.	Accompagnement de services de covoiturage.....	12
2.6.	Services numériques multimodaux et mobilité servicielle.....	13
2.7.	Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités	13
2.8.	Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.....	14
3.	Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo.....	14
3.1.	Lutte contre la congestion et la pollution de l'air	14
3.2.	Politiques en faveur de la pratique du vélo	14
3.3.	Engins de déplacements personnels et services de free-floating	15
3.4.	Voies à occupation multiple	15
3.5.	Véhicules de transport avec chauffeur	16
3.6.	Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique.....	16
3.7.	Politiques en faveur du véhicule autonome	16
4.	Espace urbain, mobilités et cadre de vie.....	16
4.1.	Politique piétonne et partage de l'espace urbain	16
4.2.	Grands axes urbains	17
4.3.	Transport fluvial et usage des berges.....	17
5.	Politique de stationnement.....	17
5.1.	Politique générale et stationnement payant sur voirie	17
5.2.	Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés	19
5.3.	Stationnement dans le parc privé	19

6.	Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique	19
6.1.	Intermodalité et parc-relais.....	19
6.2.	Mobilités pendulaires interurbaines	19
6.3.	Transports de longue distance par autocar et gares routières	20
6.4.	Cars de tourisme	20
6.5.	Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance.....	20
6.6.	Connexions aériennes	20
7.	Infrastructures.....	20
7.1.	État, entretien et modernisation des infrastructures	20
7.2.	Projets d'infrastructures routières.....	21
7.3.	Projets de transports en commun en site propre	21
7.4.	Gestion des chantiers d'infrastructures.....	21
7.5.	Expérimentations de nouvelles infrastructures	21
8.	Logistique urbaine.....	21
8.1.	Réglementation des véhicules.....	22
8.2.	Stationnement.....	22
8.3.	Politique immobilière et coopération inter-collectivités	22

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. Par ailleurs, la connaissance des usages et des besoins de mobilités des habitants et des usagers d'un territoire, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
 - **une place primordiale car les mobilités sont à la source de toutes les préoccupations ou actions des habitants, emploi, santé, loisirs, démarches et vie sociale...deux axes majeurs l'accessibilité pour tous et le développement économique et touristiques**
 - Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?
 - **la compétence des transports est à la Communauté d'Agglomération, mais le département et la région ont un rôle prépondérant dans l'organisation et le financement des moyens de transports publics, scolaires, lignes de cars, trains...bien évidemment nous souhaitons développer la part des transports publics et collaborer avec tous les partenaires afin que les actions conjointes et coordonnées puissent permettre une meilleure mobilité sur le territoire pour tous, y compris aux publics dits « fragiles »**
 - Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ? Les données disponibles sur les mobilités de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
 - **la désertification des communes et de ses services font que les habitants ont une obligation de bouger au quotidien, peu d'informations fiables et transparentes sur notre territoire sont disponibles, nous allons faire un recensement des services accessibles et veiller à leur diffusion**
 - Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité lors de la conception de projets d'aménagements et de la délivrance des permis de construire ?
- Tous nos projets intégreront la notion de **mobilité et d'accessibilité pour tous****

1.2. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité

La Région est chef de file de la mobilité et coordonne notamment les fonctions relatives à la tarification, l'intermodalité, la billettique ou l'information multimodale.

- Comment souhaitez-vous collaborer avec la Région pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

- concrètement nous souhaitons le dialogue avec tous les partenaires mais surtout il est nécessaire d'agir pour favoriser l'emploi et l'activité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la création d'un Comité de partenaires associant « à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », et qui est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », ainsi que « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Le Comité de partenaires à aussi pour objet d'assurer le suivi du contrat opérationnel de mobilité fixé avec la Région et la ou les AOM du bassin de mobilité.

- Quelle place souhaitez-vous donner au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilités pour votre territoire ?
- l'urgence environnementale et climatique appelle à changer nos comportements, pour élever ce défi, il faudra avec le comité de partenaires proposer des actions, des solutions pour encourager les mobilités actives et partagées afin de changer les comportements

La loi n'impose aucune forme particulière de concertation des usagers et de leurs associations dans le suivi de l'exécution et de la qualité des services des transports collectifs ou des services de mobilité.

- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?
- une enquête satisfaction et un audit qualité auprès des clients et aller vers une labellisation des services

1.3. Plans de mobilité employeurs

Le Plan de mobilité employeur (PDME), anciennement appelé plan de déplacement entreprise, est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Avec la loi d'orientation des mobilités, il devient obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité. La loi met aussi en place un forfait mobilité durable qui offre la possibilité aux chefs d'entreprise de payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 400 euros exonérés de charges sociales et fiscales.

- Comment envisagez-vous d'insérer les dispositions des plans de mobilité mis en œuvre par les entreprises dans l'organisation générale des mobilités dans votre territoire ?
- nous pourrons faire des préconisations mais les entreprises restent décideurs, nous veillerons à faire appliquer la réglementation de la prise en charge des 50% et nous proposerons un plan mobilité dans les entreprises

2. Transports publics et services de mobilités

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans certains territoires, c'est l'intercommunalité (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes) qui est AOM et qui exerce directement la compétence mobilité. Le renouvellement de la gouvernance se fait donc à l'occasion du renouvellement du conseil intercommunal. Dans d'autres territoires, la compétence mobilité est exercée par un syndicat mixte et

le renouvellement de la gouvernance dépend des règles de fonctionnement spécifiques au syndicat. Le cas de l'Île-de-France est particulier dans la mesure où Ile-de-France mobilités, l'autorité organisatrice, dépend principalement de la Région.

2.1. Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités

Le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu important de la politique de mobilité quotidienne d'un territoire.

- Quels objectifs de part modale souhaitez-vous définir pour les différents modes sur votre territoire ? Pour répondre à quels enjeux ?
- **si nous sommes élus nous étudierons les différents services et leur qualité de service**
- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour atteindre ces objectifs ?
- **faire l'état des lieux, l'état des besoins et proposer aux différents conseils municipaux jeunes et seniors des améliorations de services**
- En particulier, souhaitez-vous développer les offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle ? De quels types ?
- **petit réseau de bus, nous souhaitons en premier lieu que le service réponde aux besoins et ensuite développer les services altératifs à la voiture**

2.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire

On observe une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail, et un allongement des déplacements. La moitié des actifs résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail. En parallèle, les intercommunalités ont tendance à s'agrandir par regroupement, et certaines intercommunalités choisissent d'exercer leur compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte au ressort territorial élargi. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent alors être confrontées à la problématique de la desserte de territoires peu denses, éloignés ou enclavés.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour répondre aux besoins de desserte des territoires périphériques, peu denses, éloignés ou enclavés ? En particulier, quelle gouvernance envisagez-vous, et pour le développement de quelles offres ?
- **dans notre mandat nous souhaitons développer l'offre de transports en commun pour tous, mais les zones les moins bien desservies actuellement sans transports en commun nous envisagerons le service TAD (transport à la demande) pour les jours de marché ou d'animation dans la ville**

Deux régimes principaux gouvernent les transports publics urbains en France : la régie, où l'autorité organisatrice de la mobilité fournit elle-même le service de transport, et la Délégation de service public (DSP), où, suite à une mise en concurrence préalable, une entreprise de transports est sélectionnée pour opérer le service pendant une durée déterminée.

- Êtes-vous satisfait du régime de gouvernance et de l'organisation du réseau de transports publics de votre territoire ? Souhaitez-vous proposer des évolutions ? Si oui, lesquelles ?
- **jusqu'en 2016 le service des bus BAAG était géré via un opérateur privé en DSP avec une contribution forfaitaire, mais depuis la création de l'agglomération c'est une régie municipale. L'activité et les différents chiffres ne nous étant pas communiqués il nous ait**

difficile de répondre à cette question. Un audit sera fait si nous sommes élus à notre arrivée

2.3. Tarification des réseaux de transports publics

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Hors Île-de-France, le prix payé par les usagers des transports en commun représente en moyenne 17 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transport collectif, le versement mobilité 47 % et les collectivités locales et l'État 36 %¹. L'équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et contributions budgétaires ainsi que leur volume total varie fortement d'un réseau à un autre ; il résulte d'un choix politique et impacte la capacité de la collectivité à développer l'offre de transports en commun.

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ? **favoriser l'usage des TC**
- Envisagez-vous une évolution de la tarification des transports publics de votre réseau ? Si oui, laquelle et pourquoi ? **gratuité**
- Connaissez-vous le taux du versement mobilité de votre collectivité ? Envisagez-vous de le faire évoluer ? **0.6% selon l'audit**
- Envisagez-vous de faire évoluer la contribution de votre collectivité au financement des transports publics ? **selon l'audit**

2.4. Transport à la demande

Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour un répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

- Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?
- **oui tout à fait surtout en heures « hors pointe » car beaucoup de quartiers actuellement ne sont desservis qu'en heure scolaire. Les personnes âgées ou à mobilité réduite ont des besoins de mobilité actuellement non satisfait. Idem pour les jeunes ou les scolaires avec des besoins de mobilités en extrascolaire**

2.5. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit, La Loi d'orientations des mobilités confère aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire.

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?

¹ Source : Gart d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, CEREMA, GART, UTP) sur les données 2017, sur 185 réseaux.

- oui nous avons actuellement une offre de train assez limité en direction d'Amiens, de Lille, et de Rouen et le covoiturage surtout depuis les grèves peut trouver sa place.
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?
- pour accompagner le changement de comportement nous allons créer 4 aires de covoiturage aux sorties d'Abbeville et encourager les entreprises du territoire à inciter leur salariés au covoiturage, quitte à mixer le stationnement avec l'avantage des TC

2.6. Services numériques multimodaux et mobilité servicielle

Les services numériques sur smartphone prennent de plus en plus d'importance dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. Selon l'Observatoire de la mobilité de l'UTP (Union des transports publics, 2019), 44 % des utilisateurs des transports publics utilisent une application pour les accompagner dans leurs trajets – principalement pour la recherche d'itinéraires et, dans une moindre mesure, pour l'achat et la validation de titres de transport – et 65% seraient intéressés par une application. Ils plébiscitent les collectivités locales pour superviser et développer des services numériques d'accès aux informations concernant leurs transports, ainsi que pour intégrer les différentes solutions de déplacement en une application unique. Par ailleurs, l'article 28 de la LOM confie aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

- Quelle sera votre stratégie pour déployer des outils d'information notamment numériques pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ?
- faire en sorte que l'application actuelle de calculateur d'itinéraires fonctionne avec les bornes d'informations trop souvent hors service, tout en favorisant l'information en temps réel

2.7. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités

Suivant la motorisation des véhicules, les transports en commun participent aussi à l'émission de polluants.

- Souhaitez-vous engager ou accélérer le renouvellement des véhicules de transport public vers une flotte moins émettrice ? Quels types de motorisation privilégieriez-vous, et dans quels délais envisagez-vous les évolutions de la flotte de véhicules ?
- affirmatif, bus à hydrogène et navette fluviale autonome avec panneaux photovoltaïques

L'article 76 de la LOM établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 20 % de véhicules à faible émissions à la promulgation de la loi, 30 % au 1^{er} juillet 2021, puis 37,4 % de véhicules à très faibles émissions au 1^{er} janvier 2026.

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?
- aller vers une flotte la plus propre possible

2.8. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).

- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?
- **Faire en sorte que tous les véhicules soient équipés de rampes d'accès automatiques, de bandeaux lumineux et sonores intérieurs**
- **proposer un service adapté de porte à porte pour les PMR avec la même amplitude et au même tarif que les TC**

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo

Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine, libérer l'espace urbain au profit d'autres usages, et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.

3.1. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air

La part modale de la voiture est de 80 % pour les déplacements quotidiens. Outre la congestion routière, les véhicules motorisés sont la principale source de pollution de l'air qui serait responsable de 48 000 décès prématurés chaque année en France². Les Zones à faibles émissions (ZFE, ex-Zones à circulation restreinte, ZCR) constituent le principal outil apporté par la LOM sur ce sujet. Elle les rend obligatoire pour un certain nombre de territoires, en fonction de la qualité de l'air mesurée. 15 territoires se sont engagés dès 2018 auprès du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) pour mettre en place des ZFE, et l'Ademe accompagnera 19 territoires à la mise en place d'une ZFE.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air ? **des actions correctives et faciliter les modes doux**
- Souhaitez-vous la mise en place d'une ZFE ou un autre dispositif similaire (péage urbain, péage inversé, ...) ? Sur quel périmètre ? Avec des restrictions pour quels types de véhicules ? À quel horizon de temps ? **non**
- Quels dispositifs de contrôle envisagez-vous de déployer pour ces dispositifs (contrôles automatiques, contrôles de police classiques, ...) ? **contrôles 2 fois par an**

3.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine. En France, son usage avait fortement baissé dans les années 60, mais est reparti à la hausse depuis quelques décennies, avec une réelle explosion ces

² Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives, Santé publique France, 2016

dernières années. En outre, le Plan vélo national, doté d'un budget de 350 millions d'euros, a l'ambition de faire passer la part modale du vélo à 9 % en 2024 (3 % actuellement).

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- **Mettre en place un plan vélo renforcé et adapté avec cohérence dans le maillage des pistes cyclables déjà en place par le département. Travailler en concertation avec le département avec la création du PNR sur notre secteur, nous voulons déployer très largement les pistes cyclables, l'usage du vélo personnel et en location**
- Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, nouveaux aménagements, équipements et services dédiés aux cyclistes de type stationnement vélo, vélos en libre-service, location, aide à l'achat...)?

3.3. Engins de déplacements personnels et services de free-floating

L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années. La LOM les intègre au Code de la route.

- Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...)?
- **quand c'est possible sécuriser les voies piétonnes et cyclables, et mettre en place une signalétique visible et compréhensible par tous**

Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Ces services posent plusieurs défis : partage de l'espace, adaptation du Code de la route, concurrence aux autres modes, durabilité économique et environnementale, partage des données, accessibilité économique et spatiale notamment. La LOM pose le principe de la régulation par l'établissement de chartes entre les autorités et les opérateurs.

- Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?
- **pour le moment sur Abbeville, ce n'est pas encore d'actualité, on se posera la question en temps voulu**
- Comment souhaitez-vous utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...)?
- **l'étude sera faite au moment du besoin et en concertation avec les institutions et partenaires concernés**

3.4. Voies à occupation multiple

Avec la LOM, il est confié au maire le droit de réserver, par arrêté, certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.

- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?
- mise en place de navettes autonomes et de vélo rails sur site propre pour le vélo quand ce sera possible
- Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?
- panneaux et signalétique adaptée et officielle

3.5. Véhicules de transport avec chauffeur

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de Véhicules de transports avec chauffeur (VTC) sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ? peu de service sur notre territoire

3.6. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Avec l'entrée en vigueur en 2021 de la nouvelle norme pour les ventes de véhicules neufs de 95gCO2/km en moyenne, la pression pour l'électrification des véhicules s'intensifie. À cela s'ajoute des préoccupations toujours plus grandes pour la qualité de l'air des zones denses, fortement liée à la motorisation des véhicules. La LOM donne aux EPCI qui ont la compétence énergie la capacité d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- navettes fluviales autonomes et bus à hydrogène
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ? Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- oui avec des partenaires dans les résidences, dans les entreprises et l'office d'HLM
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?
- oui car nous voulons des bus à hydrogène

3.7. Politiques en faveur du véhicule autonome

La Loi d'orientation des mobilités va permettre de favoriser l'expérimentation de véhicules autonomes, y compris en voie ouverte. Plusieurs territoires contribuent déjà à la mise en œuvre de dispositifs expérimentaux.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?
- oui sur tous les services de mobilités, nous voulons devenir un territoire expérimental et innovant

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie

4.1. Politique piétonne et partage de l'espace urbain

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal

moyen de régulation de la mobilité. Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs règlementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- **oui places réservées au covoiturage, à la recharge électrique**
- **partage de parking dans les zones mixtes entreprises et habitation (type parking végétalisé de l'hôpital au centre-ville)**
- En particulier, quelle place devrait avoir le véhicule individuel sur votre territoire selon vous ?
- **avec la recherche de l'emploi et la desserte des trains la voiture va encore avoir de belles années mais l'objectif est de rendre gratuit les bus urbain pour diminuer, voire supprimer la deuxième voiture**
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ? Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?
- **oui avec des actions de piétonisation dans le centre-ville et plus si conclusion positive**

4.2. Grands axes urbains

La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.

- Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?
- **non pas pour le moment**

4.3. Transport fluvial et usage des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- **action majeure de notre projet pour développement du tourisme dans la Somme**
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?
- **réhabilitation du port avec commerce, animations et développement touristiques**

5. Politique de stationnement

5.1. Politique générale et stationnement payant sur voirie

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité. La réforme du stationnement sur voirie entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 donne aux collectivités les outils d'une politique locale adaptée aux enjeux.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?

- à ce jour Abbeville le stationnement est gratuit et en zone bleue, mais nous renforcerons la politique de contrôle, voir le paiement éventuel dans certains secteurs, comme les parcs relais, mais nous offrirons le transport public
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?
- voir réponse précédente

5.2. Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés

Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?
- **non**

5.3. Stationnement dans le parc privé

Pour optimiser l'utilisation du parc de stationnement privé, des innovations sont possibles et déjà expérimentées : mutualisation de parkings résidentiels, ouverture à l'usage temporaire des parkings privés ou des stationnements des logements sociaux...

- Dans le cadre du règlement des établissements recevant du public et du PLU, quelles orientations souhaitez-vous fixer pour les espaces de stationnement dans le parc privé de logements et de bureaux ?
- **non pour le moment nous renforcerons le stationnement réservé pour les personnes porteuses d'un handicap**

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique

6.1. Intermodalité et parc-relais

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport. L'article 9 de la loi d'orientation des mobilités incite d'ailleurs à dimensionner les pôles d'échanges multimodaux aux flux de passagers.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?
- **oui nous veillerons à faciliter les connexions avec la gare et les lignes interurbaines afin de faciliter les déplacements dans les communs alentours et desservir convenablement la cote picarde**

6.2. Mobilités pendulaires interurbaines

Les Régions sont les autorités compétences pour l'organisation des services de TER. Certaines intercommunalités pourraient être amenées à s'associer au Régions pour proposer de nouveaux services ferroviaires.

- A partir des infrastructures existantes sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires (de type RER métropolitain par exemple) réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Envisagez-vous de coopérer avec l'échelon régional pour organiser de tels services ?
- **on coopère mais juste pour la desserte des trains TER**

6.3. Transports de longue distance par autocar et gares routières

Les services interurbains et de longue distance de transport régulier de personnes par autocars sont organisés par la Région et, sous réserve de non-concurrence aux premiers, peuvent être opérés librement par des acteurs privés (« cars Macron »). La croissance du trafic des cars interurbains peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.

- Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?
- **renforcer les liaisons avec Amiens et la cote picarde**

6.4. Cars de tourisme

- Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?
- **nous allons réaliser un emplacement pour les autocars en ville à proximité de notre collégiale**

6.5. Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance

Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Souhaitez-vous que la municipalité ou l'autorité organisatrice de mobilité participe au développement d'infrastructures ou de services de mobilité de longue distance (lignes ferroviaires, autoroutes, liaisons autocars, trains de nuit) ?
- **oui tout du moins être dans la boucle car Abbeville est à l'intersection de 2 autoroutes**

6.6. Connexions aériennes

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire à son ou ses aéroports ? Souhaitez-vous l'améliorer ? Par quels moyens ?
- **RAS**

7. Infrastructures

7.1. État, entretien et modernisation des infrastructures

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- **nous avons un besoin dans les abris bus et les abris vélos**
- Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?
- **travailler avec le département et la communauté d'agglomération**

7.2. Projets d'infrastructures routières

La voiture reste le mode de déplacement principal dans la plupart des territoires.

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?
- réaménagement du grand parking de Vauban

7.3. Projets de transports en commun en site propre

Après la diffusion du modèle du nouveau tramway depuis les années 1990, beaucoup de villes se sont récemment tournées vers la création de « bus à haut niveau de service » (BHNS). Les transports en commun en site propre (BHNS, tramways, téléphériques urbains, métros) participent à l'amélioration de l'offre de transport public sur le plan qualitatif et quantitatif.

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ? Lesquels ? Avec quels objectifs ?
- Non

7.4. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, voies navigables...) et des réseaux souterrains (électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains et la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers.

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure le cas échéant ?
- RAS

7.5. Expérimentations de nouvelles infrastructures

De nouvelles technologies augmentent les performances techniques, environnementales, etc. des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructure connectée (communication en temps réel avec les véhicules par exemple), adaptable dans le temps et l'espace (partage dynamique de voirie), production d'énergie (recharge dynamique), etc.

- Etes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?
- Nous devons mettre en place une structure de gestion de recharge pour les bus à hydrogène

8. Logistique urbaine

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.

8.1. Réglementation des véhicules

- Quelle réglementation des véhicules de distribution urbaine souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?
- réguler les heures et les passages de camions de livraison en concertation avec les habitants et les commerçants

8.2. Stationnement

- Quelle réglementation des véhicules souhaitez-vous appliquer (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?
- places réservées aux PMR, aux véhicules électriques avec passage plus fréquent de la police municipale

8.3. Politique immobilière et coopération inter-collectivités

- Quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour le fret urbain (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ?
- Envisagez-vous une réflexion commune avec les autres collectivités pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine cohérente et homogène ?
- oui avec les zones du Vimeux et de flixecourt