

ARRÊT DE PROJET

vu pour être annexé à la délibération du
28 mars 2013 arrêtant le projet de PDU

PDU



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AMIENS MÉTROPOLE

2013 → 2023

2013-2023



www.amiens.fr





Préambule

La mobilité durable : une ambition pour la Métropole *Une révolution est en marche*

D'une période où la ville fut pensée et organisée autour de l'automobile, nous passons à une ère où les transports en commun et les modes doux de déplacements s'imposent comme des alternatives nécessaires. La lutte contre le réchauffement climatique, l'augmentation du coût des transports dans le budget des ménages nous obligent à concevoir une politique de mobilité moins dévoreuse d'espace, moins consommatrice d'énergie, et moins onéreuse pour la puissance publique et les citoyens. Notre territoire veille à limiter son étalement et des solutions doivent être proposées aux habitants d'Amiens Métropole pour leur offrir des choix de transport attractifs et performants. Pour atteindre ces objectifs, notre collectivité se dote d'un nouveau PDU (Plan de Déplacements Urbains). Ce « document cadre » important constitue la feuille de route d'Amiens Métropole en matière de mobilité durable pour les dix prochaines années.

Ce PDU veut favoriser les changements de comportements afin qu'une majorité de citoyens renonce à utiliser leur automobile lorsqu'ils ont le choix d'un mode de déplacement moins polluant et moins cher. La grande majorité des déplacements sur notre territoire concerne des distances qui font moins de 3 km ! Des solutions existent et peuvent être développées afin que, demain, chacun d'entre nous effectue un déplacement quotidien sur deux sans voiture.

En changeant sa façon de faire, chaque citoyen peut agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et rendre la ville plus agréable pour tout le monde. Un système de transports en commun mieux organisé, une première ligne de tramway à l'horizon 2018/2019, un maillage de pistes cyclables permettant de traverser la métropole de part en part et de s'y promener facilement, un réseau de covoiturage, un code de la rue pour répartir clairement les usages et protéger les piétons, une meilleure hiérarchisation des voiries afin d'apaiser l'espace public et étendre les zones à 30km/h dans le centre-ville... telles sont quelques-unes des pistes préconisées par ce Plan de Déplacements Urbains.

A travers une multitude de propositions, Amiens Métropole s'engage ainsi résolument dans une politique de promotion du bus, du tramway et du vélo. C'est la voie de l'avenir vers une agglomération plus respectueuse de l'environnement, mieux partagée par tous, plus agréable à vivre. La réussite de ce programme d'actions applicable sur dix ans dépend de notre engagement collectif à porter ce projet ambitieux et de notre capacité individuelle à le traduire dans notre vie de tous les jours.

Thierry Bonté
Vice-Président d'Amiens Métropole
En charge du Plan de Déplacements Urbains et des transports collectifs et alternatifs





Sommaire

Préambule	3
Pourquoi réviser le PDU ?	7
Qu'est-ce qu'un PDU ?	7
Le cadre législatif et réglementaire	7
Les autres documents de planification en lien avec le PDU	8
La démarche menée par Amiens Métropole	9
Un premier PDU approuvé en 2002	9
Une révision rendue nécessaire par les évolutions survenues depuis 2002.....	9
Réviser le PDU pour la période 2013-2023.....	10
Comment ?	11
La concertation au cœur de la démarche	11
Une concertation s'est déroulée avant l'arrêt du PDU, sous des formes multiples, pour alimenter le projet.	11
Les ateliers citoyens (décembre 2010 – février 2011)	11
Des groupes de travail sur différentes thématiques liées aux déplacements	11
De nombreux entretiens individuels	11
Les instances de suivi du PDU	12
Le bilan de la concertation	12
Des approfondissements techniques	13
Sur le transport de marchandises.....	13
Sur les déplacements à pied et à vélo	13
Les principaux enseignements du diagnostic	14
L'évaluation du PDU de 2002	14
Les principaux résultats de l'évaluation	14
Les évolutions de la mobilité	15
L'état des lieux.....	16
L'organisation du territoire et la mobilité	16
Les déplacements par mode.....	19
Le transport des marchandises et les livraisons	28
Le management de la mobilité : des initiatives en cours.....	29
L'état initial de l'environnement	29
L'accessibilité PMR	33
Les enjeux pour le PDU 2013-2023	35
Enjeu 1 : « Je bouge pour ma planète »	35
Enjeu 2 : « Je me déplace autrement »	35
Enjeu 3 : « Je partage notre espace public »	35



Une stratégie de mobilité durable pour l'agglomération à l'horizon 2013	37
Deux axes forts pour la politique des déplacements d'Amiens Métropole	37
⇒ 1 déplacement sur 2 sans voiture dans 10 ans	37
⇒ Un meilleur partage de l'espace public	40
Les objectifs à l'horizon 2023	41
Pour répondre à l'enjeu environnemental « <i>Je bouge pour ma planète</i> »	41
Pour répondre à l'enjeu citoyen « <i>Je me déplace autrement</i> »	42
Pour répondre à l'enjeu économique et social « <i>Je partage notre espace public</i> »	43
Un plan d'actions sur lequel Amiens Métropole est déjà engagé	44
La mise en œuvre du Code de la Rue	44
La restructuration du réseau Ametis	45
Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables ou SDAC	45
La mise en service d'un tramway à l'horizon 2018-2019	45
Le programme d'actions 2013-2023	47
Les cohérences et les compatibilités du PDU	134
Avec le cadre réglementaire et législatif	134
Le Code des Transports	134
L'évaluation environnementale	136
La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées	136
Avec les autres documents de planification	137
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Grand Amiénois	137
Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)	137
Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)	138
Mise en œuvre, suivi, animation et évaluation du PDU	140
La mise en œuvre, le suivi et l'animation	140
Phasage du programme d'actions	140
Modalités de mise en œuvre et de suivi	140
Les modalités d'évaluation du PDU	140



Annexe relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite142

L'état des lieux144

Avancement des aménagements de mise en accessibilité 144

L'accessibilité PMR : une nécessité et une opportunité 144

L'accessibilité des réseaux de transport public 145

L'accessibilité des voiries et des espaces publics..... 146

Avancement des démarches 147

Schémas Directeurs d'Accessibilité des autorités organisatrices de transport 147

Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics des communes 147

Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées 148

Les actions programmées.....149

L'accessibilité du réseau Ametis..... 149

L'élaboration du SDA d'Amiens Métropole 149

La mise en œuvre du SDA..... 149

Mise en service d'un tramway..... 149

Création d'une centrale de mobilité..... 150

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics 150

Le stationnement PMR..... 151



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Pourquoi réviser le PDU ?

QU'EST-CE QU'UN PDU ?



Le Plan de Déplacements Urbains définit la politique des déplacements qu'Amiens Métropole souhaite mettre en œuvre dans les dix ans à venir.

- Il est **obligatoire** pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Il est soumis à **enquête publique**.
- Il prend en compte l'**ensemble des modes de déplacements** et leurs interactions ; il aborde les déplacements des **personnes** et des **marchandises**.
- Il constitue non seulement un **document de planification** mais aussi un **outil de programmation**, qui hiérarchise et prévoit le financement de ses actions.
- Les **documents d'urbanisme** des communes doivent être rendus compatibles avec le PDU dans les trois ans suivant l'approbation de celui-ci.
- Les décisions prises au titre du **pouvoir de police des maires** doivent également être compatibles avec le PDU.
- Le PDU devra être **évalué** et **éventuellement révisé** cinq ans après son approbation.

Le cadre législatif et réglementaire

Les PDU ont été instaurés par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) puis renforcés et rendus obligatoires par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains dite « loi SRU » puis la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (qui a fait suite au Grenelle de l'Environnement) ont à leur tour complété les orientations auxquelles doivent se conformer les Plans de Déplacements Urbains. Un **code des transports**, entré en vigueur en 2010 (ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010), définit désormais **onze obligations légales** (article L 1214-2) :

- Equilibre durable entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part
- Renforcement de la **cohésion sociale et urbaine** (amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées et à mobilité réduite)
- **Amélioration de la sécurité** de tous les déplacements (partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport, suivi des accidents impliquant des modes doux)
- **Diminution du trafic automobile**
- **Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied**
- **Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération** : répartition de son affectation entre les différents modes de transport, mesures d'information sur la circulation
- **Organisation du stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement
- **Organisation des conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales



- **Amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et du covoiturage
- **Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à **favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables**

Les autres documents de planification en lien avec le PDU

Parallèlement à l'élaboration du PDU d'Amiens Métropole, plusieurs autres démarches de planification sont en cours d'élaboration ou ont été finalisées dernièrement, qui concernent également tout ou partie du territoire de la Communauté d'Agglomération. Le PDU d'Amiens Métropole tient compte de ces autres démarches.

	Document	Avancement de la démarche
Communes	Plan Local d'Urbanisme (PLU), Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)	<i>La compatibilité devra être assurée avec le PDU dans un délai de 3 ans après l'approbation de celui-ci</i>
Amiens Métropole	Schéma Directeur des Aménagements Cyclables	Révision en cours, approbation prévue courant 2013
	Programme Local de l'Habitat (PLH)	Approuvé fin 2011
	Projet Métropolitain 2030	Finalisation courant 2013
	Agenda 21	Reconnu en 2007
	Bilan Carbone	Finalisé en 2011
	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	Approbation prévue courant 2013
	Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics	Elaboration et approbation en 2014
Pays du Grand Amiénois	Plan Climat Energie Territorial (PCET)	Bilan carbone finalisé en 2011
	Charte de Pays	Approuvée en 2006
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	Approuvé fin 2012
	Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics	En cours de réflexion
Conseil Général de la Somme	Schéma départemental de la voirie	Réalisé en 2006
	Schéma départemental vélo	Elaboration en cours
	Plan Climat Energie Territorial (PCET)	Approuvé
Conseil Régional de Picardie	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)	Adopté en 2009
	Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)	Elaboration en cours
	Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)	Finalisé en 2008
	Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)	Approuvé en 2012
	Plan Climat Energie Territorial (PCET)	En cours d'élaboration



LA DEMARCHE MENEES PAR AMIENS METROPOLE

Un premier PDU approuvé en 2002

Initié en 1999 à l'époque du District du Grand Amiens, le premier PDU a été approuvé par le Conseil d'Amiens Métropole le 22 novembre 2002, pour une période de 10 ans. La Communauté d'Agglomération comptait alors 20 communes.

9

Une révision rendue nécessaire par les évolutions survenues depuis 2002

Le périmètre des transports urbains (PTU) s'est étendu à plusieurs reprises depuis l'approbation du PDU en novembre 2002

De 20 communes en 2002, le PTU est passé à 21 communes en 2003, puis 27 communes en 2004, pour atteindre enfin 33 communes en 2007.

Sa surface s'est largement agrandie, passant de 222 km² à 310 km² (+30%). Au contraire, sa population a évolué très faiblement, les 13 nouvelles communes ne représentant que 3% de la population totale d'Amiens Métropole. Malgré ces évolutions, le PDU n'a pas été révisé.

Le PDU de 2002 : un bilan en demi-teinte

En 2007, le PDU approuvé en 2002 a fait l'objet d'une évaluation, conformément à la loi. Elle a été complétée par un pré-diagnostic durant l'année 2009 lors du lancement de la démarche de révision du PDU. Ces deux démarches ont révélé une situation mitigée de la mobilité sur le territoire :

- Prédominance de la voiture au-delà de la première ceinture des boulevards
- Peu d'évolution de l'offre en stationnement en centre-ville et sur la première ceinture des boulevards
- Malgré les effets bénéfiques de la piétonisation du centre-ville d'Amiens et de la mise en place de Vélam, développement encore limité de la pratique du vélo et retard dans la réalisation des aménagements cyclables
- Baisse de la fréquentation du réseau Ametis malgré une augmentation continue de l'offre, aménagements de voirie encore limités en faveur des bus
- Pas d'action engagée pour mieux encadrer et optimiser les livraisons de marchandises en ville
- Suivi et animation de la politique des déplacements à renforcer

Les évolutions législatives justifient aussi cette révision

Outre le nouveau cadre réglementaire décrit précédemment, le contenu des PDU doit désormais être enrichi :

- D'une **annexe relative à l'accessibilité des transports collectifs**, instaurée par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la



citoyenneté des personnes handicapées

- D'une **évaluation environnementale** : l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition en droit français de la directive 2001/42/CE du Parlement Européen a institué l'obligation de réaliser une évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Les Plans de Déplacements Urbains sont concernés par cette obligation (cf. 2^{ème} alinéa de l'article R.122-17 du code de l'environnement).

10

Réviser le PDU pour la période 2013-2023

Le 1^{er} octobre 2009, le Conseil d'Amiens Métropole a pris la décision de lancer la révision du PDU. Celle-ci sera valable pour une durée de 10 ans. Ce PDU devra faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, soit en 2018.

Il devra nécessairement intégrer la nouvelle politique en matière de développement urbain menée par Amiens Métropole, alliant compacité, densité et mixité des fonctions dans le but notamment de rendre attractifs et performants les transports collectifs et autres modes alternatifs à la voiture particulière. Cette politique est réaffirmée et confortée notamment dans le projet métropolitain et, à une plus grande échelle, celle du Pays Amiénois, dans le SCoT : il est indispensable que le PDU évolue pour être en adéquation avec les nouvelles perspectives fixées pour le territoire.

Enfin, le PDU doit aussi prendre en compte les projets structurants portés par Amiens Métropole en matière de déplacement : mise en œuvre du Code de la Rue, restructuration du réseau Ametis en janvier 2013, Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC), mise en service d'une première ligne de tramway en 2018-2019.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Comment ?

LA CONCERTATION AU CŒUR DE LA DEMARCHE

11

Une concertation s'est déroulée avant l'arrêt du PDU, sous des formes multiples, pour alimenter le projet.

Les ateliers citoyens (décembre 2010 – février 2011)

Le diagnostic a été enrichi de la contribution qu'ont rédigée les participants aux Ateliers Citoyens. De décembre 2010 à février 2011, ceux-ci ont réuni une vingtaine de citoyens, tirés au sort parmi les habitants du territoire d'Amiens Métropole.

A l'issue de six journées de travail, un « Avis citoyen » a été remis à Amiens Métropole et exposé à l'occasion de plusieurs séances de restitution (comité de pilotage PDU, forum des déplacements organisé en mai 2011). Cet avis recense les constats et les recommandations formulées par les participants. Il aborde non seulement leur perception des déplacements aujourd'hui et leurs propositions d'amélioration à court et à long termes mais aussi les incitations au changement, pour passer de la voiture à usage individuel à d'autres manières de se déplacer.

Des groupes de travail sur différentes thématiques liées aux déplacements

À plusieurs reprises, pendant l'élaboration du diagnostic du PDU, quatre groupes de travail thématiques ont été réunis pour que les participants partagent leurs connaissances ainsi que leur perception de la problématique des déplacements et de l'environnement. Des représentants d'Amiens Métropole, des communes, du Conseil Régional de Picardie, du Département de la Somme, de l'Etat (DDTM, DREAL), de l'ADUGA, de l'ADEME, des organismes consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre d'Agriculture), des employeurs implantés sur le territoire, des associations, des opérateurs de transport public, des acteurs de la logistique et du transport de marchandises, etc. ont ainsi débattu sur les thèmes suivants :

- Quelle organisation et quelles perspectives pour l'offre en transports collectifs et l'interconnexion des réseaux ?
- Comment mieux partager l'espace public pour mieux se déplacer ?
- Quelle cohérence entre développement urbain et système de déplacements ?
- Comment favoriser l'émergence de nouveaux services à la mobilité et d'une culture des déplacements ?

De nombreux entretiens individuels

Toujours dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PDU, une série d'entretiens avec les acteurs



institutionnels du territoire et les services d'Amiens Métropole a été conduite dans le but d'aborder les diverses problématiques liées aux déplacements.

Par ailleurs, afin d'alimenter le diagnostic sur la dimension « marchandises », une série de rencontres a eu lieu avec des transporteurs, des fédérations et quelques grandes enseignes du centre-ville d'Amiens particulièrement concernées par les problématiques de livraisons.

12

Partenaires extérieurs

- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Picardie
- Conseil Régional de Picardie
- Conseil Général de la Somme
- Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA)
- CFT, ancien exploitant du réseau de transports collectifs Ametis
- Geodis Calberson
- Schenker Joyau
- Transpicardie
- Les Halles du Beffroi
- Les Galeries Lafayette
- Le CHU

Partenaires internes

- Elus d'Amiens Métropole et de la Ville d'Amiens ayant une délégation de compétence dans un domaine ayant un lien direct ou non avec la mission de révision du PDU
- Services d'Amiens Métropole : Service Déplacements, Service Urbanisme, Mission TCSP, Service Développement Durable, Service de collecte des déchets ménagers, Police Municipale
- Maires des 10 communes du pôle urbain. Un questionnaire a été envoyé à chacun des 23 Maires des communes d'Amiens Métropole situées en dehors du pôle urbain.

Les instances de suivi du PDU

Tout au long de la démarche, le comité technique et le comité de pilotage ont été réunis régulièrement, afin de construire le PDU, de prendre connaissance des différentes étapes de son élaboration et de les valider.

Le bilan de la concertation

Ces moments de concertation ont permis d'enrichir le diagnostic puis de bâtir le programme d'actions. Des propositions d'actions ont très vite été formulées par les partenaires consultés. Bon nombre d'entre elles figurent dans le projet de PDU. Les attentes exprimées ont permis aussi de préciser les priorités ou d'ajuster le calendrier de mise en œuvre du PDU.



DES APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES

Sur le transport de marchandises

Du travail de terrain et de la modélisation ont été réalisés pour alimenter le diagnostic. Deux enquêtes ont été effectuées :

- Une **enquête de qualification des aires de livraisons** sur un périmètre du centre-ville d'Amiens : 23 aires ont été auditées et qualifiées selon leur conformité aux différentes exigences réglementaires et préconisations d'aménagement édictées par le CERTU ;
- Une **enquête d'observation des usages** dans deux rues commerçantes du centre d'Amiens : il s'agissait de déterminer d'une part comment étaient effectuées les livraisons et d'autre part quels étaient les usagers des aires de livraison existant dans ces rues.

Le travail de modélisation s'est appuyé sur le logiciel Freturb, qui permet de quantifier l'activité marchandises d'une agglomération, à partir de la connaissance de son tissu économique.

Sur les déplacements à pied et à vélo

Afin de compléter les données disponibles, des enquêtes sur les modes doux ont été réalisées dans le courant du mois d'avril 2011 : comptages des cyclistes et des piétons en différents points de l'agglomération, enquête sur le stationnement vélo, interview des piétons aux abords de la gare du Nord à Amiens. Les données ainsi recueillies ont permis de nourrir le diagnostic sur ces deux modes de déplacements ; elles seront précieuses également pour assurer le suivi et l'évaluation du PDU, via l'observatoire des déplacements qui sera mis en place.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Les principaux enseignements du diagnostic

14

L'ÉVALUATION DU PDU DE 2002

Les principaux résultats de l'évaluation

■ *La voiture*

Bien que la place de la voiture ait diminué en centre-ville grâce notamment à la piétonisation de ses rues principales, celle-ci reste prédominante au-delà de la première ceinture des boulevards et est en augmentation sur les principales pénétrantes de l'agglomération.

En outre, les objectifs de réduction du stationnement en centre-ville et sur la première ceinture des boulevards n'ont été atteints que partiellement.

Aujourd'hui, la voiture ne rencontre donc pas de réelles difficultés pour circuler sur le territoire de la métropole.

■ *Les modes doux*

La piétonisation dans le cœur de ville a favorisé le développement des modes doux dans le centre d'Amiens. L'axe principal du centre-ville est très fréquenté aujourd'hui par les piétons et les cyclistes qui se sont réapproprié l'espace public.

Toutefois, les bons résultats enregistrés par le service de location longue durée Buscyclette et l'inauguration de Vélam en février 2008 n'ont pas encore suffi pour obtenir des résultats significatifs en termes de développement de la pratique du vélo.

■ *Les transports collectifs urbains*

L'offre du réseau Ametis n'a pas cessé de croître depuis 2002 mais paradoxalement, la fréquentation a diminué de façon continue. Jusqu'à sa restructuration en janvier 2013, l'organisation du réseau ne répondait plus aux attentes des usagers.

D'autre part, les aménagements en faveur des bus ont été très limités. Entre 2002 et 2009, seuls quelques tronçons ont été aménagés (environ 10km).

Aucune ligne complète de transport collectif en site propre n'a été réalisée, contrairement aux préconisations du PDU.

■ *Optimisation du transport de marchandises en ville*

Aucune des actions du PDU n'a été engagée sur cette thématique.



■ *Suivi de la politique locale en matière de déplacements urbains*

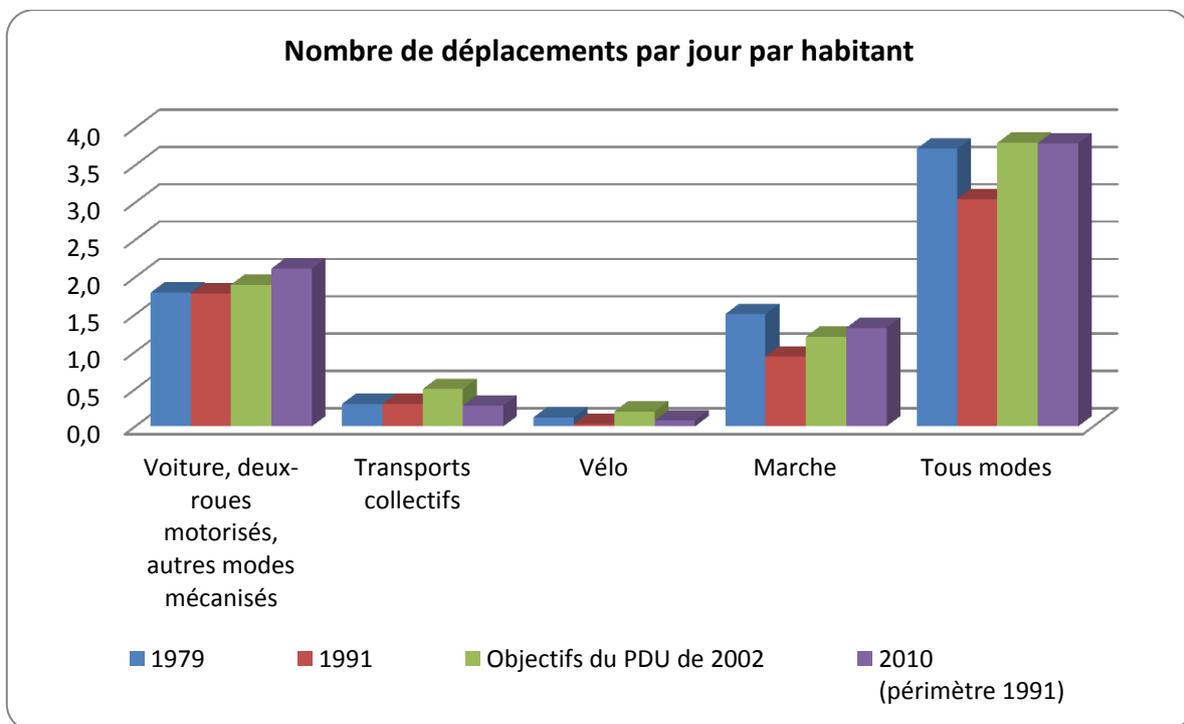
Cette action de suivi, à concrétiser notamment par la mise en place d'un observatoire, n'a pas été suffisamment mise en œuvre et devra manifestement être renforcée dans les années à venir.

Les évolutions de la mobilité

Les résultats en matière d'évolution des modes de déplacements n'atteignent pas les objectifs fixés par le PDU de 2002.

15

En 2010, une Enquête Déplacements Grand Territoire a été réalisée à l'échelle du Pays du Grand Amiénois. Ce type d'enquête est réalisé dans toutes les agglomérations françaises, au rythme d'une environ tous les dix ans. La dernière enquête de ce genre remontait à 1991 (elle avait porté, à l'époque, sur un territoire plus restreint que le périmètre actuel de la Communauté d'agglomération). L'actualiser était donc un impératif, à l'échelle d'un territoire adapté à la réalité des déplacements, celui du Pays du Grand Amiénois. Les résultats de cette enquête ont alimenté plusieurs des réflexions et démarches en cours, en particulier le SCoT, le TCSP et le PDU.



En hausse et supérieure aux objectifs



En hausse mais inférieure aux objectifs



En hausse et supérieure aux objectifs



En baisse et très inférieure aux objectifs

Mobilité globale



Contenue



L'ETAT DES LIEUX

L'organisation du territoire et la mobilité

16

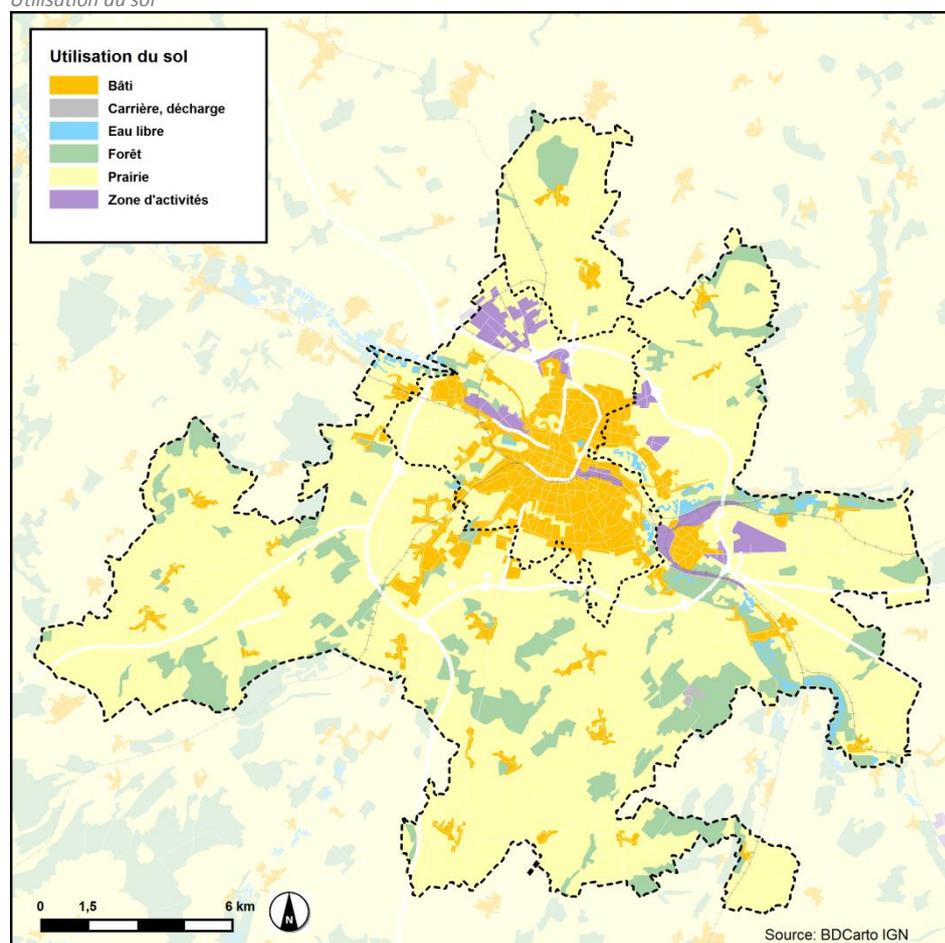
Le fonctionnement du territoire

- Une urbanisation resserrée, propice aux modes de déplacements alternatifs à la voiture

La tache urbaine est concentrée sur Amiens et contenue à l'intérieur de la rocade.

Néanmoins, de grandes zones d'activité sont situées en périphérie et le périmètre de transports urbains (PTU) est étendu, avec une faible densité.

Utilisation du sol



- Une forte concentration des habitants au centre de l'agglomération

Plus de 75% des habitants d'Amiens Métropole vivent dans la ville centre, Amiens (133 500 habitants), et plus de 90% dans les 10 communes qui constituent le pôle urbain (163 000 habitants)¹.

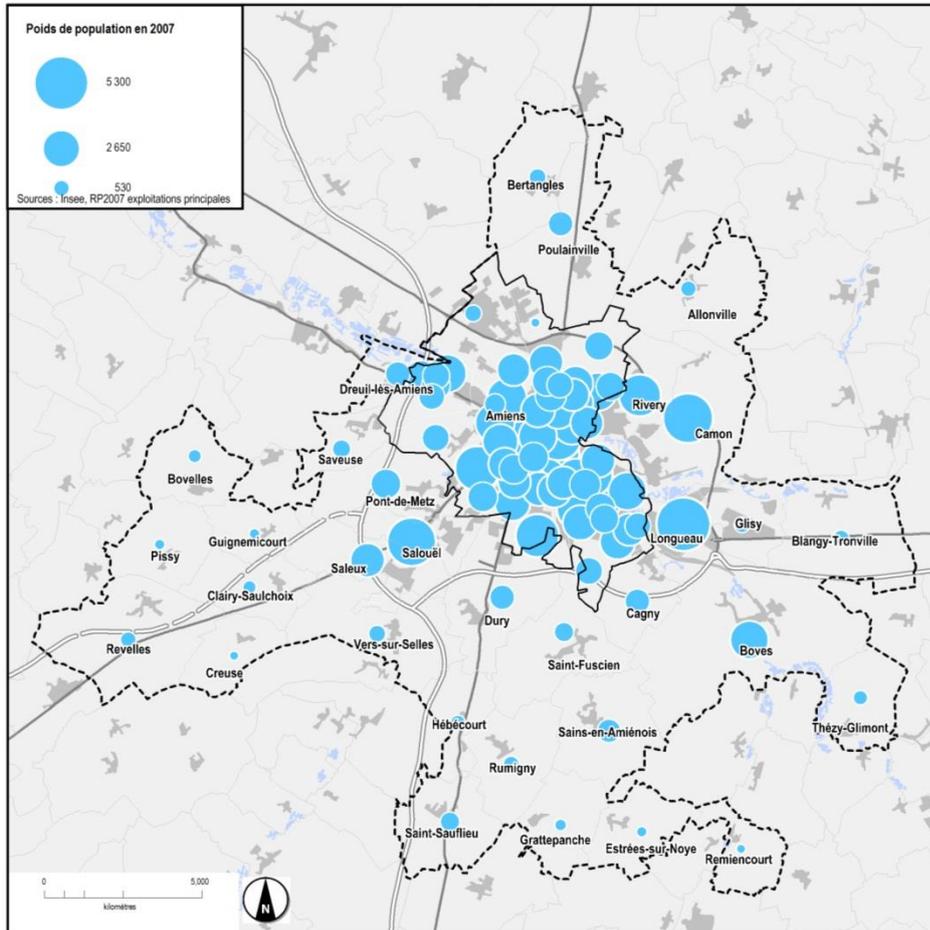
Les densités brutes de population sont très contrastées entre Amiens (2 740 habitants/km²), les 9 autres communes du pôle urbain (407 habitants/km²) et les communes situées en périphérie (77 habitants/km²)².

¹ Amiens, Longueau, Camon, Salouël, Rivery, Saleux, Pont-de-Metz, Dreuil-lès-Amiens, Cagny, Dury



Bien que globalement positive, l'évolution de la population sur la période 1999-2007 reste assez modeste.

Poids de population en 2007



■ Une concentration des emplois et des pôles générateurs à Amiens

En 2007, 84% des emplois étaient localisés à Amiens, où sont situés également la plupart des grands équipements, à l'exception de deux centres commerciaux situés à Dury et Glisy et du CHRU, regroupé d'ici 2016 à Salouël et Pont-de-Metz.

En revanche, les grandes zones d'activité sont positionnées en périphérie, directement reliées à la rocade par un ou plusieurs échangeurs autoroutiers (ex. : Espace Industriel Nord, pôle Jules Verne).

² Source : INSEE 2007



Des perspectives d'évolution de la population malgré la stagnation actuelle de la population

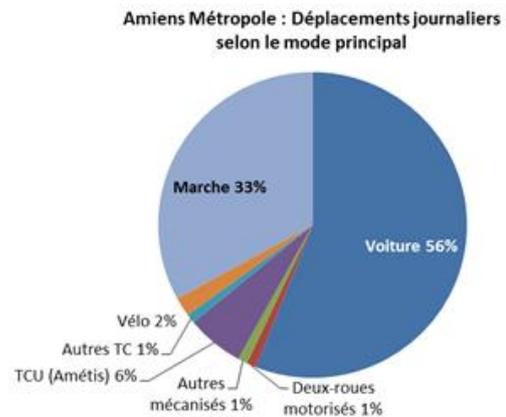
Le SCoT table sur une augmentation démographique, à l'échelle du Pays, de 20 000 habitants à l'horizon 2030, pour atteindre 358 000 habitants. A l'horizon du PDU, la population du territoire d'Amiens Métropole devrait croître de 11 900 habitants (soit 186 000 habitants en 2023). Enfin, sur la période 2011-2016, 8 413 logements sont programmés dans le PLH à l'échelle d'Amiens Métropole.

La mobilité

■ Un habitant d'Amiens Métropole effectue en moyenne 3,8 déplacements par jour

Les habitants de l'hypercentre d'Amiens sont ceux qui réalisent le plus de déplacements. Les résidents des quartiers d'habitat social, situés à l'ouest et au nord d'Amiens (Etouvie, Quartier Nord), sont parmi ceux qui effectuent le moins de déplacements.

La voiture et la marche sont les deux premiers modes de déplacements : plus d'un déplacement sur deux effectué en voiture, un sur trois à pied.



■ Le niveau de motorisation des ménages augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération

- plus de 20% des ménages d'Amiens n'ont aucune voiture
- plus de 50% en possèdent seulement 1
- dans 17 communes de l'agglomération, 95% des ménages disposent de 2 voitures ou plus.

Les déplacements par mode

Le réseau Ametis

En juin 2012, la délégation de service public du réseau Ametis a été renouvelée : Amiens Métropole a choisi de confier l'exploitation du réseau à un nouvel opérateur, Keolis. En janvier 2013, le réseau a fait l'objet d'une restructuration. Le bilan du précédent PDU et le diagnostic du PDU révisé ont porté sur le réseau Ametis dans sa configuration antérieure.



■ Un réseau organisé autour de lignes régulières diamétrales assurant pour la plupart un point de régulation au niveau du pôle d'échanges multimodal de la gare du Nord

Jusqu'en juin 2012, l'exploitation du réseau de transports collectifs urbains Ametis était assurée par le groupe CFT (Corporation Française de Transport).

Il était composé de 17 lignes régulières, de services scolaires et d'un service de transport adapté aux



Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

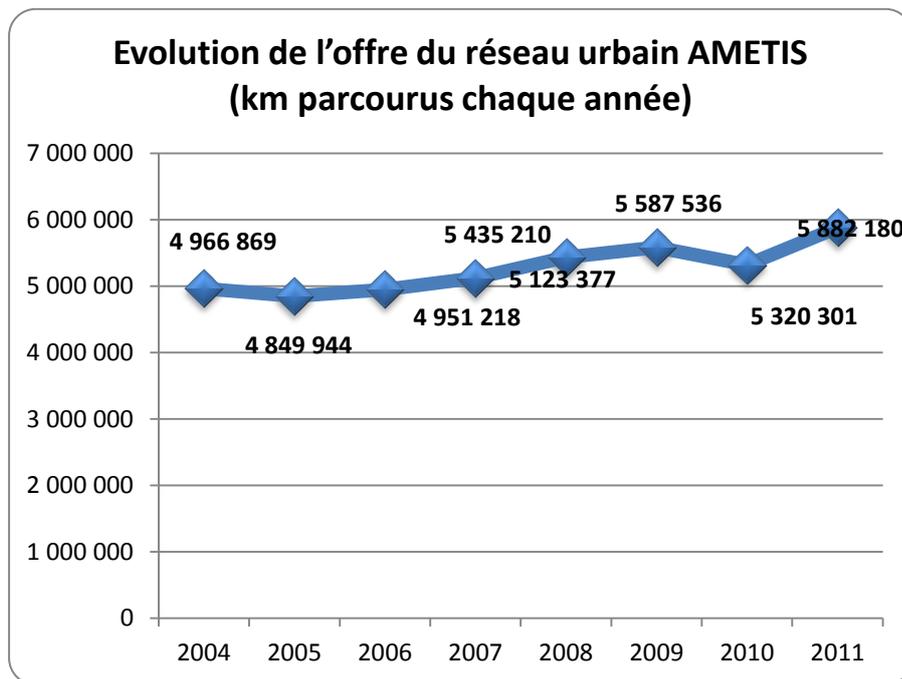
Des services complémentaires assuraient la desserte des zones peu denses et les circuits scolaires.

En outre, un service original a été mis en place dans l'hypercentre d'Amiens, pour accompagner la piétonisation. Piéto+ est un service gratuit entre la gare du Nord et la Maison de la Culture d'Amiens, assuré au moyen de 5 voituresses électriques. En 2011, plus de 8 300 personnes l'ont utilisé. La fréquentation a toutefois diminué de 66% par rapport à 2009.

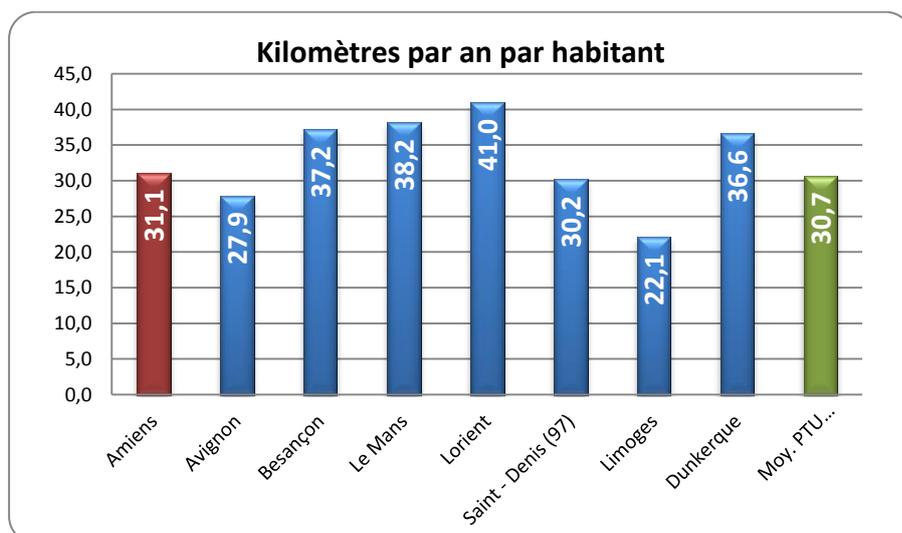
20

■ *Un niveau d'offre en hausse, supérieur aux réseaux de PTU similaires, mais une fréquentation en baisse, inférieure aux réseaux de PTU similaires*

L'offre a connu une augmentation annuelle moyenne de 2,45% de 2004 à 2011.



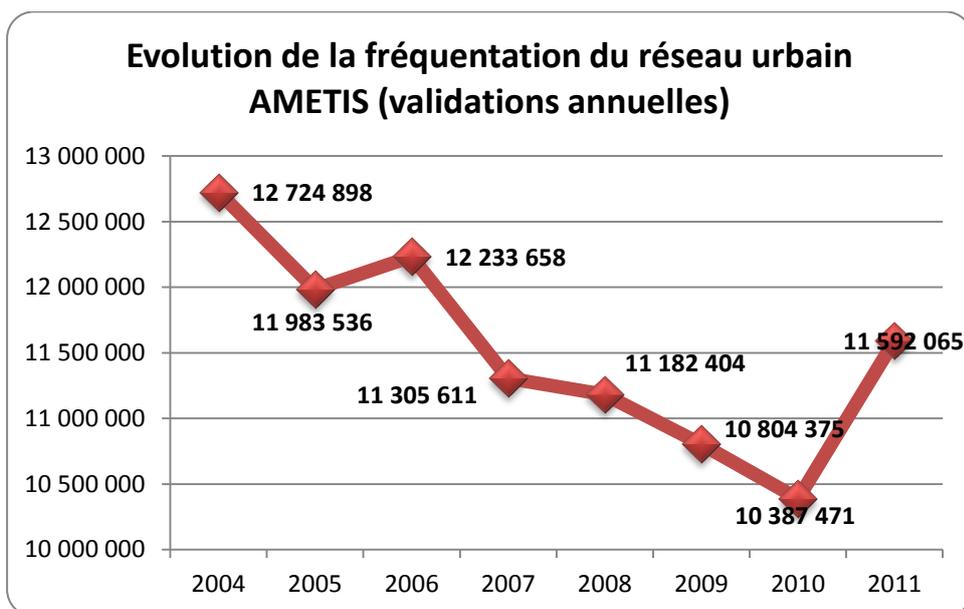
Source : Amiens Métropole, 2011



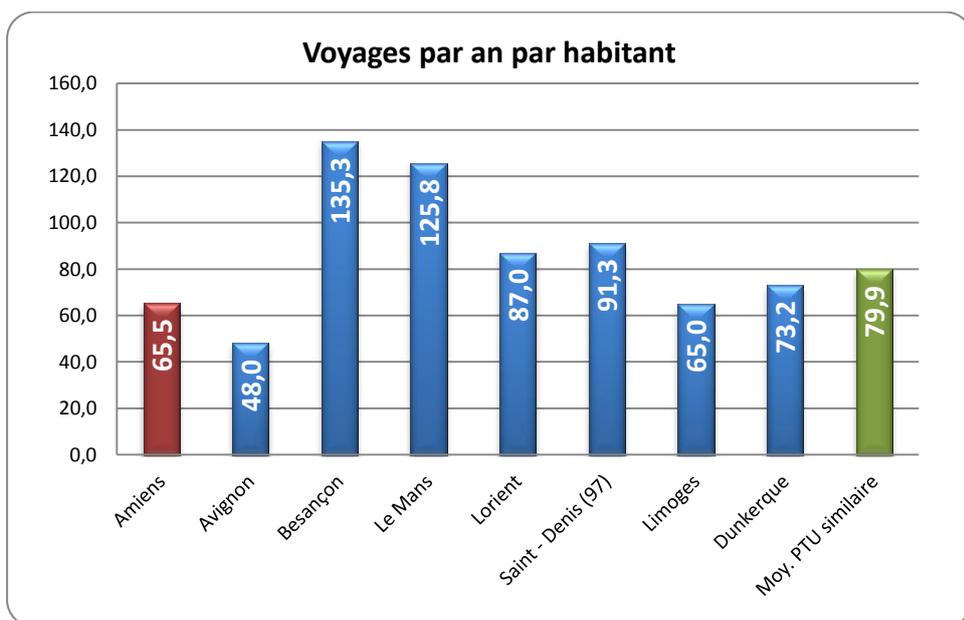
Source : CERTU, 2010



■ Une baisse moyenne de fréquentation de 1,32% par an de 2004 à 2011



Source : Amiens Métropole, 2012



Source : CERTU, 2010

■ Une qualité de service qui décourage les usagers non captifs

Des améliorations importantes ont été apportées au niveau du matériel roulant et des aménagements de voirie dédiés à la circulation des bus. La moyenne d'âge du parc est aujourd'hui de 6 ans ce qui permet au réseau de disposer d'un parc de matériel roulant performant, confortable et accessible aux PMR pour la totalité des véhicules.

Avant la restructuration du réseau, et malgré les investissements déjà entrepris, les temps de parcours restaient peu compétitifs et la vitesse commerciale sur le réseau Ametis s'est stabilisée à 15km/h.



Pour autant, les marges de manœuvre sont importantes pour améliorer l'attractivité et la performance du réseau Ametis et donc sa fréquentation. Le diagnostic du PDU a identifié des points faibles qui sont autant de leviers d'actions pour agir en ce sens :

- L'organisation et la restructuration du réseau,
- Les modalités d'exploitation du réseau,
- L'information, la lisibilité et la communication sur le réseau,
- L'accessibilité du réseau pour les PMR (au-delà de l'accessibilité des seuls véhicules).

■ *La restructuration du réseau Ametis en 2013*

La délégation de service public (DSP) du réseau de transports urbains d'Amiens Métropole a été renouvelée courant 2012. Depuis le 1^{er} juin, l'exploitation du réseau est assurée par la société Keolis. En rupture avec la logique antérieure, le réseau Ametis mis en service le 07 janvier 2013 vise à simplifier les itinéraires et les horaires et à mieux répondre aux besoins de déplacements :

- 18 lignes régulières hiérarchisées dont :
 - quatre Lianes : lignes à niveau élevé de service, qui maillent le territoire, en permettant de répondre à 80 % des besoins en déplacements des habitants de la Métropole, avec des fréquences de 10 minutes en journée. Ces lignes présentent aussi la caractéristique de fonctionner à horaires constants tout au long de l'année ;
 - deux lignes express ;
 - neuf lignes régulières ;
 - des services innovants pour la desserte de secteurs spécifiques : une navette Citéis en cœur d'agglomération reliant toutes les 15 minutes les quartiers Saint Leu, Sainte Anne et Henriville au centre-ville, une ligne périphérique sud Elips, une ligne régulière Flexo avec des arrêts desservis à la demande dans l'Espace Industriel Nord ;
 - du transport à la demande.
- Des horaires cadencés et constants
- Une amplitude élargie
- Des fréquences élevées
- Des temps de parcours réduits
- Des itinéraires simples et lisibles

■ *Des projets majeurs pour le réseau Ametis*

- **Aménagements en faveur d'un nouveau partage de la voirie** : près de 20 millions d'euros sont programmés pour des sites propres entre 2011 et la réalisation de la première ligne de tramway, pour aménager des boulevards et pour des priorités aux feux, l'objectif étant d'augmenter la vitesse commerciale de 10 à 15%.
- **Mise en service d'un tramway Nord - Sud en 2018-2019** : le tracé précis et les caractéristiques de la desserte seront définis courant 2013.

Le réseau interurbain Trans'80

18 lignes du réseau Trans'80 sont en rabattement sur la gare routière d'Amiens. Située à l'écart du pôle d'échanges multimodal de la gare du Nord, celle-ci manque de visibilité. Le réseau est organisé aujourd'hui essentiellement en fonction des horaires scolaires.



Un territoire particulièrement bien desservi par le réseau ferré

Le territoire métropolitain compte sept gares ou haltes ferroviaires.

Depuis 2002, le Conseil Régional de Picardie développe une politique de renfort d'offre et d'amélioration des temps de parcours. Fin 2011, 30 à 40% du réseau était cadencé.

Ces efforts ont permis de rendre le réseau plus attractif, entraînant un « boom » de la fréquentation avec une augmentation d'environ 5% par an depuis 2002. Les déplacements internes au PTU sont cependant peu développés.

23

Des projets et des réflexions sont actuellement en cours sur les réseaux régional et national :

- constitution d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare Saint-Roch à Amiens, notamment en cas de desserte de celle-ci par une ligne de tramway (horizon 2018-2019) ;
- desserte de la gare du Nord par des TGV, grâce à la création d'un barreau ferroviaire entre Creil et Roissy (horizon 2020) ;
- ligne à grande vitesse Paris – Amiens – Calais – Londres : ce projet n'est pas acté et ne verra le jour qu'à un horizon très lointain.

L'intermodalité

■ *La coordination des horaires et la mutualisation de l'information, de la billetterie et de la tarification ne sont pas assurées entre les différents réseaux de transports publics.*

■ *Un lieu principal d'intermodalité : le pôle d'échanges de la gare du Nord*

C'est un pôle de correspondances hyper structurant du réseau urbain puisque y sont effectués 22 000 déplacements aller-retour et 6 750 correspondances chaque jour. Bien que récemment aménagé, ce pôle d'échanges continue de souffrir d'importants dysfonctionnements :

- Le pôle d'échanges est physiquement éclaté, les arrêts de bus étant disséminés autour du parvis,
- Les différentes fonctionnalités sont éloignées, difficilement repérables et souvent peu accueillantes,
- Les traitements des sols sont hétérogènes et peu lisibles.

La circulation automobile

■ *Un réseau de voirie maillé et bien structuré*

- Une rocade complète, connectée aux voiries structurantes d'envergure régionale et nationale
- Une ceinture de boulevards autour de l'hypercentre d'Amiens
- Des pénétrantes convergeant vers Amiens
- Quelques axes à 2x2 voies à l'intérieur de la rocade

Mais qui présente quelques faiblesses

Le barreau de la rocade ouest (A16) est payant (convention depuis 2005 entre la Communauté d'Agglomération et SANEF).

La ceinture des boulevards extérieurs est incomplète du fait des contraintes à l'ouest et à l'est d'Amiens (hortillonnages et voies ferrées notamment).

Ces éléments contribuent à renvoyer le trafic de transit à l'intérieur de la rocade et aux portes de



l'hypercentre.

Une hiérarchisation de la voirie encore largement liée à la domanialité

- Le réseau autoroutier comprenant la rocade (A16, A29, RN25 et RN1) et les voies autoroutières connectées à cette rocade (A16 et A29) : réseau national ;
- Le réseau interurbain raccordé à la rocade intégrant la plupart des pénétrantes : voirie nationale (RN25 entre Amiens et Doullens), voiries départementales ;
- Le réseau local structurant englobant les voiries d'intérêt communautaire, gérées par Amiens Métropole ;
- Le réseau de desserte : voiries communales.

Quelques axes sont réglementés en zone de circulation apaisée (zone 30 ou zone de rencontre)

Amiens Métropole réalise d'ores et déjà des aménagements de type « zones ou quartiers apaisés » (ex. : quartier Sainte-Anne à Amiens) et encourage les communes à aller dans ce sens.

■ *Des conditions de circulation peu contraintes*

Une rocade qui ne joue pas pleinement son rôle

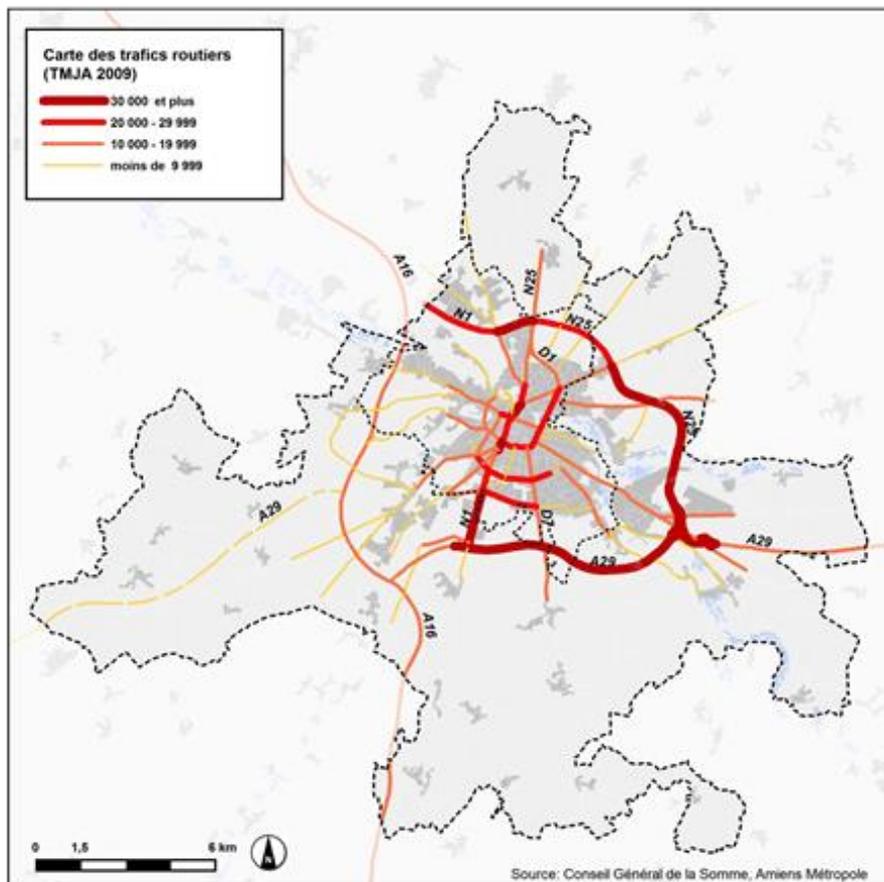
Deux fois moins de véhicules sont comptabilisés sur le barreau de l'A16 payant que sur le reste de la rocade.

En conséquence, des voiries situées à l'intérieur de la rocade sont empruntées par de très forts trafics, notamment dans la traversée nord-sud de l'agglomération.

D'après une étude réalisée par Transitec, 60% des véhicules comptabilisés sur la petite ceinture de boulevards étaient en transit en 2009.

Au cours de la dernière décennie, le trafic a augmenté sur les axes extérieurs et la rocade (+3,14% par an en moyenne entre 2002 et 2009, +6,05% sur la rocade payante, +5,22% sur la rocade gratuite). En revanche, il a diminué à l'intérieur de la rocade (-0,80%).





■ *Sécurité routière : des résultats satisfaisants... à première vue seulement*

En 2008 et 2009, le nombre de tués (tous modes confondus) était inférieur à la moyenne de la décennie sur Amiens Métropole. En revanche, le niveau d'accidents corporels (dont blessés graves) était 10% plus élevé que la moyenne.

Les modes les plus impliqués dans des accidents, en proportion de leur usage, sont les deux-roues motorisés, suivis du vélo (27,96 usagers impliqués dans un accident pour 1 000 déplacements à cyclomoteur, 21,08 pour 1 000 déplacements à moto, 2,45 pour 1 000 déplacements à vélo³).

La voiture est impliquée dans près de 90% des accidents dans l'agglomération : les conflits entre les voitures et les autres modes de déplacement constituent donc un enjeu fort.

Le stationnement

■ *Une offre en stationnement abondante à Amiens qui incite à l'usage de la voiture aux dépens des autres modes*

La ville d'Amiens comptabilise environ 70 000 places de stationnement public, dont 8 400 dans le centre-ville et dans sa proximité immédiate, où 70% des places sont payantes.

- 4 400 places sur voirie (1 950 dans l'hypercentre, dont 1 600 payantes)
- 4 000 places en ouvrage : 620 places supplémentaires prochainement dans le cadre du projet urbain à l'est de la gare du Nord

³ Source : statistiques d'accidentologie, 2009, DDTM / Enquête Déplacements Grand Territoire, 2010



L'évaluation du PDU de 2002 a mesuré une réduction de l'offre en stationnement de 300 places, un résultat loin de l'objectif fixé en 2002 qui prévoyait de diminuer de plus de 1 000 places l'offre dans le centre-ville.

A partir de 2009, du stationnement résidentiel (macaron payant pour les résidents) a été déployé dans le Quartier Sainte-Anne (700 places). L'objectif est de privilégier le stationnement des résidents et de transférer le stationnement des voitures des pendulaires. Le dispositif a été étendu aux quartiers Gare la Vallée et Riolan en 2011 puis aux quartiers Riolan – Noyon – Saint-Acheul en 2012. Au total, 2 600 places sont désormais concernées.

■ *La demande en stationnement en journée sur Amiens Métropole est très concentrée dans le centre-ville d'Amiens*

En journée, plus de 50% de la demande en stationnement dans le centre-ville d'Amiens sont liés au motif travail.

La demande en stationnement, bien qu'importante, reste globalement inférieure à l'offre, les réserves de capacité étant toujours de 20% au minimum : l'offre sur voirie est parfois saturée mais le taux d'occupation des parkings en ouvrage est globalement toujours inférieur à 100%.

La marche et les déplacements des PMR

■ *Des aménagements existants en faveur des piétons*

Outre la zone piétonne dans le centre-ville d'Amiens, étendue et très fréquentée, des aménagements en faveur des piétons sont réalisés dans les autres communes, au gré des opportunités.

Les communes, qui disposent de la maîtrise d'ouvrage en matière d'aménagement de voirie, prennent désormais en compte systématiquement les normes PMR dans les opérations de création ou de requalification de voirie. Ainsi, au fur et à mesure des années, la continuité des déplacements pour les personnes à mobilité réduite est de mieux en mieux assurée.

■ *La marche, le deuxième mode de déplacements*

Le recours à la marche a évolué de façon positive entre 1991 et 2010, au-delà des objectifs du PDU de 2002 (0,94 déplacement/an/habitant en 1991, 1,32 en 2010 à périmètre équivalent).

Cette pratique est majoritairement développée dans la ville d'Amiens (centre, quartiers nord et nord-ouest).

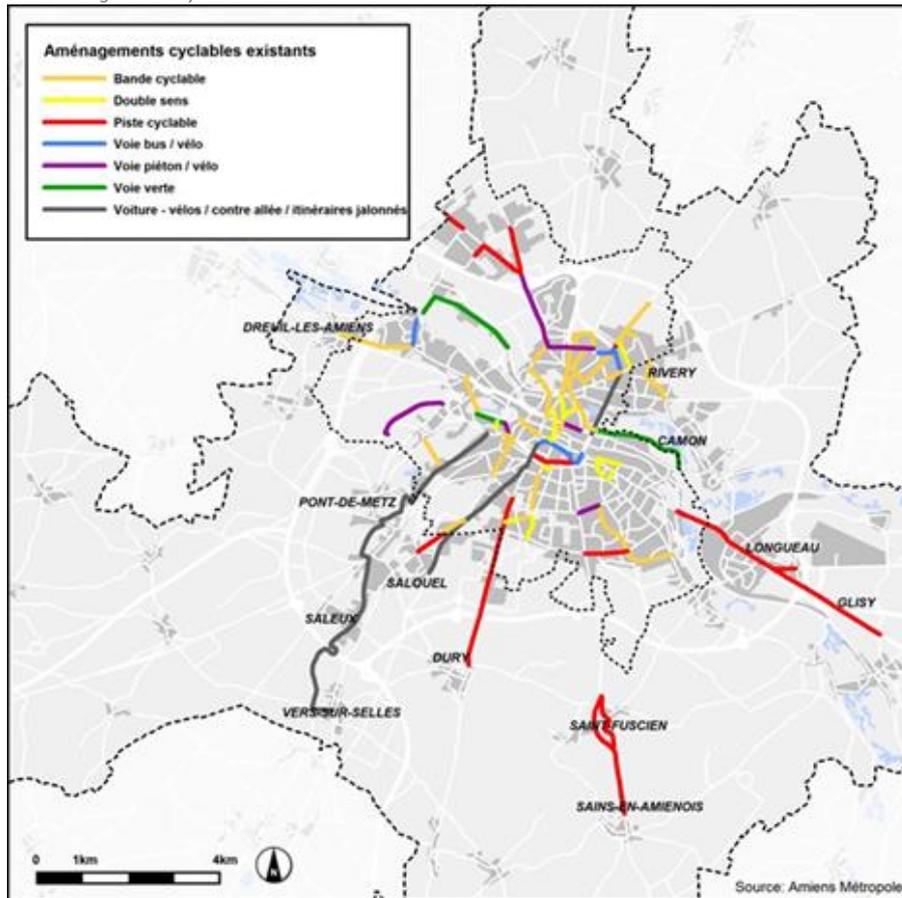
Le vélo

■ *100 kilomètres d'itinéraires aménagés en 2012 mais un maillage du territoire qui reste incomplet*

Malgré l'élaboration d'un Plan Vélo en 1997 et des réalisations importantes ces dernières années (+ 30 km de 2006 à 2010), de nombreuses discontinuités demeurent sur Amiens Métropole.

De plus, certains aménagements apparaissent peu sécurisés.





■ *Le déploiement d'une offre en stationnement vélo importante*

Depuis 2002, le nombre d'équipements ⁽¹⁾ permettant l'accroche des vélos a augmenté de 5% par an en moyenne.

En avril 2011, une enquête sur l'offre et la fréquentation du stationnement vélo sur plusieurs sites (centre-ville d'Amiens, gare du Nord, gare Saint-Roch, campus universitaire) a montré que des vélos étaient stationnés en dehors des points de stationnement et a mis en évidence des dysfonctionnements : secteurs sous ou mal équipés, aménagements ne correspondant pas aux différents besoins (stationnement sécurisé, courte ou longue durée...).

■ *Buscyclette, un service qui contribue à l'essor et à la pérennité de l'usage du vélo sur le territoire d'Amiens Métropole*

Buscyclette fonctionne via une délégation de service public confiée à l'association Vélo Service. L'association propose un panel de services : location courte et longue durées de vélos dits « vélos verts » (1 800 vélos de ville, 40 Vélos à Assistance Electrique ou VAE, 20 vélos pliants), atelier de réparation, gardiennage, marquage contre le vol, actions de sensibilisation et d'apprentissage.

Les résultats sont très satisfaisants : de 2002 à 2011, le nombre de journées de location a été multiplié par 22. Le nombre de vélos à disposition a été multiplié par 8.

(1) Les équipements sont soit des trombones (1 place), soit des arceaux (2 places). Les données disponibles ne distinguent pas ces deux types d'équipement.



Les usagers sont principalement des étudiants (63%) mais le service touche aussi d'autres catégories, notamment les demandeurs d'emploi (14%). Enfin, 13% de ces vélos sont loués à des entreprises qui ont mis en place un PDE.

■ *Le niveau d'équipement est de 1,4 vélo par ménage en moyenne : il est plus élevé à mesure que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération*

■ *Après des débuts hésitants, Vélam a trouvé sa place parmi les solutions de déplacements*

Le système de vélos en libre-service en place à Amiens a été lancé en 2008. L'exploitation du service est assurée par JC Decaux. Les stations sont déployées dans le centre-ville d'Amiens et en périphérie de celui-ci.

Après une première année d'exploitation limitée mais prometteuse, la demande a diminué les deux années suivantes. En 2012, Vélam a retrouvé son niveau de fréquentation de 2009.

Le transport des marchandises et les livraisons

L'activité marchandises dans l'agglomération

Le territoire génère près de 15 000 livraisons ou enlèvements de marchandises par jour, essentiellement liés aux activités de commerce et de bureau. Une particularité amiénoise est la forte concentration dans le centre de l'agglomération : 72% des flux de marchandises concernent la seule commune d'Amiens (dont 21% sur le centre-ville). Dans le reste de l'agglomération, la répartition des flux correspond à celle des grosses zones d'activités (Longueau, nord d'Amiens).

Ces flux de marchandises se traduisent par la circulation de véhicules, qui parcourent près de 120 000 km (redressés en Equivalents Voiture Particulière) par jour. Contrairement à l'idée répandue, les gros camions sont minoritaires dans ces flux : en centre-ville, les deux tiers sont le fait de camionnettes ou de fourgonnettes.

Par rapport au profil habituel des agglomérations françaises, Amiens se distingue par un tissu économique un peu moins dense, mais plus générateur de flux de marchandises. En outre, la densité de livraisons en dehors du centre-ville est assez faible par rapport aux valeurs observées par ailleurs (10 mouvements par semaine et par hectare, contre une quinzaine habituellement). **L'essentiel des enjeux liés aux livraisons et à la circulation des véhicules de transport de marchandises est concentré sur le centre de l'agglomération et sur Amiens en particulier.**

Accéder à la ville pour la livrer

La plupart des grands groupes nationaux de messagerie et d'express sont implantés à Amiens. Ils considèrent que les conditions d'accès à la ville sont bonnes. En revanche, le diagnostic sur les conditions de livraisons est plus réservé : les aires de livraison sont en nombre suffisant mais leur aménagement n'est pas optimal (dimensions insuffisantes, ergonomie perfectible). En outre (sans que cela constitue une spécificité amiénoise), les aires de livraison ne sont, dans les faits, que très peu utilisées par les livreurs mais beaucoup plus par d'autres catégories d'usagers, notamment des particuliers ou des artisans. Les pratiques observées y relèvent davantage du stationnement que de l'arrêt.



La zone piétonne constitue un objet spécifique dans le diagnostic : l'accès pour les livraisons bénéficie d'une dérogation, sur une plage horaire s'étalant de 6h à 10h30. Or, une majorité des commerces présents sur ce secteur, notamment les plus petits, ouvrent relativement tard, ce qui se traduit par une fenêtre temporelle très restreinte pour livrer la plupart des destinataires dans la zone.

En termes de circulation, le diagnostic a également fait apparaître que la dissymétrie de la rocade en termes de tarification (seule la partie ouest est payante) génère des flux non vertueux : les véhicules en transit notamment empruntent la rocade sur sa partie gratuite mais traversent la ville pour éviter la section payante.

Le cadre réglementaire applicable

Alors que la moitié environ des communes ne dispose d'aucun texte spécifique pour réglementer la circulation ou l'arrêt des véhicules de livraison, l'on observe une relative hétérogénéité parmi celles qui ont pris de tels arrêtés. Six seuils différents ont été relevés pour réglementer les limites en tonnage, alors que dans d'autres agglomérations (Paris et Lyon notamment), deux seuils permettent de réglementer de manière suffisamment discriminante les conditions d'accès.

Le diagnostic a fait émerger un autre point sur cette question : **les professionnels s'estiment peu informés des conditions réglementaires d'accès à la ville et souhaitent la mise en place d'un lieu d'échanges et de concertation avec les collectivités.** Une telle instance serait également le lieu pour partager et faire émerger des projets de moyen terme sur l'évolution des conditions d'accès à la ville.

Le management de la mobilité : des initiatives en cours

En matière d'éco-mobilité, un certain nombre de démarches ont été engagées ou mises en place par différents acteurs du territoire :

- De nombreuses démarches entreprises, mais de façon isolée
- Des expériences concernant les déplacements domicile-école
- Des mesures mises en œuvre par Amiens Métropole pour fédérer les initiatives : Club PDE, accompagnement pour l'élaboration de plans de mobilité.

L'état initial de l'environnement

Les thématiques de l'état initial de l'environnement

Le PDU d'Amiens Métropole doit comporter une évaluation environnementale, adaptée aux problématiques des déplacements. L'objectif de l'état initial de l'environnement est de décliner l'ensemble des thèmes environnementaux en lien direct avec les actions du PDU et ceux dépendant du contexte local. Il s'agit ensuite d'évaluer dans quelle mesure ils sont affectés de façon directe ou indirecte par le PDU.

Les thématiques environnementales de l'état initial sont ainsi traitées dans l'ordre de leur importance par rapport au PDU : la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie, le bruit, la consommation d'espace, l'eau, la biodiversité, les milieux naturels, les paysages et le patrimoine, les risques naturels et technologiques.



La qualité de l'air

■ *Le suivi de la qualité de l'air*

Depuis plusieurs années, l'association Atmo Picardie dispose de plusieurs stations de mesures et de surveillance sur le territoire d'Amiens Métropole : des stations mobiles, deux stations urbaines fixes (Saint-Leu et Saint-Pierre à Amiens) et une station périurbaine fixe (à Salouël) permettent de mesurer les polluants nécessaires à la création de l'indice Atmo (NO_x , PM_{10} , O_3 et SO_2).

30

Amiens Métropole et Atmo Picardie sont liés par une convention de partenariat.

■ *Un quart des jours de l'année marqués par un indice Atmo médiocre à moyen*

Au cours des dix dernières années, on observe cycliquement une légère augmentation des indices « moyen à médiocre ». En 2011, pour presque 23% des jours de l'année, l'indice était moyen à médiocre. Ozone et poussières sont le plus souvent responsables de la dégradation de la qualité de l'indice.

■ *Les polluants imputables au trafic automobile*

Plusieurs polluants doivent être pris en compte dans un PDU dans la mesure où ils sont, pour une large part, le fait du trafic automobile : les oxydes d'azote (NO_x), les particules en suspension (PM_{10}), et le benzène.

■ *Des impacts multiples*

La pollution de l'air affecte en premier lieu la santé des populations par son action directe à court terme ; elle exerce aussi une toxicité à plus long terme pour certaines pathologies. Elle participe à la dégradation du patrimoine bâti par corrosion et salissure. Elle peut également affecter la végétation, soit par des effets directs sur les feuilles, soit par des effets indirects sur les sols. Enfin, bien qu'il n'y ait pas de corrélation entre pollutions et odeurs, ces dernières peuvent procurer une gêne importante.

■ *Le dioxyde d'azote : la valeur limite n'est pas atteinte*

Le site urbain de Saint-Leu (et de Saint-Pierre depuis 2011) relève des taux plus élevés que le site périurbain de Salouël, ce qui confirme la prépondérance des émissions de NO_2 dues aux transports. Néanmoins, la valeur limite n'est pas atteinte, sauf en 2011 ($42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle) suite à l'installation d'un nouveau point de mesure à Saint-Pierre. Globalement, on observe une amélioration de la situation sur les 8 dernières années.

■ *La valeur limite pour la protection de la santé a été atteinte pour les PM_{10}*

Globalement, les mesures montrent que les objectifs de qualité sont respectés dans l'agglomération amiénoise. Des procédures d'information et d'alerte ont été déclenchées pour toutes les années depuis 2007. Les valeurs limites n'ont été dépassées qu'en 2007 ($51 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

■ *L'objectif de qualité est dépassé pour l'ozone*

Il n'y a pas de réelle tendance sur les dix dernières années, la météo jouant beaucoup sur la formation de l'ozone. L'objectif de qualité est dépassé sur tous les deux types de stations. Les mois de juin 2009 et avril 2011 ont connu des teneurs importantes. La part dévolue aux transports dans les émissions d'ozone reste difficile à isoler.



■ *Le benzène*

Les relevés de la station de Saint Leu (remplacée dès 2011 par celle d'Amiens Trafic) affichent une moyenne nettement inférieure à la valeur de référence ($1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle de 2006 à 2009) ; les concentrations sont très faibles en cœur d'agglomération, grâce aux espaces verts qui font office de zones tampon. En revanche, les valeurs sont élevées pour les sites de proximité automobile même si, globalement, les niveaux de benzène décroissent au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération.

■ *Amiens Métropole a déjà engagé plusieurs actions pour améliorer la qualité de l'air*

Amiens Métropole s'est doté d'un Agenda 21, feuille de route pour l'ensemble des politiques menées par la collectivité. Les actions découlant de cet Agenda 21 concernent non seulement sa politique de déplacements (ex. : extension de la zone piétonne, aménagements cyclables, services de location de vélos, renouvellement des bus Ametis et des véhicules de service d'Amiens Métropole) mais aussi ses autres champs d'intervention (ex. : collecte des déchets, compactage des ordures en déchetterie, opérations de sensibilisation du grand public...).

Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie

Un diagnostic énergie-climat a été réalisé par Amiens Métropole en 2010 ; il a montré que :

- la mobilité représente 24% des émissions de gaz à effet de serre (21% à l'échelle du Pays du Grand Amiénois et de la Région) ;
- les transports, et principalement la voiture, représentent 22% de la consommation d'énergie, quand la moyenne nationale se situe à 26% ;
- le fret (urbain + interurbain) représente quant à lui 6% des émissions totales du territoire, le fret urbain générant un tiers des émissions du fret.

Ce diagnostic a montré également que les coûts énergétiques liés au transport sont les plus élevés dans les communes situées en périphérie du territoire métropolitain.

Le bruit

■ *Les sources de bruit liées aux transports*

Dans l'agglomération amiénoise, le trafic routier constitue la source de bruit la plus importante. Le réseau ferré traverse la partie dense du territoire d'est en ouest, augmentant d'autant plus l'exposition de la population aux nuisances sonores (hormis sur les tronçons en souterrain dans la traversée d'Amiens). Enfin, l'aérodrome de Glisy est la source de nuisances occasionnelles pour les habitants des communes voisines.

■ *Les mesures de bruit*

Un classement sonore des infrastructures terrestres (voies routières et ferroviaires) a été établi en 1999. En 2004, Amiens Métropole a mené une étude d'évaluation des nuisances sonores sur les 27 communes que comptait alors la Communauté d'agglomération. En 2006, une étude complémentaire a été menée pour six nouvelles communes. En 2012, l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été engagée, pour une approbation prévue courant 2013.



■ *Des niveaux de bruit élevés en plusieurs points du territoire*

La rocade est l'une des principales infrastructures de transport routier émettrices de bruit mais dans la mesure où elle n'est pas bordée d'habitations, la gêne pour les habitants est limitée.

Les trafics empruntant la RN1, la RN25 et la RN29 génèrent des niveaux sonores importants. Ceux mesurés le long des principales radiales sont équivalents. Saleux, Salouël, Longueau et Boves sont les communes les plus touchées par le bruit routier.

Le bruit ferroviaire touche plusieurs communes de l'agglomération, en particulier Longueau.

■ *Mais des habitants peu exposés au bruit*

Ceci s'explique par la densité relativement faible sur le territoire (hors Amiens) et par le fait que les infrastructures de transport les plus importantes telles que la rocade ont été construites dans des secteurs périurbains et ruraux.

■ *Amiens Métropole a déjà engagé plusieurs actions pour réduire les nuisances sonores*

Les études menées sur le bruit ont d'ores et déjà conduit à prendre les mesures suivantes : revêtements de chaussée anti-bruit, mise en place de carrefours giratoires ou de feux synchronisés pour limiter les démarrages et freinages, dispositifs de ralentissement de la circulation, renouvellement des bus par des véhicules moins bruyants.

La consommation d'espace

Au cours de la décennie 2001-2010, la consommation d'espace s'est accentuée : ce sont 721 hectares (190 pour les activités, 179 pour l'habitat, et 121 pour les infrastructures) qui ont été artificialisés contre 460 hectares pour 1992-2001. Néanmoins, la consommation d'espaces nécessaires aux infrastructures reste quasiment 3 fois moindre que sur la décennie précédente.

Au 1^{er} février 2011, un potentiel constructible à vocation d'habitat de 867 hectares était inscrit dans les documents d'urbanisme des communes d'Amiens métropole. Ce volume correspond à la moitié de l'enveloppe urbaine de la ville de Beauvais.

Plusieurs démarches de planification encadrent le développement du territoire : le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays du Grand Amiénois (approuvé en décembre 2012), le Programme Local de l'Habitat (approuvé en 2010) et le Projet métropolitain 2030 d'Amiens Métropole.

L'eau

Amiens Métropole alimente en eau potable les 33 communes de l'agglomération, au moyen de 11 captages exploités en régie. Deux autres captages sont exploités conjointement avec Veolia Eau. L'eau distribuée est de bonne qualité bactériologique et physico-chimique.

Amiens Métropole exerce également la compétence assainissement et a en charge l'exploitation de 8 stations d'épuration. Certaines habitations disposent d'un système d'assainissement non collectif.



La biodiversité, les milieux naturels, paysages et patrimoine

■ *La diversité du paysage métropolitain*

Le territoire se caractérise par le contraste entre les vallées et leurs confluences, le centre urbain aggloméré souligné par le contournement viare, un réseau d'infrastructures routières et ferroviaires en étoile autour d'Amiens, les espaces de grandes cultures sur les plateaux et les vastes espaces naturels, les bourgs et villages urbains des communes de moins de 1 000 habitants.

■ *Un patrimoine naturel et une biodiversité riches, bien identifiés et protégés*

Plusieurs sites sur le territoire font l'objet de protections réglementaires : zones Natura 2 000, ZNIEFF et ZICO dans les vallées de la Somme et de l'Avre, réserve naturelle de l'étang Saint-Ladre à Boves et grand marais de la Queue à Blangy-Tronville. Les hortillonnages (plus de 300 ha), les parcs et jardins urbains complètent ces réserves de biodiversité.

Les risques naturels et technologiques

■ *Des risques naturels majeurs*

Un Plan de Prévention des Risques Naturels et des Inondations (PPRI), prescrit par arrêté préfectoral du 25 avril 2001, s'applique à 118 communes de la Vallée de la Somme. Plusieurs sites de la région d'Amiens connaissent des désordres hydrauliques, dus notamment à l'urbanisation et à la hausse des surfaces imperméabilisées. L'importance du ruissellement pluvial dans le secteur sud de l'agglomération est la source principale d'inondations de la région.

Un nouveau PPRI de la Vallée de la Somme et de ses affluents, aux prescriptions réglementaires renforcées, a été approuvé par arrêté préfectoral du 2 août 2012. Il concerne toujours les 118 communes dont 15 de l'agglomération amiénoise.

■ *Les risques technologiques : plusieurs installations classées*

Quatre établissements industriels à hauts risques relèvent de la directive européenne dite Seveso 2 (« seuil haut ») et quatre autres sont classés Seveso (« seuil bas »). Le secteur amiénois est également concerné par le PPRT « Amiens Espace Industriel Nord ». Enfin, les transports de matières dangereuses présentent un risque d'accidents même s'ils sont entourés d'un maximum de précautions.

L'accessibilité PMR

L'avancement des aménagements de mise en accessibilité

■ *L'accessibilité PMR : une nécessité et une opportunité, plus qu'une contrainte*

On estime, de façon générale, que près de 30% de la population peut être considérée comme PMR. La mise en accessibilité des réseaux de transport, de la voirie, des espaces publics et des bâtiments publics est profitable à l'ensemble des usagers, rendant leurs déplacements plus sûrs et confortables.



■ *La mise en accessibilité du réseau Ametis déjà bien engagée*

- 100% des bus sont accessibles
- Un programme pluriannuel de mise en accessibilité des arrêts, réalisé aux deux tiers
- Un service de transport adapté performant : le TAAM (Transport Adapté à Amiens Métropole)

■ *Des difficultés sur les cheminements sur voirie et espaces publics*

- De nombreux points noirs en défaveur de la continuité des cheminements
- Une offre de stationnement PMR à conforter
- Un problème de cohabitation des différents modes de déplacements sur l'aire piétonne

L'avancement des démarches

■ *Les schémas directeurs d'accessibilité des autorités organisatrices de transport*

- Amiens Métropole : lancement prochainement du SDA
- Département de la Somme : le SDA départemental n'a pas encore été lancé
- Région Picardie : un SDA finalisé en mai 2008

■ *Les plans de mise en accessibilité de la voirie, obligatoires pour les communes*

Rappel : article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : « *Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains quand il existe.* »

A ce jour, la commune de Glisy a élaboré son plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Celles d'Amiens et d'Hébecourt ont engagé cette démarche.

Néanmoins, désormais, l'ensemble des communes de la Communauté d'agglomération intègre systématiquement les normes PMR dans les projets de création ou de requalification de voirie.

■ *Les commissions communales pour l'accessibilité aux personnes handicapées*

Rappel : article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales : « *Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.* »

Parmi les communes d'Amiens Métropole, seules Amiens et Longueau sont concernées compte tenu de leur poids démographique.



LES ENJEUX POUR LE PDU 2013-2023

Enjeu 1 : « Je bouge pour ma planète »

Un enjeu environnemental : la qualité de l'environnement et de la santé

35

Le PDU affirme le caractère prioritaire de cet enjeu qui fait référence d'une part aux impacts négatifs des déplacements (leurs impacts sur l'environnement et sur la santé) et renvoie d'autre part à la notion d'étalement urbain, qui a généré une évolution sensible dans les déplacements domicile-travail, par l'augmentation des distances.

L'enjeu est donc de réduire les consommations d'énergie fossile et les nuisances pour la santé générées par les déplacements. D'autres démarches ont fixé des objectifs en la matière, par exemple le Bilan carbone ou l'Agenda 21. Le PDU s'inscrit en cohérence avec ces démarches, en ciblant plus particulièrement les déplacements de personnes et de marchandises.

Il importe également de maîtriser la consommation d'espace et de privilégier un développement urbain et économique du territoire favorable à l'usage des modes autres que la voiture individuelle : le SCoT du Grand Amiénois affirme lui aussi l'objectif de mettre en œuvre un urbanisme favorable à l'évolution des pratiques de déplacements. Intensifier les fonctions urbaines et les densités le long des lignes de tramway ou de bus et à proximité des gares ou des haltes ferroviaires, c'est offrir à plus de personnes la possibilité de se déplacer plus souvent et plus facilement en transports collectifs.

Enjeu 2 : « Je me déplace autrement »

Un enjeu citoyen : les habitudes de déplacements

Changer les habitudes de déplacements des citoyens constitue l'objectif principal du PDU. Les évolutions doivent être constantes mais dans la période précédente, elles n'ont pas été vraiment conformes aux objectifs du PDU de 2002. L'enjeu pour la politique de déplacements d'Amiens Métropole est d'infléchir les évolutions des pratiques de mobilité en développant l'offre et surtout en développant les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture particulière.

Coordonner les initiatives, communiquer, informer et sensibiliser pour accompagner ces changements est indispensable. D'autres agglomérations ont constaté, à leurs dépens, qu'investir dans les infrastructures et les aménagements ne suffit pas. Amiens Métropole agira sur les deux volets simultanément.

Enjeu 3 : « Je partage notre espace public »

Un enjeu économique et social : mobilité pour tous et développement économique

En Europe, en moyenne, 30% de la population est gênée dans ses déplacements de façon temporaire ou permanente. Un jour moyen de semaine, plus de 7 000 habitants d'Amiens Métropole rencontrent des difficultés dans leurs déplacements du fait d'un handicap permanent ou temporaire



ou du transport d'objets lourds ou volumineux. La moitié a plus de 60 ans⁴. Cette proportion devrait se maintenir voire s'accroître avec le vieillissement de la population. Assurer la continuité de la chaîne des déplacements pour permettre et faciliter la mobilité de tous constitue donc un enjeu de premier plan pour le PDU.

36

La politique des déplacements doit aussi renforcer la cohésion et l'attractivité du territoire de l'agglomération : le système de déplacements doit apporter des réponses adaptées aux besoins en tous points du territoire, en tenant compte des spécificités des différents secteurs. Il sera le vecteur d'une bonne accessibilité et d'une offre partagée, à même de renforcer le sentiment d'appartenance au territoire.

La qualité des espaces publics pour tous les modes de déplacements est un enjeu majeur du PDU. Il s'agit d'assurer le partage de l'espace public au profit des différents modes de déplacements. Cet enjeu doit être concilié avec celui de la vitalité économique du cœur de l'agglomération.

Autre aspect de cet enjeu économique et social : l'optimisation des dépenses liées aux déplacements concerne à la fois la collectivité et les ménages, dans un contexte de contraintes budgétaires fortes et de renchérissement des coûts des déplacements, notamment des carburants.

⁴ Source : EDGT du Grand Amiénois 2009-2010



■ ■ ■ ■ ■ ■ Une stratégie de mobilité durable pour l'agglomération à l'horizon 2013

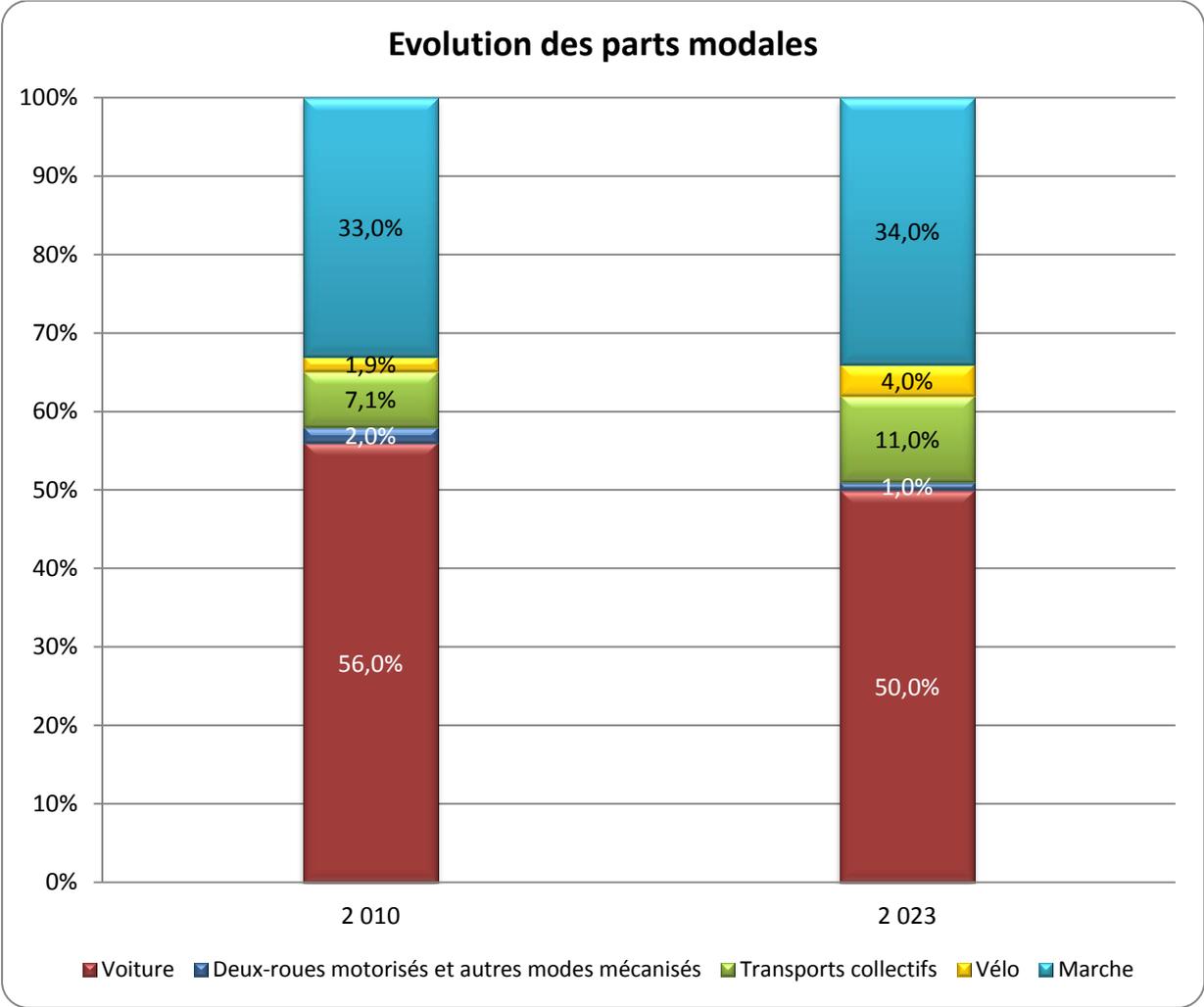
DEUX AXES FORTS POUR LA POLITIQUE DES DEPLACEMENTS D'AMIENS METROPOLE

⇒ 1 déplacement sur 2 sans voiture dans 10 ans

Donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture, en particulier aux transports collectifs et au vélo, c'est accroître leur usage. Cela se traduit mécaniquement par une baisse de la part de la voiture. C'est l'objectif que se fixe Amiens Métropole :

- une légère augmentation de la part modale de la marche de 33 à 34% des déplacements
- une hausse marquée de la part du vélo de 1,9 à 4%
- un accroissement fort de la part des transports collectifs de 7,1 à 11%
- compte tenu de ces évolutions, une baisse de la part des modes de déplacements motorisés (voitures, deux-roues motorisés, camions, etc.) de 58% à 51% : la voiture représentera en 2023 50% des déplacements





Ces objectifs conduiront à une diminution du nombre global de déplacements en voiture, estimée à environ 16 870 déplacements quotidiens en moins. Dans le même temps, les déplacements en transports collectifs augmenteront à raison de 30 800 déplacements quotidiens supplémentaires.



		2010	2023
Population totale		174 000	186 000
Mobilité individuelle		3,80	3,80
Nombre de déplacements tous modes annuels		661 200	706 620
Voiture	Part modale	56,0%	50,0%
	Nombre de déplacements	370 270	353 310
	Variation 2010-2023		-16 870
Deux-roues motorisés et autres modes mécanisés	Part modale	2%	1%
	Nombre de déplacements	13 220	7 070
	Variation 2010-2023		-6 150
Transports collectifs	Part modale	7,1%	11,0%
	Nombre de déplacements	46 945	77 730
	Variation 2010-2023		30 800
Vélo	Part modale	1,9%	4,0%
	Nombre de déplacements	12 535	28 265
	Variation 2010-2023		15 730
Marche	Part modale	33,0%	34,0%
	Nombre de déplacements	218 020	240 250
	Variation 2010-2023		22 290

Sources : INSEE, EDGT du Grand Amiénois

Les **caractéristiques actuelles de la mobilité et ses évolutions récentes** le justifient :

- La **marche** est déjà le deuxième mode de déplacement le plus utilisé par les habitants d'Amiens Métropole ; sa part dans les déplacements des habitants des 10 communes agglomérées d'Amiens Métropole a augmenté de 1991 à 2010 ;
- Le **vélo** et plus encore, les **transports collectifs** offrent des marges de progression importantes. La pratique du vélo a augmenté au cours de la décennie 2000 mais pas dans les proportions prévues par le précédent PDU. L'enjeu est tout aussi fort, si ce n'est plus, pour les transports collectifs qui ont vu, eux, leur part modale diminuer : en effet, la fréquentation du réseau recule depuis plusieurs années, tandis que l'offre a augmenté chaque année de 2005 à 2009.
- Fait étonnant, de 1991 à 2010, la part modale de la voiture dans les déplacements des habitants des 10 communes agglomérées d'Amiens Métropole a légèrement diminué. Et pourtant, le nombre de déplacements par jour par habitant en voiture a quant à lui augmenté. C'est que parallèlement, la mobilité tous modes a davantage augmenté. Cette baisse est mesurée dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis 2005.

Ces évolutions se feront progressivement, tout au long de la période, au fur et à mesure de la mise en œuvre du programme d'actions du PDU. Les changements d'habitude ne se feront pas du jour au lendemain et ne se feront pas sans étoffer l'ensemble des solutions de déplacements alternatives à la voiture. L'objectif n'est pas d'exclure la voiture : les caractéristiques du territoire d'Amiens Métropole font que celle-ci est et restera le seul moyen de transport pertinent pour un certain nombre de déplacements. Mais le PDU se fixe pour ambition de développer les autres solutions pour que les habitants puissent véritablement faire un choix.

Le PDU pourra agir plus facilement sur la **partie centrale de l'agglomération** qui est la **plus dense** et



qui est aussi celle où sont concentrés les déplacements les plus nombreux (ceux des habitants de toute l'agglomération et ceux de l'extérieur).

Il pourra aussi agir plus facilement sur les déplacements de **courte distance** : en 2010, 30% des déplacements de moins d'un kilomètre de portée sont effectués en voiture sur le territoire d'Amiens Métropole. Cette part monte à 66% pour les déplacements de 1 à 2 km et à 79% pour les déplacements de 2 à 3 km. Or, sur de si courtes distances, la marche et le vélo sont plus adaptés et plus pertinents.

40

Cette ambition s'inscrit dans le droit fil de la politique menée par Amiens Métropole en matière de développement urbain, alliant compacité, densité et mixité des fonctions dans le but notamment de rendre attractifs et performants les transports collectifs et autres modes alternatifs à la voiture. Elle s'inscrit également dans le droit fil des orientations portées par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Amiénois, approuvé fin 2012.

⇒ Un meilleur partage de l'espace public

Favoriser les modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, cela suppose de rendre les transports collectifs plus attractifs, de donner la priorité aux modes actifs, de rationaliser l'offre de stationnement ou encore de hiérarchiser le réseau de voirie.

Le partage équilibré des espaces publics est d'ores et déjà un objectif majeur pour les aménagements réalisés par Amiens Métropole (ex. : rue Jules Barni). Toute opération de voirie doit dorénavant intégrer l'ensemble des modes de déplacements et appliquer les principes du Code de la rue.

Le diagnostic de la situation actuelle l'a mis en évidence : les déplacements à pied et à vélo croissent plus vite que les déplacements en voiture. La politique des déplacements d'Amiens Métropole a pour objectif d'amplifier cette tendance. Sur notre territoire, comme dans de nombreuses autres agglomérations, les voiries et plus largement, les espaces publics, que leur contexte soit urbain ou rural, ont été pensés avant tout pour la voiture.

Les opérations de requalification et les nouveaux espaces publics réalisés ces dernières années ont permis d'apporter des corrections à cette vision monomodale. Pour autant, de nombreuses difficultés perdurent : trottoirs trop étroits, discontinus, voire absents, stationnement gênant, bus ralentis par les embouteillages, non-respect des normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite, cyclistes en difficulté dans la circulation générale, etc. Ces difficultés sont sources d'inconfort, parfois même d'insécurité pour les usagers dans leur ensemble.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Les objectifs à l'horizon 2023

En complément des enjeux du PDU et des deux axes forts de la politique des déplacements (1 déplacement sur 2 sans voiture en 2023 et le partage des espaces publics), les instances de suivi de l'élaboration du PDU ont choisi de retenir des objectifs propres à chaque enjeu. Ces objectifs sont quantifiés, dans la mesure du possible et à chaque fois que cela est pertinent. Ils permettront d'assurer un suivi plus fin et constitueront la base de l'évaluation du PDU.

POUR REpondre A L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL « *JE BOUGE POUR MA PLANETE* »

L'obligation d'élaborer des PDU a été introduite par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi n°96-1236 du 30 décembre 1996) : à ce titre, la prise en compte des incidences environnementales des déplacements est inscrite dans leur acte de naissance. La dimension environnementale des PDU a été renforcée en 2004 puis en 2012 par deux décrets relatifs à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement : les PDU doivent comporter une évaluation environnementale. Enfin, les lois issues du Grenelle de l'Environnement imposent au PDU de quantifier les gains attendus en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Amiens Métropole s'est engagée à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 à travers ses différentes politiques sectorielles. Ses partenaires ont fait de même : le Pays du Grand Amiénois avec le SCoT, le Département de la Somme avec le PCET et la Région avec le SRCAE. Ces documents de planification s'imposent d'ailleurs au PDU. La politique des déplacements est l'un des moyens d'y parvenir dans la mesure où la mobilité génère 24% des émissions de gaz à effet de serre⁵ : c'est donc aussi l'un des moyens de lutter contre le réchauffement climatique.

L'amélioration de la qualité de l'air est également un objectif important. Le dispositif de mesure et de surveillance mis en place par Atmo Picardie montre que la qualité de l'air, sur le territoire d'Amiens Métropole, est relativement satisfaisante : indices bons à très bons 76% des jours de l'année en 2011, moyennes inférieures aux valeurs limites, diminution des émissions de certains polluants (dont le dioxyde d'azote). L'objectif est de confirmer ces bons résultats et si possible, de les améliorer encore.

⁵ Source : diagnostic énergie climat d'Amiens Métropole, 2010



Les déplacements motorisés ont des impacts négatifs sur la santé, non seulement parce qu'ils dégradent la qualité de l'air mais aussi parce qu'ils génèrent un certain nombre de nuisances mais aussi des accidents de la route. La politique des déplacements d'Amiens Métropole retient trois objectifs spécifiques dans le domaine de la sécurité routière :

- Diminution du nombre d'accidents et en particulier du nombre d'accidents impliquant des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) : 406 accidents en 2009, dont 126 impliquant des usagers vulnérables
- Baisse du taux de gravité ⁶ (0,10 en 2009) pour retrouver le niveau de 2002 (0,06)
- Baisse du nombre d'usagers vulnérables impliqués dans les accidents

POUR REpondre A L'ENJEU CITOYEN « JE ME DEPLACE AUTREMENT »

L'un des objectifs majeurs de la politique des déplacements d'Amiens Métropole est de rendre le réseau Ametis plus performant et plus attractif, pour en faire une véritable alternative à l'automobile dans les zones urbaines. Dans les secteurs les moins denses, la desserte en transports collectifs est plus complexe à organiser et moins compétitive par rapport à la voiture ; elle doit donc être assurée grâce à des solutions innovantes. L'organisation des transports collectifs doit aussi optimiser la complémentarité et favoriser les échanges entre les réseaux, en particulier entre le réseau Ametis, les services interurbains et ferroviaires. La fréquentation du réseau Ametis est actuellement en-dessous de la moyenne des agglomérations de taille comparable : 65,5 voyages par an par habitant contre 79,9 en moyenne en 2009. Les mesures du PDU visent une hausse de la fréquentation du réseau pour atteindre 129 voyages par an et par habitant en 2023.

La part modale de la voiture continuera de diminuer jusqu'à représenter la moitié des déplacements en 2023. Cette évolution se traduira par une stabilisation des niveaux de trafic sur les pénétrantes à leur niveau de 2002 (selon les axes, entre 13 000 et 40 000 véhicules par jour en 2002, entre 13 000 et 43 000 véhicules par jour en 2009) et par une baisse du trafic dans le centre de l'agglomération (plus de 30 000 véhicules par jour sur les axes les plus chargés).

Le stationnement est un levier majeur pour influencer sur le choix du mode de déplacement. Il s'agit par conséquent de définir une politique de stationnement globale et cohérente à l'échelle de l'agglomération. Cette politique réorganisera l'offre de stationnement de façon progressive, au fur et à mesure des évolutions de la desserte en transports collectifs. La mise en service du tramway constituera une étape clé, afin de tenir compte de ses impacts sur l'aménagement de l'espace public et sur les pratiques de déplacements. La mise en place d'un dispositif de parcs relais aux portes de l'agglomération permettra alors d'inciter les automobilistes à se garer en périphérie puis à rejoindre le centre-ville en tramway, sans qu'ils soient pour autant pénalisés en termes de temps de parcours.

⁶ Taux de gravité : part de victimes graves (blessés hospitalisés + tués) sur l'ensemble des victimes



POUR REpondre A L'ENJEU ECONOMIQUE ET SOCIAL « JE PARTAGE NOTRE ESPACE PUBLIC »

Pour ce troisième enjeu, les objectifs sont plus qualitatifs : ils concernent les conditions dans lesquelles se déplacent les habitants et les marchandises sur le territoire d'Amiens Métropole. Ils renvoient d'abord à des questions d'aménagement physique des espaces publics et des lieux de transport, pour concrétiser ce nouveau partage équilibré des espaces publics qui est recherché par le PDU. Ils renvoient ensuite à un renforcement de l'attractivité du territoire d'Amiens Métropole : amélioration de son image, de ses conditions d'accessibilité, du cadre de vie et du confort qu'il offre pour les déplacements.

Amiens Métropole a la responsabilité de rendre accessible à tous le réseau de bus Ametis : l'objectif est d'assurer l'accessibilité totale du réseau en 2020. Pour y parvenir, quelque 300 points d'arrêt doivent encore être aménagés, sur un total d'environ 800.

Toutes les opérations d'aménagement menées contribueront à assurer le partage de l'espace public au profit des différents usagers (Cf. opportunité offerte par le tramway, réflexion sur l'extension de la zone piétonne du centre-ville d'Amiens).

Cet objectif doit aussi renforcer la vitalité économique du cœur de l'agglomération. La bonne accessibilité des lieux d'emploi est un facteur d'attractivité et donc d'implantation et de développement des entreprises. Garantir l'attractivité économique du territoire passe aussi par la prise en compte du transport de marchandises. Deux objectifs sont retenus en la matière :

- adapter les conditions et les pratiques de livraison dans les centres villes aux contraintes des commerçants, des transporteurs, tout en préservant ces zones sensibles ;
- réduire l'impact environnemental (émissions, bruit...) du transport de marchandises améliore le cadre de vie.

Le dernier objectif vise à optimiser les dépenses liées aux déplacements : ceux-ci ont un coût tant pour les collectivités (autorités organisatrices de transport et communes) que pour les ménages. Dans un contexte où les contraintes financières conditionnent plus fortement l'action des pouvoirs publics et où les usagers sont pour beaucoup dans l'obligation de faire des choix, la prise en compte de cette dimension est essentielle. Elle a été déterminante dans la définition du programme d'actions du PDU et le sera tout autant dans sa mise en œuvre.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Un plan d'actions sur lequel Amiens Métropole est déjà engagé

44

Le Plan de Déplacements Urbains formalise et amplifie des actions récentes qui sont déjà mises en œuvre ou étudiées, il s'assure de leur cohérence et la renforce, notamment en prévoyant des actions complémentaires et enfin, il ouvre des perspectives à plus long terme.

L'efficacité de ce programme d'actions est étroitement liée à :

- Sa **continuité** : le plan d'actions s'inscrit dans la logique de la politique récemment mise en œuvre ; les actions seront concrétisées au fil de la vie du PDU, en partenariat et en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, à commencer par les usagers eux-mêmes.
- Sa **cohérence** : toutes les actions doivent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Agir sur un seul levier ne suffirait pas, fût-il le plus structurant. Laisser de côté un volet du plan d'actions mettrait de même l'ensemble en péril.

Un rendez-vous important sera celui du bilan à mi-parcours qui permettra d'apprécier cette efficacité.

Quatre des actions phares du PDU sont déjà en cours d'étude voire de mise en œuvre.

LA MISE EN ŒUVRE DU CODE DE LA RUE

Le Code de la Rue est apparu en 2004 en Belgique. Sa philosophie peut être résumée ainsi : « *La rue n'est pas la route et n'est pas non plus seulement affectée aux déplacements. C'est un lieu de vie* »⁷.

En France, les pouvoirs publics français s'y sont intéressés à partir de 2006. Les réflexions préalables ont conduit à introduire de nouvelles règles dans le Code de la Route à partir de 2008 : principe de respect du plus fort vis-à-vis du plus faible, création de la zone de rencontre, double sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre, nouvelles règles favorables à la traversée des chaussées par les piétons, possibilité d'autoriser le « tourne à droite » pour les cyclistes aux carrefours à feux.

Amiens Métropole applique désormais l'ensemble de ces principes dans les aménagements et la réglementation relative aux espaces publics. Afin d'obtenir les changements attendus des pratiques de déplacements, ces principes doivent continuer d'être appliqués et étendus à d'autres secteurs.

⁷

Plaquette : « Le Code de la Rue, la rue dans le Code de la Route », Rue de l'Avenir, GART, édition 2011



LA RESTRUCTURATION DU RESEAU AMETIS

En service depuis le 07 janvier 2013, le nouveau réseau Ametis, articulé autour de 18 lignes, vise à simplifier les itinéraires et les horaires et à mieux répondre aux besoins de déplacements.

Il s'articule autour de quatre Lianes, des lignes à niveau élevé de service qui maillent le territoire, en permettant de répondre à 80 % des besoins en déplacements des habitants de la Métropole, avec des fréquences de 10 minutes en journée. Ces lignes présentent aussi la caractéristique de fonctionner à horaires constants tout au long de l'année. Elles sont complétées par deux lignes express et par neuf lignes régulières et des services innovants sont proposés pour la desserte de secteurs spécifiques :

- ELIPS : ligne périphérique sud,
- FLEXO : ligne régulière avec des arrêts desservis à la demande dans l'Espace Industriel Nord,
- CITEIS : navette reliant toutes les 15 minutes les quartiers Saint Leu, Sainte Anne et Henriville au centre-ville.

LE SCHEMA DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS CYCLABLES OU SDAC

Le SDAC prévoit de réaliser 172 km d'aménagements cyclables et d'équiper 490 sites pour le stationnement des vélos sur une période de 20 ans. Le réseau sera hiérarchisé, distinguant des liaisons structurantes, des liaisons complémentaires radiales et des liaisons complémentaires tangentielles.

Le SDAC inclut également le déploiement d'équipements de stationnement sur l'ensemble du territoire d'Amiens Métropole, à proximité des équipements fréquentés par des cyclistes, la mise en place de tourne-à-droite aux feux rouges ou encore l'entretien des aménagements existants. Il inclut enfin le jalonnement des itinéraires, en lien avec le schéma directeur de jalonnement routier, et le développement des Vélo-écoles.

LA MISE EN SERVICE D'UN TRAMWAY A L'HORIZON 2018-2019

Le tramway et la restructuration du réseau qui l'accompagnera contribueront fortement à atteindre l'objectif « 1 déplacement sur 2 sans voiture dans 10 ans ».

Ce projet majeur nécessite un investissement financier conséquent sur lequel les élus d'Amiens



Métropole s'engage en considérant qu'il est soutenable par la collectivité. Cet engagement est à la hauteur des résultats qu'il permettra d'obtenir, en termes de fréquentation du réseau de transports collectifs mais aussi plus largement, d'évolution des pratiques de mobilité. Il sera accompagné d'un renforcement et d'un redéploiement de l'offre actuelle du réseau Ametis, si bien que le tramway ne se fera pas au détriment de l'offre sur le reste du territoire. Ce projet est rendu possible notamment par la hausse du versement transport de 1,6 à 1,8% voire à 2%. En outre, Amiens Métropole conservera la possibilité de s'engager, en complément, sur d'autres actions structurantes.



Le programme d'actions 2013-2023

ENJEU ENVIRONNEMENTAL

"Je bouge pour ma planète" - la qualité de l'environnement et de la santé

⇒ Réduire les consommations d'énergie fossile et les nuisances pour la santé générées par les déplacements

- 1 Promouvoir les énergies alternatives
- 2 Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse
- 3 Poursuivre le partenariat avec Atmo Picardie
- 4 Identifier puis résorber les points noirs de bruit

⇒ Maîtriser la consommation d'espace et privilégier un développement urbain et économique du territoire favorable à l'usage des modes autres que la voiture individuelle

- 5 Densifier l'urbanisation aux abords des gares, des haltes ferroviaires et des stations de tramway
- 6 Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet
- 7 Agir sur le stationnement des voitures et des vélos dans les constructions privées

ENJEU CITOYEN

"Je me déplace autrement" - les habitudes de déplacements

⇒ Faire évoluer les pratiques de mobilité dans Amiens Métropole en développant l'offre et les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture particulière

- 8 Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019
- 9 Renforcer l'attractivité du nouveau réseau Ametis restructuré en 2013
- 10 Moderniser la billettique du réseau Ametis
- 11 Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables
- 12 Favoriser et conforter la pratique de la marche
- 13 Aménager des pôles d'échanges
- 14 Hiérarchiser le réseau de voirie
- 15 Adapter le plan de circulation en tenant compte de l'offre en transports collectifs
- 16 Optimiser l'utilisation de la rocade, en particulier son tronçon ouest
- 17 Réorganiser progressivement l'offre de stationnement à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages
- 18 Améliorer le contrôle du stationnement à Amiens
- 19 Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération



⇒ **Faire évoluer les pratiques de mobilité dans Amiens Métropole en coordonnant les initiatives, en communiquant, en informant et en sensibilisant**

- 20** Participer à la création d'une instance de partenariat entre collectivités et d'une centrale de mobilité
- 21** Assurer la fonction de conseil en mobilité
- 22** Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers
- 23** Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU
- 24** Favoriser le développement du covoiturage
- 25** Développer un service d'auto-partage

ENJEU ECONOMIQUE ET SOCIAL

"Je partage notre espace public"

mobilité pour tous et développement économique

⇒ **Garantir la qualité des espaces publics pour tous les modes de déplacements et assurer la continuité de la chaîne des déplacements pour tous**

- 26** Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens
- 27** Développer les quartiers apaisés
- 28** Réaliser et mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau Ametis
- 29** Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics

⇒ **Renforcer la cohésion et l'attractivité du territoire de l'agglomération**

- 30** Elaborer une charte marchandises et rationaliser les livraisons
- 31** Adapter les réglementations du transport de marchandises applicables sur le territoire métropolitain
- 32** Etudier et expérimenter des outils logistiques innovants

⇒ **Optimiser les dépenses liées aux déplacements**

- 33** Mettre en place une tarification solidaire sur le réseau Ametis
- 34** Optimiser la tarification du stationnement, en fonction de l'évolution de l'offre de transport collectif
- 35** Systématiser les pratiques exemplaires à l'attention des collectivités
- 36** Elaborer un compte déplacements
- 37** Sensibiliser les ménages sur le coût de leurs déplacements





Un enjeu environnemental : la qualité de l'environnement et de la santé



Promouvoir les énergies alternatives

La mise en œuvre d'énergies alternatives au pétrole revêt une importance capitale pour le développement durable et la santé publique.

Amiens Métropole est d'ores et déjà engagée dans des réflexions sur la conversion de la flotte de bus et des véhicules de la collectivité vers d'autres modes de carburation que l'énergie thermique. Il s'agit d'étudier de façon détaillée les hypothèses d'application de modes énergétiques alternatifs au diesel et au diester. L'utilisation du diester à 30% a montré son efficacité relative mais atteint désormais ses limites. D'autres voies doivent être explorées : introduction de véhicules hybrides (thermique/électrique), expérimentation de l'utilisation du Gaz Naturel et/ou du biogaz, test de véhicules tout électrique sur les équipages de véhicules légers. Avant d'adopter un système en remplacement de l'existant, il conviendra de mener à bien tous les essais permettant de comparer les avantages et les inconvénients (gain environnemental, fiabilité sur le long terme, investissement, maintenance...) afin de ne pas satisfaire à un effet de mode mais de choisir des applications susceptibles d'optimiser les capacités propres à Amiens Métropole.

La collectivité doit être pleinement engagée dans la recherche d'économie de carburant et un meilleur rendement écologique de sa flotte. Elle doit mener à bien toutes les investigations nécessaires à l'optimisation de solutions pratiques facilement transposables sur son propre parc et mener conjointement toute une série d'actions visant à inciter les citoyens à davantage utiliser les véhicules électriques (installation de bornes de recharge sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage, mesures incitatives...)

Ces différentes actions conduites de façon coordonnée doivent faire baisser significativement la part des véhicules lourds et des automobiles dans les émissions de gaz à effet de serre.

La collectivité doit également veiller à privilégier dans l'attribution de ses marchés les solutions alternatives à la motorisation thermique.

Pour gagner en cohérence, ces actions seront complétées par un programme visant à faire mieux respecter les limitations de vitesse, à réduire l'accidentologie et à évaluer plus finement l'impact du PDU sur la qualité de l'air et le bruit afin d'en diminuer les nuisances.

Densifier l'urbanisation

Politique d'urbanisme et mobilité durable sont intrinsèquement liées. Développer une offre plus performante de transports en commun ne se conçoit qu'en luttant efficacement contre l'étalement urbain. La densification urbaine doit donc accompagner le programme d'actions du PDU afin d'en renforcer la pertinence et d'en garantir le succès. Il s'agira donc de privilégier la création de secteurs nouveaux d'habitation et de services autour des lignes fortes de TCSP afin d'assurer une meilleure compacité de la ville et d'offrir des services publics performants à un maximum d'habitants. Cela suppose de mettre en cohérence les documents de planification et de développer une stratégie d'aménagement urbain conforme à la logique des contrats d'axe. Cette approche concerne prioritairement les grands secteurs de projet de l'agglomération qui devront être organisés conformément aux objectifs du PDU.





Promouvoir les énergies alternatives

52

Objectifs

- Réduire les consommations d'énergies fossiles
- Réduire le niveau d'émissions de gaz à effet de serre
- Réduire la pollution sur le territoire d'Amiens Métropole
- Favoriser l'usage de véhicules propres par les habitants d'Amiens Métropole

Description de l'action

- Etudier et définir le type d'énergie le plus adapté pour les bus, à généraliser sur le réseau Ametis (électrique, hybride...), en lien avec le projet de construction d'un nouveau dépôt
- Renouveler progressivement le parc de bus Ametis en fonction des résultats de l'étude
- Appliquer la même démarche aux autres flottes de la collectivité : véhicules utilitaires, véhicules de service
- Encourager les autres administrations à acquérir des véhicules propres (actions de sensibilisation)
- Installer des bornes de recharge dans les parkings et sur l'espace public

● Indicateurs de suivi et évaluation

Renouvellement des bus Ametis

Renouvellement des véhicules des autres flottes de la collectivité

Nombre de bornes de recharge installées dans les parkings et sur l'espace public



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Usagers des bus
Agents d'Amiens Métropole
Automobilistes
Administrations

Partenaires

Exploitant Ametis
Communes
Ademe

Modes concernés

Bus
Voiture particulière
Véhicules utilitaires

53

2016		2019		2023
Court terme	Moyen terme			Long terme
Test bornes de recharge Etude énergie				
Renouvellement des parcs de véhicules en fonction des résultats des études				

● Estimation financière

Etude énergie : 50 000 €

Bornes de recharge : 50 000 € en 2013

Bus : à définir

● Actions liées

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

6/ Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet



Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse

54

Objectifs

- Réduire le nombre d'accidents
- Réduire le nombre de victimes, notamment les usagers vulnérables
- Poursuivre la baisse du taux de gravité des accidents

Description de l'action

- Construire un suivi cartographié de l'accidentalité sur le territoire d'Amiens Métropole à l'aide d'un logiciel spécifique
- Démarrer des actions spécifiques sur les secteurs et les populations à enjeux
- Aménager les axes accidentogènes et prendre en compte la sécurité dans tous les aménagements
- Réaliser des aménagements destinés à sécuriser l'entrée et la traversée de villes ou de villages : traitement des sols, mobilier urbain, plantations, effacements des réseaux aériens, cheminements piétons...
- Prendre en compte les conditions de sécurité routière dans le cadre des projets d'aménagement : tenir compte des points noirs de sécurité routière dans les choix de développement de l'urbanisation, améliorer les conditions de trafic dans les secteurs urbanisés (plans de circulation, aménagements de réduction de la vitesse), limiter l'urbanisation et les accès sur les routes départementales et les voies à grande circulation.
- Renforcer les actions de contrôle de la vitesse : acquisition par Amiens Métropole de radars (dont des radars pédagogiques) mis à disposition des communes
- Animer des campagnes de prévention de la Sécurité Routière, notamment à l'attention des automobilistes, inciter au respect des cyclistes...

● Indicateurs de suivi et évaluation

Indicateurs à suivre en fonction des secteurs géographiques, des moments de la journée, des catégories de population (activité, âge), des motifs et des modes de déplacements impliqués :

- Nombre d'accidents corporels par mode de déplacements
- Nombre de victimes, y compris usagers vulnérables
- Taux de gravité



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Automobilistes
Cyclistes
Piétons
Usagers de deux-roues motorisés

Partenaires

Commission Départementale de Sécurité Routière
Forces de l'Ordre
Communes
Département de la Somme
Etat

Modes concernés

Tous modes

55

	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Achat logiciel (2014)			
Déploiement radars			

● Estimation financière

Achat logiciel : 30 000€

Déploiement radars : 100 000 € sur 10 ans

● Actions liées

4/ Identifier puis résorber les points noirs de bruit

14/ Hiérarchiser le réseau de voirie

21/ Assurer la fonction de conseil en mobilité

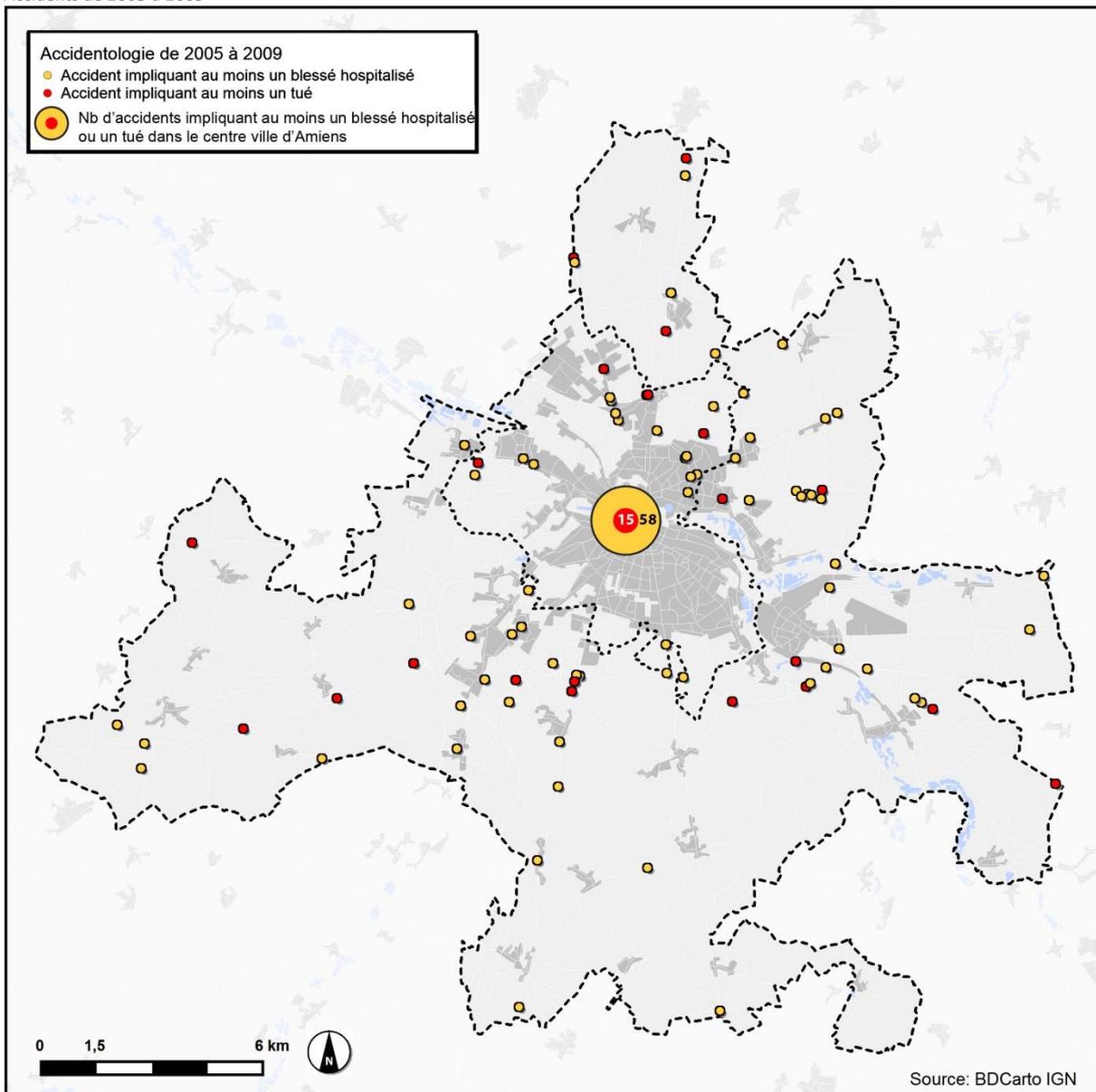
22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers

23/ Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU

26/ Faire vivre le Code de la Rue

27/ Développer les quartiers apaisés







Poursuivre le partenariat avec Atmo Picardie

58

Objectifs

- Renforcer la connaissance sur la qualité de l'air
- Améliorer l'information du public sur les questions liées à la qualité de l'air

Description de l'action

- Poursuivre le partenariat avec Atmo Picardie pour renforcer les échanges d'information entre les deux structures
- Suivre les indicateurs de qualité de l'air (services d'Amiens Métropole)
- Informer la population sur la qualité de l'air, notamment lors d'épisodes de pollution : diversification des supports (ex. : presse locale, site Internet d'Amiens Métropole, panneaux à messages variables dans les lieux publics très fréquentés)
- Mobiliser Atmo Picardie pour des campagnes de mesures ciblées (réalisation d'infrastructures nouvelles)

● Indicateurs de suivi et évaluation

Quantité de polluants émis sur le territoire (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, particules...)

Part de la pollution liée aux transports

Nombre de personnes exposées à la pollution (donnée disponible auprès d'Atmo Picardie à partir de 2014)

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Elus et techniciens d'Amiens Métropole
Habitants

Partenaires

Atmo Picardie
ADEME

Modes concernés

Tous les modes motorisés



	2016	2019	2023
Court terme			
	Moyen terme		Long terme
2013-2023			

- **Estimation financière**

50 000 € par an



- **Actions liées**

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers

23/ Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU



Identifier puis résorber les points noirs de bruit

60

Objectifs

- Renforcer la connaissance sur le bruit
- Diminuer le bruit généré par les modes de déplacements motorisés
- Réduire la vitesse et le trafic dans le secteur central
- Fluidifier le trafic sur les axes structurants

Description de l'action

- Achever la cartographie du bruit et l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement à l'échelle de la Communauté d'Agglomération (finalisation prévue courant 2013)
- Mettre en place des actions pour prévenir le bruit lié aux transports : revêtement de la chaussée, matériel roulant, murs antibruit
- Mettre en place des actions pour traiter le bruit lié aux transports : isolation des logements, double vitrage...
- Prendre en compte et prévenir le bruit généré par les projets de transport, notamment la première ligne de tramway

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de personnes exposées au bruit

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Habitants

Partenaires

Gestionnaires des infrastructures routières et ferroviaires : communes, Département de la Somme, Etat, RFF

Modes concernés

Modes de déplacements motorisés



	2016	2019	2023
Court terme			
Moyen terme			
Long terme			
Cartographie et élaboration du PPBE			
Prise en compte dans les projets d'aménagement			

- **Estimation financière**

Cartographie et élaboration du PPBE : 75 000 €

- **Actions liées**

2/ Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse



Densifier l'urbanisation aux abords des gares, des haltes ferroviaires et des stations de tramway

62

Objectifs

- Contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain
- Réduire le recours à la voiture particulière pour se rendre dans le centre d'Amiens
- Offrir la possibilité à plus d'habitants de profiter d'une bonne desserte en transports collectifs
- Contribuer à la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre
- Assurer la cohérence des documents de planification

Description de l'action

- Le SCoT du Grand Amiénois définit des densités brutes minimales pour les opérations d'habitat, densités qui varient en fonction du type de territoire. Les communes et / ou intercommunalités doivent définir des densités minimales par opération lorsque celles-ci sont situées dans des secteurs stratégiques, dont a minima les gares et les axes de transport collectif en site propre. Le ou les périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront ces densités minimales seront définis par les communes et / ou intercommunalités au regard notamment de critères d'accessibilité par les modes actifs (marche, vélo).
- Le PDU précise les prescriptions du SCoT et introduit un objectif supplémentaire en prévoyant une majoration des densités minimales brutes pour les opérations d'habitat situées dans un rayon :
 - De 500 mètres autour des gares et haltes ferroviaires
 - De 300 mètres autour des stations de transport en commun en site propre
 Ces périmètres pourront être ajustés en fonction de la réalité du terrain et des contraintes géographiques particulières, dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.
- Les densités brutes minimales pour les opérations d'habitat dans ces secteurs seront majorées ainsi :
 - + 50% en cœur d'agglomération, soit 75 logements/ha
 - + 30% en territoire aggloméré, soit 39 logements/ha
 - + 30% dans le pôle relais transports collectifs (Thézy-Glimont), soit 20 logements/ha

● Indicateurs de suivi et évaluation

Traduction réglementaire dans les PLU (en particulier dans les orientations d'aménagement et de programmation et dans le règlement)

Evolution des densités brutes des opérations d'habitat aux abords des gares, haltes ferroviaires et stations de TCSP

Part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail vers Amiens

Part modale des transports collectifs pour les déplacements effectués par les habitants des secteurs identifiés



Porteur

Communes
Amiens Métropole

Public ciblé

Habitants à proximité d'une gare, d'une halte ferroviaire ou d'une station de TCSP
Actifs réalisant quotidiennement un déplacement domicile-travail vers Amiens

Partenaires

ADUGA
Pays du Grand Amiénois
Région Picardie
SNCF

Modes concernés

Transports collectifs
Voiture particulière

63

	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
	Mise en compatibilité des PLU dans un délai de 3 ans maximum après l'approbation du PDU		

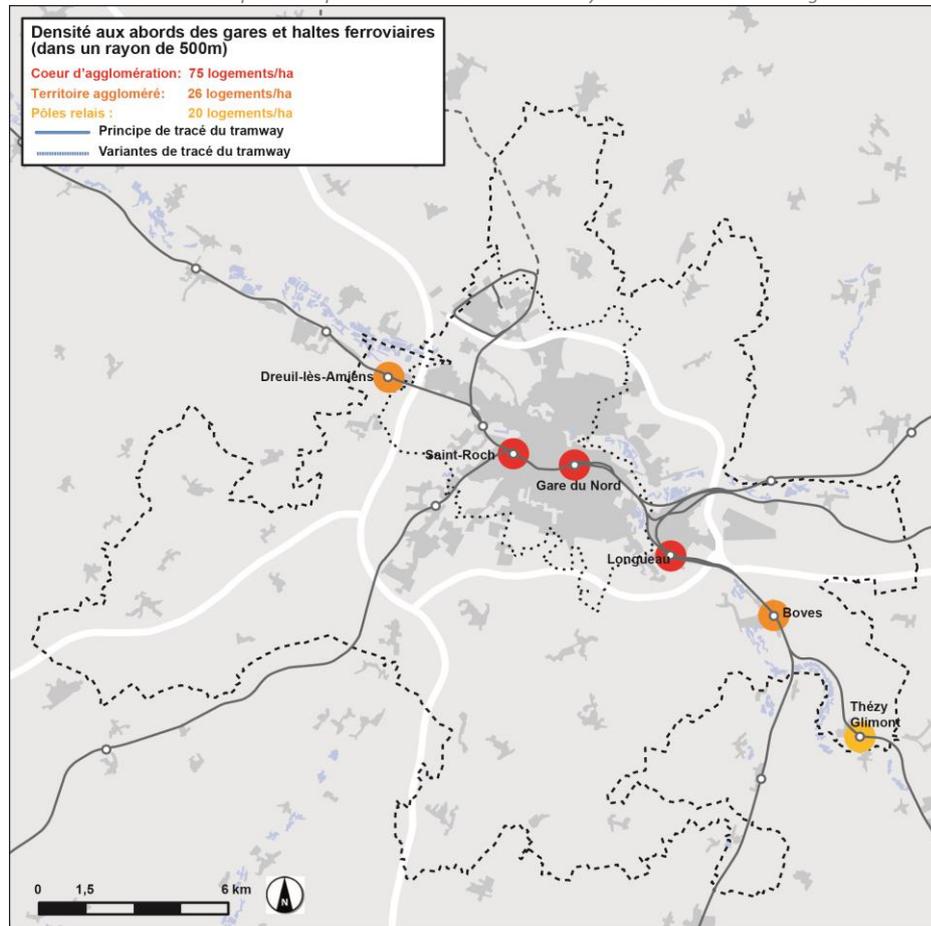
● Estimation financière

Moyens internes à la collectivité

● Actions liées

6/ Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet

Densités brutes minimales pour les opérations d'habitat dans un rayon de 500 m autour des gares et haltes ferroviaires



Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet

64

Objectifs

- Réduire le recours à la voiture particulière pour les déplacements depuis ou vers les secteurs en projet
- Renforcer l'utilisation des modes alternatifs pour les déplacements générés par les projets
- Contribuer à la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre

Description de l'action

- Mettre en adéquation la qualité des infrastructures existantes avec les besoins en déplacements des secteurs à enjeux (ex : la configuration autoroutière de l'entrée Nord d'Amiens bloque son urbanisation)
- **Pour tous les projets**, y compris les projets d'implantation d'activités économiques, commerciales et de services, étudier et mettre en œuvre des mesures en faveur des modes actifs, par exemple :
 - maillage du périmètre par des aménagements présentant un dimensionnement et une organisation appropriés à la marche et au vélo,
 - développement du stationnement vélo sur les espaces publics,
 - pas de voiries en impasse pour les modes actifs,
 - raccordement direct aux aménagements existants dans ou à proximité du périmètre du projet,
 - aménagement de zones apaisées de type zone 30 ou zone de rencontre, conformément à la hiérarchisation de la voirie définie par le PDU (Cf. action 14/ Hiérarchiser le réseau de voirie)

Le SCoT prescrit de « localiser les nouvelles opérations prioritairement dans les secteurs bien desservis ». Cette prescription s'applique à tous les projets.
- Le SCOT recommande également de limiter l'extension des équipements commerciaux en dehors des ZACOM et des espaces urbanisés (de 5% ou 15% en fonction des surfaces de vente). Ces seuils sont majorés de 5% lorsque le projet concerné est accessible par les transports collectifs lourds : à moins de 400 mètres d'un arrêt de TCSP ou à moins de 700 mètres d'une gare ferroviaire.
- **Pour les projets grands générateurs de déplacements, identifiés sur la carte ci-après**, outre les prescriptions ci-dessus relatives aux modes actifs :
 - étudier la desserte multimodale (en particulier par les transports collectifs et les modes actifs) en amont de la réalisation des projets,
 - mettre en œuvre la desserte multimodale définie dans le cadre de l'étude menée en amont,
 - installer sur les espaces publics des bornes de rechargement de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, adaptés aux besoins du quartier, tant en termes de localisation que de dimensionnement.

Faire de ces projets des lieux d'innovations, par exemple en expérimentant des démarches innovantes de stationnement dans les ZAC (ex. : mutualisation) ou des solutions d'auto-partage.

Indicateurs de suivi et évaluation



Part modale de la voiture des déplacements générés par les secteurs de projet (études)
 Part modale des modes alternatifs pour les déplacements vers les secteurs de projet
 Aménagements réalisés : zones apaisées, stationnement vélo, bornes de recharge

Porteur

Communes
 Amiens Métropole

Public ciblé

Habitants
 Actifs
 Visiteurs



Partenaires

ADUGA
 Aménageurs
 Opérateurs immobiliers

Modes concernés

Tous

2016	2019	2023
Court terme	Moyen terme	Long terme
Suivi permanent 2013-2023		

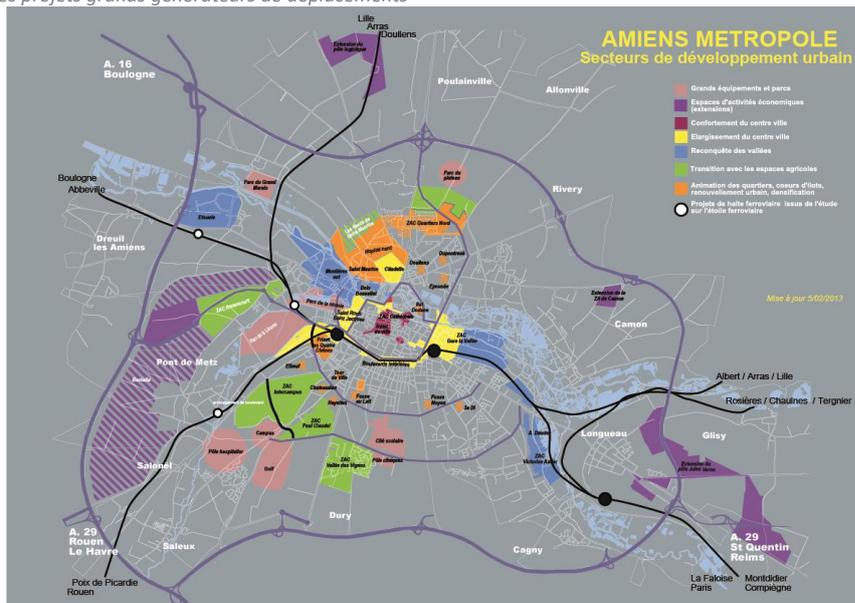
● **Estimation financière**

Moyens internes à la collectivité

● **Actions liées**

- 1/ Promouvoir les énergies alternatives
- 5/ Densifier l'urbanisation aux abords des gares, des haltes ferroviaires et des stations de tramway
- 7/ Agir sur le stationnement des voitures et des vélos dans les constructions privées
- 11/ Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables
- 14/ Hiérarchiser le réseau de voirie
- 26/ Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens

Les projets grands générateurs de déplacements



Source : Amiens Métropole



Agir sur le stationnement des voitures et des vélos dans les constructions privées

66

Objectifs

- Proposer une offre en stationnement privé adaptée au taux de motorisation
- Contribuer à l'augmentation du taux d'équipement en vélo des ménages
- Favoriser le report de la voiture vers les autres modes de déplacements

Description de l'action

- Conformément au SCoT du Grand Amiénois, des normes de stationnement maximales pour les voitures seront définies dans les PLU pour les nouvelles constructions lorsque ces dernières sont situées dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, c'est-à-dire les opérations situées :
 - dans un rayon de 500 m autour des gares et haltes ferroviaires
 - dans un rayon de 300 m autour des stations de transport en commun en site propre
 Ces périmètres pourront être ajustés en fonction de la réalité du terrain et des contraintes géographiques particulières.
- Le SCoT du Grand Amiénois prescrit que dans la zone d'aménagement commercial (ZACOM) d'Amiens, le PDU définira un système de modification du nombre de places de stationnement en fonction de la qualité de la desserte en transports en commun. En conséquence, dans ce secteur, le PLU définira des normes maximales de stationnement pour les voitures dans un rayon de 300 m autour des stations de transport en commun en site propre.
- Le SCOT établit aussi des recommandations sur les espaces commerciaux existants : intégrer dans les PLU un nombre de places de stationnement adapté à la fonction commerciale et tenant compte de la desserte en transport collectif existante ou à créer.
- Les PLU fixeront des normes de stationnement minimales pour les vélos dans les nouvelles constructions, en accord avec les dernières avancées réglementaires.
- Les communes seront sensibilisées sur le renforcement de la loi en matière de stationnement deux-roues dans les nouvelles constructions.

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de places de stationnement par ménage (vélo + voiture), en fonction du secteur géographique

Taux de motorisation des ménages (évolution des normes)

Taux d'équipement en vélo des ménages

Part modale de la voiture pour les différents types de déplacements



Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Ensemble des habitants d'Amiens Métropole

Partenaires

ADUGA
Aménageurs
Opérateurs immobiliers

Modes concernés

Voiture particulière
Vélo



	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme
2013-2023			

● Estimation financière

Moyens internes à la collectivité

● Actions liées

6/ Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet





Un enjeu citoyen : les habitudes de déplacements





Mettre en service une première ligne de tramway

La réalisation d'une première ligne de tramway Nord/Sud d'environ 11 km à l'horizon 2019 constitue l'une des actions structurantes du PDU 2013/2023.

Ce projet vise à modifier en profondeur l'offre de mobilité sur le territoire d'Amiens Métropole en proposant un mode lourd de transports avec une fréquence à 5 minutes et présentant tous les éléments d'une qualité de service haut de gamme (information, confort, régularité...). Connecté à la gare du Nord et à la gare Saint Roch, desservant les zones les plus denses de l'agglomération en habitants, scolaires et emplois, irriguant tous les grands secteurs de projet de l'aire urbaine (quartiers en rénovation urbaine, Citadelle, Gare La Vallée, Intercampus, Campus, Centre hospitalier...) cet aménagement va occasionner un changement considérable de l'offre de déplacements et entraîner une mutation urbaine sans précédent.

Ce projet va entraîner une réorganisation profonde du système global des transports urbains, une évolution de l'offre de stationnement, une modification du plan de circulation et une requalification d'une grande partie de l'espace urbain. En reliant les quartiers Nord d'Amiens au centre-ville via le projet Citadelle, des effets très probants sont attendus en matière de cohésion sociale, de perméabilité urbaine et d'extension du centre-ville de la capitale régionale. La concomitance avec l'arrivée du TGV en 2020 en gare du Nord devrait augmenter significativement l'attractivité de notre territoire. Le projet de cette ligne, premier acte d'un réseau maillé à moyen terme, est donc l'élément majeur du PDU 2013/2023.

Cet aménagement est précédé d'un développement continu des performances du réseau de bus mis en service en janvier 2013. L'objectif est d'améliorer progressivement la régularité, la fréquence, la sécurité et le confort des voyageurs afin de parvenir à une fréquentation annuelle de 16 millions d'usagers fin 2017. Ce réseau à la vitesse commerciale améliorée par des aménagements de voirie dédiés, et une priorité aux feux et aux carrefours sera complètement revu dans la perspective de la mise en service du tramway. Des modifications significatives sont prévues pendant la phase travaux préfigurant le réseau qui sera mis en service en 2019. Celui-ci devra harmoniser sa qualité de service avec celle proposée par la première ligne de tramway afin d'augmenter encore l'offre proposée aux habitants d'Amiens Métropole.

Mettre en œuvre le schéma directeur des aménagements cyclables

La politique de mobilité durable joue un rôle essentiel dans la lutte contre le réchauffement climatique, la réduction de la congestion automobile et un meilleur partage de l'espace urbain. Le vélo peut contribuer de façon très significative à remplir ces objectifs qui constituent la colonne vertébrale du PDU. En effet, la bicyclette est un mode de déplacement écologique, économique, bon pour la santé, pratique et agréable. Son usage s'avère particulièrement adapté au territoire d'Amiens Métropole où le revenu par ménage est faible et où la majorité des distances parcourues n'excède pas 3 kms. La volonté d'Amiens Métropole est donc de développer fortement l'utilisation du vélo en incitant les habitants du territoire à cultiver le plaisir de cette pratique, bénéfique à tous égards. Il faut pour cela considérer le vélo non plus comme un vecteur mineur de la chaîne des déplacements mais comme un élément central dans l'économie générale de la mobilité. En conséquence le Schéma de Directeur des Aménagements Cyclables s'intéresse à l'ensemble des aspects d'une politique cyclable : acquisition de vélos, aménagements, services, actions relevant de l'intermodalité, accompagnement de nouvelles pratiques économiques et sociales... Par son application, il doit concourir à doubler la part modale du vélo encore beaucoup trop modeste.



Favoriser et conforter la pratique de la marche

Avec une part modale de 33%, la marche représente le deuxième mode de déplacement utilisé par les habitants d'Amiens Métropole et place notre agglomération au premier rang de celles où ce mode est le plus pratiqué. Le faible taux de motorisation de la population, un niveau de revenu globalement modeste, la piétonisation du centre-ville concourent à l'utilisation massive de la marche en ville. Des marges de manœuvre existent pour développer encore ce mode de déplacement mais les objectifs d'augmentation sont limités compte tenu de la réalité du phénomène observé. Le PDU se propose donc de faire évoluer le mode marche de 33 à 34% en agissant essentiellement sur l'aménagement de la ville plus favorable aux piétons, l'apaisement de l'espace urbain et l'amélioration des itinéraires.

L'application du code de la rue, l'extension des zones 30 en centre-ville, la qualité de l'urbanité peuvent contribuer à inciter les habitants de la métropole à utiliser la marche dans leur chaîne de déplacements. Des systèmes d'intermodalité efficaces doivent par ailleurs encourager la combinaison des modes alternatifs à la voiture individuelle en facilitant la connexion des transports ferroviaires, transports urbains, du vélo, et de la marche.

Réorganiser l'offre de stationnement.

Une politique de mobilité durable ne se conçoit qu'en intégrant le stationnement comme un paramètre déterminant de l'organisation des déplacements sur le territoire. L'objectif est donc d'adapter progressivement l'offre de stationnement, relativement abondante en cœur de ville, au développement des transports urbains et de se doter pour ce faire d'une stratégie cohérente. Celle-ci repose sur les principes suivants : réduction progressive des poches de gratuité en centre-ville, extension raisonnée du stationnement résidentiel, priorité à la rotation de courte durée dans les secteurs commerçants les plus denses, réaffectation des fonctions de certains parkings souterrains, création de parkings relais aux extrémités de la ligne de tramway, distribution de poches de stationnement le long de cette ligne, mise en place d'aires de stationnement de covoiturage aux portes d'Amiens... Cette politique se mettra en place concomitamment à la réorganisation du réseau de transports urbains, des aménagements de voirie et de la réalisation du TCSP. Elle en suivra le rythme et le calendrier. Il s'agit d'inciter les habitants d'Amiens Métropole à un usage plus sélectif de la voiture individuelle et de contribuer à un aménagement plus agréable de l'espace urbain, moins massivement consacré au stockage des voitures.

Mieux informer et mieux communiquer

Le succès du PDU repose sur un programme très volontariste d'aménagements mais suppose également une mobilisation de tous les acteurs en faveur de la mobilité durable. La création d'une centrale de mobilité rassemblant les partenaires concernés par les déplacements doit contribuer à la fédération des initiatives et à la mise en œuvre de toutes les actions pouvant concourir à modifier les comportements. L'information du public, le travail concerté avec les acteurs économiques et les administrations, la pédagogie en milieu scolaire peuvent être des éléments déclencheurs d'une démarche partagée de mobilité durable et d'actions multiples allant dans ce sens. Les pratiques de déplacements feront l'objet d'une observation détaillée et le PDU sera régulièrement évalué pour apprécier l'efficacité des mesures mises en œuvre.



Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

72

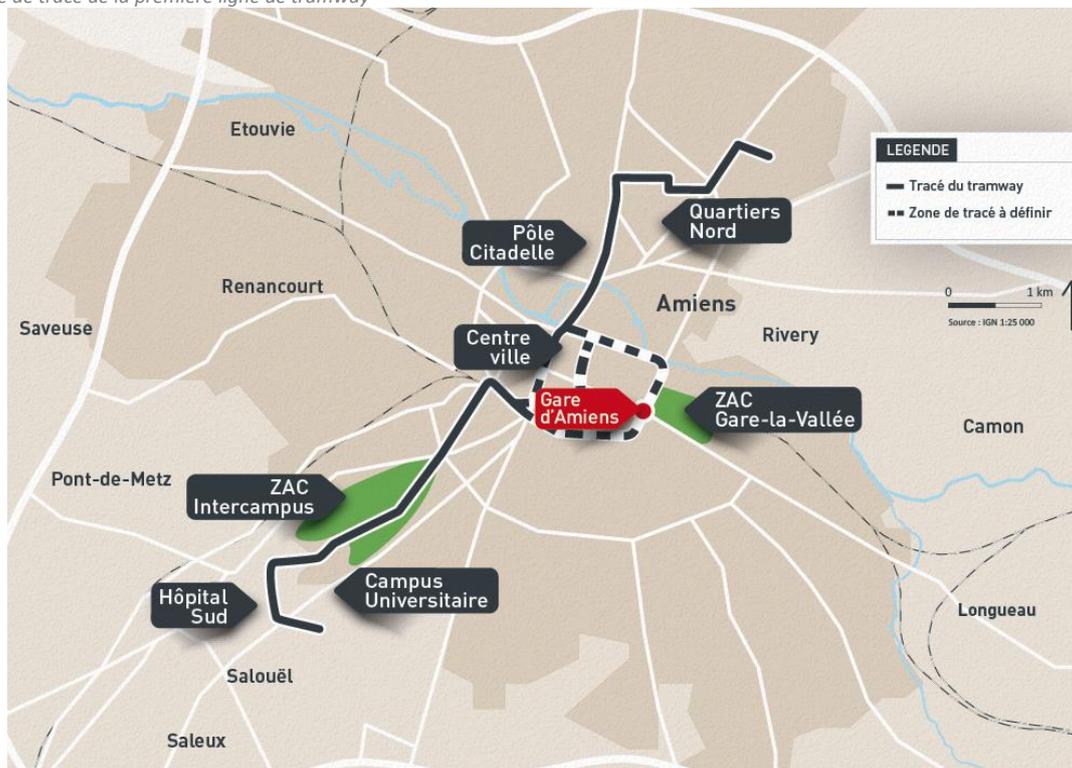
Objectifs

- Améliorer fortement la performance et l'attractivité du réseau Ametis
- Enrayer la chute de la fréquentation dans les transports collectifs
- Contribuer au report modal vers les transports collectifs
- Apporter une nouvelle image aux transports collectifs

Description de l'action

- Poursuivre le travail de la mission TCSP : effectuer les études en vue de la création d'une première ligne de tramway et étudier les variantes possibles de ce mode de transport : tracé dans le centre-ville, type de rames, fréquence...
- Mettre en place un tramway suivant un axe nord-sud desservant le centre-ville, la gare et les principaux équipements de l'agglomération : CHRU, projet de centre universitaire, projet Intercampus et principaux secteurs urbanisés
- Réaliser les aménagements sur les axes empruntés par le tramway, avec une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble des modes de déplacements
- Construire un centre de maintenance mixte bus / tramway

Principe de tracé de la première ligne de tramway



Source : Amiens Métropole



● Indicateurs de suivi et évaluation

Evolution de l'offre et de la fréquentation en voyages par an et en voyages par kilomètre
Part modale des transports collectifs

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Tous publics

Partenaires

Exploitant Ametis

Modes concernés

Transports collectifs

73

	2016	2019	2023
Court terme			
Poursuite des études de 2013 à 2015			
		Construction du centre de maintenance en 2017, ligne de tramway en 2018-2019	
Moyen terme			
Long terme			

● Estimation financière

200 000 000 €

Financé par une augmentation du VT à 2% et un emprunt sur 25 à 30 ans

Co-financements à solliciter : Etat, Europe, autres partenaires institutionnels

● Actions liées

6/ Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet

9/ Renforcer l'attractivité du nouveau réseau Ametis restructuré en 2013

19/ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération



Renforcer l'attractivité du nouveau réseau Ametis restructuré de 2013

74

Objectifs

- Améliorer la performance et l'attractivité du réseau Ametis
- Enrayer la chute de la fréquentation dans les transports collectifs
- Contribuer au report modal vers les transports collectifs
- Améliorer la sécurité des usagers dans les transports publics

Description de l'action

- Conserver les principes actuels pour l'ensemble des actions concernant le réseau de transports collectifs : lignes hiérarchisées, horaires cadencés, fréquences élevées, amplitudes élargies, temps de parcours réduits, itinéraires simples et lisibles...
- Préparer les évolutions du réseau de bus à moyen terme, en lien avec la mise en service du tramway, et s'assurer d'une bonne desserte durant la phase chantier.
- Réaliser les études nécessaires pour identifier les axes à aménager dans le but d'améliorer le fonctionnement des lignes de bus (cadencement, fréquence, temps de parcours)
- Mettre en place des aménagements sur les axes identifiés pour donner la priorité aux lignes de bus : sites propres, aménagements aux carrefours...
- Réaliser les aménagements pour les bus dans le cadre d'une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble des modes de déplacements (ex. : desserte optimisée de la Cité Scolaire et du Pôle Clinique)
- Mettre en œuvre des actions complémentaires à la réalisation des aménagements : horaires, communication...
- Poursuivre l'effort d'équipement du réseau Ametis en matière de sécurité.
- Mener des actions de sensibilisation contre les incivilités dans les transports.

● Indicateurs de suivi et évaluation

Fréquentation des lignes concernées par les aménagements
 Fréquentation du réseau Ametis
 Part modale des transports collectifs
 Nombre d'incivilités commises



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Tous publics

Partenaires

Exploitant Ametis

Modes concernés

Transports collectifs

75

	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme

● Estimation financière

Autorisations de programme pour des aménagements de voirie en faveur des bus : environ 1 500 000 € par an

● Actions liées

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

10/ Moderniser la billettique

33/ Mettre en place une tarification solidaire sur le réseau Ametis



Moderniser la billettique et l'information voyageurs du réseau Ametis

76

Objectifs

- Améliorer la performance et l'attractivité du réseau Ametis
- Enrayer la chute de la fréquentation dans les transports collectifs
- Contribuer au report modal vers les transports collectifs

Description de l'action

- Etudier les perspectives de développement de titres de transport interopérables, intégrant les différents services de mobilité d'Amiens Métropole (vélo mais aussi P+R...) et en partenariat avec les autres collectivités
- Rénover le système de billettique obsolète
- Faire évoluer le système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)
- Travailler avec les autorités organisatrices plus larges ou voisines pour contribuer au développement d'un titre de transport intermodal à une échelle élargie
- Etudier et mettre en place des services de billettique intelligents : recharge par internet, utilisation des Smartphones...

● Indicateurs de suivi et évaluation

Fréquentation du réseau Ametis
Part modale des transports collectifs

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Tous publics

Partenaires

Exploitant Ametis
Région Picardie
Département de la Somme
Autres autorités organisatrices de transport urbain le cas échéant

Modes concernés

Transports collectifs



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Rénovation billettique : 2013-2014 SAEIV : 2013-2015			
		Services billettiques intelligents	



- **Estimation financière**

Rénovation billettique : 2 millions €

- **Actions liées**

9/ Renforcer l'attractivité du réseau Ametis



Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables

78

Objectifs

- Compléter le maillage du territoire par le réseau cyclable
- Résorber les discontinuités du réseau cyclable
- Renforcer la sécurité des déplacements à vélo
- Contribuer au report modal vers le vélo

Description de l'action

- Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) d'Amiens Métropole :
 - Aménagement d'itinéraires pour constituer un réseau hiérarchisé de 172 km à terme (20 ans) : liaisons structurantes (19 km), liaisons radiales et liaisons tangentielles.
 - Priorité donnée à la traversée du centre-ville et au chemin de halage
 - Desserte optimisée de la Cité Scolaire et du Pôle Clinique (création de voies vertes)
- En complément des itinéraires à priorité utilitaire figurant dans le SDAC, protéger et développer les chemins cyclables destinés aux loisirs, en lien avec le Plan Départemental des Itinéraires Pédestres et de Randonnée (PDIPR).
- Offre en stationnement : remplacement des arceaux existants, implantation d'équipements au niveau des pôles générateurs (administrations, établissements scolaires et universitaires, commerces, gares, parkings, arrêts de bus, etc.)
- Jalonnement : volet cyclable intégré au schéma directeur de jalonnement routier en cours de révision
- Services vélos : renforcement du service Buscyclette (points de location mobiles ou mises à disposition à domicile, développement de l'apprentissage du vélo), extension du service Vélam
- Tourne à droite vélo aux carrefours identifiés comme prioritaires

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de kilomètres aménagés pour le vélo
 Utilisation du vélo sur les axes concernés par les aménagements, actualisation des enquêtes réalisées dans le cadre des diagnostics du PDU et du SDAC
 Fréquentation du service Vélam
 Part modale du vélo



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Ensemble des usagers

Partenaires

Gestionnaires de voirie
 Vélam
 Vélo Service

Modes concernés

Vélo



2016	2019	2023
Court terme	Moyen terme	Long terme
Aménagement d'itinéraires : 2013-2030		

● Estimation financière

Infrastructures : 500 000 € par an

79

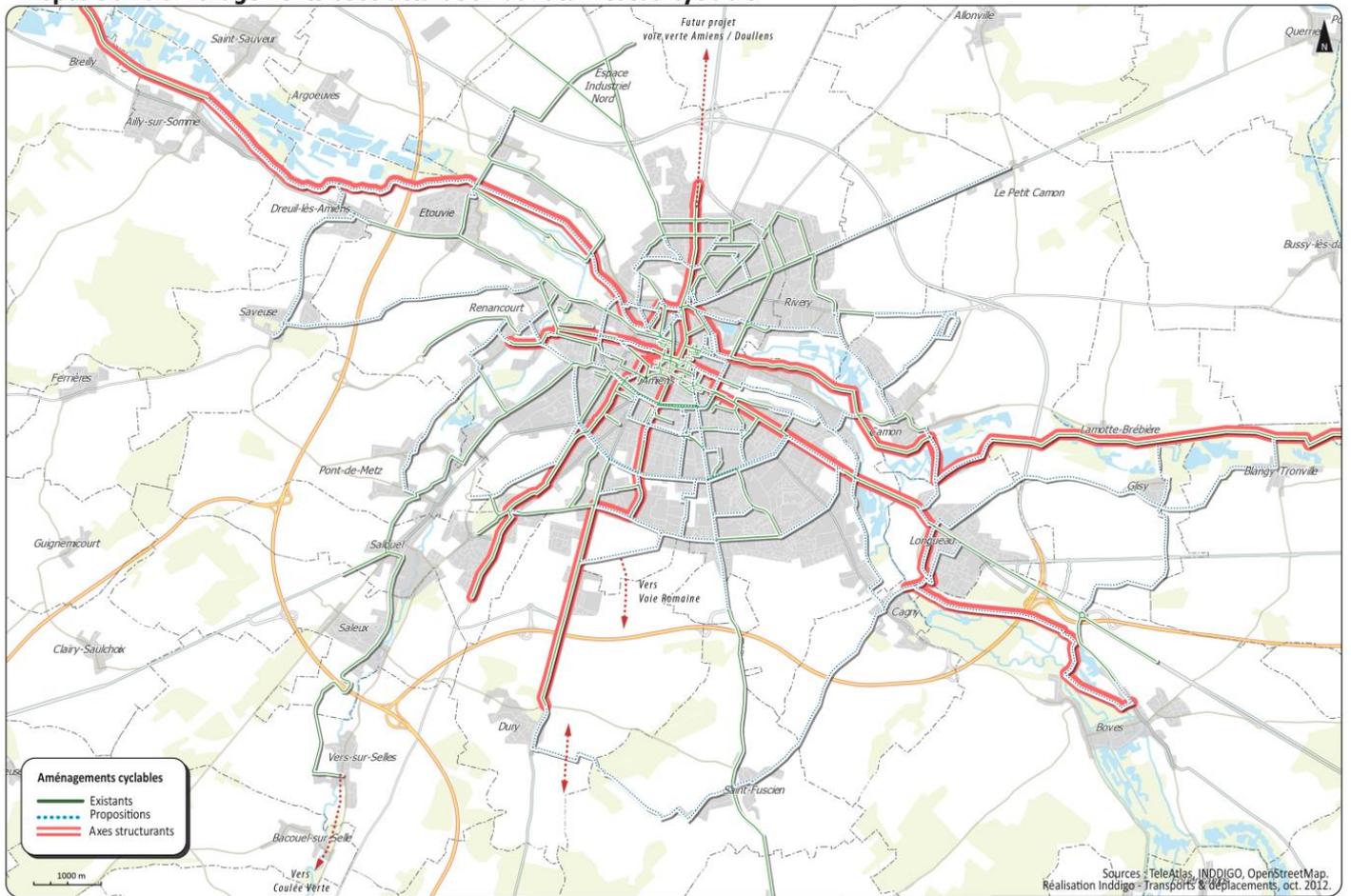
● Actions liées

7/ Agir sur le stationnement des voitures et des vélos dans les constructions privées

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

12/ Favoriser et conforter la pratique de la marche

Proposition d'aménagements et structuration du futur réseau cyclable



Favoriser et conforter la pratique de la marche

80

Objectifs

- Compléter le maillage du territoire par des itinéraires adaptés aux déplacements des piétons
- Améliorer la convivialité de l'espace public
- Renforcer la sécurité des déplacements à pied
- Améliorer l'information à destination des piétons sur l'espace public
- Contribuer au report modal vers la marche

Description de l'action

- Intégrer la problématique piétons dans la réflexion lancée par Amiens Métropole sur le jalonnement
- Systématiser l'application des règles d'aménagement favorisant la marche
- En complément des itinéraires à priorité utilitaire adaptés aux déplacements des piétons, protéger et développer les chemins piétonniers destinés aux loisirs, en lien avec le Plan Départemental des Itinéraires Pédestres et de Randonnée (PDIPR).
- Mener des actions de sensibilisation dans le cadre de l'élaboration des Plans de Déplacements Jeunes (PDJ), notamment en vue de la création de Pédibus

● Indicateurs de suivi et évaluation

Pratique de la marche à pied sur les axes concernés par les aménagements, actualisation des enquêtes réalisées dans le cadre du diagnostic du PDU
Part modale de la marche

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Ensemble des usagers

Partenaires

Gestionnaires de voirie

Modes concernés

Marche



	2016	2019	2023
Court terme			
Etude jalonnement : 2013-2014			
Mise en œuvre : 2015			

● **Estimation financière**

200 000 €

● **Actions liées**

- 2/ Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse
- 11/ Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables
- 26/ Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens
- 27/ Développer les quartiers apaisés
- 29/ Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics



Aménager des pôles d'échanges

82

Objectifs

- Améliorer l'articulation entre tous les modes de déplacements aux portes de l'agglomération
- Renforcer la pratique de l'intermodalité
- Réduire le trafic et la demande en stationnement dans le cœur de l'agglomération

Description de l'action

- Diagnostiquer le fonctionnement des pôles d'échanges et établir une programmation d'aménagement définissant la vocation des différents lieux de correspondance de l'agglomération : pôle majeur de correspondance au cœur de l'agglomération, pôles intermédiaires en entrée / sortie du cœur de l'agglomération, pôles de proximité
- Mettre en œuvre cette programmation à travers l'aménagement ou la création de lieux de correspondance intégrant l'ensemble des modes de déplacements : transports en commun (TGV, train, cars, bus, tram, taxis), voitures en stationnement de longue durée ou en dépose-minute et offrant des services complémentaires pour les usagers des modes actifs (ex. : stationnement vélo)
- Renforcer l'intermodalité dans les pôles d'échanges existants (gare du Nord, gare de Longueau) et aux points d'échanges du réseau Ametis (ex. : Maison de la Culture à Amiens, Hôpital Sud, gare Saint-Roch)
- Comme le prévoit le SCoT, créer des pôles d'échanges aux points d'entrée dans l'agglomération, desservis, aujourd'hui ou à terme, par des transports en commun
- Aménager les abords des gares situées en dehors du cœur d'agglomération pour améliorer les conditions de rabattement en modes actifs

Indicateurs de suivi et évaluation

Part modale des transports en commun

Fréquentation des réseaux de transports collectifs, taux de correspondance

Trafic dans le cœur de l'agglomération

Nombre de véhicules garés et taux de rotation du stationnement dans le cœur de l'agglomération

Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Habitants à proximité des pôles d'échanges
Habitants du territoire et de l'extérieur réalisant des déplacements d'échange avec d'autres territoires

Partenaires

Département de la Somme
Région Picardie
Opérateurs de transport
Grandes surfaces

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Etude de définition des besoins : 2014			
Mise en œuvre à partir de 2015 (2018-2019 pour les aménagements liés au tramway)			

● Estimation financière

Budget aménagement en faveur des pôles d'échanges : 500 000 € par an

● Actions liées

5/ Densifier l'urbanisation aux abords des gares, des haltes ferroviaires et des stations de tramway

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

9/ Renforcer l'attractivité du nouveau réseau Ametis restructuré en 2013

11/ Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables



Hierarchiser le réseau de voirie

84

Objectifs

- Rendre cohérents le niveau de hiérarchisation des voies avec leur usage tous modes
- Stabiliser le trafic sur les axes pénétrants et le réduire dans le centre de l'agglomération, notamment sur les voiries accueillant des fonctions urbaines intenses

Description de l'action

- Mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau de voirie réalisée par Amiens Métropole (janvier 2013), définissant un réseau de voirie à quatre niveaux : réseau autoroutier, réseau départemental, réseau local de niveau 1 et réseau local de niveau 2
- Respecter les préconisations de la hiérarchisation en ce qui concerne la localisation des secteurs ayant vocation à accueillir une circulation apaisée
 - Réseau autoroutier (vocation nationale) : desserte des pôles structurants, transit, mode automobile uniquement
 - Réseau structurant (vocation départementale) : transit, échanges métropolitains, séparation ponctuelle des modes
 - Réseau local (vocation communautaire) :
 - Niveau 1 : échanges métropolitains, séparation physique des modes
 - Niveau 2 : échanges interquartiers, séparation des modes en fonction des possibilités
 - Zones apaisées : niveau local de desserte, activités riveraines, partage équilibré des modes de déplacements
- Prendre en compte la hiérarchisation de la voirie dans toutes les opérations prévues sur l'espace public
- Aménager progressivement l'espace public et revoir, le cas échéant, la domanialité et la réglementation des vitesses en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée, en lien étroit avec la charte d'aménagement de la voirie
- Mobiliser les moyens techniques et humains au sein d'Amiens Métropole pour formaliser la méthode de hiérarchisation de la voirie et pour suivre l'évolution de cette hiérarchisation.
- Assurer auprès des fournisseurs de systèmes de géolocalisation l'actualisation du réseau viaire

Indicateurs de suivi et évaluation

Trafic sur les différentes voies

Linéaire de voie aménagée ou créée dans chaque catégorie et localisation

Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Tous les usagers

Partenaires

Conseil Général de la Somme
Etat
Concepteurs de systèmes de géolocalisation

Modes concernés

Tous



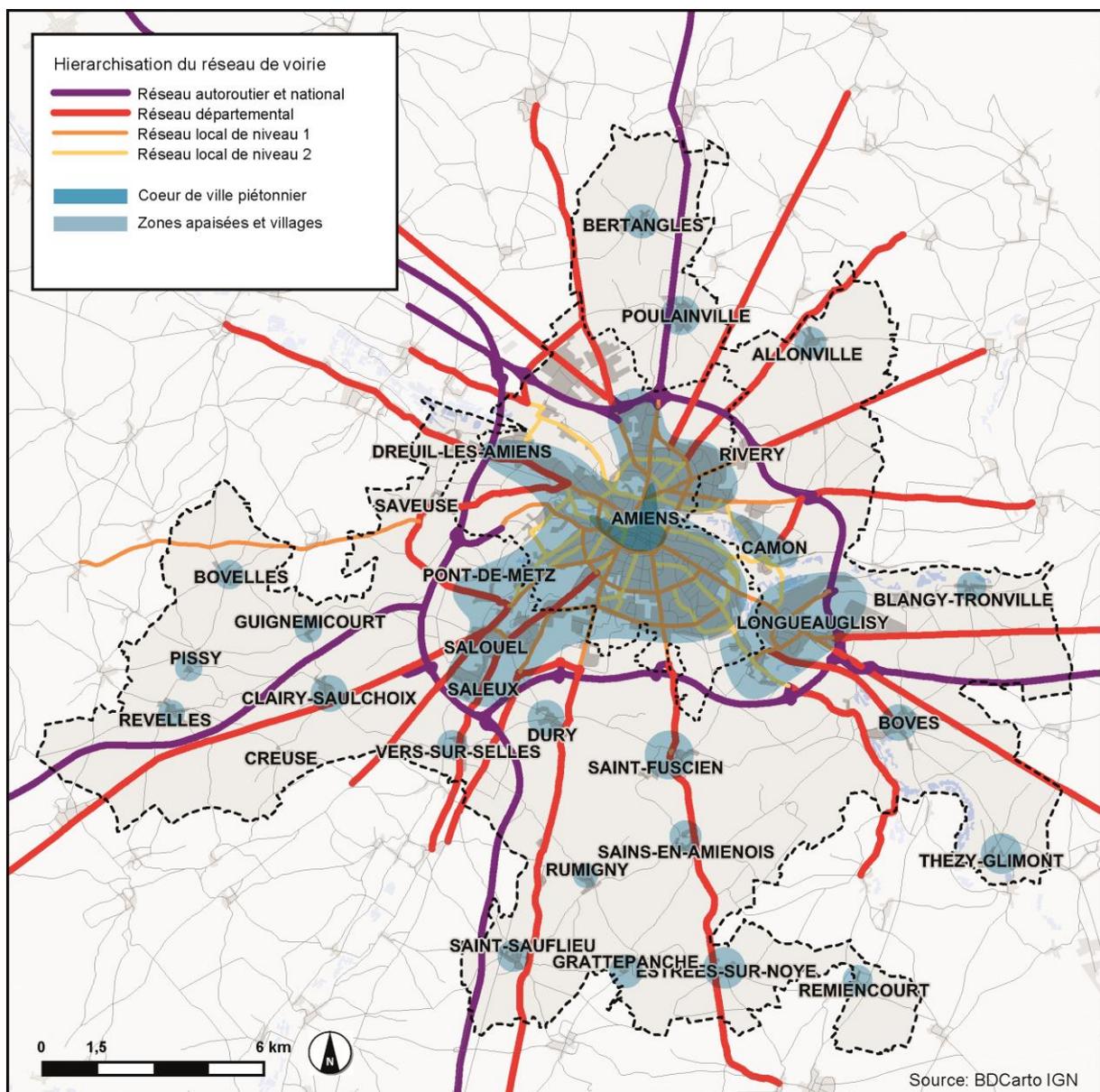
	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme

● Estimation financière

-

● Actions liées

- 15/ Adapter le plan de circulation en tenant compte de l'offre en transports collectifs
- 16/ Optimiser l'utilisation de la rocade, en particulier son tronçon ouest
- 26/ Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens
- 27/ Reproduire dans d'autres quartiers les aménagements de type "quartier apaisé" expérimentés dans le quartier Sainte-Anne à Amiens



Adapter le plan de circulation, en tenant compte de l'offre en transport collectif

86

Objectifs

- Fluidifier la circulation des bus dans le centre de l'agglomération
- Apaiser la circulation automobile au bénéfice des autres modes de déplacements
- Assurer l'efficacité du futur tramway

Description de l'action

- Réaliser des aménagements sur les axes au centre de l'agglomération destinés à accueillir le tramway : réduction des emprises dédiées à la circulation et au stationnement automobile, réduction du nombre de files, simplification des carrefours...
- Aménager les autres axes du centre de l'agglomération accueillant des lignes de bus structurantes
- Modifier le plan de circulation en plusieurs étapes (avant puis après le TCSP), en lien étroit avec les aménagements qui seront réalisés pour les bus et le tramway
- Faire évoluer le plan de circulation en fonction des contraintes de chantier liées à la réalisation des travaux du tramway
- Réaliser une étude sur le réaménagement des carrefours situés aux portes d'entrée du centre-ville d'Amiens, afin de faciliter leur traversée pour les piétons et les cyclistes et les déplacements à pied et à vélo entre les faubourgs et le centre-ville

● Indicateurs de suivi et évaluation

Performances des lignes de bus et du tramway : fréquence, régularité, temps de parcours, vitesse commerciale
Trafic dans le centre de l'agglomération

Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Tous les usagers

Partenaires

Exploitant Ametis
Département de la Somme

Modes concernés

Tous



2016		2019	2023
Court terme	Moyen terme	Long terme	
2013-2023			

● Estimation financière

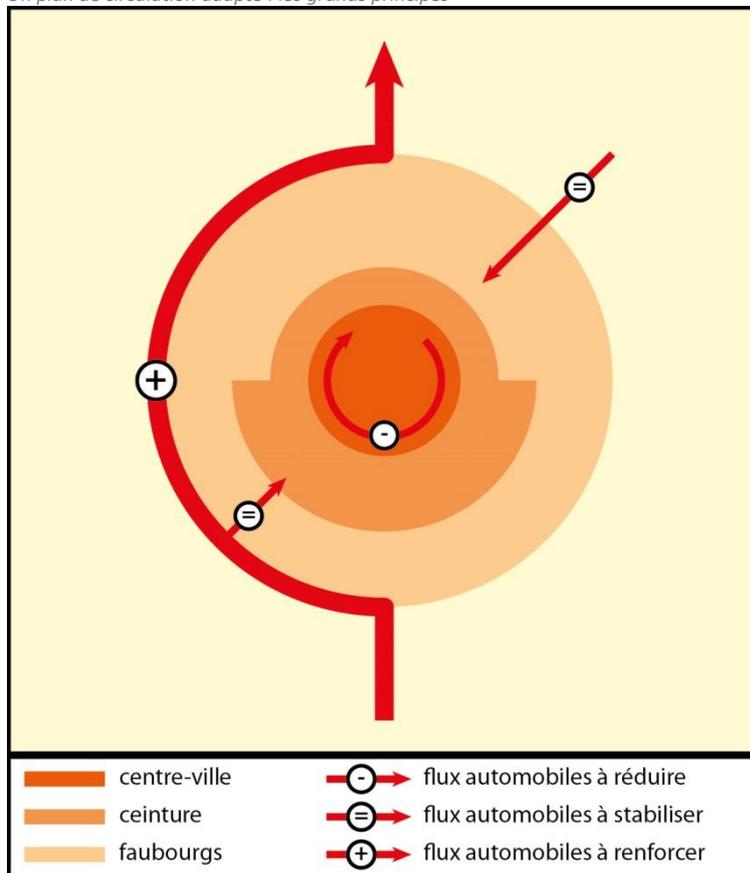
A définir en fonction du projet du tramway



● Actions liées

- 8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019
- 9/ Renforcer l'attractivité du nouveau réseau Ametis restructuré en 2013
- 11/ Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables
- 12/ Favoriser et conforter la pratique de la marche
- 16/ Optimiser l'utilisation de la rocade, en particulier son tronçon ouest

Un plan de circulation adapté : les grands principes



Source CODRA



Optimiser l'utilisation de la rocade, en particulier son tronçon ouest

88

Objectifs

- Stabiliser le trafic sur les pénétrantes
- Réduire le trafic dans le centre de l'agglomération
- Faire en sorte que le trafic de transit se reporte sur le réseau autoroutier

Description de l'action

- Mettre en place un jalonnement statique sur les axes structurants aux portes du centre de l'agglomération pour inciter les automobilistes en transit à emprunter la rocade au lieu de traverser le centre de l'agglomération et en particulier, pour optimiser le tronçon ouest
- Etudier la possibilité de renforcer le jalonnement statique et de poursuivre la réflexion en cours avec la SANEF pour renforcer le jalonnement, notamment vers le CHRU, à travers la mise en place d'un jalonnement dynamique en entrée du centre de l'agglomération
- Poursuivre la démarche engagée par Amiens Métropole pour la réalisation d'un schéma directeur de jalonnement routier, comprenant des volets piéton et cyclable

Indicateurs de suivi et évaluation

Evolutions du trafic sur la rocade, sur les pénétrantes vers le centre de l'agglomération et au centre de l'agglomération

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Automobilistes

Partenaires

Etat
SANEF
Département de la Somme

Modes concernés

Modes motorisés



2016	2019	2023
Court terme	Moyen terme	Long terme
Mise en place d'un jalonnement statique : 2015	Mise en place d'un jalonnement dynamique : 2019	

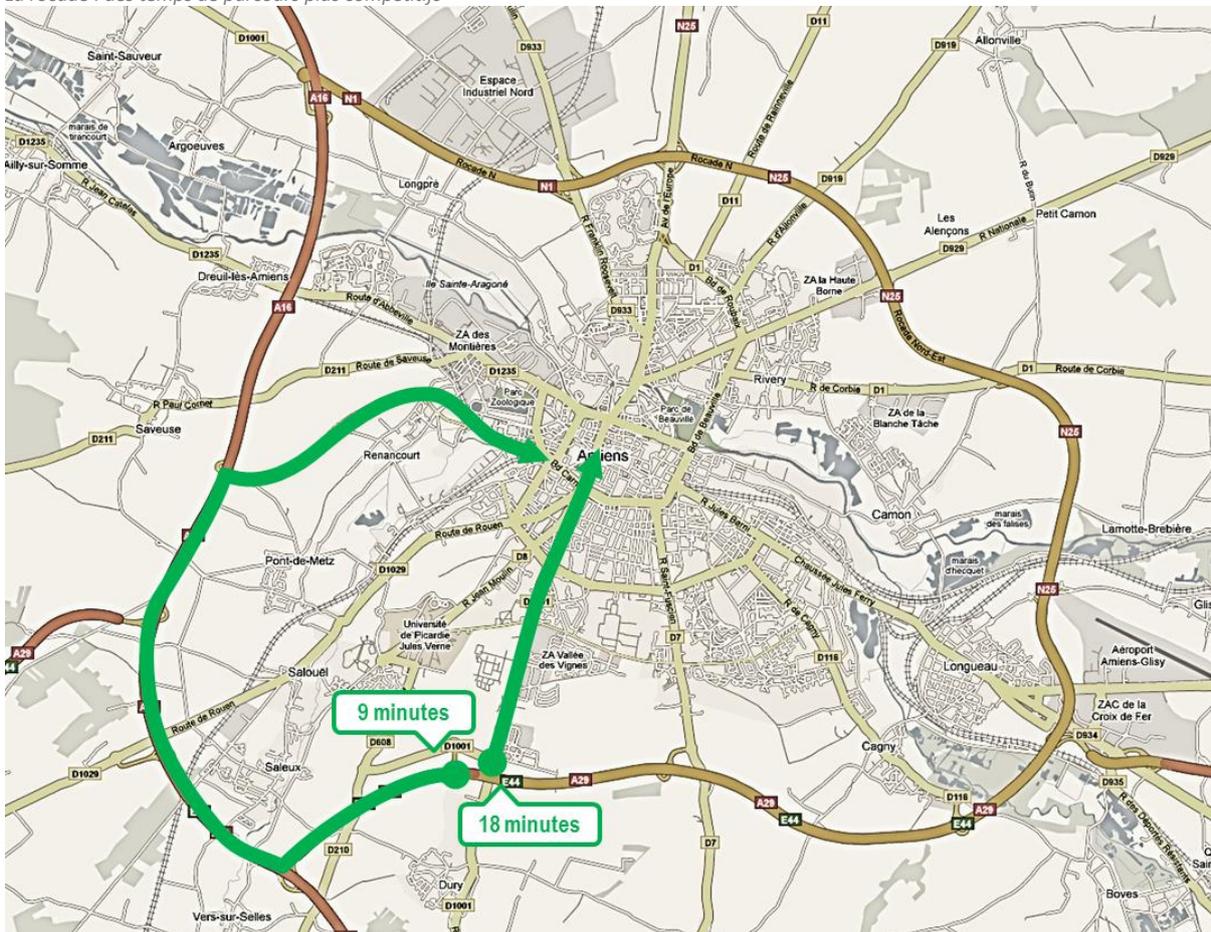
● **Estimation financière**

Mise en place d'un jalonnement statique : 10 000 € par panneau
 Mise en place d'un jalonnement dynamique : 150 000 €

● **Actions liées**

- 14/ Hiérarchiser le réseau de voirie
- 15/ Adapter le plan de circulation en tenant compte de l'offre en transports collectifs

La rocade : des temps de parcours plus compétitifs



Source : Amiens Métropole



Réorganiser progressivement l'offre de stationnement à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages

90

Objectifs

- Maîtriser le stationnement dans le centre-ville d'Amiens au fur et à mesure du développement des transports collectifs
- Poursuivre la reconquête des espaces publics en faveur des transports collectifs, des modes actifs et de l'embellissement de la ville
- Optimiser l'usage des parkings en ouvrage
- Accélérer l'amélioration des conditions de stationnement pour les PMR

Description de l'action

- **Stationnement sur voirie :**
 - Définir et mettre en œuvre une stratégie de stationnement à Amiens en fonction des impacts du tramway sur l'aménagement de l'espace public et sur les pratiques de déplacements : nombre de places, zone de stationnement payant, zone de stationnement résidentiel
 - Stationnement résidentiel : déployer du stationnement résidentiel en fonction des besoins exprimés par la population riveraine
- **Stationnement en ouvrage :**
 - Renforcer le jalonement dynamique des parkings et promouvoir leur utilisation auprès du grand public (actions de communication)
 - Moderniser ces équipements : sécuriser et réaliser des opérations complémentaires (peinture, éclairage, mises aux normes techniques et d'accessibilité) sur les parkings anciens (Amiens II, Trois Cailloux), améliorer l'entretien des autres parkings
 - Mener une réflexion sur le transfert à Amiens Métropole des parcs en ouvrage
- **Réfléchir à des solutions innovantes pour satisfaire les besoins en stationnement générés par les secteurs en projet** (ex. : Gare La Vallée) : mutualisation de places existantes en ouvrage ou sur voirie (Cf. action 6 : Anticiper la desserte multimodale des secteurs de projet)
- **Poursuivre l'aménagement de places de stationnement réservées aux PMR**, dans le respect des normes en vigueur
Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics : « *Les emplacements réservés sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.* »

● Indicateurs de suivi et évaluation

Stationnement sur voirie : nombre de places, nombre de places PMR, taux d'occupation, rotation, nombre d'abonnements « résident », fréquentation horaire

Stationnement en ouvrage : nombre de places, nombre de places PMR, taux d'occupation, rotation, nombre d'abonnements longue durée, fréquentation horaire



Porteur

Ville d'Amiens

Public ciblé

Habitants du centre-ville et des faubourgs
Automobilistes se rendant au centre d'Amiens

Partenaires

Amiens Métropole

Modes concernés

Voiture
Transports collectifs

91

	2016	2019	2023
Court terme			
Modernisation des parkings : 2013-2015			
Modernisation des horodateurs : 2013-2014			

● Estimation financière

Modernisation des parkings : 2 000 000 €

Modernisation des horodateurs : 400 000 € / an

● Actions liées

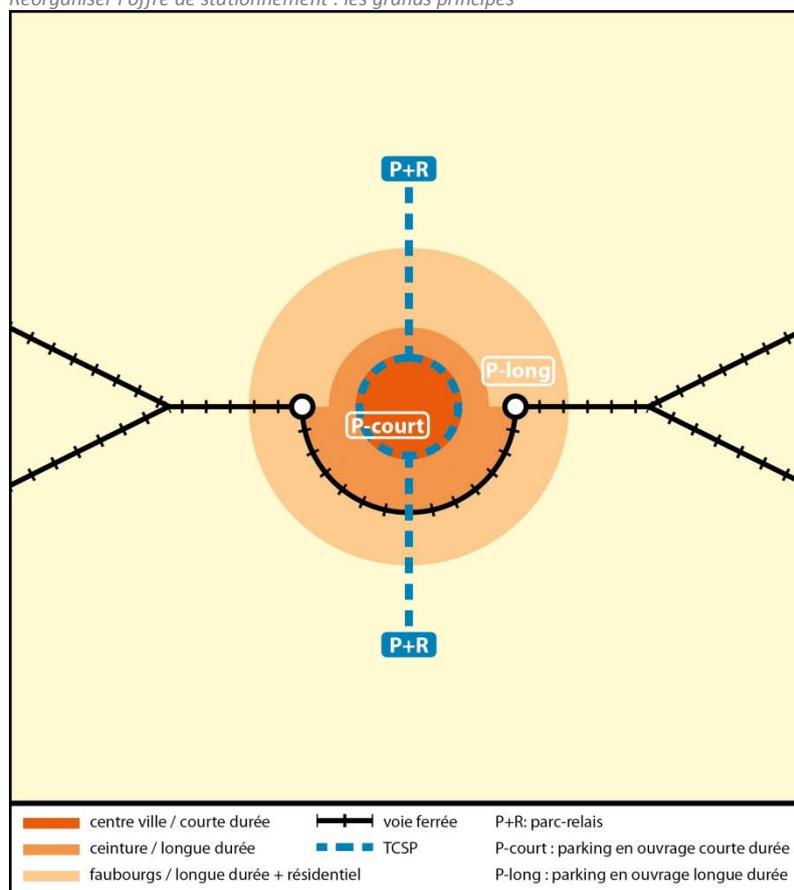
8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

18/ Améliorer le contrôle du stationnement à Amiens

19/ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération



Réorganiser l'offre de stationnement : les grands principes



Source : CODRA



Améliorer le contrôle du stationnement à Amiens

92

Objectifs

- Garantir le respect des règles de stationnement
- Favoriser la circulation des piétons, cyclistes, PMR et bus

Description de l'action

- Renforcer les équipes de contrôle du stationnement en proportion du déploiement des zones réglementées (ex. : stationnement résidentiel)
- Adapter le dispositif de contrôle à la réorganisation du stationnement qui accompagnera la mise en service de la première ligne de tramway (2018-2019)
- Mener des actions d'information et de sensibilisation pour lutter contre le stationnement illicite

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement
 Nombre de voitures garées de manière illicite
 Taux de rotation sur les places sur voirie
 Temps moyen de recherche d'une place

Porteur

Amiens

Public ciblé

Automobilistes

Partenaires

Amiens Métropole

Modes concernés

Voiture



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme

- **Estimation financière**

-

- **Actions liées**

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

17/ Réorganiser progressivement l'offre de stationnement à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages

19/ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération

34/ Optimiser la tarification du stationnement, en fonction de l'évolution de l'offre de transport collectif



Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération

94

Objectifs

- Améliorer les conditions de déplacements dans les communes du territoire en dehors du cœur d'agglomération
- Réduire la part modale de la voiture pour les déplacements vers le centre de l'agglomération
- Favoriser le développement du covoiturage

Description de l'action

- Expérimenter des aires de covoiturage ou des parkings de rabattement sur des parkings existants, déjà utilisés en partie pour cette pratique (ex. : centres commerciaux en limite du cœur d'agglomération)
- Expérimenter des poches de stationnement diffus sur des aires de stationnement existantes situées à proximité d'équipements locaux et en lien avec des lignes de bus attractives (communes en dehors du cœur de l'agglomération). Pérenniser ces expérimentations en fonction des résultats observés
- Conformément au SCoT, aménager des espaces de stationnement de longue durée à proximité des principales gares et principaux points d'arrêt ferroviaires et interurbains routiers (dimensionnement en cohérence avec le potentiel d'usagers, la localisation de la gare ou du point d'arrêt, les conditions d'accessibilité par la route, les modes actifs ou les transports collectifs).
- Créer des parcs-relais à l'horizon de la mise en service du tramway, sur les axes routiers structurants et à proximité de stations du tramway.
- Etudier la possibilité de transférer à la communauté d'agglomération la compétence pour les parkings en ouvrage et les parcs relais.

● Indicateurs de suivi et évaluation

Pratique du covoiturage

Utilisation des poches de stationnement

Fréquentation des parcs-relais

Part modale de la voiture pour les déplacements vers le centre de l'agglomération

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Tous publics

Partenaires

Communes
Département de la Somme
Pays voisins
Acteurs économiques
ADUGA

Modes concernés

Voiture
Transports collectifs



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Expérimentation : 2013-2014			
Généralisation : 2015-2023			

● **Estimation financière**

Mobilisation des crédits en fonction des études à mener

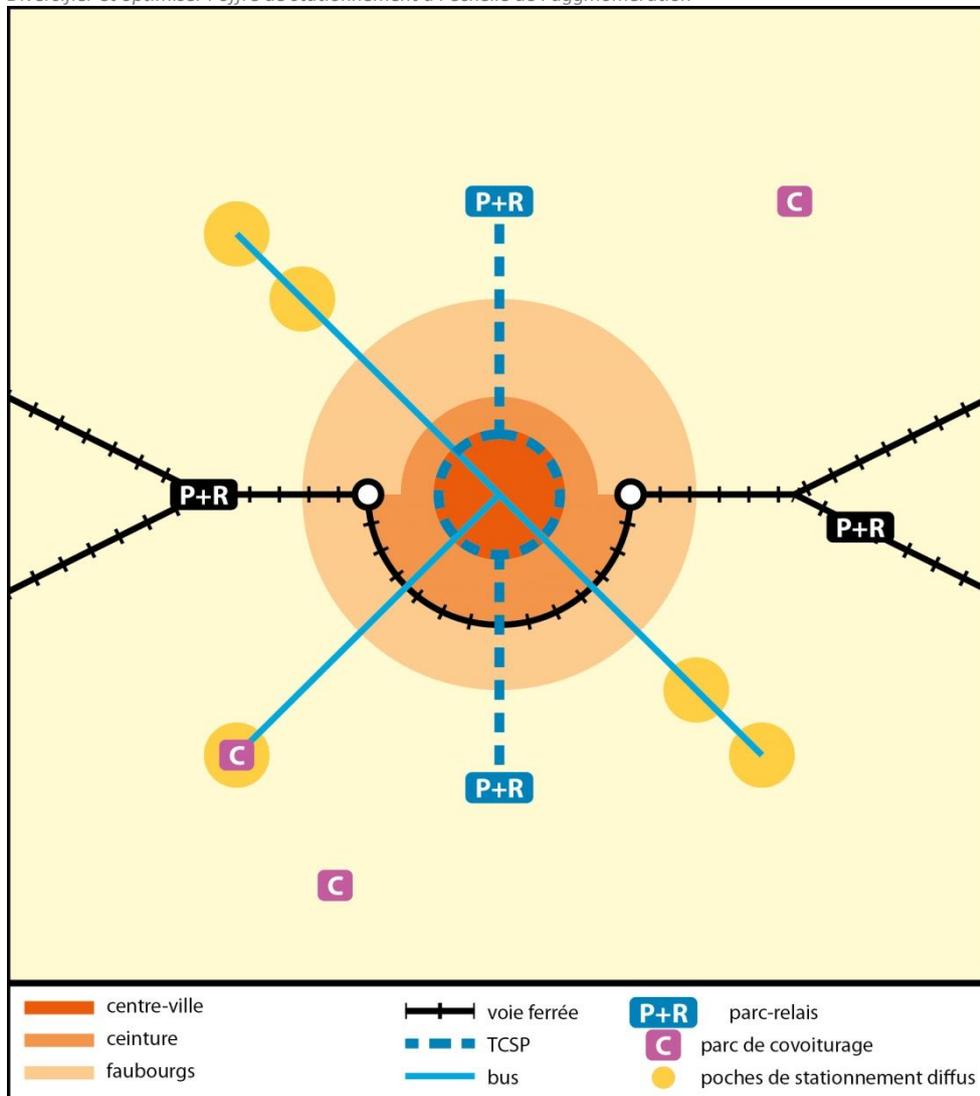
● **Actions liées**

8/ Mettre en service une première ligne de tramway en 2018-2019

17/ Réorganiser progressivement l'offre de stationnement à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages

18/ Améliorer le contrôle du stationnement à Amiens

Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération



Source : CODRA



Participer à la création d'une instance de partenariat entre collectivités et d'une centrale de mobilité

96

Objectifs

- Améliorer la qualité de service des transports en commun
- Faciliter les déplacements multimodaux
- Renforcer la part des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle

Description de l'action

- Article L1231-8 du Code des Transports : « Dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les autorités organisatrices du transport public de personnes instaurent un service d'information, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transports. »
- Créer une centrale de mobilité multimodale offrant des services de mobilité à destination du public : accueil, information, vente de titres, calcul d'itinéraires, tant sur des supports traditionnels (agence physique, panneaux aux arrêts et à l'intérieur des véhicules) que sur des supports innovants (internet, smartphones...).
- Se servir de la centrale de mobilité comme d'un outil d'information des usagers sur les différents itinéraires possibles pour leurs déplacements, intégrant l'ensemble des modes disponibles sur le territoire : transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage...
- Réfléchir à l'élargissement de la centrale de mobilité à l'ensemble des partenaires de l'instance de partenariat, pour tendre vers une gestion multimodale cohérente et efficace de la mobilité à l'échelle du Grand Amiénois
- Travailler avec l'ensemble des autorités organisatrices du territoire départemental voire régional à la création d'une instance de partenariat multimodale à une échelle élargie.

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre d'usagers de la centrale de mobilité

Part modale des transports collectifs, du vélo, de la marche à pied, du covoiturage...

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Usagers

Partenaires

Communes
Département de la Somme
Région Picardie
Opérateurs de transport
Syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme

● Estimation financière

Création d'une base de données transport avec cartographie : à partir de 25 000 € HT
(mise à jour des données : environ 15% de cette somme)

Création d'un site Internet : à partir de 8 000 € HT
(frais de fonctionnement : 2 à 4 000 € HT par an)

Mise en place d'un calculateur d'itinéraires multimodal : à partir de 100 000 € HT par an
(coûts variables en fonction du nombre de réseaux intégrés, de leur dimensionnement, de la nature et de la qualité des données, des outils et des ressources disponibles)

Source : Centrale de mobilité, opportunité et faisabilité, Région Rhône-Alpes

97

● Actions liées

Néant



Assurer la fonction de conseil en mobilité

98

Objectifs

- Inciter les établissements du territoire à se lancer dans l'élaboration de Plans de Déplacements et les accompagner dans cette démarche
- Améliorer la connaissance des salariés sur les modes de déplacements à leur disposition
- Réduire la part de la voiture individuelle pour tous les déplacements liés aux activités de ces établissements

Description de l'action

- Article L1231-8 du Code des Transports : « Dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les autorités organisatrices du transport public de personnes mettent en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants. »
- Réaliser et mettre en œuvre le Plan de Déplacements d'Administration (PDA) d'Amiens Métropole, améliorant les conditions des déplacements quotidiens des agents et constituant une mesure exemplaire pour les autres établissements du territoire ; élaborer éventuellement un Plan de Déplacements Inter-administrations (PDIA) en partenariat avec d'autres administrations
- Inciter les zones d'activités, entreprises, administrations et établissements scolaires et universitaires à réaliser un plan de déplacements (PDIE, PDE, PDA et PDES) et les accompagner dans cette démarche : appui technique et méthodologique, transmission de données, participation aux comités de suivi, intervention dans les entreprises pour présenter l'offre de transports, animation du Club PDE réuni régulièrement en partenariat avec l'ADEME, mise en place de mesures incitatives pour l'usage des transports collectifs par les salariés...
- Participer à la mise en œuvre des plans de déplacements : aménagement des abords des établissements, installation d'emplacements de stationnement vélo, organisation de démarches pédibus, création d'une structure de covoiturage, autopartage (ex. : pour les déplacements professionnels)...
- Travailler avec les acteurs économiques du territoire sur les enjeux de sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents des actifs, notamment lors des déplacements domicile-travail et professionnels

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de plans de déplacements créés sur le territoire d'Amiens Métropole : PDIE, PDE, PDA, PDES
 Part modale de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et professionnels
 Part modale des transports collectifs, du vélo, de la marche et du covoiturage pour les déplacements domicile-travail et professionnels



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Actifs
Visiteurs
Usagers des services publics

Partenaires

ADEME
CCI
Zones d'activités
Entreprises
Administrations, équipements publics
Etablissements scolaires et universitaires

Modes concernés

Tous

99

	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Elaboration du PDA d'Amiens Métropole : 2015			
Actions de conseil en mobilité auprès des entreprises			

● Estimation financière

1 poste (1 équivalent temps plein) (financement par l'ADEME)

● Actions liées

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers
2/ Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse



Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers

100

Objectifs

- Garantir une bonne connaissance par les usagers de l'offre de déplacements existante
- Réduire le nombre d'accidents et de victimes
- Renforcer le partage équilibré de l'espace, en particulier avec l'arrivée du tramway
- Réduire les problèmes liés aux incivilités

Description de l'action

- Bâtir et mettre en œuvre un plan de communication pluriannuel sur la politique de déplacements et le PDU, en s'appuyant sur une équipe de pilotage technique et politique
- Mobiliser à cet effet les différents supports de communication : journal (JDA) et site Internet d'Amiens Métropole, bus, points d'arrêt, panneaux à messages variables, centrale de mobilité
- Poursuivre les actions d'information et de sensibilisation à travers :
 - des manifestations ponctuelles à forte visibilité, telles que le Village de la Mobilité : information et conseils sur l'offre de mobilité, sur la sécurité routière, expositions, essai de vélos à assistance électrique, simulateur de deux-roues, etc.
 - des campagnes mobiles, dans les différentes communes du territoire d'Amiens Métropole
 - des campagnes de sensibilisation thématiques, par exemple sur la sécurité routière, sur le Code de la Rue et sur les conditions de partage de l'espace public, notamment en accompagnement de la mise en place du tramway, sur les difficultés générées par les incivilités, en complément des mesures de contrôle : stationnement, vitesse, obstacles à la circulation des piétons...
 - des démarches ciblant des catégories d'usagers spécifiques, par exemple les élèves, les étudiants ou les actifs
- Communiquer de manière régulière et pédagogique sur l'avancement de la mise en œuvre du PDU, en renforçant les partenariats avec les médias

● Indicateurs de suivi et évaluation

Part modale des transports collectifs, du vélo, de la marche, du covoiturage...

Nombre d'accidents et de victimes

Nombre de véhicules garés de manière illicite, nombre de véhicules au-delà des limites de vitesses autorisées...



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Usagers

Partenaires

Région Picardie
Département de la Somme
Communes
ADEME
Maison de la sécurité routière
Forces de l'ordre
Etablissements scolaires et universitaires
Associations d'usagers
Associations de sécurité routière
Opérateurs de transport

Modes concernés

Tous

101

2016	2019	2023
Court terme	Moyen terme	Long terme
2013-2023		

● Estimation financière

25 à 30 000 € par an

● Actions liées

20/ Participer à la création d'une instance de partenariat entre collectivités et d'une centrale de mobilité

23/ Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU

37/ Sensibiliser les ménages sur le coût de leurs déplacements



Source : Amiens Métropole



Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU

102

Objectifs

- Assurer un suivi en continu des actions et des effets du PDU
- Améliorer la connaissance des enjeux de sécurité routière sur le territoire pour agir efficacement sur les facteurs accidentogènes
- Communiquer auprès des partenaires sur la mise en œuvre du PDU
- Evaluer les résultats de la mise en œuvre du PDU

Description de l'action

- Créer un observatoire des déplacements, regroupant l'ensemble des moyens consacrés à l'analyse de la mobilité dans l'agglomération et au suivi des indicateurs définis dans le cadre du présent PDU, en partenariat avec l'ADUGA
- Réaliser un suivi annuel de l'ensemble des indicateurs définis dans le cadre du PDU
- Réaliser une évaluation à mi-parcours (2018) des actions du PDU réalisées et de leurs impacts sur le territoire, avant la mise en place du tramway : cette évaluation s'appuiera sur le suivi annuel
- Mettre en place des partenariats avec les structures nationales compétentes pour améliorer le processus de transmission des informations sur la sécurité routière (notamment les procès-verbaux)
- Engager une étude d'accidentologie à l'échelle de l'agglomération permettant de mieux connaître les enjeux de sécurité routière et de mieux y répondre (acquisition du logiciel Concerto)
- Constituer un comité de suivi du PDU, regroupant Amiens Métropole et ses partenaires dans le domaine de la mobilité, se réunissant régulièrement (2 fois par an), pour partager la mise en œuvre du PDU, son suivi et son évaluation
- Informer régulièrement la population sur l'avancement de la mise en œuvre du PDU

● Indicateurs de suivi et évaluation

Ensemble des indicateurs définis dans le PDU

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Services et élus d'Amiens Métropole et des communes
Partenaires du PDU
Grand public

Partenaires

Région Picardie
Département de la Somme
ADUGA
Communes
Associations
Forces de l'ordre
Opérateurs de transport

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
Court terme			
	Moyen terme		Long terme
2013-2023			

- **Estimation financière**

1 poste (1 équivalent temps plein)
Achat logiciel : 30 000€

103

- **Actions liées**

Toutes



Favoriser le développement du covoiturage

104

Objectifs

→ Renforcer la pratique du covoiturage

Description de l'action

- *Qu'est-ce que le covoiturage ? C'est l'utilisation conjointe d'un véhicule par plusieurs personnes pour réaliser un déplacement commun*
- Inclure le covoiturage dans l'offre de mobilité, notamment lorsque la Centrale de Mobilité sera en service
- Mener des campagnes spécifiques auprès des actifs dans les entreprises et dans les zones d'activités pour faire connaître le covoiturage et pour soutenir le développement des outils de covoiturage, notamment les plates-formes de mise en relation des salariés (ex. : site internet de covoiturage roulezco.fr)
- Communiquer auprès de la population sur les avantages du covoiturage
- Installer des aires de stationnement bien signalées à destination des covoitureurs

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre d'adhérents aux sites de covoiturage, nombre de mises en relation réalisées
Part modale du covoiturage

Porteur

Amiens Métropole
Pays de la Région

Public ciblé

Habitants
Actifs

Partenaires

Zones d'activités
Entreprises
Acteurs privés et publics de covoiturage
ADUGA
Département de la Somme

Modes concernés

Covoiturage



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
	2013-2023		

- **Estimation financière**

Action menée par le chargé de mission « Conseil en mobilité » (voir action 21)

- **Actions liées**

19/ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération

21/ Assurer la fonction de conseil en mobilité

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers



Développer un service d'auto-partage

106

Objectifs

- Réduire la part modale de la voiture individuelle pour les déplacements de courte distance
- Développer l'usage de la voiture partagée
- Limiter le taux de motorisation des ménages

Description de l'action

- *Qu'est-ce que l'auto-partage ? C'est l'utilisation partagée de plusieurs véhicules par plusieurs personnes pour réaliser des déplacements individuels*
- Favoriser la mise en place d'un service d'auto-partage sur le territoire : besoins sur le territoire, nombre de véhicules et de stations, implantation des stations, type de véhicules...
- Mener une expérimentation d'un service d'auto-partage selon les modalités définies par cette étude
- Etendre ce service à un secteur géographique et un public élargis, en fonction des résultats de l'expérimentation

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de stations et de véhicules d'auto-partage
 Nombre de personnes inscrites au service d'auto-partage

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Habitants, actifs

Partenaires

Communes
 Opérateurs de services d'auto-partage
 ADUGA

Modes concernés

Voiture



	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme

- **Estimation financière**

Etude de faisabilité à mener

- **Actions liées**

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers





Un enjeu économique et social : mobilité pour tous et développement économique



Un meilleur partage de l'espace public

La mobilité durable est un élément du mieux-être de tous dans l'espace urbain. La ville et son territoire proche sont des lieux qui peuvent favoriser les échanges, la cohabitation des diversités sociales et humaines, la démocratie exprimée spontanément dans un meilleur partage de l'espace public. L'apaisement des espaces concourt au respect d'autrui et en particulier des plus vulnérables : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, piétons, cyclistes... En complément de l'application du code de la rue, le PDU encourage le développement des quartiers apaisés autour de la ceinture des boulevards. Il s'agit de limiter les vitesses de circulation en aménageant les carrefours et les entrées de rue et de redonner du confort aux cyclistes et aux piétons.

Un territoire urbain accessible à tous

L'espace urbain doit être conçu pour garantir l'accès de tous et assurer aux personnes à mobilité réduite la continuité de la chaîne de déplacements. Il s'agit de continuer la mise aux normes du réseau Ametis, d'améliorer les systèmes d'information et de maintenir les services adaptés complémentaires qui ont fait la preuve de leur efficacité. Le schéma d'accessibilité des transports urbains est complété par le plan d'accessibilité de la voirie et des espaces urbains qui met en œuvre le programme d'actions permettant de garantir aux PMR les continuités d'itinéraires. Ces actions seront conçues et mises en œuvre en concertation étroite avec les associations.

Réorganiser le transport des marchandises

La livraison des marchandises dans le centre de la capitale régionale occasionne de nombreuses nuisances : congestion du secteur piétonnier, stationnement anarchique, irrespect des réglementations, conflits avec les riverains, émissions de polluants et gaz à effet de serre... Le transport des marchandises doit donc faire l'objet d'une attention et d'un traitement particuliers. Les mesures préconisées consistent à définir avec les partenaires une démarche commune d'élaboration d'une charte des bonnes pratiques afin d'adapter de façon concertée les nouvelles réglementations sur le territoire métropolitain. Des solutions innovantes de plateformes logistiques et de modes de livraison des marchandises au dernier kilomètre seront étudiées pour envisager une éventuelle application sur le territoire métropolitain.

Maitriser le coût des transports

La collectivité Amiens Métropole veut maitriser dans le long terme le coût des investissements et du fonctionnement du programme de mobilité durable énoncé dans le PDU. Elle préconise l'établissement d'un compte déplacements, la révision équitable des systèmes de tarification du stationnement et du transport en commun et une information continue de la population sur le coût croissant des déplacements en autosoliste dans le budget des ménages.



Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens

110

Objectifs

- Développer des espaces publics de qualité, pratiques, confortables et accessibles à tous
- Renforcer la part modale des modes actifs pour les déplacements de courte distance

Description de l'action

- En concertation avec les communes et le Département, élaborer une charte intercommunale de l'aménagement de l'espace public, conçue comme une boîte à outils, portant sur :
 - les aspects réglementaires : par exemple, panneaux nouveaux (ex. : zone de rencontre), double-sens cyclables, tourne-à-droite pour les vélos aux carrefours à feux, panneaux de signalisation liés au tramway, normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite...
 - les principes d'aménagement pour les différents types de voies, y compris choix des matériaux (revêtements de sol), lisibilité des espaces dédiés à tel ou tel mode de déplacement, cohérence dans le « vocabulaire » utilisé par les uns et par les autres (ex. : couleurs, matériaux)
- Diffuser et faire connaître cette charte afin qu'elle soit pleinement appliquée
- Prendre en compte les préconisations de la charte d'aménagement dans l'ensemble des opérations sur l'espace public, notamment dans les projets structurants qui vont être mis en œuvre dans les années à venir (ex. : ANRU, Citadelle)
- Aménager progressivement l'espace public en suivant les préconisations de la charte d'aménagements, en lien étroit avec la vocation des différentes voies définie dans la hiérarchisation du réseau de voirie

● Indicateurs de suivi et évaluation

Part modale du vélo pour les déplacements de proximité

Part modale de la marche pour les déplacements de proximité

Nombre de piétons et de vélos comptabilisés en des points déterminés

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Habitants
Personnes réalisant des déplacements de courte distance en voiture

Partenaires

Communes
Département de la Somme

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme
2013-2023 Elaboration de la charte à moyen terme			

- **Estimation financière**

-

111

- **Actions liées**

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers

27/ Développer les quartiers apaisés

29/ Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics

35/ Systématiser les pratiques exemplaires à l'attention des collectivités



Développer les quartiers apaisés

112

Objectifs

- Stabiliser le trafic sur les axes pénétrants et le réduire dans le centre de l'agglomération, notamment sur les voiries accueillant des fonctions urbaines intenses
- Réduire les vitesses sur les axes du centre de l'agglomération

Description de l'action

- Finaliser les aménagements du quartier Sainte Anne dans une logique de consolidation de la zone 30 mise en place en 2011 : ralentisseurs, passages piétons surélevés, panneaux d'indication et de rappel...
- Faire un bilan et évaluer cette première expérience
- La reproduire dans d'autres quartiers présentant des problèmes particuliers et importants de trafic et de vitesse : par exemple, quartiers situés autour de la ceinture de boulevards à Amiens
- Etendre l'aménagement de quartiers apaisés à l'ensemble des quartiers remplissant des fonctions urbaines intenses et supportant des flux de trafic importants, en lien avec la hiérarchisation de la voirie et dans le respect de la charte d'aménagement de l'espace public

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de quartiers apaisés créés
 Trafic sur les axes pénétrant le centre de l'agglomération
 Trafic sur les axes du centre de l'agglomération
 Vitesses dans les axes du centre de l'agglomération

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Automobilistes se rendant au centre de l'agglomération
 Automobilistes réalisant des déplacements de transit

Partenaires

Communes

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
	2013-2023		

- **Estimation financière**

250 000 € par an

Coût variable en fonction du déploiement du stationnement résidentiel

- **Actions liées**

14/ Hiérarchiser le réseau de voirie

26/ Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens



Réaliser et mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau Ametis

114

Objectifs

- Garantir l'accès à la mobilité pour tous
- Assurer la continuité de l'ensemble de la chaîne de déplacements pour les PMR

Description de l'action

- Elaborer et mettre en œuvre un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), programmant les actions à mettre en place pour la mise en accessibilité du réseau Ametis en vertu de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, afin de rendre l'ensemble du réseau Ametis accessible aux PMR :
 - Parc de véhicules (y compris services spécifiques) : accès aux véhicules, aménagements intérieurs
 - Aménagement des arrêts : environ 300 points d'arrêt doivent encore être aménagés, sur un total d'environ 800
 - Systèmes d'information spécifiques
 - Points d'information et / ou de vente
 - Site internet du réseau Ametis
 - Procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite
- Poursuivre la concertation avec les associations PMR, les opérateurs de transport (en particulier l'exploitant du réseau Ametis), les communes et les autres autorités organisatrices de transport pour la réalisation et la mise en œuvre du SDA
- Développer la formation des chauffeurs du réseau Ametis pour faciliter l'utilisation des bus par les personnes à mobilité réduite (accostage des bus au niveau des quais bus, manipulation des dispositifs manuels dont sont équipés les véhicules)
- Maintenir le service de transport adapté TAAM

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de véhicules accessibles
 Nombre d'arrêts aménagés



Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Personnes à mobilité réduite
Autres usagers du réseau Ametis

Partenaires

Autres autorités organisatrices de transport : Région
Picardie, Département de la Somme
Associations PMR
Opérateurs de transport

Modes concernés

Transports collectifs

115

	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme
Elaboration du SDA : 2014			
		Mise en œuvre du SDA : 2014-2023	
		50 quais bus par an jusqu'en 2017, 34 en 2018	

● Estimation financière

Elaboration du SDA : moyens internes à la collectivité
Quais bus : 10 à 25 000 € par quai bus

● Actions liées

29/ Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics



Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics

116

Objectifs

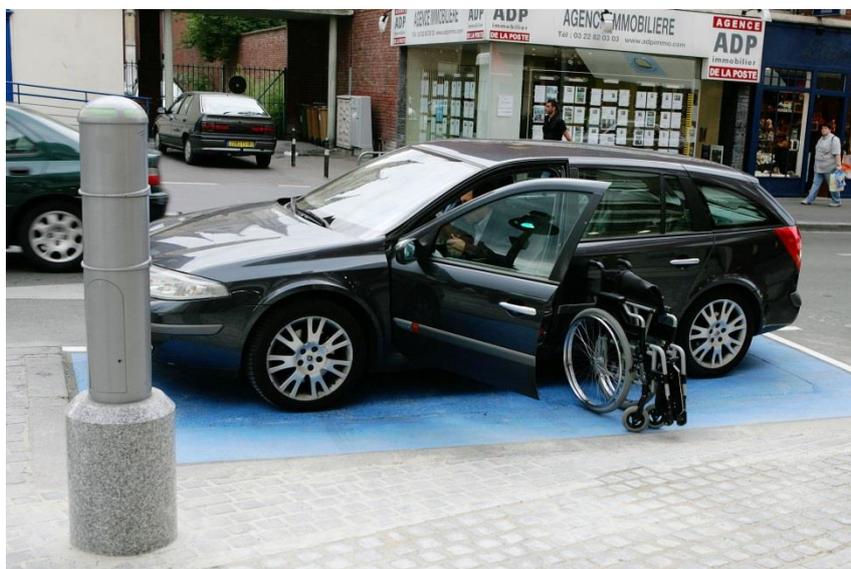
- Garantir l'accès à la mobilité pour tous
- Assurer la continuité de l'ensemble de la chaîne de déplacements pour les PMR

Description de l'action

- Elaborer et mettre en œuvre des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) à l'échelle de chaque commune du territoire, programmant les actions à mettre en place pour la mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public, en vertu de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :
 - Trottoirs
 - Continuité des itinéraires, traversées piétonnes
 - Chaussée
 - Mobilier...
- S'appuyer sur les aménagements déjà réalisés dans les communes et sur les savoir-faire acquis par les services techniques.
- Poursuivre la concertation avec les associations PMR, les communes et les autres gestionnaires de voirie (Département de la Somme, en premier lieu)

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de communes ayant réalisé un PAVE



Porteur

Communes

Public ciblé

Personnes à mobilité réduite
Autres usagers

Partenaires

Amiens Métropole
Département de la Somme

Modes concernés

Modes actifs

117

	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Elaboration du PAVE d'Amiens en 2014			
Elaboration des autres PAVE : 2013-2023			

● Estimation financière

Moyens internes à la collectivité

● Actions liées

28/ Réaliser et mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau Ametis



Elaborer une charte marchandises et rationaliser les livraisons

118

Objectifs

- Améliorer les pratiques de livraisons et de circulation des marchandises sans recourir à la réglementation
- Partager l'information sur la stratégie de l'agglomération vis-à-vis du transport des marchandises

Description de l'action

- La charte sera un document synthétique et consensuel sur les objectifs à atteindre dans l'organisation des transports de marchandises. Il déclinera les principes, règles et bonnes pratiques à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Le document ne sera pas prescriptif (il ne s'agit pas de réglementer), la démarche est ici d'associer le plus d'acteurs possible à son élaboration pour que son contenu fasse consensus et soit ainsi respecté
- L'élaboration de la charte devra mobiliser les acteurs, au travers d'ateliers de travail dédiés : ces ateliers doivent être pérennisés et servir de lieu d'échange et de partage régulier entre la collectivité et les professionnels, sur les évolutions des enjeux et organisations de tous. Il doit également être le lieu de discussion sur l'émergence de projets nouveaux
- Le CERTU a préconisé, dans son guide « L'aménagement des aires de livraison », un certain nombre de principes applicables lors de la réalisation d'une aire de livraison. Ceux-ci portent à la fois sur le nombre d'aires à implanter, et sur la façon de les aménager. Il s'agit donc de mettre en œuvre ces principes dans la définition des besoins en aires de livraisons puis dans leur réalisation
- Le bon usage des aires de livraisons dépend directement du contrôle de police. Il conviendra donc d'intensifier le contrôle des usagers de ces aires, en priorité aux heures de pointe de livraisons (le matin de 7h à 13h) et dans les secteurs où la circulation est la plus difficile et susceptible d'être pénalisée par les arrêts en double file.

● Indicateurs de suivi et évaluation

Finalisation de la charte (oui / non)

Nombre de transporteurs signataires

Nombre annuel de réunions de concertation

Sur les secteurs aménagés et contrôlés : part d'occupation des aires par des véhicules de livraison, intensité des arrêts en double file

Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Transporteurs, organisations professionnelles

Partenaires

Chambres consulaires
Organisations professionnelles (ex : FNTR)

Modes concernés

Transport des marchandises



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Elaboration charte : 2015			

- **Estimation financière**

Moyens internes à la collectivité, 1 000 € par aire aménagée

- **Actions liées**

31/ Adapter les réglementations du transport de marchandises sur le territoire métropolitain

32/ Etudier et expérimenter des outils logistiques innovants



Adapter les réglementations du transport de marchandises applicables sur le territoire métropolitain

120

Objectifs

- Harmoniser et simplifier les réglementations applicables au transport des marchandises
- Améliorer la lisibilité et le respect de ces réglementations

Description de l'action

- Utiliser le seuil de surface au sol pour élaborer les réglementations générales d'accès (sur des périmètres géographiques adaptés, jusqu'à la commune entière)
- Définir et n'utiliser que deux seuils différents sur toute l'agglomération pour réglementer les accès
- Conserver l'usage des autres gabarits physiques (tonnage, hauteur, largeur, longueur) pour réglementer ponctuellement des voiries ou infrastructures ne pouvant tolérer le passage de tous types de véhicules
- Harmoniser, outre les seuils autorisés, les horaires d'accès
- Les réglementations devront préserver des itinéraires d'accès aux infrastructures nécessitant la circulation de poids lourds (zones d'activités, chantiers combinés)

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de seuils utilisés dans les réglementations
Taux d'infraction aux réglementations marchandises

Porteur

Communes
Amiens Métropole

Public ciblé

Transporteurs

Partenaires

Transporteurs

Modes concernés

Transport de marchandises



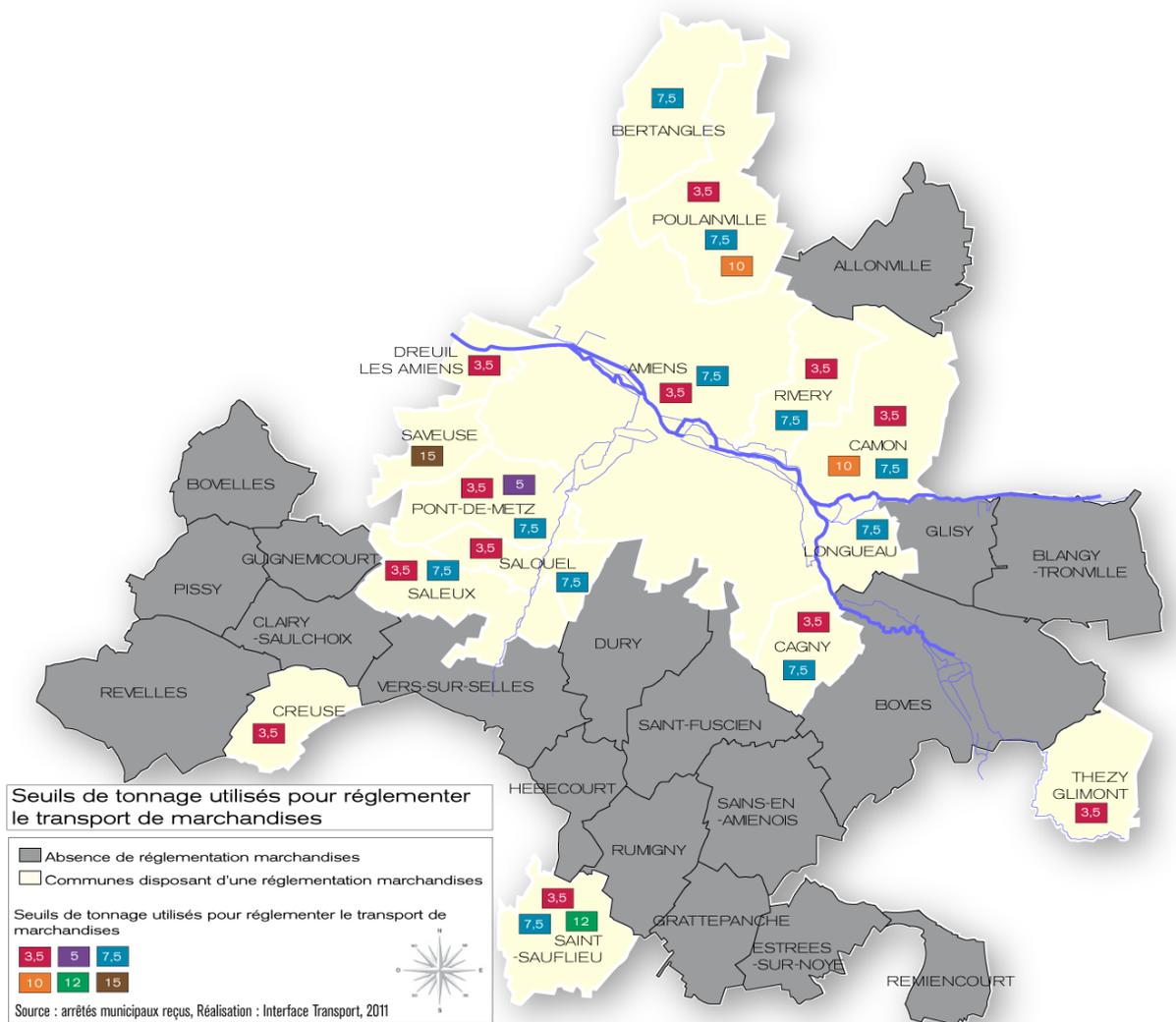
	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme

● Estimation financière

Néant

● Actions liées

30/ Elaborer une charte marchandises



Etudier et expérimenter des outils logistiques innovants

122

Objectifs

→ Faire évoluer, à long terme, les schémas d'organisation de la desserte de l'agglomération en marchandises

Description de l'action

- Maintenir une veille sur les démarches innovantes menées soit par des collectivités (centre de distribution urbaine, réglementations spécifiques, bourses de fret), soit par des opérateurs (La Poste, Geodis par exemple) pour faire évoluer les livraisons
- Etudier les conditions de transposabilité de ces démarches au contexte amiénois, en tenant compte de ses spécificités (enjeux concentrés sur le centre-ville, zone piétonne importante, pas de contrainte majeure actuellement pour accéder à la ville)
- Travailler en concertation avec les professionnels du transport pour définir les meilleures solutions à mettre en œuvre

Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de projets étudiés

Porteur

Amiens Métropole
Services de l'Etat

Public ciblé

Transporteurs

Partenaires

Transporteurs
ADEME
Chambres consulaires

Modes concernés

Transport de marchandises



	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme

- **Estimation financière**

Moyens internes à la collectivité

- **Actions liées**

30/ Elaborer une charte marchandises



Mettre en place une nouvelle tarification solidaire sur le réseau Ametis

124

Objectifs

→ Contribuer à l'insertion économique et sociale des personnes en difficultés

Description de l'action

- Réaliser une étude pour examiner les évolutions à apporter à la tarification solidaire du réseau Ametis, pour prendre en compte la situation réelle de la personne plutôt que son statut administratif (ex : quotient familial) et pour favoriser l'utilisation des transports collectifs par les familles et par les groupes (conformément à l'article L1214-2 du Code des transports)
- Définir et mettre en place une tarification solidaire sur le réseau Ametis en lien avec les conclusions de l'étude

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre de personnes bénéficiant de la tarification sociale

Fréquentation du réseau Ametis

Classification de la tarification sociale (selon le public et la modalité d'obtention)

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Usagers du réseau Ametis dont personnes à faible revenu

Partenaires

Associations sociales

Exploitant Ametis

Modes concernés

Transports collectifs



	2016	2019	2023
Court terme			
	Moyen terme		
			Long terme
2015			

- **Estimation financière**

Moyens internes à la collectivité

- **Actions liées**

9/ Renforcer l'attractivité du réseau Ametis restructuré en 2013



Optimiser la tarification du stationnement, en fonction de l'évolution de l'offre de transport collectif

126

Objectifs

- Réduire le stationnement de longue durée au centre d'Amiens à l'horizon de la mise en service du tramway, en réponse à ce renforcement de l'offre en transports collectifs
- Transférer le stationnement de longue durée vers les secteurs en dehors du centre
- Inciter les personnes désirant se rendre dans le centre d'Amiens à le faire en transports collectifs, y compris en utilisant les parcs relais

Description de l'action

- Faire évoluer la tarification du stationnement en accompagnement de la mise en service du tramway et des parcs relais, pour atteindre à terme l'usage souhaité des différents emplacements :
 - Stationnement de courte durée sur les places sur voirie du centre d'Amiens
 - Stationnement de courte durée et/ou résidentiel dans les parkings en ouvrage de l'hypercentre d'Amiens
 - Stationnement longue durée sur les places sur voirie dans les faubourgs et sur les parkings à l'écart de l'hypercentre d'Amiens et du tramway
- Proposer des tarifs de stationnement dans le centre d'Amiens cohérents avec les tarifs des transports collectifs et des parcs relais
- Mener une action de communication sur les coûts comparés entre parkings en ouvrage, stationnement sur voirie, transports collectifs ou P+R + transports collectifs selon le motif (occasionnel ou travail) pour aider les habitants à choisir leur mode de transports ou leur lieu de stationnement en fonction de différents critères : coût direct, temps, confort...

● Indicateurs de suivi et évaluation

Stationnement sur voirie : taux d'occupation et taux de rotation dans les différents secteurs d'Amiens

Stationnement en ouvrage : taux d'occupation et durée moyenne de stationnement dans les différents secteurs d'Amiens

Part modale de la voiture pour se rendre dans le centre d'Amiens

Porteur

Amiens

Public ciblé

Automobilistes se rendant dans le centre d'Amiens

Partenaires

Amiens Métropole
Exploitants de parkings en ouvrage

Modes concernés

Voiture
Transports collectifs



	2016	2019	2023
	Court terme	Moyen terme	Long terme
	2013-2023		

- Estimation financière

-

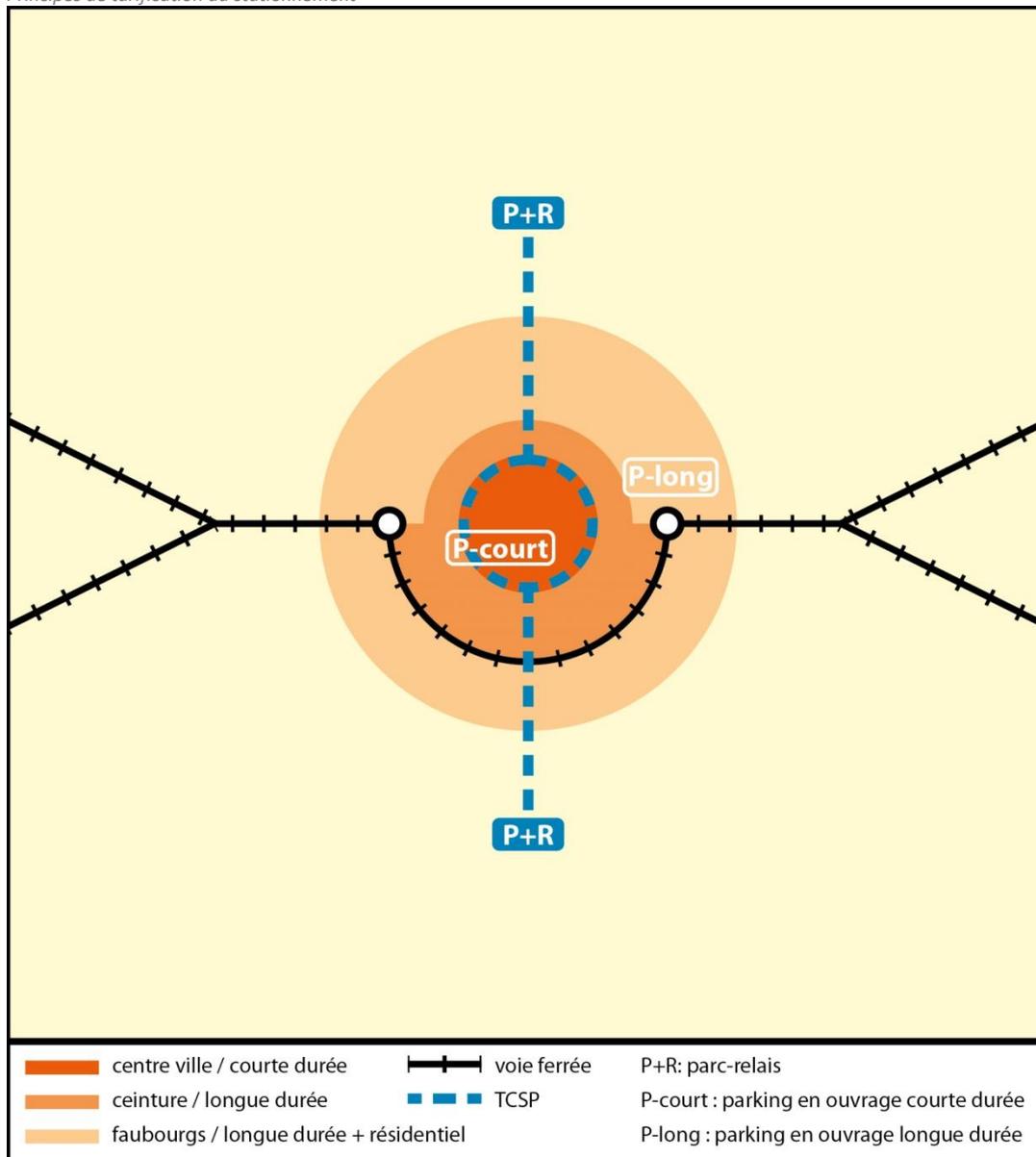
- Actions liées

17/ Réorganiser progressivement l'offre de stationnement à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages

18/ Améliorer le contrôle du stationnement à Amiens

19/ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de l'agglomération

Principes de tarification du stationnement



Source : CODRA



Systematiser les pratiques exemplaires à l'attention des collectivités

128

Objectifs

- Favoriser les échanges techniques entre les communes
- Renforcer la transmission d'information entre Amiens Métropole et les communes
- Favoriser les échanges entre les collectivités du territoire et les collectivités à une échelle plus large

Description de l'action

- Réaliser des actions exemplaires, pour favoriser l'application du Code de la Rue et de la charte intercommunale et pour inciter les communes du territoire à réaliser des actions du même type : secteurs apaisés (zones 30, zones de rencontre), aménagement de l'espace public, stationnement...
- Mettre en place une instance de dialogue entre Amiens Métropole et les communes pour partager les expériences et les bonnes pratiques
- Organiser des rencontres régulières pour communiquer auprès des communes sur les différentes thématiques de la mobilité (ex : application de la charte d'aménagements de l'espace public) et pour permettre aux communes d'échanger entre elles et de se nourrir de leurs expériences respectives
- Associer à cette instance de partenariat les autres collectivités concernées, en particulier le Département et la Région

● Indicateurs de suivi et évaluation

Porteur

Amiens Métropole
Communes

Public ciblé

Communes

Partenaires

Département de la Somme
Région Picardie

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
Court terme		Moyen terme	Long terme
2013-2023			

- **Estimation financière**

Moyens internes à la collectivité

- **Actions liées**

23/ Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU : mettre en place un observatoire (trafic, sécurité routière...)

26/ Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens

27/ Reproduire dans d'autres quartiers les aménagements de type "quartier apaisé" expérimentés dans le quartier Sainte-Anne à Amiens



Elaborer un compte déplacements

130

Objectifs

- Connaître les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité
- Enrichir le suivi et l'évaluation du PDU

Description de l'action

- Article L1231-8 du Code des Transports : « Dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les autorités organisatrices du transport public de personnes établissent un compte relatif aux déplacements dont l'objet est de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité. »
- Elaborer un compte déplacements à l'échelle de l'aire urbaine, en s'appuyant sur la méthodologie définie par le CERTU, en partenariat avec l'ADEME et l'ADUGA
- S'appuyer sur les enseignements mis en évidence par le compte déplacements pour évaluer les effets de la politique de déplacements et le cas échéant, pour l'ajuster, en tenir compte dans le bilan du PDU qui devra être réalisé 5 ans après son approbation

● Indicateurs de suivi et évaluation

Elaboration du compte déplacements

Evolution des coûts des déplacements, notamment en distinguant les différents modes

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Partenaires institutionnels
Usagers

Partenaires

Collectivités
ADEME
ADUGA
Autres autorités organisatrices de transport
Etat
Acteurs économiques

Modes concernés

Tous

2016

2019

2023



Court terme	Moyen terme	Long terme

- **Estimation financière**

Elaboration du compte déplacements : 100 000 €

- **Actions liées**

- 21/ Assurer la fonction de conseil en mobilité
- 22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers
- 23/ Assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre du PDU
- 37/ Sensibiliser les ménages sur le coût de leurs déplacements



Sensibiliser les ménages sur le coût de leurs déplacements

132

Objectifs

- Informer le grand public sur le coût des déplacements, en distinguant les différents modes
- Mettre en évidence les avantages comparatifs des modes de déplacements afin que les usagers puissent faire un choix en intégrant le critère « coût »

Description de l'action

- Intégrer la question du coût des déplacements dans la communication et dans les campagnes d'information et de sensibilisation menées par Amiens Métropole (voir action 22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers)
- Mobiliser les outils disponibles : par exemple, éco-calculateur de l'ADEME, compte déplacements d'Amiens Métropole
- Poursuivre, dans ce cadre, l'expérience des « Ateliers citoyens » pour travailler avec les habitants sur cette problématique

● Indicateurs de suivi et évaluation

Nombre d'actions de sensibilisation menées par Amiens Métropole

Porteur

Amiens Métropole

Public ciblé

Usagers

Partenaires

ADEME
ADUGA
Grand public

Modes concernés

Tous



	2016	2019	2023
Court terme			
	Moyen terme		Long terme
2013-2023			

- **Estimation financière**

Moyens de communication d'Amiens Métropole

- **Actions liées**

22/ Mener des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des usagers

33/ Mettre en place une tarification solidaire sur le réseau Ametis

34/ Optimiser la tarification du stationnement, en fonction de l'évolution de l'offre de transport collectif

36/ Elaborer un compte déplacements



■ ■ ■ ■ ■ ■ Les cohérences et les compatibilités du PDU

134

AVEC LE CADRE
REGLEMENTAIRE ET
LEGISLATIF

Le Code des Transports

Le PDU d'Amiens Métropole répond aux onze prescriptions de l'article L 1214-2 du Code des Transports.



L'évaluation environnementale

L'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition en droit français de la directive 2001/42/CE du Parlement Européen a institué l'obligation de réaliser une évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

136

En application des articles 232 et 233 de la loi Grenelle 2, le décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement confirme l'obligation pour les PDU de faire l'objet d'une évaluation environnementale sous l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (le Préfet de département) et fixe le contenu du rapport environnemental, qui se trouve complété de manière plus précise.

La forme imposée par le législateur (voir code de l'environnement dans ses articles L.122-4 à L.122-11 et R.122-17 à R.122-24) est celle d'un rapport environnemental abordant les éléments suivants :

- Les objectifs du PDU et son articulation avec les autres documents d'urbanisme, plans ou programmes ;
- Une description de l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution, les principaux enjeux environnementaux et les caractéristiques des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du PDU ;
- Les motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu ;
- L'exposé des effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement et de l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- La présentation des mesures envisagées pour éviter les incidences négatives, réduire leur impact et, si possible, compenser les incidences négatives notables du PDU, si elles n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites et l'estimation des dépenses liées, le cas échéant ;
- La présentation des critères, indicateurs et modalités - y compris les échéances - retenus pour le suivi du PDU ;
- La présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport environnemental ;
- Un résumé non technique.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 » a introduit pour les PDU, l'obligation d'évaluer les émissions de CO₂ puis à partir de 2015, de l'ensemble des gaz à effet de serre et émissions générées par les déplacements sur le territoire.

L'évaluation environnementale du PDU d'Amiens Métropole fait l'objet d'un rapport distinct.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit l'obligation, pour les Plans de Déplacements Urbains, de comporter une annexe particulière, indiquant « *les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant* ».

Cette loi précise également que les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics, établis dans chaque commune, font partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains.

Une annexe relative à l'accessibilité figure à la fin du présent document.



AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Grand Amiénois

137

Le PDU et le SCoT ont été élaborés de manière concomitante. Le PDU accorde une place importante au lien entre l'urbanisme et les déplacements, notamment à travers l'enjeu environnemental « Je bouge pour ma planète ».

Le SCoT identifie un enjeu fort au niveau des portes d'entrée d'agglomération, qui doivent constituer des points d'échanges entre différents modes de déplacements et différents réseaux afin d'organiser les accès vers le cœur de l'agglomération pour les usagers venant de l'extérieur. Le PDU concrétise cet enjeu à travers des mesures relatives aux pôles d'échanges, à développer sur le territoire d'Amiens Métropole en particulier avec la mise en service du tramway programmée en 2018-2019.

Le SCoT comporte également des prescriptions en matière de densification et de normes de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs. Le PDU s'inscrit dans le droit fil de ces prescriptions et les décline, notamment en définissant des densités minimales majorées et en identifiant les secteurs considérés comme bien desservis par les transports collectifs.

Les actions du PDU viennent décliner les orientations du SCoT, avec lesquelles elles doivent être compatibles. Un tableau récapitulatif détaille les correspondances entre le SCoT et le PDU d'Amiens Métropole.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)

Le SRADDT, document stratégique, affirme la volonté de développer la fluidité des mobilités à l'échelle régionale. Afin de permettre l'accessibilité à « moins d'une heure » des différentes fonctions urbaines pour chaque Picard, quel que soit son territoire de résidence, les mobilités au sein de la métropole multipolaire doivent être améliorées.

Le PDU répond, à l'échelle de la Communauté d'Agglomération, à cet objectif notamment en renforçant l'attractivité du réseau Ametis et par la mise en service d'une première ligne de TCSP à l'horizon 2018-2019. Il s'agit d'offrir aux habitants une offre véritablement attractive et concurrentielle à la voiture individuelle.

En matière de déplacements, le SRADDT insiste également sur le rôle croissant des « petites » gares dans la mobilité des Picards. Rappelons que la Communauté d'Agglomération n'est pas compétente pour les dessertes ferrées. Cependant, en insistant sur la densification de l'urbanisation des gares et des haltes ferroviaires, le PDU accompagne cet objectif d'offrir à plus d'habitants le recours à des transports en commun performants et peu émetteurs de GeS.



Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

Le SRCAE est un document à portée stratégique, visant à définir à moyen et long terme les objectifs régionaux, en matière de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air.

138

Il se fixe comme objectifs de réduire de

- 20 % les émissions de gaz à effet de serre en 2020,
- 75 % ou diviser par 4 les émissions de GES en 2050 (le « facteur 4 »)

En Picardie, les transports contribuent pour 25% des émissions des GeS (14% pour mobilité des personnes et 11% pour le Fret).

Le PDU participe à l'échelle métropolitaine, à la réduction des émissions en répondant notamment aux orientations et dispositions relatives aux transports. Il se fixe notamment comme objectif majeur d'un déplacement sur deux sans voiture en 2023.

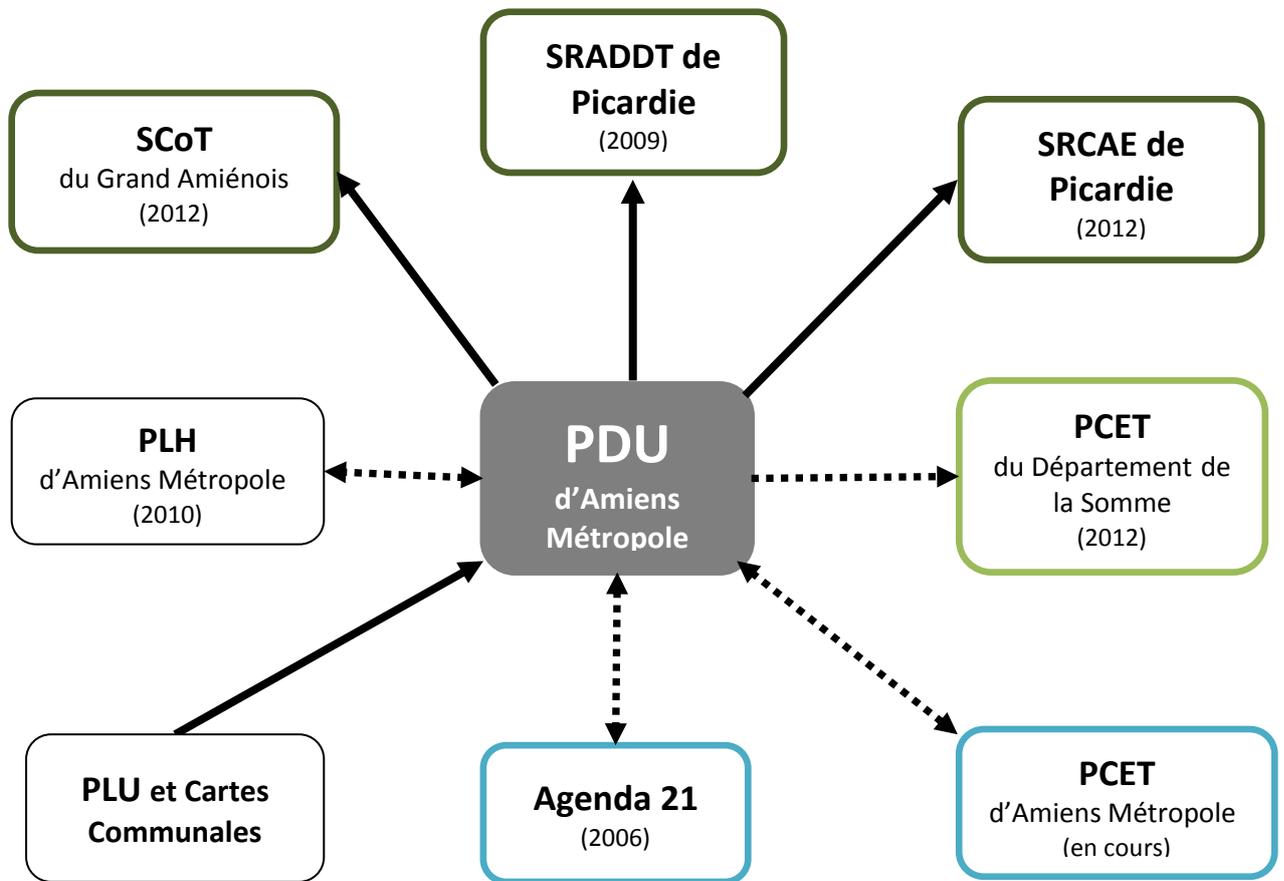
A travers ses 3 enjeux (environnemental, citoyen et économique et social) qu'il décline en 37 actions, le PDU contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre générés par les déplacements à hauteur de 13%, en tenant compte de l'effet technologique. Les principaux leviers permettant d'atteindre ces objectifs sont l'optimisation et le développement du réseau de transport collectif, le renouvellement partiel de la flotte de véhicules métropolitaine et la mise en œuvre du tramway.



Le PDU d'Amiens Métropole **prend également en compte** les objectifs des documents suivants :

- Le Plan Climat Énergie Territorial (**PCET**) d'Amiens Métropole en cours d'élaboration ;
- Le Programme Local de l'Habitat (**PLH**) d'Amiens Métropole, approuvé en 2010 ;
- L'Agenda 21 de la Communauté d'Agglomération, reconnu en 2007 ;
- Le Projet Métropolitain 2030 d'Amiens Métropole, en cours d'élaboration ;
- Le Plan Climat Énergie Territoire (**PCET**) du Département de la Somme, adopté en 2011 ;

Articulation du PDU avec les principaux plans et programmes



—————> Lien de compatibilité
 <-----> Lien de prise en compte



Mise en œuvre, suivi, animation et évaluation du PDU

140

LA MISE EN ŒUVRE, LE SUIVI ET L'ANIMATION

Phasage du programme d'actions

Les actions du PDU sont de deux natures :

- Des actions ponctuelles (une étude ou un aménagement précis), dont la mise en œuvre interviendra sur une période donnée ;
- Des actions dont la mise en œuvre s'effectuera en continu, sur toute la période d'application du PDU.

Le projet de tramway (mise en œuvre prévisionnelle en 2018-2019) constituera une étape majeure du phasage des actions. Certaines actions sont dépendantes de sa réalisation. D'autres la prépareront ou l'accompagneront.

Modalités de mise en œuvre et de suivi

La mise en œuvre et le suivi du PDU sont définis par une fiche action de l'enjeu citoyen « Je me déplace autrement ». Cette fiche définit un certain nombre de procédures et d'instances de concertation et d'évaluation :

- La création d'un observatoire des déplacements ;
- L'évaluation en continu du PDU ;
- La constitution d'un comité de suivi du PDU ;
- Une information régulière de la population.

LES MODALITES D'EVALUATION DU PDU

Le PDU devra être évalué cinq ans après son approbation, conformément à l'article L1214-8 du Code des Transports. Cette évaluation pourra conduire, le cas échéant, à la révision du PDU.

Pour autant, la Communauté d'Agglomération souhaite évaluer en continu les effets du PDU et la mise en œuvre de ses actions.



A cet effet, chaque fiche action définit des indicateurs de suivi. Ceux-ci seront suivis et évalués grâce à la mise en place d'un observatoire des déplacements. Ils sont de deux natures principalement :

- Avancement de la mise en œuvre de l'action (ex. : nombre de km d'itinéraires cyclables aménagés) ;
- Mesure des effets de l'action : effets sur la mobilité, impact financier, impact environnemental

Les effets sur la mobilité seront mesurés à travers une nouvelle Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), qui sera réalisée environ 10 ans après l'EDGT de 2010.

141

Le PDU programme par ailleurs la réalisation d'un compte déplacements (fiche action n°37), sur la base de la méthode définie par le CERTU. Il permettra d'évaluer l'impact financier de l'ensemble des déplacements de l'agglomération amiénoise non seulement pour la collectivité mais aussi pour les particuliers et les entreprises.



Annexe relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

142





■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ L'état des lieux

144

AVANCEMENT DES AMENAGEMENTS DE MISE EN ACCESSIBILITE

L'accessibilité PMR : une nécessité et une opportunité

Qu'entend-on par Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?

La notion de PMR regroupe l'ensemble des personnes connaissant des difficultés pour se déplacer :

- de façon durable : personnes en situation de handicap moteur, sensoriel, cognitif...
- de façon temporaire : femmes enceintes, personnes encombrées de bagages...

Avec le vieillissement de la population, on estime que près de 30% de la population peut être considérée comme personne à mobilité réduite.

La mise en accessibilité des réseaux de transport, de la voirie, des espaces publics et des bâtiments publics est profitable à l'ensemble des usagers, rendant leurs déplacements plus sûrs et confortables.

L'importance de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements

L'ensemble des communes d'Amiens Métropole a désormais intégré les normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite lors de la création ou de la requalification de voiries et d'espaces publics et lors de la rénovation de bâtiments publics.

Néanmoins, un travail global et partenarial entre les différents maîtres d'ouvrage doit s'intensifier afin d'assurer l'accessibilité de l'ensemble des maillons de la chaîne de déplacements : réseau Ametis, espaces publics, stationnement, gares et haltes ferroviaires, pôles d'échanges, bâtiments publics, Buscyclette...

Dans cette perspective, une commission intercommunale d'accessibilité a d'ores et déjà été mise en place par Amiens Métropole.

De plus, pour faciliter les déplacements des personnes aveugles et malvoyantes, la Ville d'Amiens dispose de quelques boîtiers de télécommande présentant des fonctionnalités variables. Ces boîtiers ont été mis à disposition dans la limite des stocks disponibles (système conforme aux normes en vigueur). Ils permettent d'activer différents types d'information : information en temps réel à une trentaine d'arrêts de bus Ametis, traversées piétonnes aux carrefours à feux, information en gare...



La loi de février 2005 : ses incidences pour le PDU

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 impose :

- L'élaboration, dans les trois ans, d'un **Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport (SDA)**, soit au plus tard le 11 février 2008
- La mise en application de ce schéma dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, soit au plus tard le 11 février 2015
- L'élaboration d'un **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)**, au plus tard le 22 décembre 2009.

145

Elle introduit l'obligation d'intégrer dans les PDU une **annexe** particulière composée des éléments suivants :

- Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ;
- Le(s) Plan(s) de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics établi(s) par les communes.

L'accessibilité des réseaux de transport public

Le réseau Ametis

■ *Le matériel roulant*

100% des bus sont accessibles, c'est-à-dire qu'ils sont à plancher bas et équipés d'une palette manuelle amovible au niveau de la porte du milieu pour l'accès des usagers en fauteuil roulant (UFR). Un travail sur l'accessibilité pour les autres typologies de handicaps reste à faire.

■ *L'accessibilité des quais de bus*

Un programme pluriannuel de mise en accessibilité des arrêts de bus a été mis en place par Amiens Métropole :

- A ce jour, l'ensemble des quais avec abris sont accessibles,
- Au premier trimestre 2013, le programme pluriannuel de mise en accessibilité des arrêts est réalisé aux deux tiers.

En revanche, aucune information n'est aujourd'hui diffusée aux usagers en ce qui concerne l'accessibilité des arrêts. Les PMR ne peuvent donc pas préparer leur voyage.

■ *Un service de transport adapté performant : le TAAM (Transport Adapté à Amiens Métropole)*

Ce service est délégué à la SPTA (Synergihp Picardie Transport Adapté). TAAM fonctionne de la même manière qu'un service de transport à la demande. Il est ouvert aux personnes handicapées titulaires d'une carte d'invalidité et ne pouvant pas utiliser les transports collectifs, moyennant un tarif allant de 2 à 5 €.

La mise en accessibilité du réseau des lignes régulières de bus Ametis ne remettra pas en cause



l'existence de ce service, qui répond à des besoins spécifiques (handicap lourd qui nécessite un voyage de porte à porte).

La gare du Nord

La gare du Nord a fait l'objet récemment d'une profonde rénovation. A l'exception d'un quai pour lequel une intervention humaine est nécessaire, l'ensemble de la gare est accessible aux PMR.

En revanche, le parvis de la gare ainsi que le pôle d'échanges, qui eux aussi ont été requalifiés récemment, ne répondent pas à toutes les normes PMR, notamment pour les personnes connaissant un handicap sensoriel.

L'accessibilité des voiries et des espaces publics

De nombreux points noirs en défaveur de la continuité des cheminements

Au sein de l'Agglomération d'Amiens Métropole et plus particulièrement à proximité du centre-ville d'Amiens, de nombreux points noirs sont identifiés par les associations PMR, notamment au niveau des traversées des carrefours aux abords du centre-ville (rue du Maréchal de Lattre de Tassigny, place Foch, esplanade Branly, boulevard de Belfort, boulevard d'Alsace Lorraine...).

Une offre de stationnement PMR à conforter

La politique de stationnement de la Ville d'Amiens est mise en place en tenant compte de l'offre en stationnement pour les PMR :

- Au minimum, respect du ratio fixé par la loi : au moins 1 place réservée sur 50
- Travail en cours de mise aux normes des places existantes
- Réalisation d'une cartographie des emplacements dédiés aux PMR

L'offre de stationnement en surface pour les PMR doit être maintenue et développée. En effet, plusieurs parkings en ouvrage réalisés récemment ne sont pas accessibles à certains véhicules hauts (dont les véhicules équipés d'un système automatique pour fauteuil roulant situé sur le toit).

Un problème de cohabitation sur l'aire piétonne

L'aire piétonne dans le centre-ville d'Amiens est aménagée autour d'un axe structurant formé des rues de Noyon, Trois Cailloux et Delambre. Cet axe relie la Gare à la MCA (Maison de la Culture).

Des associations PMR en particulier ont souligné les conflits d'usages et le sentiment d'insécurité générés par la présence de vélos, de voitures électriques voire de deux-roues motorisés. La possibilité de séparer les différents usages par du marquage a été évoquée.

Or l'expérience démontre que la séparation des flux en dédiant un axe à chaque mode dans les zones piétonnes ne fonctionne pas. En outre, la cohabitation des différents usagers et le partage de l'espace public génèrent moins d'accidents.

C'est pourquoi il est souhaitable de maintenir les aménagements existants, tout en mettant en place des campagnes de sensibilisation et en faisant appel au civisme. Le Code de la Route, intégrant le



Code de la Rue, précise que dans une zone piétonne, le piéton est prioritaire, les autres modes étant tolérés à condition de rouler à l'allure du pas.

AVANCEMENT DES DEMARCHES

147

Schémas Directeurs d'Accessibilité des autorités organisatrices de transport

Amiens Métropole

Le SDA d'Amiens Métropole n'a pas encore été élaboré. Sa réalisation est prévue pour 2014 (voir la partie suivante : « Les actions programmées » / « L'accessibilité du réseau Ametis »).

Département de la Somme

L'élaboration du SDA départemental n'a pas encore été lancée.

Région Picardie

Le SDA des services de transports régionaux a été finalisé en mai 2008.

Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics des communes

Rappel : article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : « *Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains quand il existe.* »

A ce jour, la commune de Glisy a élaboré son plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Celles d'Amiens et d'Hébecourt ont engagé cette démarche.

Néanmoins, désormais, l'ensemble des communes de la Communauté d'agglomération intègre systématiquement les normes PMR dans les projets de création ou de requalification de voirie.



Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées

148

Rappel : Art. L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales : « Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. »... « Lorsque la compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire est exercée au sein d'un établissement public de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement. Elle est alors présidée par le président de l'établissement. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus. »

Amiens Métropole est concernée par cette obligation compte tenu de son poids démographique. Elle a créé sa Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées en décembre 2009.

Les missions de la Commission Intercommunale sont les suivantes:

- dresser le constat de l'état d'accessibilité des établissements recevant du public, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- établir un rapport annuel présenté à l'organe délibérant concerné,
- faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant,

La C.I.A.P.H. regroupe des élus, des associations, des usagers et personnes volontaires, des représentants des institutions et des personnes qualifiées.

La Commission a engagé les réflexions, proposé et accompagné des actions sur l'accessibilité et le handicap. Elle s'est réunie plusieurs fois par an de manière plénière. Par ailleurs, trois groupes de travail thématiques se sont réunis régulièrement afin d'examiner les projets :

- groupe « transports, voiries, espaces publics »,
- groupe « logements, établissements recevant du public »,
- groupe « citoyenneté et vie sociale ».

Dans le cadre de la C.I.A.P.H., Amiens Métropole a effectué un diagnostic de l'accessibilité et une programmation des aménagements d'accessibilité à mettre en œuvre dans plusieurs domaines :

- Voirie et espaces publics
- Transports collectifs et intermodalité
- Etablissements recevant du public
- Accès à l'information
- Autres actions : formation et information, journée de l'accessibilité, vie sociale
- Gouvernance, coordination et conseil / expertise

Au regard du nombre d'habitants, les communes d'Amiens (133 500 habitants) et de Longueau (5 408 habitants) ont également créé en 2010 leur Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Les actions programmées

L'ACCESSIBILITE DU RESEAU AMETIS

149

L'élaboration du SDA d'Amiens Métropole

Le **Schéma Directeur d'Accessibilité** (SDA) des services de transports publics du réseau Ametis sera élaboré en 2014. Il programmera les actions à mettre en place pour assurer la mise en accessibilité du réseau Ametis en vertu de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

- Parc de véhicules (y compris services spécifiques) : accès aux véhicules, aménagements intérieurs
- Aménagement des arrêts : quelque 300 points d'arrêt doivent encore être aménagés, sur un total d'environ 800
- Systèmes d'information spécifiques
- Points d'information et / ou de vente
- Site internet du réseau Ametis
- Procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite

La mise en œuvre du SDA

Le SDA sera mis en œuvre à partir de son approbation, en 2014 :

- Aménagement des arrêts à raison de 50 quais bus par an jusqu'en 2017 et de 34 en 2018
- Concertation avec les associations PMR, les opérateurs de transport (en particulier l'exploitant du réseau Ametis), les communes et les autres autorités organisatrices de transport pour la réalisation et la mise en œuvre du SDA
- Formation des chauffeurs du réseau Ametis pour faciliter l'utilisation des bus par les personnes à mobilité réduite (accostage des bus au niveau des quais bus, manipulation des dispositifs manuels dont sont équipés les véhicules)
- Service de transport adapté TAAM

Mise en service d'un tramway

Amiens Métropole mettra en service sa première ligne de tramway en 2018-2019. Cette ligne, desservant le centre-ville, la gare et les principaux équipements de l'agglomération, sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite.



Création d'une centrale de mobilité

Une centrale de mobilité sera créée à moyen terme, offrant des services de mobilité à destination du public : accueil, information, vente de titres, calcul d'itinéraires, tant sur des supports traditionnels (agence physique, panneaux aux arrêts et à l'intérieur des véhicules) que sur des supports innovants (internet, smartphones...). L'ensemble des services assurés par la centrale de mobilité prendront en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite pour proposer des dispositifs permettant d'améliorer leurs conditions de déplacements dans l'agglomération et au-delà.

150

L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) seront élaborés à l'échelle de chaque commune du territoire, programmant les actions à mettre en place pour la mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public, en vertu de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

- Trottoirs
- Continuité des itinéraires, traversées piétonnes
- Chaussée
- Mobilier...

La ville d'Amiens finalisera son PAVE en 2014 et les autres villes du territoire le feront dans la période 2013-2023.

Les PAVE s'appuieront sur les résultats et préconisations du diagnostic voirie, sur les aménagements déjà réalisés dans les communes, sur les savoir-faire acquis par les services techniques et sur les contributions des associations de personnes handicapées par rapport à la qualité d'usage.

Dans ce cadre, la concertation se poursuivra avec les associations PMR, les communes et les autres gestionnaires de voirie (Département de la Somme, en premier lieu), en prolongement de la concertation existante dans le cadre des Commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées et des autres instances informelles.

Amiens Métropole, ainsi que les communes du territoire, appliqueront aussi le Code de la Rue dans l'ensemble de leurs actions sur l'espace public.

Une charte intercommunale de l'aménagement de l'espace public sera élaborée, en concertation avec les communes et le Département, conçue comme une boîte à outils, portant sur :

- les aspects réglementaires : par exemple, panneaux nouveaux (ex. : zone de rencontre), double-sens cyclables, tourne-à-droite pour les vélos aux carrefours à feux, panneaux de signalisation liés au tramway, normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite...
- les principes d'aménagement pour les différents types de voies, y compris choix des matériaux (revêtements de sol), lisibilité des espaces dédiés à tel ou tel mode de déplacement, cohérence dans le « vocabulaire » utilisé par les uns et par les autres (ex. : couleurs, matériaux)

Cette charte sera diffusée à l'ensemble des communes pour la faire connaître afin qu'elle soit pleinement appliquée.



Les préconisations de la charte d'aménagement seront prises en compte dans l'ensemble des opérations sur l'espace public, notamment dans les projets structurants qui vont être mis en œuvre dans les années à venir (ex. : ANRU, Citadelle).

De plus, l'espace public sera progressivement aménagé en suivant les préconisations de la charte d'aménagements, en lien étroit avec la vocation des différentes voies définie dans la hiérarchisation du réseau de voirie.

Toutes les actions contribuant à l'application du Code de la Rue sur le territoire, notamment la création et la mise en œuvre de la charte d'aménagement de l'espace public, auront un impact positif sur les conditions de circulation des PMR sur l'espace public.

LE STATIONNEMENT PMR

L'offre de stationnement sera réorganisée à Amiens pour redonner de la place à d'autres usages. Dans ce cadre, des nouvelles places de stationnement PMR seront créées sur voirie et dans les parkings en ouvrage, respectant le quota imposé par la législation (1 place PMR pour 50 places de parking). Les places existantes feront l'objet d'une mise aux normes le cas échéant.

Le contrôle du stationnement sera aussi amélioré. Les équipes de contrôle du stationnement seront renforcées, en lien avec la réorganisation de l'offre de stationnement. Elles veilleront particulièrement à un respect des places de stationnement PMR. De plus, des actions d'information et de sensibilisation seront menées pour lutter contre le stationnement illicite dans les places réservées aux PMR.

La tarification du stationnement sera également optimisée à Amiens, mais le stationnement PMR restera gratuit.

