

Pôle métropolitain du grand Amiénois

L'objectif, réaffirmé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, de réduction de l'usage de la voiture individuelle (« Pour le transport des personnes, l'État encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés. »), doit orienter les choix d'urbanisation vers une diminution des distances à parcourir (rapprochement fonctionnel), vers une incitation au report modal et vers l'encouragement des modes actifs.

La thématique des déplacements est aujourd'hui partie prenante des politiques d'aménagement. Même si une commune ou une intercommunalité ne peut à elle seule enrayer la tendance à l'éloignement entre le lieu de résidence et le lieu de travail, elle peut néanmoins contribuer à infléchir les tendances en matière de mobilité en organisant les offres alternatives au « tout-voiture » pour influencer sur la chaîne de déplacements.

D'une manière générale, l'organisation de l'urbanisation, des espaces publics et de la voirie devront tenir compte des problématiques de déplacements de l'ensemble des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR) et de la sécurité routière. Cette dernière devra être prise en compte à l'échelle de la zone d'influence des nouveaux aménagements. Tout nouvel aménagement devra faire l'objet d'une analyse permettant d'assurer la cohérence des dispositifs et de la réglementation sur l'ensemble des communes.

Schéma de cohérence territoriale et mobilité

Le schéma de cohérence territoriale comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, un document d'orientation et d'objectifs (article L141-2 du code de l'urbanisme).

Chacune de ces pièces constitutives du schéma comprend des informations et/ou dispositions relatives à la mobilité et aux déplacements.

Ainsi, « Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

(...). Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. (...) » (article L.141-3 du code de l'urbanisme).

Concernant Le projet d'aménagement et de développement durables, celui-ci « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. (...) ».



L'ensemble des orientations seront déclinées dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale, pièce du SCOT avec laquelle la compatibilité des programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les plans locaux d'urbanisme, sera définie.

Fédération nationale des SCOT – instance de partage

http://www.fedescot.org/images/pdf/activites_partenariales/actions_partenariales/SCOT-Grenelle_fiche_mobilite.pdf

Plan de déplacements urbains

Introduit par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) déterminent, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Etablie par l'autorité organisatrice des mobilités (AOM), la réalisation de ce plan est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce qui est le cas de la communauté d'agglomération d'Amiens métropole.

Amiens Métropole a approuvé son PDU le 19 décembre 2013. Pour y accéder http://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/DEPT080A/PAC_EN_CONTINU/pdf/PDU_AM.pdf

Il est rappelé que depuis le 1^{er} janvier 2018, toute entreprise regroupant au moins 100 salariés sur un même site et se trouvant dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain doit élaborer un plan de mobilité, conformément à l'article [L.1214-8-2 du code des transports](#).

Projets d'infrastructures routières

Par ailleurs, les projets d'infrastructures routières qui auront une influence sur les déplacements sont consultables :

- sur le site internet de la DREAL des Hauts-de-France : <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Infrastructures>

- sur le site internet du conseil départemental de la Somme : <http://www.somme.fr/routes-deplacements-somme>

Les déplacements domicile-travail des habitants du pôle métropolitain du grand Amiénois :

La population des actifs de plus de 15 ans ayant un emploi s'élève à 73 % (70,7 % pour le département) et 60 % des actifs ont un emploi (59,4 % pour le département).

On estime à 148 288 le nombre d'emplois dans la zone et à 148 158 le nombre d'actifs ayant un emploi et résidant au sein du pôle métropolitain du grand Amiénois.

Trafic

Les cartes reprenant les catégories des voiries départementales et les données de comptages s'y rapportant, sont disponibles sur le site du Conseil départemental de la Somme :

<http://www.somme.fr/routes-deplacements-somme>

Bruit des infrastructures

Conformément à l'[article 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992](#) relative à la lutte contre le bruit, précisé par le [décret d'application 95-21 du 9 janvier 1995](#) et l'[arrêté du 23 juillet 2013](#), un arrêté de classement des infrastructures de transports terrestres bruyantes dans la Somme a été signé par le Préfet le 10 novembre 2016.

Une cartographie détaillée des fuseaux à l'échelle communale est disponible à l'adresse suivante :

<http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr>

Les routes classées à grande circulation

Le [décret n° 2010-578 du 31 mai 2010](#) fixant la liste des routes à grande circulation dispose que le territoire est traversé par des voies classées dans cette catégorie :

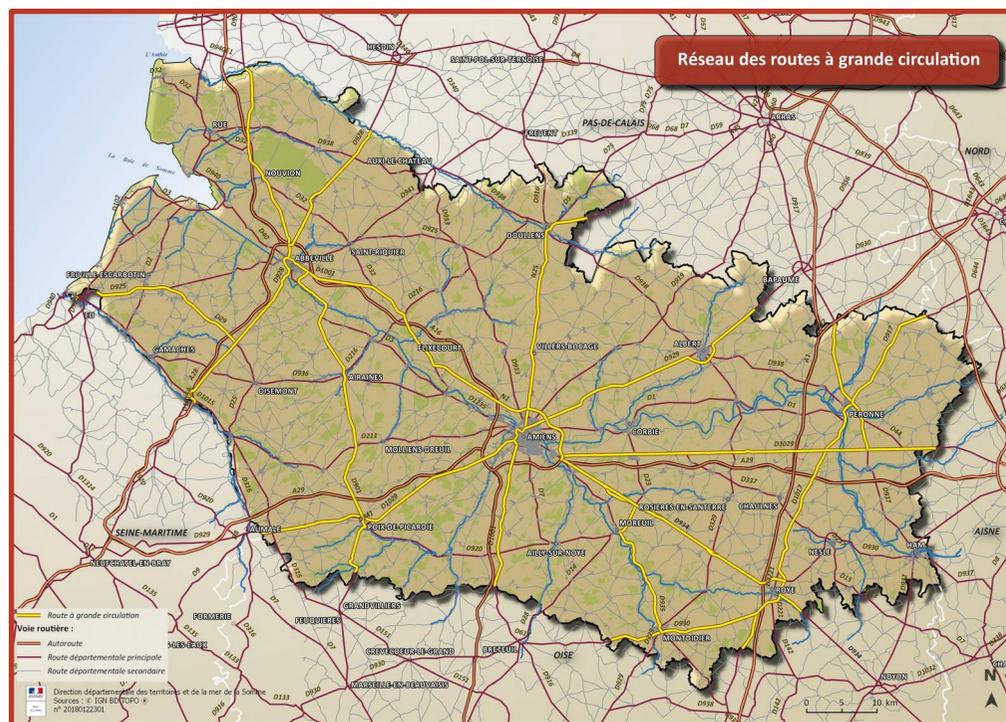
Conformément à [l'article L.111-6 du code de l'urbanisme](#), ce classement induit des contraintes en termes de construction ou d'aménagement dans une bande de 75 m de part et d'autre de ces voies.

Transports exceptionnels

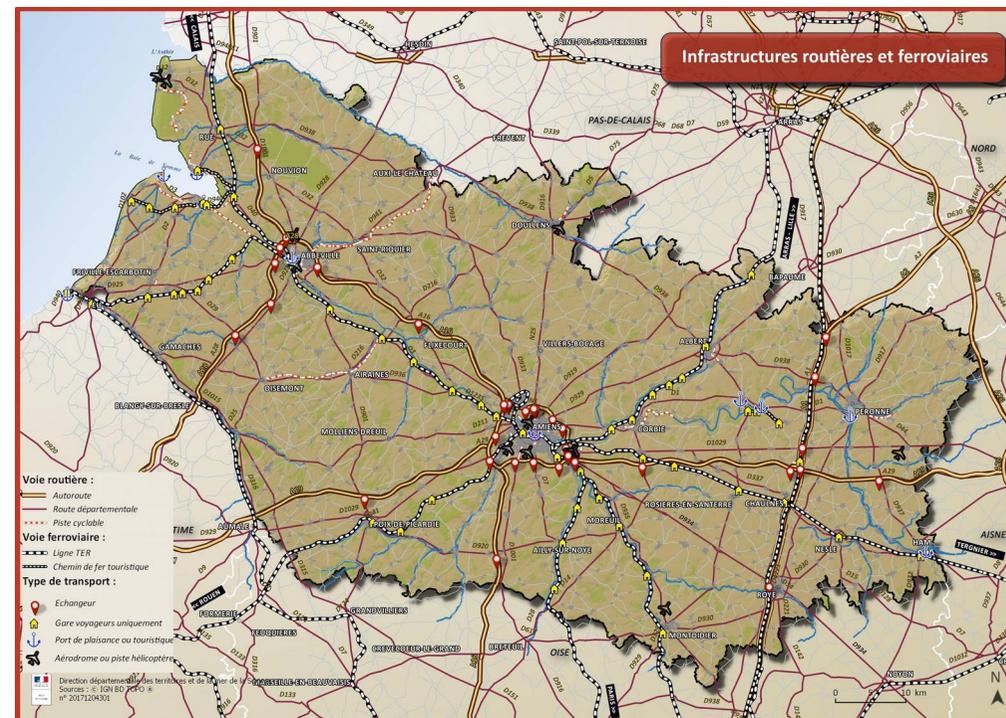
Dans l'hypothèse où un itinéraire transports exceptionnels serait recensé, il convient de maintenir au mieux les possibilités existantes. En effet, ces itinéraires sont une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la sécurité de la circulation de certains véhicules spéciaux, tels que les grues ou engins agricoles.

Pour mémoire, ci-après la réglementation applicable aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque :

http://somme.gouv.fr/content/download/11490/67192/file/te_general.pdf



Transports en commun



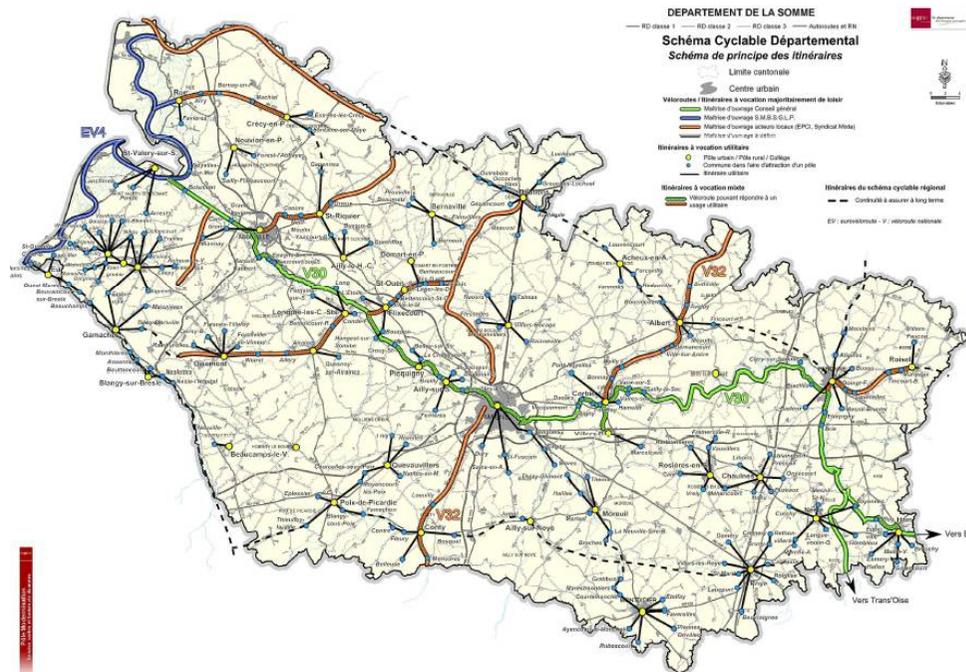
Le réseau de bus Trans'80

Pour en savoir plus sur le réseau : <https://trans80.hautsdefrance.fr/reseau.html>



Les autres réseaux de transport : <https://trans80.hautsdefrance.fr/autres-reseaux.html>

Circulations douces



Accessibilité

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, fixe des objectifs ambitieux qui visent à changer radicalement le quotidien des personnes handicapées en leur permettant de circuler, travailler, faire leurs démarches administratives, se distraire, de la manière la plus fluide possible. Parmi les objectifs à atteindre, figure la mise en accessibilité de l'espace public, des services de transport et des bâtiments publics.

Au-delà de l'application stricte des dispositions réglementaires, la parution de ces textes réitère la nécessité d'avoir une approche permanente et globale de l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite.

La sécurité routière - accidentologie

Les préoccupations en matière de sécurité routière peuvent se traduire dans les plans locaux d'urbanisme par l'inscription d'emplacements réservés destinés à des aménagements de voirie, une rédaction appropriée dans le règlement des conditions de desserte des terrains et d'accès aux voies ouvertes au public, et d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

Il conviendra d'éviter de définir un zonage qui serait de nature à induire une multiplication d'accès individuels et de manœuvres de tourne-à-gauche sur les principales voies routières sans dispositif dédié étant précisé que des conditions de desserte et des modalités d'accès aux voies publiques peuvent toujours être opposées à toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol aux fins d'assurer la sécurité routière.

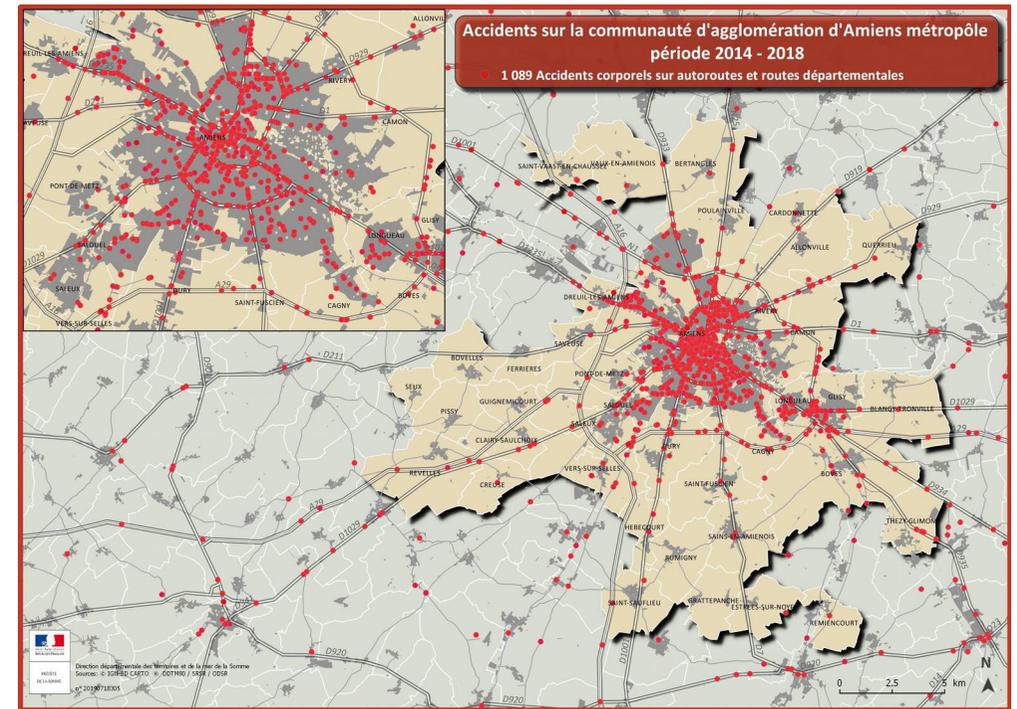
Les orientations d'aménagement et de programmation définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes à mobilité réduite notamment en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements et des commerces.

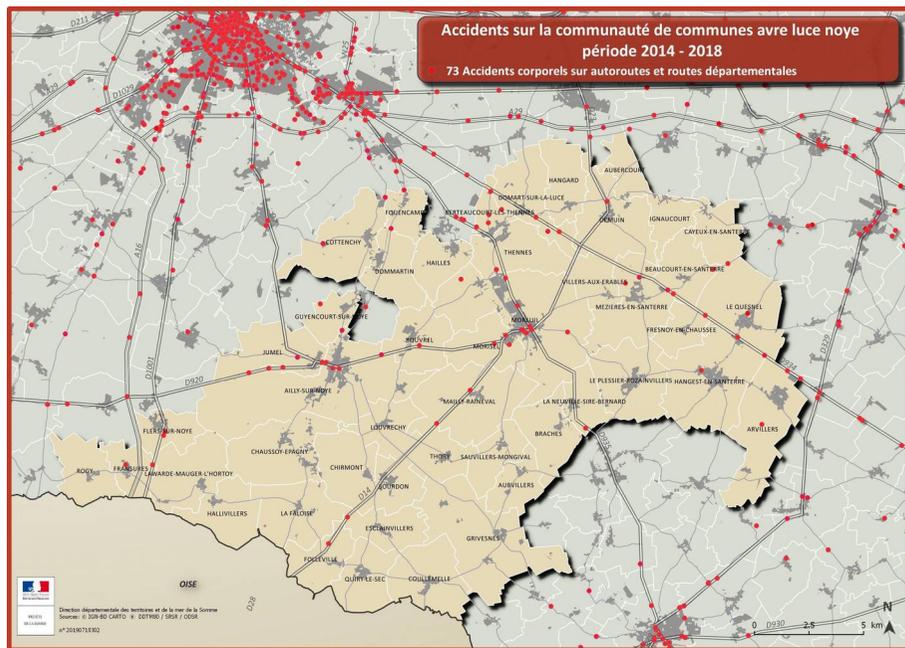
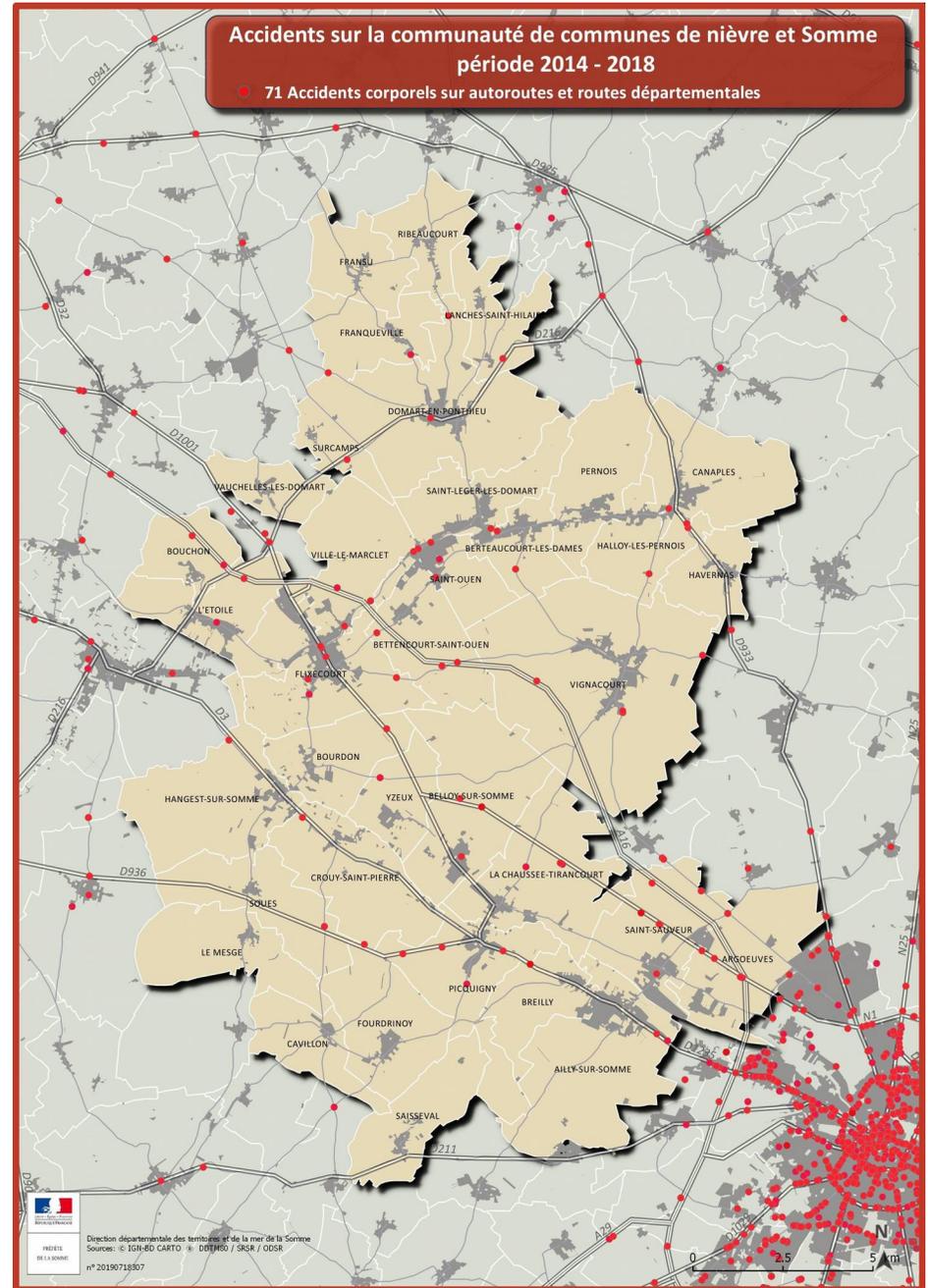
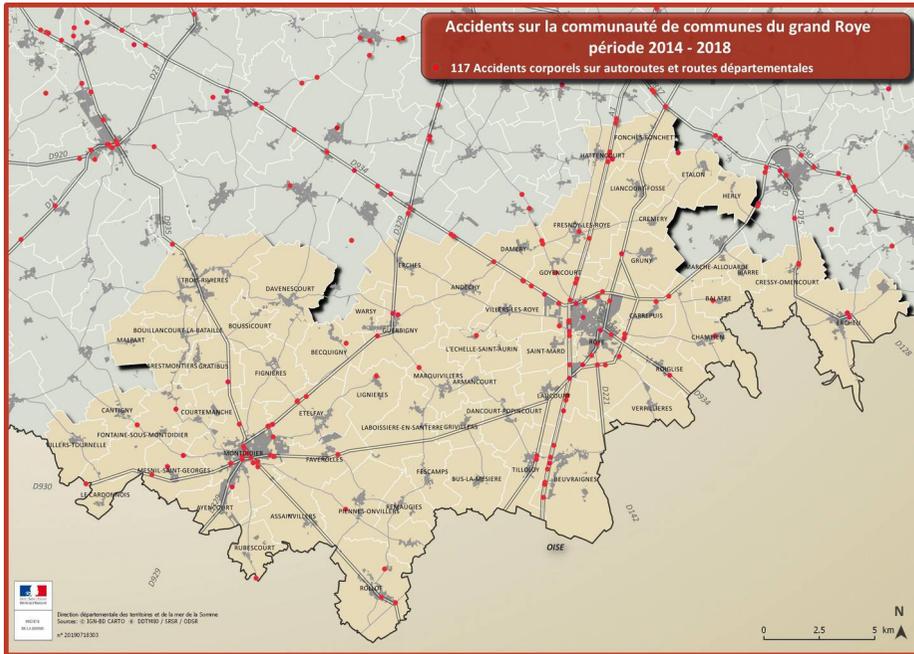
Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

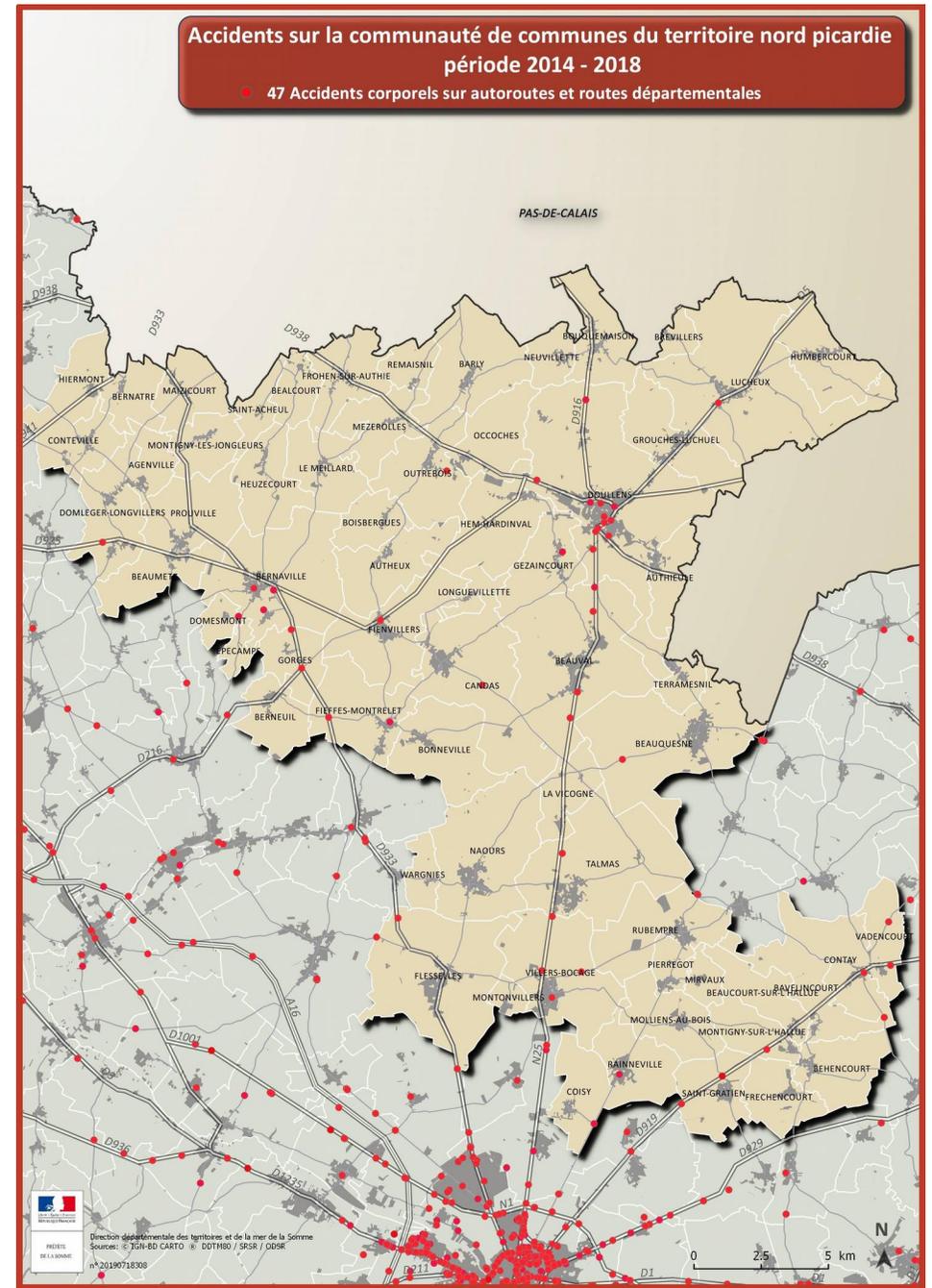
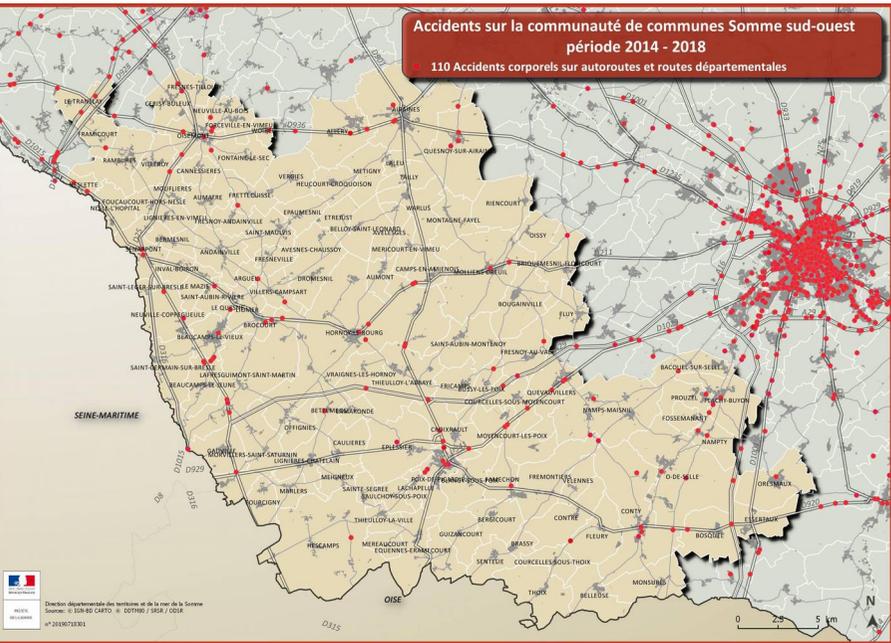
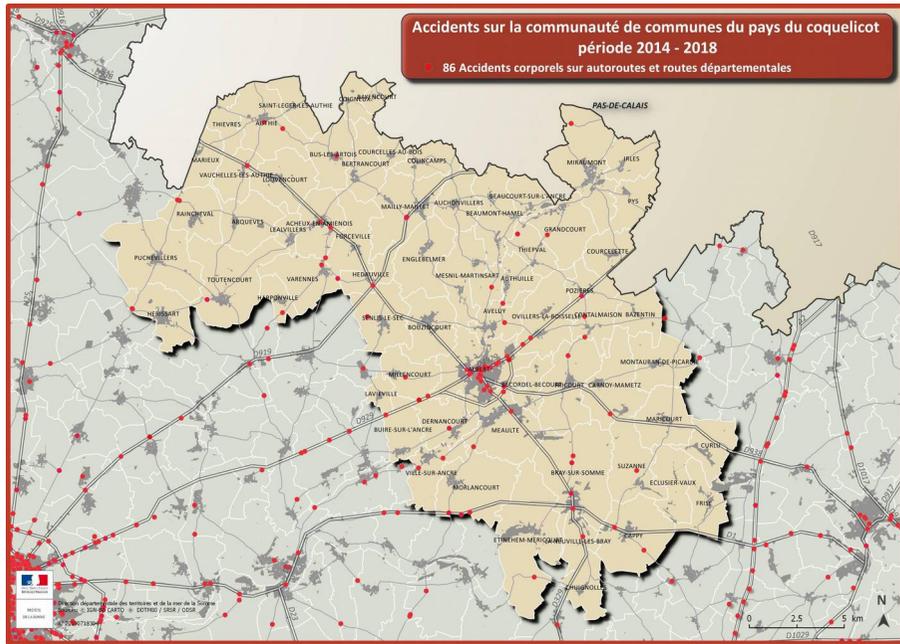
L'observatoire départemental de sécurité routière de la direction départementale des territoires et de la mer de la Somme établit chaque année la liste des points noirs et zones d'accumulation d'accidents sur une période de 5 ans.

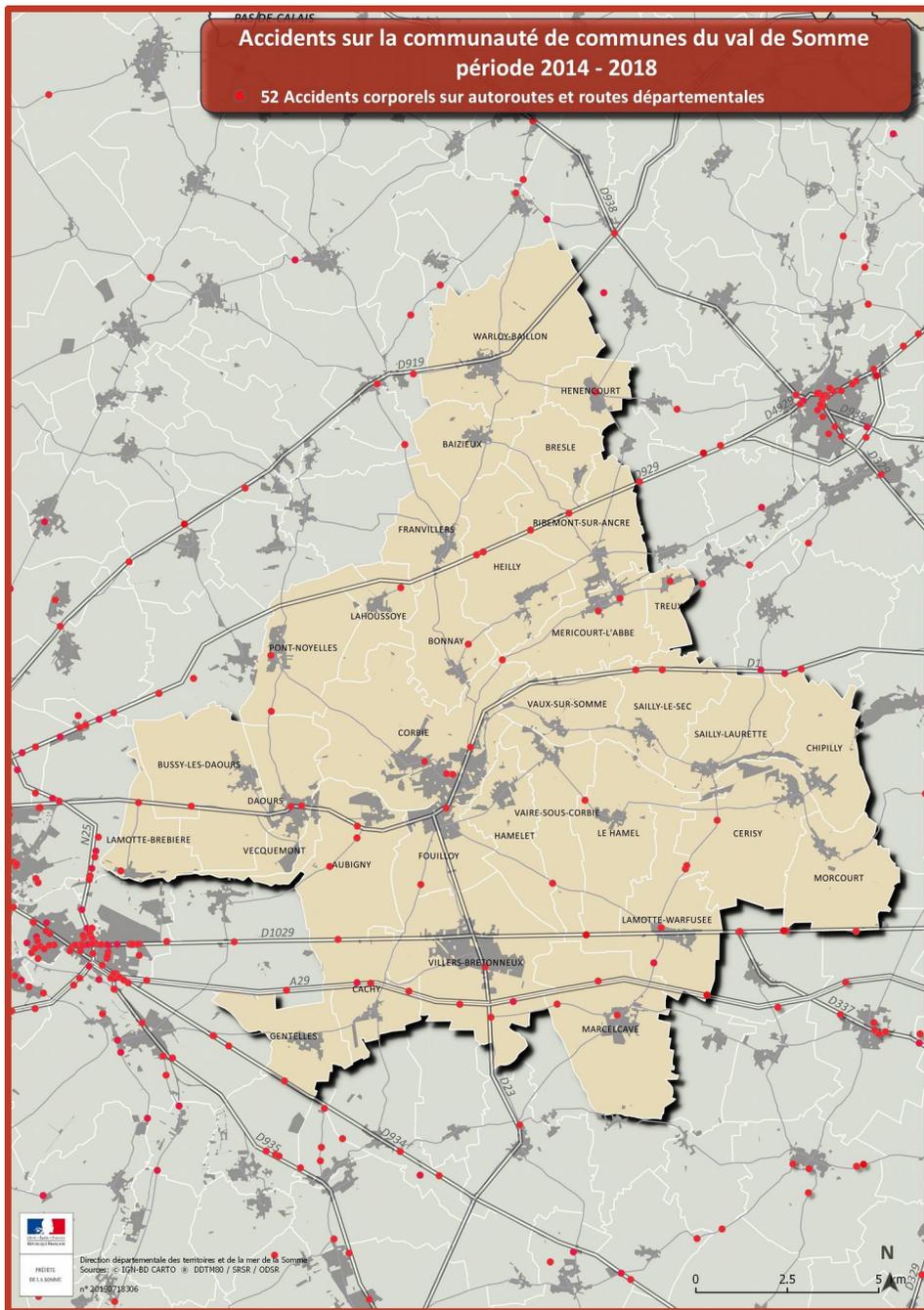
Un point noir est défini par une longueur de chaussée de 850 mètres sur laquelle 10 accidents ayant causé au moins 10 victimes graves (tués et blessés graves) ont eu lieu.

Une zone d'accumulation est définie par la longueur de chaussée d'environ 400 mètres sur laquelle ont eu lieu au minimum 5 accidents corporels.









Chemins de randonnée à pied et à vélo

Des chemins de randonnée sont inscrits dans un plan départemental des itinéraires de promenade .

Pour en savoir plus : <http://www.somme.fr/randonnees>

Le Conseil départemental a initié le Grand Projet Vallée de Somme. Ce projet global de développement du territoire samarien autour de la Vallée de Somme s'appuie sur une **démarche novatrice** : il s'est co-construit avec les acteurs du territoire ; des méthodes originales de prospective ont favorisé les échanges d'idées et le travail collectif.

Pour en savoir plus : <http://www.somme.fr/grand-projet-vallee-somme>

Bornes de recharge électrique

D'ici à 2020, l'immatriculation de véhicules électriques dans la Somme est estimée à 4 000. Pour développer ce marché, la constitution d'un **réseau de points de charge** sur la voie publique ou les lieux de stationnement est essentiel.

La FDE80 installe progressivement un réseau de **186 bornes** de recharges électriques dans tout le département, environ tous les 20 km, dont 22 bornes de recharge accélérée. Une étude préalable, subventionnée par le Département et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ([ADEME](http://www.ademe.fr)), a identifié le potentiel de développement de véhicules électriques, le maillage territorial, le calendrier de déploiement, les coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi que les modalités de gestion.

Pour en savoir plus : <http://www.somme.fr/appui-aux-communes-aux-intercommunalites/bornes-recharge-electrique-somme>

Aires de covoiturage

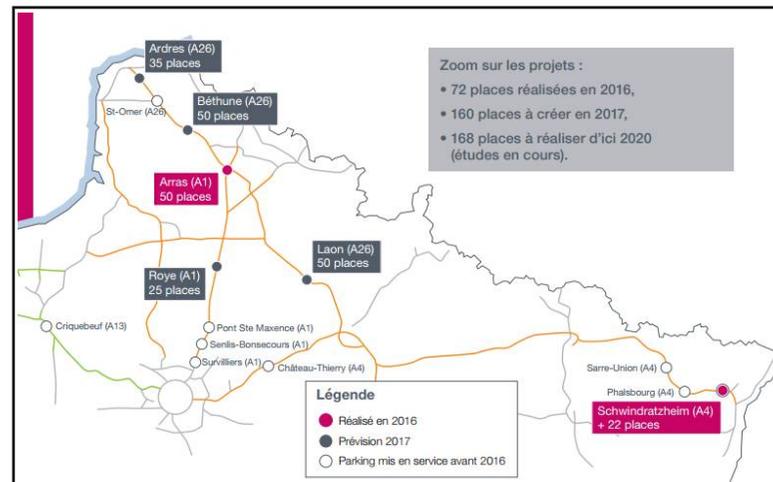
L'article L3132-1 du code des transports, créé par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, définit le covoiturage « comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. »

Si les aires réservées au covoiturage sont actuellement très peu développées dans le département, elles demeurent un enjeu stratégique dans la transition écologique.

Concernant le territoire du Grand Amiénois, la commune de Dury compte 8 places réservées au covoiturage.

Par ailleurs, dans le cadre de son plan de relance autoroutier, la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) s'est engagée à développer ses aires de covoiturage sur le ressort de son réseau (25 places sur Roye).

Enfin, il existe une plateforme de covoiturage Roulezco mise en place en Baie de Somme Trois Vallées, au Pays du Grand Amiénois et au Pays Santerre Haute Somme en partenariat avec l'ADEME, le Conseil régional de Picardie, le Conseil départemental de la Somme et la CCI Littoral Normand Picard.



S'il n'existe pas plus d'aires déclarées, il n'en reste pas moins qu'en pratique les personnes covoiturant pratiquent du covoiturage spontané. Une réflexion sur de potentielles créations d'aires de covoiturage est en cours (voir cartes de l'ADUGA ci-dessous) et le Conseil départemental va également élaborer un schéma départemental des aires de covoiturage.

