

Les Réunions du Club PLUi (Club Picardie)



**Mobilité : quelle prise en
compte dans les PLUi ?**
27/09/2018



1. MATINÉE

1.1. MOTS D'ACCUEIL :



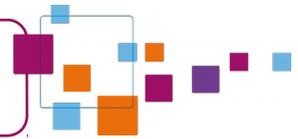
Crédits Photo/ ADUGA

- **Nicolas DUMONT, président du Syndicat Mixte Baie de Somme 3 Vallées et de la Communauté d'Agglomération Baie de Somme, maire d'Abbeville**

Des quartiers de gare mal aménagés reprennent de la vitalité aujourd'hui. C'est notamment le cas de la gare d'Abbeville. Abbeville est située dans le périmètre du SCoT Baie de Somme 3 Vallées en cours d'élaboration et la communauté d'agglomération de la Baie de Somme se lance dans un PLUi. Les différents enjeux et les problématiques identifiés à l'échelle du quartier de gare reflètent bien les enjeux relevés à une échelle plus large : les enjeux économiques avec la vulnérabilité des ménages, les enjeux environnementaux, climatiques et énergétiques et les enjeux sociaux avec l'accès à l'emploi, aux services et équipements. L'enjeu principal pour le territoire abbevillois étant l'accès à Roissy, pourvoyeur d'emplois. Le territoire est favorable à l'électrification de la ligne ferroviaire Amiens-Abbeville. Celle-ci est repoussée à 2030.

Toutes ces thématiques sont transversales et sont traitées dans les documents de planification. On a assisté au réaménagement des anciennes halles Freyssinet, complété d'un programme immobilier et de l'installation d'un dépôt de bus. Des expériences de covoiturage fonctionnent sur le territoire. L'agglomération d'Abbeville reste une agglomération très rurale. En effet, plus de la moitié des 43 communes que compte l'agglomération, recense moins de 500 habitants. On peut mesurer l'accès à Abbeville pour les habitants du territoire, 90 % des habitants sont à moins de 10 minutes de la gare. Il y a une halte à Fontaine sur Somme. Le maillage routier est également intéressant, 23 communes sont desservies par Trans 80. Le BAAG (Bus d'Abbeville Agglomération) dessert, quant à lui 13 communes. A cela s'ajoutent les liaisons cyclables.

Le maillage cyclable et piéton est en train d'évoluer pour qu'il en soit fait un usage autre que touristique et principalement un usage domicile-travail. Le projet de territoire va être décliné dans le PADD dont les objectifs découleront de ce projet en accord avec ce qui est requis par le code de l'urbanisme.



- **Jean-Louis GREVIN, président du club PLUi Picardie, vice-président de la CC du Val de Somme**

Jean-Louis Grévin remercie l'ensemble des participants et particulièrement Monsieur Jean-Michel Magnier. Le Grand Amiénois a pris un virage avec la transformation du syndicat Mixte en Pôle Métropolitain ; Jean-Michel Magnier étant élu vice-président en charge de l'urbanisme et du SCOT.

Le choix du thème de la mobilité fut largement plébiscité par les participants du club PLUi Picardie au regard du questionnaire envoyé par l'équipe d'appui du club PLUi Picardie. Chaque jour, nous nous déplaçons à différents titres. La mobilité est le lien entre les différentes tranches de vie. La prise en compte de cette mobilité est incontournable dans le cadre des PLUi. Nous sommes au cœur des enjeux sociétaux et environnementaux. Les réseaux sociaux aident à favoriser la mobilité mais on constate néanmoins un appauvrissement de la ruralité.

Les questions de mobilité qui sont au cœur des enjeux d'aménagement du territoire doivent être abordées dans les zones peu denses. A titre d'exemple, l'équivalent de 10 fois le tour de la Terre est réalisé quotidiennement par les habitants du Val de Somme. Il est temps de prendre conscience de cette situation et d'intégrer la question de la mobilité dans les PLUi.

1.2. INTRODUCTION

- **Projection du film « sagacité » portant sur la durabilité de la mobilité :**
<https://www.youtube.com/watch?v=YMhtY2gf0jE>

- **Jérôme GRANGE, ADUGA**

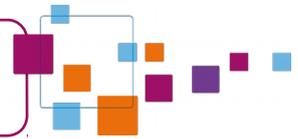
Faire un document de planification, c'est être en capacité de mettre face à face :

- l'espace,
- les modes de déplacement (vitesses),
- le modèle économique de la société dans laquelle nous vivons.

Il faut faire le lien avec l'espace. Derrière les modes de déplacements, ce sont les vitesses qu'ils proposent qui nous intéressent. Un territoire se caractérise par l'ensemble des fonctions qu'il regroupe (habiter, travailler, consommer, apprendre, se distraire...).

Le déplacement permet de mettre en œuvre ces cinq fonctions de la ville contemporaine. Circuler implique la mobilité des individus, laquelle se caractérise par un déplacement, pour lequel un investisseur et un gestionnaire proposent une offre de transport. Dans les années 1970, les ménages des classes moyennes vont avoir accès à une deuxième voiture. Contrairement aux idées reçues, aller plus vite ne fait pas gagner de temps mais de l'espace.

Ceci a donné lieu au phénomène bien connu d'étalement urbain. Il convient aujourd'hui d'organiser cet étalement urbain, de le gérer au mieux. Il existe un rapport entre modes de déplacements et intensité urbaine. Ce n'est pas seulement une question de densité mais une question d'organisation de l'espace.



▪ **Nathalie PITAVAL, CEREMA Nord Picardie**

L'organisation de la mobilité et sa prise en compte dans les documents d'urbanisme s'inscrivent actuellement dans un contexte particulier avec le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), et notamment interroge la mobilité en milieu peu dense. La présente présentation est issue d'exemples extraits de l'ouvrage du Cerema « PLUI et déplacements », en libre consultation sur internet : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plu-deplacements-0>

Le code de l'urbanisme contient des dispositions en matière de mobilité obligatoire et d'autres facultatives. Dès la délibération de prescription du PLUI, une réflexion sur ce qui peut être fait en matière de mobilité peut être menée. Le PLUI est un outil qui peut être pertinent car il est opposable et il peut avoir une influence sur les déplacements.

Plusieurs exemples de PLUI sont ensuite présentés avec pour chacun, la méthode et/ou les outils utilisés pour prendre en compte la mobilité dans le document.

En conclusion, quelle que soit l'échelle du territoire, il est possible d'agir en faveur des politiques de mobilité grâce au PLUI et combinant différents scénarios (PLUI tenant lieu de PDU, PLUI et Plan de mobilité rurale, PLUI et dispositions obligatoires du code de l'urbanisme...).

1.3. TABLE-RONDE : COMMENT INTÉGRER LA QUESTION DE LA MOBILITÉ À CHAQUE ETAPE DU PLUI ?

▪ **Armelle GORGUE, ARC**

Le travail mené par l'ARC dans les domaines de la planification et de la mobilité n'est pas récent. Compiègne est l'une des premières agglomérations à avoir proposé le transport collectif gratuit en tant qu'Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM), compétence qu'elle a prise dès les années 1970.

L'ARC s'est interrogée quant à la réalisation d'un Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de Plan de déplacements urbains (PDU) mais elle n'a finalement pas fait ce choix car elle ne pouvait pas porter l'engagement de baisser la place de la voiture en ville. Cet engagement est un engagement obligatoire lorsqu'une AOM se lance dans la réalisation d'un Plan de déplacements urbains. Elle a par conséquent choisi d'établir un PLUI tenant lieu de Programme local de l'Habitat (PLH). En revanche, désireuse de porter sa politique volontariste en matière de mobilité, l'ARC s'est doté d'un Plan global des déplacements (PGD).

Comment les éléments de ce PGD ont-ils été intégrés dans le PLUi ? Le Plan du PGD est intégré dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi.

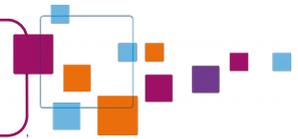
Une longue tradition de gratuité des transports collectifs participe à une intermodalité efficace. Le réseau de transports collectifs est par ailleurs très performant à Compiègne.

Question

Xavier Descoutures, CC Somme Sud-Ouest

Les transports en commun sont gratuits. N'est-ce pas au détriment de l'utilisation d'autres moyens de transports, notamment les modes doux ?

Armelle Gorgue : Non, le vélo est très utilisé. L'ARC est performant sur la multimodalité des transports.



▪ **Eugénie RUCKEBUSCH, AUD Pays de Saint-Omer et Flandre intérieure**

La Communauté de Communes du Canton de Fauquembergues a intégré depuis le 1^{er} janvier 2017, suite à la loi NOTRe la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO).

C'est en tant que Communauté de Communes du Canton de Fauquembergues qu'elle a élaboré son PLUi, approuvé en février 2014.

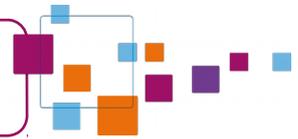
Un diagnostic poussé a été mené par l'AUD notamment sur la partie mobilité. Il en ressort qu'un habitant sur 6 travaille et habite à Fauquembergues. La gare de Saint Omer se situe à 20 km de Fauquembergues. Le diagnostic montre que 10 % des actifs ne se déplacent pas, cette part correspond notamment aux agriculteurs qui n'effectuent pas ou peu de déplacements domicile-travail. On note que moins de 1 % des personnes du territoire du canton de Fauquembergues utilisent les transports collectifs. Plus de 80 % des personnes utilisent leur véhicule particulier pour se rendre au travail. Ainsi sur la base de ce diagnostic mobilité, cinq enjeux ont été élaborés et transcrits dans le PADD : repenser l'organisation du territoire autour de la notion de la ville des courtes distances, développer des alternatives crédibles de mobilité à la voiture particulière, encourager le développement et le maintien de l'emploi sur le territoire, valoriser le cadre de vie, assurer la diversification de l'offre de logements. Les zones d'urbanisation future ont été placées sur les pôles de proximité identifiés.

En ce qui concerne le développement des alternatives à la voiture particulière, l'accent a été porté sur la nécessité d'avoir deux allers-retours en bus par jour en semaine vers Saint-Omer. Cette demande a été défendue auprès du Conseil départemental du Pas-de-Calais lorsque Mr Méquignon était élu du département. En dehors de ces deux allers-retours en cars départementaux, il fallait instaurer du transport à la demande. Il a été proposé que les lignes de TAD soient rabattues sur les pôles structurants. En matière de covoiturage, une réflexion avec le département a permis de définir un maillage des aires de covoiturage à l'échelle du SCoT. Leurs emplacements ont été précisés dans les PLUI (cf carte PADD) et intégrés, le cas échéant dans les OAP et la liste des emplacements réservés pour s'assurer de la disponibilité foncière afin de les réaliser. On peut citer l'exemple de Saint Martin D'Hardinghem, commune dans laquelle il n'y a pas d'urbanisation future prévue. En revanche, un accord a été passé pour que des liaisons douces soient réalisées entre le pôle de proximité de Fauquembergues et la commune.

Depuis 2014, une approche environnementale de l'urbanisme a été menée, financée par l'ex-Région Nord-Pas-de-Calais et l'ADEME, sur des sites d'urbanisation future, accompagnée d'une concertation importante avec les habitants. Un débat public à l'échelle du SCOT a été mené dans le cadre de sa révision, afin de renforcer la stratégie de mobilité car tout ce qui était prévu au SCOT a été réalisé. Toute la stratégie mobilité ayant été mise en œuvre à l'échelle du SCoT, il fallait lancer à un appel à de nouvelles idées pour travailler sur la mobilité. L'ancienne CCCF est désormais autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Cela permet de décliner une nouvelle stratégie de mobilité. Un achat de véhicules vient d'être fait pour proposer une mutualisation de ceux-ci entre la Maison des Services et ENERLYA, et les services de l'Agglomération. Le 1^{er} juillet 2018, une expérimentation de locations de vélos s'est lancée à l'échelle de la CAPSO.

▪ **Nicolas COPPIN, Agence d'urbanisme Boulogne Développement**

Le PLUi de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais a fait l'objet d'un arrêt de projet en 2015 et d'une approbation en 2017. Le territoire s'est engagé dans une démarche de Plan de Déplacements urbains volontaire. La question de la mobilité est devenue une évidence en 2010. La CAB en tant qu'AOM, est compétente pour la mobilité. Le territoire se caractérise par une forte dépendance à la voiture particulière et par une part modale du vélo très faible (notamment en raison de la topographie des lieux mais cela ne peut être la seule explication).



Le Programme d'orientations et d'actions (POA) ne concerne que la CAB. Cette volonté d'établir un POA s'est concrétisée par un objectif fort : celui de contractualiser entre les acteurs de la mobilité et de faire du POA un document le plus consensuel possible. Le POA est venu compléter les OAP du PLUi. Décomposé en 5 axes, le POA permet de montrer les engagements forts de la part de la collectivité et de se donner des priorités dans les actions. Les actions sont portées par l'Agence d'urbanisme. Le POA est présenté sous forme de fiches actions synthétiques permettant d'organiser le travail entre acteurs. L'approbation du PDU s'est effectuée avant l'approbation du POA du PLUi, ce qui a impliqué que soient déjà lancées les actions du PDU avant même l'approbation du PLUi. Dans le schéma vélo, une des actions découle de la phase de concertation avec les acteurs. Il est prévu de réaliser 50 km de réseaux cyclables. En 2018, se sont tenues des réunions avec les acteurs du territoire pour faire un bilan des axes du PDU. Le niveau d'avancement diffère selon les axes. Par exemple, l'axe E (organiser les flux générés par l'activité économique) est très peu développé. La question de la mobilité touristique serait sans doute plus poussée si le POA était remanié. Le POA peut être dupliqué pour être élargi à l'échelle du territoire du Pays boulonnais. Le PCAET redémarre à l'échelle de la CAB.

Question

Thérèse Rauwel, CAUE 80 : Le Boulonnais n'a pas véritablement avancé sur son axe du POA « mobilité en lien avec l'activité économique ». Qu'en est-il pour l'ARC et le canton de Fauquembergues ? Avez-vous travaillé sur des Plans de déplacements entreprises ?

Armelle Gorgue : Très peu, le fret est très important sur le territoire et à une échelle plus large. Il s'agit d'un travail qui n'est pas dicible dans le POA. Il y a néanmoins nécessité de le faire et de travailler sur la mutualisation des éléments en place. Par exemple, l'agglomération travaille sur la mutualisation de parcs de stationnement. Elle a également pour objectif de faire sortir le pôle logistique de la gare du centre-ville par l'identification du projet et la définition d'un zonage particulier dans le PLUi qui empêchera le développement de ce pôle logistique en projetant une restructuration du quartier de gare.

Eugénie Ruckebusch : Pour Fauquembergues, espace rural, cela est très peu abordé. Le même bilan que pour le boulonnais peut être tiré pour la CA de St Omer, à savoir, « on ne sait par où commencer » lorsque l'on traite cette problématique.

2. APRÈS-MIDI

2.1. VISITE DE TERRAIN : GAROPÔLE ET LE QUARTIER DE GARE

▪ Préambule de Brigitte LEVASTRE, CA Baie de Somme

La première étape de la requalification du quartier de gare a eu lieu entre 2005 et 2012. Trois zones de stationnement ont été créées ainsi qu'un quai pour les bus. L'aménagement de l'espace a été réfléchi pour favoriser la circulation des bus. Il a été décidé de l'implantation d'un abri destiné à accueillir 40 vélos, qui commence à être utilisé de manière régulière.



Un travail est fait pour établir des Plans de déplacements Entreprises (PDE). Des achats de terrains ont été effectués auprès de RFF des terrains, en fond de parcelle de la gare. Une parcelle a notamment été achetée pour construire le dépôt de bus.

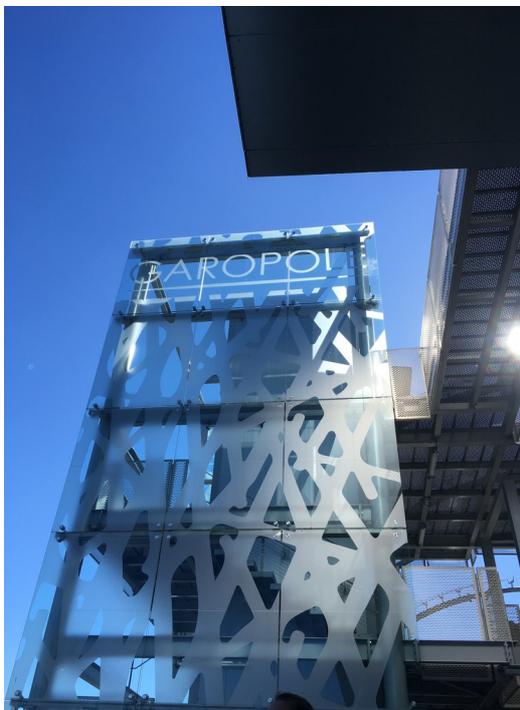
Le bâtiment et les terrains, achetés à la Robinetterie Margaux (ancienne friche polluée) comprend aujourd'hui des locaux et des bureaux. Une aide de l'ADEME a permis d'aménager le parc de stationnement qui faisait défaut. La Tour Maillefeu, monument classé a fait l'objet d'une dépollution.

Garopôle a été inauguré en janvier 2015 et couvre une surface de 3000 m².

Le bâtiment avait initialement plusieurs vocations : accueillir la mission régionale, le syndicat mixte Baie de Somme trois vallées, la communauté d'agglomération et le syndicat mixte Grand Littoral Picard....

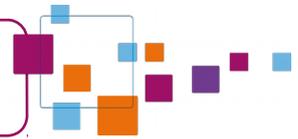
Ce dernier n'est finalement pas venu occuper le bâtiment. Le premier étage a été loué à des entreprises. Un espace conférence est destiné à accueillir les associations, des réunions, des journées...Des services tels que l'espace infos énergie, l'espace destiné à accueillir des expositions diverses sont à la disposition du grand public dans ce bâtiment.

Il était prévu de réaliser un espace dédié au vélo avec des possibilités de locations de vélos en lien avec l'activité touristique, mais ce dernier n'a pas été réalisé à ce jour. La dernière étape de requalification de ce quartier se concrétisera en décembre 2018 par la livraison d'une résidence de services pour personnes âgées en lieu et place d'une ancienne coopérative agricole. Par ailleurs, un nouveau parc de stationnement dans la prolongation du dépôt de bus sera construit en 2019 puisque les parkings existants sont déjà saturés. Il est prévu d'améliorer également les liaisons douces pour desservir le centre-ville d'Abbeville.

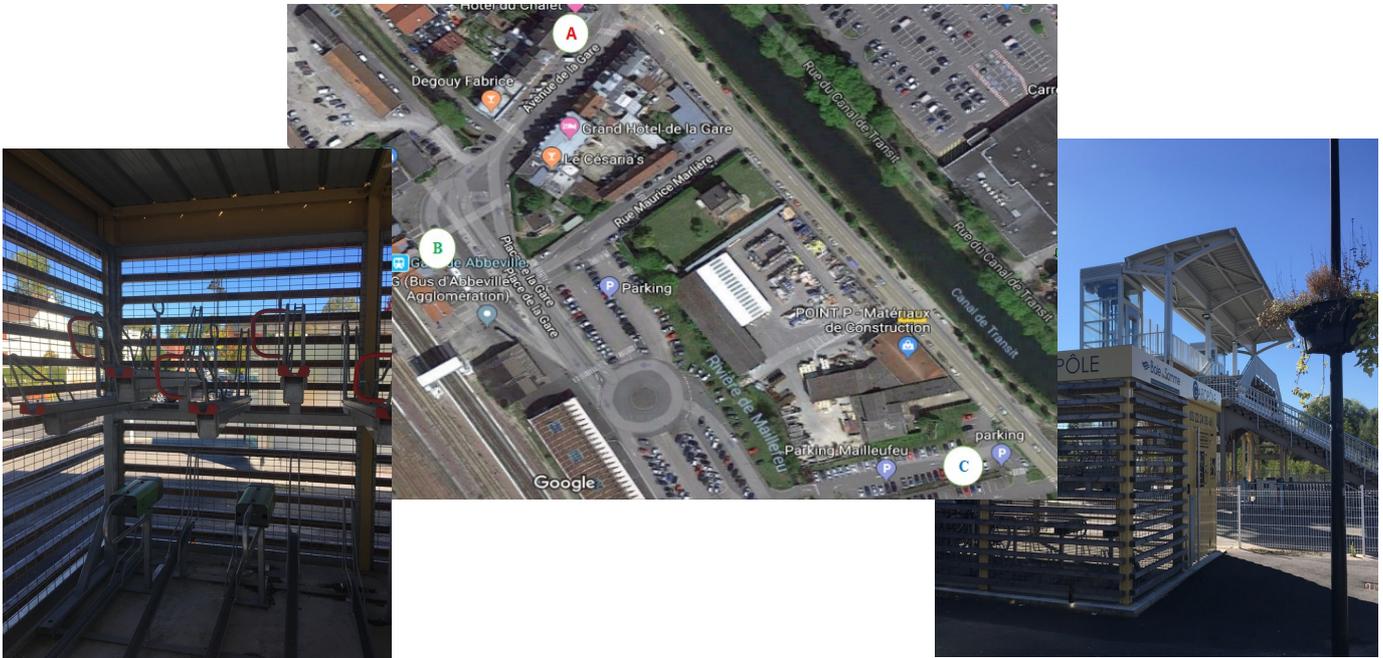


Crédit photos Cerema NP





▪ **Visite du quartier de gare et échanges avec Marie LADONNE, François BRASSEUR, Clotilde DE ZELICOURT, Syndicat mixte Baie de Somme Trois Vallées**

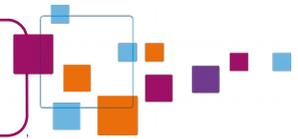


Crédit photos Cerema NP

Marie Ladonne a présenté le quartier de la gare, incarné par la multimodalité avec les bus BAAG, les cars départementaux, les cars SNCF, les 3 parkings « gare », le parc à vélos automatisé et sécurisé de 40 places, l'accès (100 m) à la voie verte qui longe le canal de la Somme (véloroute Vallée de la Somme) et « la ronde de l'eau » qui fait le tour d'Abbeville. L'accès direct au centre hospitalier (400 m) et à la résidence « Séniors ». L'accès au Centre-Ville et à différents quartiers (Rouvroy, sucrerie) est assuré à partir de ce quartier de gare.

Clotilde De Zelicourt a présenté les connexions depuis son emplacement vers les autres quartiers d'Abbeville :

- 1) le centre-ville via la rue Jean Jaurès : supermarché Carrefour et l'espace commercial Jean Jaurès + commerce de vélos « vélo 80 » ensuite la rue Saint-Vulfran (commerces de proximité des deux côtés de cette rue et le parking voiture de part et d'autre et les supports vélos). Ensuite, on accède à la place Max Lejeune (parkings voiture derrière la place et à proximité de la mairie (supports vélos bien présents tout autour de la place, là où se trouve l'hôtel de ville).
- 2) Le quartier « Rouvroy » réaménagé depuis 2015 avec des commerces de proximité (épicerie, boucherie, bar tabac, fleuriste..), et école élémentaire. Le réaménagement concerne la voirie qui bénéficie de routes plus larges, de trottoirs, de parking voitures, d'espaces végétalisés et de pistes cyclables des deux côtés de la route.
- 3) Le quartier de la sucrerie : nouveau pôle commercial (2017) et futur pôle logements. Le futur conservatoire de musique et de danse de la Baie de Somme sera installé à l'angle du rond-point de la place Verdun (en face du pôle commercial).
- 4) Avec « l'eau » : le long du canal de la Somme qui a été aménagé par le C.D 80 qui a structuré une véloroute le long du canal d'Abbeville jusqu'à St Valéry sur Somme (15,7 km).



Francois Brasseur a présenté les connexions depuis le parking Maillefeu vers les autres quartiers d'Abbeville :

1) le centre-ville via la rue de la portelette, la rue St Vulfran pour atteindre la place Max Lejeune (Hôtel de Ville : pas de voie cyclable mais des trottoirs et des supports vélos). Rue St Vulfran et place Max Lejeune : zones 30.

2) Le quartier de la sucrerie (pôle commercial) via le boulevard Voltaire (voie verte : piétons et vélos), la D928 (la voie verte passe sous le pont de la D928), la place de Verdun.

Accès aux autres quartiers d'Abbeville via le « Pont de la Femme Nue » : la circulation sur le pont est très difficile et accidentogène: route trop étroite, difficile pour les camions, cars et voitures de se croiser. Trottoir de chaque côté ne dépassant pas 1 mètre de large. La ville d'Abbeville réfléchit pour pouvoir améliorer cet axe « point noir » Une étude pourrait être programmée pour connaître les scénarios possibles.

3) Le centre hospitalier d'Abbeville.

4) Le quartier Saint-Gilles (avec le CM17 : CIO, Mission Locale, services de la ville et de la CABS) et le lycée Boucher de Perthes, le Collège Millevoeye.

2.2. COMMENT PRENDRE EN CONSIDERATION LA MOBILITE CONCOMITAMMENT À UNE DEMARCHE DE PLUI ?

- *Questionnement pour ce temps de l'après-midi : Comment les deux démarches de PLUi et de Plan de mobilité rurale peuvent-elles s'alimenter ?*
- **Jean-Charles ALIX, Quartier libre**
- **Retour d'expérience du PLUi du Contynois**

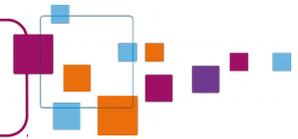
Territoire péri-urbain, aux portes de l'agglomération d'Amiens, le Contynois a démarré sa démarche de PLUi en 2015 avec 23 communes. Le travail s'est organisé de la manière suivante avec les élus :

Organisation de Comités de suivi entre élus, pour qu'ils soient acteurs lors de ces réunions ;

Tenue de Matinales avec des acteurs et des usagers du territoire pour prendre conscience que la mobilité est un enjeu pour tous. Ce fut parfois difficile de mobiliser les acteurs ;

Organisation de Visites de terrain : elles ont permis de se rendre compte de la place de la voiture dans les bourgs et de l'importance de la problématique du stationnement.

Plusieurs approches sur la mobilité ont été développées. On peut citer l'exemple d'une commune dans laquelle le problème de réduction des vitesses a été géré de manière originale par l'introduction de canards dans la mare du village. Lorsque les canards traversent la voie, ils jouent un rôle de régulation des vitesses. Des fiches expériences pour montrer ce qu'il est possible de faire pour traiter les questions de mobilité ont été rédigées. Des séminaires d'une journée pour écrire le projet de territoire en matière de mobilité notamment, ont été organisés.



Le Contynois se caractérise comme beaucoup de territoires ruraux par une absence d'alternative crédible à la voiture particulière, par une offre de transports collectifs insatisfaisante, et l'existence de stationnement sauvage liée à une insuffisance de places. La coulée verte qui reliait à Amiens, axe de circulation douce, n'a qu'une fonction touristique. Il existe peu voire pas d'espaces pour inciter à la pratique de la marche. L'omniprésence de la voiture particulière peut nuire à l'image de certains centres-bourgs.

Il faut par conséquent trouver des solutions de mobilité : développer une mobilité solidaire, trouver une nouvelle conception du transport au quotidien et faire évoluer les mentalités pour inciter à un changement de pratiques modales.

Ainsi l'axe 2 du PADD porte sur les nouvelles conditions de mobilité : « Organiser les mobilités dans une perspective de valorisation de la vallée de la Selle ». Il convient d'améliorer les conditions de mobilité entre Amiens et le Contynois. Il manque notamment un segment entre le Contynois et Amiens pour la coulée verte. Il faut tirer profit de l'axe est-ouest, trait d'union entre Ailly sur Noye et Poix-de-Picardie. Il faut réduire le nombre de poids lourds entre l'A16 et l'A29.

Une des orientations porte sur le fait de connecter l'ensemble des communes aux axes et pôles structurants. Une autre orientation consiste à inciter à une mobilité alternative aux déplacements motorisés dans les centres-bourgs et les villages.

On a choisi de décliner la réflexion sur la mobilité dans le PADD à l'échelle des grappes (de leur commune). Idée novatrice dans le PLUi, la mobilité peut s'aborder à une échelle de micro-projets de mobilité et pas seulement à une échelle de grands projets structurants.

Quelle traduction réglementaire des actions mobilité dans le PLUi ? Les aires de covoiturage trouvent leur place dans le PLUi. Les élus voulaient s'appuyer sur les parkings existants pour développer la pratique du covoiturage. Des emplacements réservés ont été prévus.

Les chemins ruraux pour assurer leur protection par un recensement ont été matérialisés.

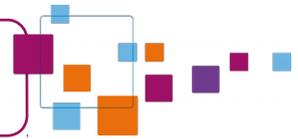
Il fallait aider les élus à négocier avec les aménageurs. Des OAP thématiques sur le profil des rues ont été élaborées. Des recommandations sur la largeur des voiries ont été faites, cela permet de rappeler aux aménageurs les règles à respecter. Des liaisons douces à créer pour assurer la greffe de ces futures zones et le reste de la commune, sont prévues. L'article L151-38 du Code de l'urbanisme prévoit une inscription dans le règlement graphique pour les cheminements à conserver qui sont parfois menacés.

L'arrêt de projet du PLUi aura lieu dans les prochaines semaines.

- **Agnès DESCAMPS, ADUGA**
- **Présentation du Plan de mobilité rurale Somme Sud-Ouest**

La CC Somme Sud Ouest est issue de la fusion de 3 intercommunalités et compte 37 600 habitants. Pourquoi élaborer un plan de mobilité rurale ?

La CC2SO a une appétence pour les questions de mobilité. L'une de ses anciennes intercommunalités, celle du Sud-Ouest amiénois, s'est dotée d'un projet de territoire donnant une place importante à la mobilité et a mis en place en 2012 une plateforme de mobilité. L'ex-intercommunalité a obtenu, du département à l'époque, la délégation de l'organisation des transports scolaires et créé une régie de transports. Elle s'est servie de ses transports scolaires, qui desservent chaque commune, matin et soir en lien avec les collèges et écoles, pour créer un transport à la demande : ceux-ci sont ouverts à tous, sur réservation ; des dessertes méridiennes en minibus sont proposées en complément pour permettre de passer la demi-journée seulement dans la commune où se trouve l'établissement scolaire de destination. La plateforme propose également des services de transports payants pour les sorties scolaires ou les sorties d'association par exemple, ce qui permet de compenser le déficit du TAD.



L'ex CCSSOA a également commencé à matérialiser des aires de covoiturage. Lors de l'élaboration du cahier des charges du PLUi, en 2015, la collectivité souhaitait se doter d'une stratégie en matière de mobilité. Elle a hésité à se lancer dans un PDU volontaire. Finalement, elle s'est saisie de l'opportunité offerte par la loi TECV de créer un plan de mobilité rurale, et ce, à l'échelle de la nouvelle intercommunalité. C'est en réalité le porteur de SCoT, le Pays du Grand Amiénois, récemment transformé en Pôle métropolitain avec des actions d'intérêt métropolitain en matière de mobilité, qui peut porter la réalisation officielle de ce plan de mobilité rurale au regard des conditions exprimées dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte (cf article L 1213-3-2 du Code des transports).

Il s'agit d'un document qui vient compléter le futur SRADDET, le contenu du document « plan de mobilité rurale » étant libre. Ce plan bénéficie d'un accompagnement de l'ADEME et de la Région. L'arrêt de projet est prévu pour janvier 2019 et son approbation en septembre 2019.

Le plan de mobilité rurale comprend une stratégie, un plan d'actions, et des recommandations pour les PLUi. Une concertation a permis de définir les enjeux.

Quelle articulation entre plan mobilité rurale et PLUi ?

Alors qu'initialement le PMRu devait nourrir le PLUi de Sud-Ouest amiénois et être élaboré sur la même échelle, le PMRu se fera à l'échelle des 121 communes avec 3 PLUi qui ne sont pas au même état d'avancement.

Le PLUi du Contynois, avec un volet sur la mobilité développé, a inspiré le plan de mobilité rurale. Les deux autres PLUi ont nourri le PMRu et réciproquement. Lors d'un atelier PADD spécifique sur la mobilité co-animé par Quartier Libre et l'ADUGA dans le PLUi de la région d'Oisemont, les élus ont dessiné les aires de covoiturage, les liaisons douces qu'ils pouvaient imaginer sur leur territoire.

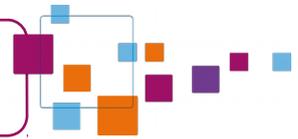
Le PMRu pour aller plus loin dans la mise en œuvre des PLUi. Le PMRu permet d'aborder des sujets liés à la mobilité qui ne trouvent pas de traductions graphique ou réglementaire dans un PLUi comme les actions sur la communication, l'information et l'accompagnement au changement. Il permet également d'étudier plus précisément la faisabilité et le phasage de la mise en œuvre de projets envisagés dans le PADD.

Par exemple, dans le PLUi du Contynois, réside une volonté d'aménager la coulée verte de la vallée de la Selle (ancienne voie ferrée) pour l'ouvrir à tous types de cycles et d'améliorer sa connexion avec le réseau cyclable Amiénois. Dans un souci de maîtrise du budget de mise en œuvre, le PMRU envisage la matérialisation d'un itinéraire cyclable nord-sud, d'une part, par des aménagements légers (jalonnement, aménagements de carrefours) sur les voies communales parallèles à la coulée verte et, d'autre part, par la réalisation d'une bande roulante sur les 3 km de la coulée verte pour lesquels il n'existe pas d'alternative.

Autre exemple, le PLUi du Contynois prévoit la structuration d'un axe « vallée », support d'une offre de transports attractive. La vallée de la Selle est aujourd'hui desservie par la ligne 29 du réseau Trans'80, gérée par la Région Hauts-de-France, qui emprunte différents itinéraires, de part et d'autre de la Selle, ce qui nuit à son attractivité.

Le PMRu formule une recommandation pour la région et les communes afin d'organiser des dessertes plus directes et améliorer le confort aux arrêts. La mise en œuvre de cette action risque d'attendre une dizaine d'années car la Région définit actuellement l'offre de transports, qui sera ensuite figée pour 8 ans.

Premier pas vers la mise en œuvre des PLUi, le PMRu permet d'avancer sur les questions de communication, information et accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



2.3. SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE

▪ Jérôme GRANGE, ADUGA

« *Quand tu veux construire un bateau, ne commence pas par rassembler du bois, couper des planches et distribuer du travail, mais réveille au sein des hommes le désir de la mer grande et belle* ». Antoine de Saint-Exupéry - Citadelle - œuvre posthume de 1948

J. Grange rappelle la volonté de l'équipe d'appui du club PLUi Picardie d'apporter des réponses aux collectivités pour permettre de lever la question de la légitimité de s'occuper de mobilité lorsqu'elles ne sont pas AOM. Se pose aussi la question financière pour investir dans les actions de mobilité. Il ne faut pas se fixer de limites au départ lorsqu'on fait un document de planification.

Des réponses très différentes peuvent trouver leur intérêt lorsque l'on parle de prise en compte de la mobilité dans les PLUi :

PLUi tenant lieu de PDU,
PLUi qui exploitent la liberté du Code de l'urbanisme ou par le biais des CRAUP,
PLUi avec un PDU volontaire,
PLUi avec un PGD,
PLUi avec un Plan de mobilité rurale...

Deux questions sont sous-jacentes :

1. La question des échelles, avec l'écueil du SCOT, qui lorsqu'il est réalisé à l'échelle de l'agglomération, comme à Compiègne, ne permet pas...d'organiser à une échelle collective une réflexion sur la mobilité
2. Le rapport à la mise en œuvre : cette thématique de la mobilité vient évoquer cette question.

▪ Jean-Louis Grévin, président du club PLUi

Jean-Louis Grévin remercie les participants, organisateurs et intervenants et fait l'éloge du club PLUi national et de la richesse de la documentation que l'on peut trouver sur le site à l'adresse suivante : <http://www.club-plui.logement.gouv.fr/>

Liste des documents téléchargeables avec ce compte-rendu

- Présentation Jérôme Grange, ADUGA
- Présentation de Nathalie Pitaval, CEREMA Nord Picardie
- Présentation d'Armelle Gorgue, ARC
- Présentation d'Eugénie Ruckebusch, AUD Saint-Omer Flandre intérieure
- Présentation de Nicolas Coppin, Agence d'urbanisme de Boulogne
- Présentation de Jean-Charles Alix, Quartier Libre
- Présentation d'Agnès Descamps, ADUGA

- Liste des participants
- Document « ressources bibliographiques et réglementaires » sur la mobilité et les PLUi