



Orientations d'Aménagement et de Programmation OAP Mobilité

Vu pour être annexé à la délibération du 05/03/2020
approuvant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Fait à Corbie,
Le Président,



Dossier 16028014-
CCVALDESOMME-818

réalisé par



Auddicé Urbanisme
ZAC du Chevalement
5 rue des Molettes
59286 Roost-Warendin
03 27 97 36 39

A. PREAMBULE.....	2
A.1. CADRE REGLEMENTAIRE : LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	2
A.2. LES DIFFERENTS TYPES D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION CONTENUES DANS LE PLU DU VAL DE SOMME	4
A.3. L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION MOBILITE	5
A. Rappel des principaux constats en matière de mobilité	5
B. Rappel des éléments du PADD sur la mobilité.....	8
C. Objectif de l'OAP mobilité	11
B. LE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LES ANNEES A VENIR.....	12
B.1. ETUDIER L'OPPORTUNITE D'UN RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF, AFIN DE FACILITER L'ACCES AUX POLES DEPUIS LES COMMUNES RURALES	12
B.2. POURSUIVRE LE TRAVAIL SUR L'ACCESSIBILITE DES GARES.....	13
B.3. ETABLIR UN SCHEMA PIETON ET CYCLABLE DANS CHAQUE POLE, VOIRE DANS CHAQUE COMMUNE	24
B.4. COMPLETER LA COUVERTURE DU TERRITOIRE PAR DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE	24
B.5. POURSUIVRE LA SECURISATION DES TRAVERSEES DE VILLE ET VILLAGE DANGEREUSES	24
B.6. ETUDIER DES CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT DE L'AUTO-STOP ORGANISE	25
B.7. COORDONNER LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE BORNES DE RECHARGEMENT POUR VEHICULES ELECTRIQUES	25
B.8. ÊTRE UN RELAIS DU DEPARTEMENT DANS LE DOMAINE DU COVOITURAGE	25

A. PRÉAMBULE

A.1. CADRE REGLEMENTAIRE : LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le régime juridique des Orientations d'Aménagement et de Programmation est défini aux articles L.151-6 et L151-7 du code l'urbanisme :

« **Article L151-6**

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées à l'article L. 141-16 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-17.

NOTA :

Conformément aux dispositions du II de l'article 169 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, ces dispositions s'appliquent aux plans locaux d'urbanisme élaborés par des établissements publics de coopération intercommunale qui font l'objet, postérieurement à la publication de la présente loi, d'une délibération prescrivant leur révision en application de l'article L. 153-32 du code de l'urbanisme.

Article L151-7

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;*
- 2° 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 ;*
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.*

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

Article L151-7-1

Outre les dispositions prévues à l'article L. 151-7, dans les zones d'aménagement concerté, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

- 1° Définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;*
- 2° Définir la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.*

Article L151-7-2

Lorsque l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou la commune est compétent en matière de plan local d'urbanisme et pour approuver le dossier de création de la zone d'aménagement concerté, la délibération d'approbation du plan local d'urbanisme contenant des orientations d'aménagement et de programmation peut valoir acte de création de la zone d'aménagement concerté, selon des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

La partie réglementaire du même code comprend les dispositions suivantes :

« Article R151-6

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Article R151-7

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Article R151-8

Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;*
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;*
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;*
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;*
- 5° La desserte par les transports en commun ;*

6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

A.2. LES DIFFERENTS TYPES D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION CONTENUES DANS LE PLUi DU VAL DE SOMME

Le PLUi du Val de Somme comprend différents types d'OAP, qui répondent à différents enjeux :

- **Des orientations d'aménagement et de programmation « secteur d'aménagement » et patrimoniales couvrant les secteurs de renouvellement urbain complexe**

Ces secteurs, qui représentent des enjeux urbains importants, et dont l'aménagement est particulièrement complexe, ont fait l'objet d'un travail spécifique et approfondi au cours de l'élaboration du PLUi (groupe de travail « Renouvellement Urbain Complexe », animé par l'ADUGA).

Sur les sites du quartier de gare de Corbie, et de la Résidence du Parc à Corbie, en application de l'article R.151-8 du code de l'urbanisme, les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires (voir partie suivante, cela correspond au secteur 1AU_p). Cela signifie que dans ces secteurs, il n'y a pas de règle d'urbanisme stricte (règlement), mais uniquement des règles souples (OAP).

Le choix d'un dispositif qui laisse plus de place à l'OAP qu'au règlement correspond à une volonté de privilégier le projet par rapport à la règle. Il s'agit de laisser plus de latitude aux porteurs de projet, à la fois pour privilégier l'innovation, et pour s'adapter à des conditions d'aménagement complexes.

Sur les sites Mailcotte à Villers-Bretonneux et de l'ancienne Bonneterie (ou TNE) à Marcelcave, sont mise en place des OAP patrimoniales. Elles visent à guider l'aménagement des sites de manière à mettre en valeur leur caractère patrimonial, en complément avec le règlement écrit.

- **Des OAP « Projet Urbain ».** Il s'agit d'OAP qui encadrent l'aménagement de certains secteurs, en complément d'un règlement qui comprend des dispositions pour toutes les sous-sections.

Ces OAP concernent aussi bien des secteurs classés en zone urbaine, que des secteurs à urbaniser. Le contenu de ces OAP est adapté au niveau d'enjeu de chaque site, qui découle de leur taille, de leur localisation, du type de commune dans lequel il se trouve.

Ainsi, certaines OAP « Projet urbain » ne contiennent qu'une densité minimale à respecter (dans le cas d'une grande dent creuse dans une commune rurale par exemple), certaines contiennent en plus une orientation sur la diversification de l'offre de logements, certaines contiennent également un schéma avec des orientations sur les accès, les éléments de patrimoine naturel à préserver, les espaces publics à créer etc...

Ces OAP concernent à la fois des secteurs à vocation principale d'habitat, des secteurs à vocation principale d'équipement, ou des secteurs à vocation économique.

- **Une OAP patrimoniale.** Cette OAP cible certains centre-bourgs ou centre-villages, qui présentent des caractéristiques identitaires des villages picards. L'OAP contient des dispositions complémentaires

à celles du règlement écrit. Sur chaque site, un tableau indique quelles dispositions concernent ou non le site, et s'il s'agit simplement de recommandations, ou d'orientations opposables (qui au titre du rapport de compatibilité, pourront connaître des exceptions justifiées).

- **Une OAP mobilité.** La mobilité est apparue, au cours des travaux d'élaboration du PLUi, comme un enjeu important. Certains aspects de cet enjeu sont traités dans le PLUi : concentration des développements à proximité des gares pour favoriser l'usage des transports en commun, concentration des développements à proximité des équipements, commerces et services pour limiter les besoins de déplacements, travail sur le quartier de gare de Corbie etc...

Pour autant, les élus ont estimé que le traitement des enjeux liés à la mobilité était une démarche émergente, à travailler dans les années à venir selon des modalités qui restent à définir.

L'objet de cette OAP est d'ébaucher un programme de travail dans ce domaine, afin de capitaliser sur les travaux du PLUi, qui pourront servir de point de départ.

A.3. L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION MOBILITE

A. Rappel des principaux constats en matière de mobilité

La synthèse de la partie « mobilité » du diagnostic territorial se présente comme suit :

Le Val de Somme présente certains traits caractéristiques des espaces « périurbains » ou de « campagnes urbaines » :

- **Un positionnement à proximité de pôles d'emplois importants,** que sont Amiens et (dans une moindre mesure) Albert-Méaulte. Le Val de Somme comporte également des pôles d'emplois en son sein : Corbie et Villers-Bretonneux.

L'interdépendance entre le Val de Somme et ces pôles est nettement perceptible aussi bien dans les habitudes de déplacements des habitants, que dans l'organisation des transports, qui convergent tous vers Amiens (routes, voies de chemin de fer, lignes de bus).
- **Des habitants mobiles :** plus de la moitié des personnes de plus de 5 ans (60%) réalisent au moins 3 déplacements par jour, et plus d'un quart (27%) au moins 5 par jour. De plus, de nombreux habitants sortent du Val de Somme tous les jours, ce qui induit des distances parcourues non négligeables : chaque habitant se déplaçant parcourt en moyenne 31,7 km par jour, et passe plus de 52 minutes en déplacement.
- **Une place importante de la voiture :** la voiture représente 70% des déplacements, et 90% de la distance parcourue. Au-delà d'un kilomètre, la voiture est le premier mode déplacement. Chaque jour, les conducteurs de voiture du Val de Somme parcourent plus de 400 000 kilomètres, consommant 470 pleins de réservoir, et rejetant 76 tonnes de CO2.

Le territoire présente aussi des spécificités, dont la plus importante est une offre de transport ferroviaire de qualité. En effet, le Val de Somme bénéficie de 6 gares ou haltes ferroviaires, avec un service de qualité aussi bien en termes de temps de trajet que de fréquence. D'ailleurs, **la dynamique en termes de fréquentation est globalement très bonne.**

Cependant, comme le montre l'analyse urbaine, **la valorisation de l'offre ferroviaire peut encore être optimisée** en améliorant la qualité urbaine des abords et des accès aux gares, ou en mobilisant le foncier disponible autour des gares. **D'ailleurs certains pôles comme Corbie, Villers-Bretonneux et Marcelcave présentent des sites mutables, parfois à proximité immédiate des gares.**

De ce point de vue, il est intéressant de noter qu'en **2010, malgré cette offre ferroviaire, les transports en commun ne représentaient que 5% des déplacements et 7% de la distance parcourue par les habitants du Val de Somme.** Néanmoins, la situation a peut-être évolué depuis cette date (dernière Enquête Ménages Déplacements), puisque la fréquentation du train est en nette augmentation.

Au cours de travaux consacrés au diagnostic, plusieurs élus ont pointé du doigt le fait que **toute l'offre de transport était orientée vers Amiens (axe est-ouest)**, tandis que l'offre de déplacements Nord-Sud est très limitée (en transport en commun en particulier), **ce qui ne favorise par l'accessibilité des équipements et commerces présents dans le Val de Somme.**

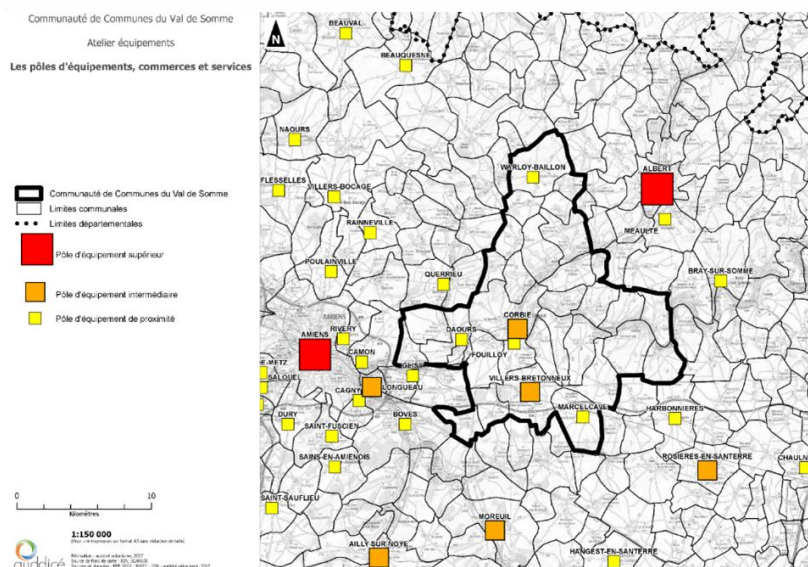
Les principaux axes de transport sont :

- L'axe Amiens – Corbie – Albert, qui suit le cours de la vallée de Somme, puis celui de la Vallée de l'Ancre,
- L'axe Amiens-Villers Bretonneux.

L'Est du territoire, et dans une moindre mesure le Nord (qui bénéficie tout de même de la RD929), sont à l'écart de ces deux principaux axes.

Plusieurs enjeux issus du diagnostic sont liés à la question de la mobilité :

10. La possibilité pour tous d'accéder à l'emploi, aux équipements, commerces et services, notamment grâce au maillage du territoire par des pôles (existants ou à créer) équitablement répartis et aisément accessibles



12. L'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire, et sa mise en valeur, notamment par l'urbanisme des quartiers de gare, et la mise en place de la multimodalité



Gares de Corbie, Villers-Bretonneux, et Marcelcave

13. L'amélioration et la valorisation des possibilités de se déplacer à pied et en vélo, pour les habitants comme pour les touristes



Emplacements pour vélos à la gare de Villers-Bretonneux



Véloroute de la Somme à Cerisy

B. Rappel des éléments du PADD sur la mobilité

La mobilité est abordée dans le premier axe stratégique du PADD « **A. Un Val de Somme des Proximités et des Solidarités** » :

- **A.3. S'appuyer sur les pôles qui maillent le territoire pour répondre aux besoins des habitants et des touristes**

Il s'agit de s'appuyer sur les pôles pour remplir les fonctions suivantes :

- *Economie et emploi,*
- *Commerces et services privés,*
- *Santé,*
- *Services et sociaux,*
- *Sports et loisirs.*

Le PADD insiste sur le fait que, pour que les pôles puissent se développer au profit de l'ensemble du Val de Somme, faciliter les déplacements entre polarités et communes rurales est un enjeu essentiel :

Une ambition complémentaire : faciliter l'accès aux pôles depuis les communes rurales

Le projet de proximité et de solidarité porté par la Communauté de Communes du Val de Somme suppose non seulement que les pôles du territoire soient en capacité de répondre aux besoins des habitants, mais aussi que les pôles soient facilement accessibles depuis les communes rurales.

Pour les ménages équipés de véhicules individuels, cette accessibilité n'est pas forcément problématique (quoique supporter deux véhicules pour certains ménages représente une charge considérable).

Il existe une desserte ferroviaire conséquente dans certaines communes, mais variable à la mi-journée selon les arrêts. D'autre part, certaines communes sont desservies par le service de bus régional.

Certaines communes (à l'Est du territoire notamment) ne sont desservies ni par le train ni par le bus. Il n'y a donc aucun pôle accessible facilement pour les ménages qui ne sont pas équipés de véhicules individuels.

Il est donc envisagé par le territoire, comme action complémentaire au PLUi, et directement en lien avec le document cadre du développement territorial, de mener une réflexion plus poussée sur la structuration d'une offre de transport collectif nouvelle pour combler le manque identifié.

- **A.4. Valoriser la desserte ferroviaire du Val de Somme et en faire un axe fort du développement territorial**

Le Val de Somme est traversé par 2 lignes ferroviaires, et dispose de 6 gares ou points d'arrêt non gérés (PANG). Ces dernières années, la desserte comme la fréquentation ont progressé (sauf en gare d'Heilly).

Pour valoriser cet atout considérable, le Val de Somme ambitionne de faire de la desserte ferroviaire un axe fort de son développement territorial, en cohérence avec la démarche Aménagement et Urbanisme Orienté vers le Rail (AUOR) adopté par la Communauté de Communes.

Il s'agira en particulier de :

- **Mobiliser en priorité le foncier disponible à proximité des gares dans les communes pôles concernées par une gare.** Cette priorité ne doit pas conduire à occulter tout autre enjeu, néanmoins le territoire considère que la proximité d'une gare fait partie des enjeux prioritaires à prendre en compte dans les choix réalisés en matière d'aménagement.
- **Sécuriser et faciliter l'accès aux gares,** notamment à pied et en vélo, sachant que ces modes sont majoritaires pour l'accès aux gares. Ce point est développé plus précisément dans l'orientation A.5.
- **Aménager un stationnement cyclable et automobile suffisant pour chaque gare.** En effet, le stationnement fait partie intégrante de l'accessibilité des gares, et un stationnement suffisant, et de qualité, est une condition essentielle du rayonnement de ces équipements.
- **Veiller au confort des gares et à la qualité des espaces publics aux abords des gares qui constituent des entrées de ville, en particulier dans les communes pôles.** Les gares doivent remplir une fonction d'accueil, autant pour les personnes qui les empruntent quotidiennement que pour les personnes qui les utilisent de manière exceptionnelle et qui peuvent être amenées à découvrir le Val de Somme par ce biais. Il est donc essentiel que les gares soient confortables et leurs abords accueillants et qualitatifs.
- **Densifier les abords des gares dans les communes,** lorsque cela est possible en cohérence avec le tissu urbain avoisinant.
- **Veiller au devenir des bâtiments voyageurs à Corbie et Villers-Bretonneux.** Certaines gares ont tendance à perdre leur usage initial, au gré des décisions prises par la SCNF en la matière. Les élus du Val de Somme souhaitent être attentifs au devenir de ces bâtiments qui présentent un caractère identitaire et qui sont stratégiquement positionnés. Un usage ouvert au public (qu'il soit d'équipement ou de commerce par exemple) sera préféré aux usages privés (habitation par exemple).

- **A.5. Faciliter et sécuriser les déplacements à pied et en vélo**

Des déplacements doux bien organisés et sécurisés sont essentiels à la qualité de vie dans l'ensemble des villes et villages du Val de Somme. Ils conditionnent l'accès aux commerces, services et équipements par les habitants, aussi bien que l'accès au territoire dans de bonnes conditions pour les touristes.

Ainsi, les élus du Val de Somme souhaitent faciliter les déplacements à pied et en vélo sur l'ensemble du territoire.

- *De plus, certains itinéraires névralgiques devant faire l'objet d'une attention particulière ont été identifiés :*
 - o **Itinéraires d'accès aux gares par les modes doux.** Dans ce cadre, la création d'une passerelle au-dessus de la Somme pour faciliter l'accès de la gare de Corbie aux

habitants de Fouilloy est projetée. Au-delà de ce projet particulier, un accès sécurisé à chaque gare par les piétons et les cyclistes sera recherché,

- **Itinéraires entre les gares, les centres-villes et les principaux espaces résidentiels.** Cette orientation concerne particulièrement Corbie et Villers-Bretonneux : les gares sont accessibles à pieds depuis le centre-ville sans être à proximité immédiate. Ces trajets devront être sécurisés et valorisés comme des axes forts au sein de chacune de ces communes,
- **Itinéraires d'accès aux équipements de santé et d'enseignement.** Ces équipements étant fréquentés quotidiennement par des publics fragiles, une attention particulière sera portée à la sécurisation de ces accès,
- **Axes commerçants, particulièrement à Corbie et Villers-Bretonneux.** Un bon accès à pieds aux commerces étant l'une des conditions de leur bonne santé, les axes commerçants devront être sécurisés et agréables pour les piétons et les cyclistes.
- **Traversées des villes et des villages par des axes fréquentés.** Plusieurs axes importants traversent des villes et villages, entraînant des nuisances et des risques d'accident. Une attention particulière sera portée à la sécurisation de ces axes.

Dans ce cadre, la réalisation du contournement de Corbie – Fouilloy est projetée. En effet, l'importance du trafic (notamment de poids lourds) cause des nuisances considérables, et fait de la traversée de Corbie-Fouilloy par la D1 le secteur le plus accidentogène du territoire. La réalisation de ce projet est essentielle au développement du pôle majeur.

A plus long terme, la réalisation du contournement de Daours, dont la traversée présente des problématiques similaires, sera étudiée.

- *Dans une perspective de développement touristique, les élus souhaitent améliorer l'identification et la signalisation des itinéraires de promenade et de randonnée. En effet, les itinéraires proposés actuellement n'exploitent pas la totalité du potentiel offert par le territoire en la matière (en matière de découverte des vues remarquables identifiées dans le PLUi par exemple).*

*Les élus ont identifié une problématique de disparition ou de fermeture des chemins (chemins ruraux, tours de ville, chemins qui longent les berges des cours d'eau notamment), qui sont accaparés par des acteurs privés (cultures, clôturage). Le territoire ambitionne donc de **préserver les chemins existants, et de reconquérir ceux qui ont été appropriés par des acteurs privés***

- A.5. Encourager un usage de la voiture ayant moins d'impact sur l'environnement

La voiture individuelle est un moyen de déplacement important dans le Val de Somme.

Les élus souhaitent que les utilisations de moyens de déplacement qui ont moins d'impact sur l'environnement soient développés et intégrés aux réflexions sur le développement territorial. Il s'agit notamment :

- *De **favoriser le développement du covoiturage et de l'auto-stop organisé.***

Concernant le covoiturage, cette pratique est déjà courante, soit de manière spontanée sans support d'aménagement particulier, soit en utilisant des aires dédiées à cet effet (Corbie). Des aménagements facilitant cette pratique pourront être réalisés dans les secteurs où des besoins sont identifiés.

D'autre part, les nouvelles technologies permettent de pratiquer l'auto-stop de façon différente, en facilitant la rencontre entre conducteurs et passagers via des applications numériques. Le territoire souhaite favoriser le développement de cette pratique.

- ***D'anticiper le développement de la voiture électrique.*** Les opérations d'aménagement accompagneront le développement de la voiture électrique, notamment en prévoyant des bornes de recharge.

C. Objectif de l'OAP mobilité

La mobilité, au sein de la CCVDS, est une thématique émergente. Des besoins, des marges d'améliorations ont été ciblées, néanmoins un travail de fond reste à réaliser pour progresser vers une politique locale structurée en matière de mobilité.

Les autres pièces réglementaires du PLUi (règlement écrit et graphique, OAP « Projet Urbain », OAP « Secteur d'Aménagement » en particulier) répondent partiellement aux besoins et ambitions contenus dans le PADD :

- Recentrage des projets de développement de l'habitat autour des transports en commun, et en particulier des gares,
- Travail sur l'aménagement du quartier de gare de Corbie (OAP « Secteur d'Aménagement »),
- Protection d'un réseau de chemins ruraux sur l'ensemble du territoire (règlement graphique),
- Mise en place de stationnement adaptées, avec notamment l'obligation de réaliser des stationnements pour vélo pour les logements collectifs (1 place par tranche de 2 logements),
- Mise en place de divers emplacements réservés liés à la mobilité : projets de voirie (contournement de Corbie – Fouillois notamment), stationnement, accès, chemins etc...

Néanmoins, d'autres actions doivent être mises en place pour répondre aux besoins identifiés. En effet, toutes les réponses à apporter à ces besoins ne sont pas de nature réglementaire (le cas le plus évident étant celui de l'offre de transport à développer ou accompagner). De plus, les réponses réglementaires peuvent sans doute être approfondies dans le cadre d'une stratégie mobilité plus globale, au sein de laquelle l'action réglementaire est articulée avec d'autres dispositifs.

Dans ce cadre, l'objectif de l'OAP mobilité est de dresser un premier programme de travail pour les années à venir. Il s'agit de capitaliser sur les travaux du PLUi, en listant les premières pistes d'action identifiées. Cette OAP n'a pas de fonction réglementaire, elle a un rôle programmatique en termes d'action publique.

B. LE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LES ANNÉES À VENIR

B.1. ETUDIER L'OPPORTUNITE D'UN RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF, AFIN DE FACILITER L'ACCES AUX POLES DEPUIS LES COMMUNES RURALES

Le diagnostic a mis en évidence une offre de transports collectifs centrée sur Amiens : avec des axes Est-Ouest forts (par le train en particulier), et des axes Nord-Sud inexistantes. Il a également fait apparaître un secteur à l'Est de la CCVDS où il n'y a aucune offre de transport collectif.

Le PADD affirme l'ambition d'un Val de Somme des proximités et des solidarités, où les pôles remplissent des fonctions au bénéfice de l'ensemble du territoire, et où le développement des communes rurales bénéficie aux pôles.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la CCVDS s'est engagée dans une démarche « Aménagement et Urbanisme Orienté vers le Rail », qui pose la question du rabattement vers les gares depuis les communes alentours. Or cette logique de rabattement est absente dans l'organisation des transports en commun routiers existants actuellement.

Aujourd'hui, les déplacements entre les pôles et les communes rurales sont aisés pour les ménages dont l'équipement automobile est suffisant (même s'il faut souligner que l'entretien de 2 voitures ou plus par ménage représente un coût important), ou pour les ménages habitant à proximité des gares. En revanche, les bus interurbains offrent une fréquence faible. D'autre part, certaines communes ne sont pas desservies par ces bus.

Pour rappel, 10 des 32 communes ne sont desservies par aucun transport en commun :

- Bresle,
- Cerisy,
- Chipilly,
- Hamelet,
- Lamotte-Brebière,
- Le Hamel,
- Morcourt,
- Vaire-Sous-Corbie,
- Sailly-le-Sec,
- Sailly-Laurette.

Pour rappel également, les pôles sont :

- Corbie/Fouilloy : pôle majeur structurant,
- Villers-Bretonneux : pôle intermédiaire structurant,
- Darous/Vecquemont, Warloy-Baillon, Marcelcave : pôle de proximité.

La question du développement d'une offre de transport supplémentaire pour répondre aux besoins des personnes qui ne bénéficient pas d'un véhicule individuel (ou qui souhaitent diminuer le coût des véhicules individuels), et qui ne sont pas correctement desservies par l'offre actuelle, a été régulièrement évoquée au cours des travaux du PLUi.

L'opportunité d'une telle politique doit néanmoins être étudiée pour répondre à diverses questions comme :

- **La question de l'échelle** : le Val de Somme est-il la bonne échelle ? Faut-il travailler à une échelle plus large, par exemple celle du Grand Amiénois (Pôle Métropolitain) ?
- **La question des cibles, autrement dit des besoins auxquels cette offre répondrait** : une offre très ciblée sur certains publics (personnes âgées, jeunes...) ou motifs (achats, loisirs, travail, études) est-elle plus pertinente ? Ou faut-il au contraire viser un spectre plus large ?
- **La question du type d'offre à envisager** : lignes régulières ou à la demande par exemple ?
- **La question de la faisabilité** : quel est le coût des différentes solutions ? Quelle organisation faut-il mettre en place, avec quels partenaires ? etc...

Ainsi, sur ce sujet, des manques sont identifiés dans les politiques publiques actuelles en matière de transport. Néanmoins les réponses éventuelles à apporter nécessitent d'être investiguées plus précisément.

B.2. POURSUIVRE LE TRAVAIL SUR L'ACCESSIBILITE DES GARES

Dans le cadre de l'OAP « Secteur d'Aménagement » du quartier de gare, l'accessibilité de la gare de Corbie a été retravaillée (déplacement du stationnement sur le site actuel de la déchèterie, création d'une place de la gare etc.).

Des besoins ont été identifiés sur d'autres gares également :

- **Gare de Daours** : la gare, qui se trouve sur le territoire communal d'Aubigny, est enclavée par rapport au centre-bourg. Cet enclavement est dû à deux barrières physiques : la Somme d'une part, et la D1 (axe très fréquenté d'autre part). La nécessité de traverser la Somme par la D1 est peu propice à l'usage des modes doux, en raison de la fréquentation de la route, et de la largeur de la voie (au niveau des ponts).

Etudier la faisabilité d'une nouvelle traversée de la Somme (pour les piétons et cyclistes) semblerait pertinent dans la mesure où cela permettrait à la fois de sécuriser la traversée de la Somme, et de désenclaver la gare.

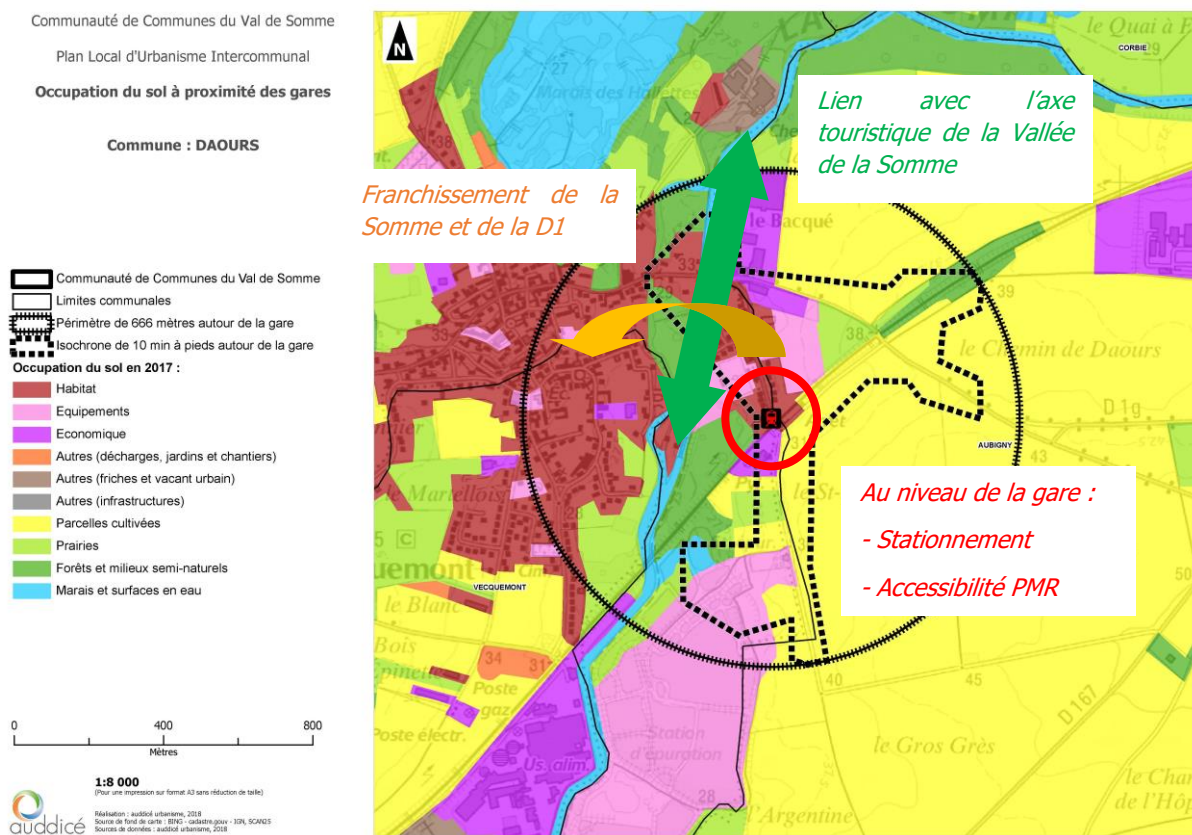


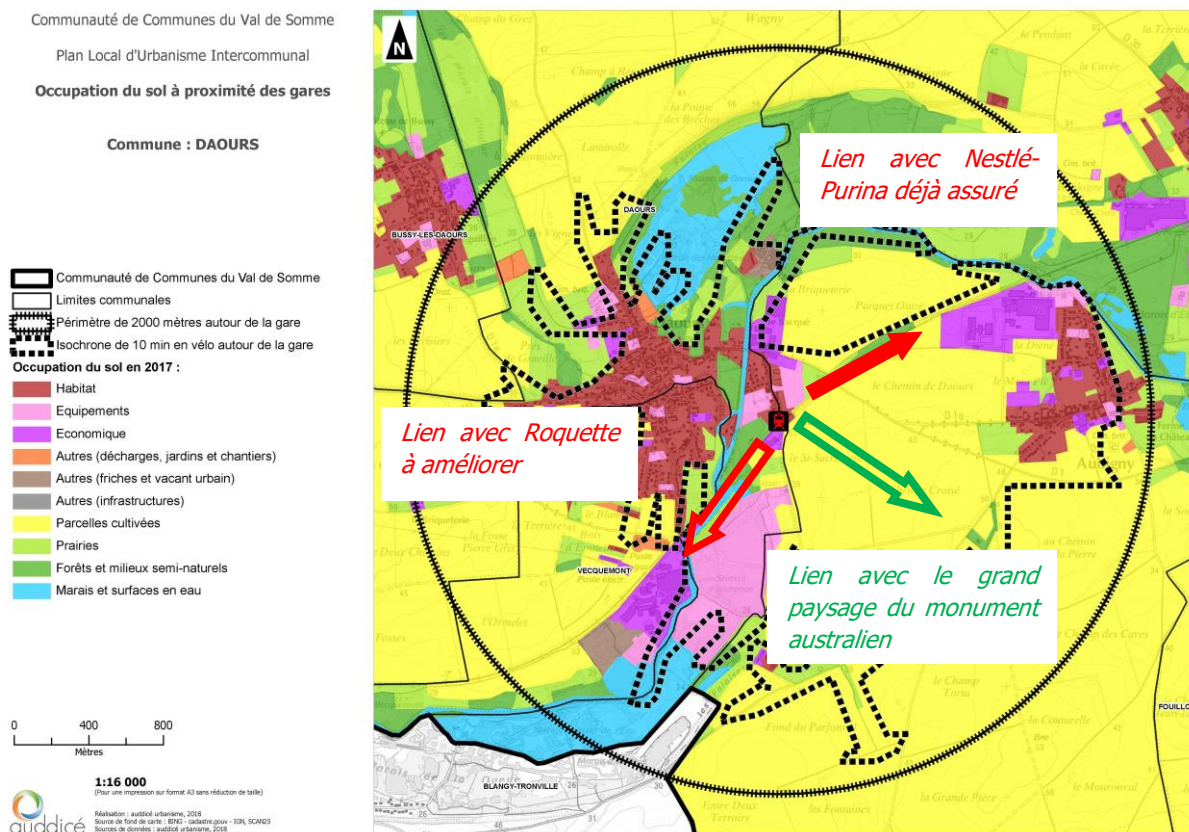
A l'heure actuelle, il existe un chemin entre la gare et le site de Neslté Purina. Une réflexion sur la qualité du lien entre la gare et le site de Roquette à Vecquemont est en revanche un point à travailler.

La gare est également relativement dépourvue en termes de stationnement. Un emplacement réservé est délimité à proximité du stade pour la création de stationnement. Une veille foncière pour préempter des terrains intéressants pour améliorer les conditions de stationnement est également une option.

Enfin, l'accès pour les personnes à mobilité réduite est praticable, mais il manque les bandes podotactiles sur les quais.

Cette gare est située à proximité du véloroute de la Somme. Daours est à la jonction des vallées de la Somme et de l'Hallue. Le grand paysage qui entoure le monument australien de Villers-Bretonneux est également proche visuellement. Le lien entre vélo et train dans une optique de découverte touristique du territoire est également un point à travailler dans les années à venir.





- **Gare d'Heilly** : la gare présente la particularité d'être assez éloignée d'un village. Ce dernier est situé sur le versant Nord de la vallée de l'Ancre, alors que la gare est au Sud. Un espace dédié à la circulation des piétons (trottoir ou bande délimitée à l'écart de la route) est présent de manière continue entre la gare et le village (sur 1 côté de la voie).

Les points à améliorer sont :

- L'accessibilité cyclable : aménagement cyclable (une bande cyclable par exemple) vers le village, mise en place d'un stationnement cyclable de qualité au niveau de la gare. En effet, la distance entre le village et la gare est compatible avec l'usage du vélo (1,4 kilomètre, sans relief marqué).
- L'accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite.

Le lien entre vélo et train dans une optique de découverte touristique du territoire est également un point à travailler dans les années à venir. Heilly se trouve dans la vallée de l'Ancre, accueille un hôtel - restaurant, et recèle d'importantes richesses patrimoniales (dont la mise en valeur n'est pas complète) avec notamment l'ancien château et son domaine.

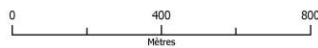
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Occupation du sol à proximité des gares

Commune : HEILLY

-  Communauté de Communes du Val de Somme
 -  Limites communales
 -  Périmètre de 666 mètres autour de la gare
 -  Isochrone de 10 min à pieds autour de la gare
- Occupation du sol en 2017 :
-  Habitat
 -  Equipements
 -  Economique
 -  Autres (décharges, jardins et chantiers)
 -  Autres (friches et vacant urbain)
 -  Autres (infrastructures)
 -  Parcelles cultivées
 -  Prairies
 -  Forêts et milieux semi-naturels
 -  Marais et surfaces en eau

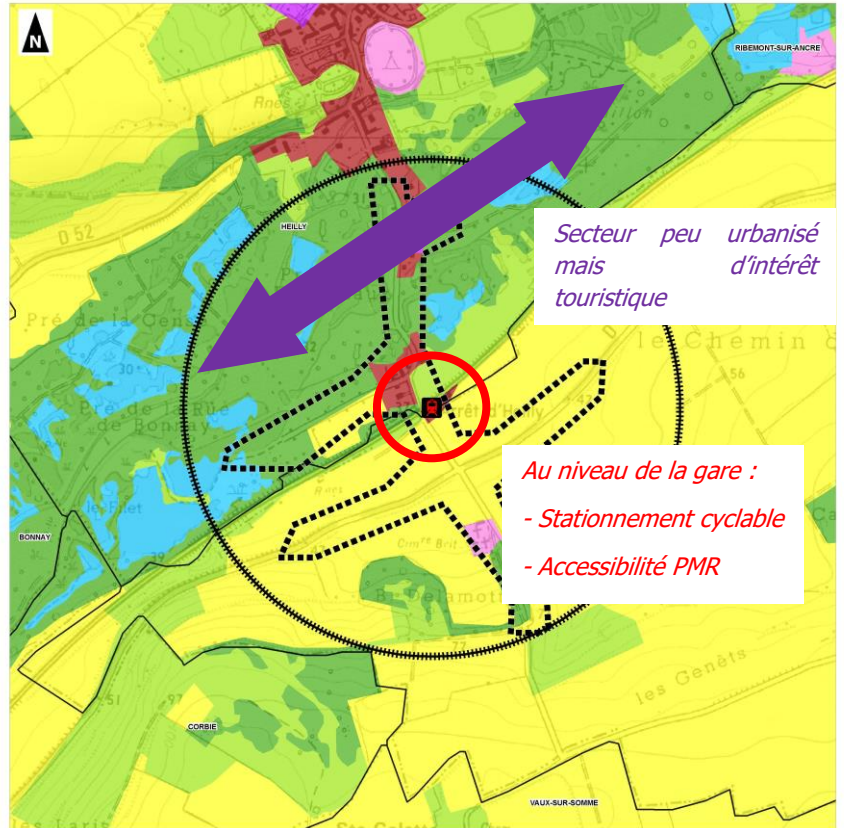


1:8 000

(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)



Réalisation : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : BNG - cadastre.gouv - IGN, SCANDS
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



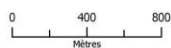
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Occupation du sol à proximité des gares

Commune : HEILLY

-  Communauté de Communes du Val de Somme
 -  Limites communales
 -  Périmètre de 2000 mètres autour de la gare
 -  Isochrone de 10 min en vélo autour de la gare
- Occupation du sol en 2017 :
-  Habitat
 -  Equipements
 -  Economique
 -  Autres (décharges, jardins et chantiers)
 -  Autres (friches et vacant urbain)
 -  Autres (infrastructures)
 -  Parcelles cultivées
 -  Prairies
 -  Forêts et milieux semi-naturels
 -  Marais et surfaces en eau

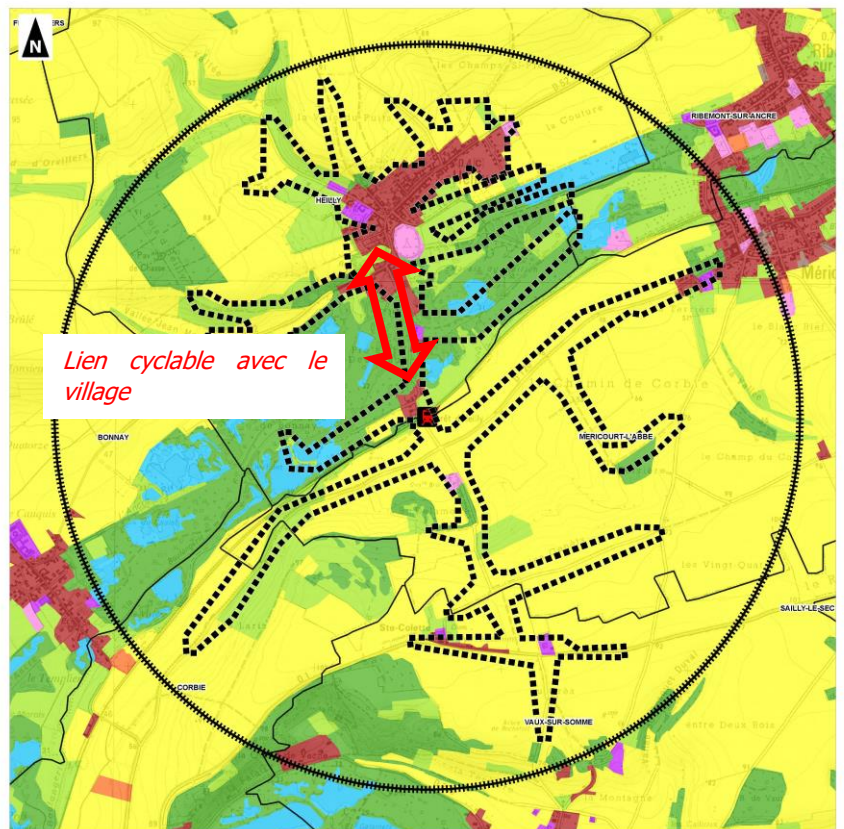


1:16 000

(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)



Réalisation : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : BNG - cadastre.gouv - IGN, SCANDS
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018

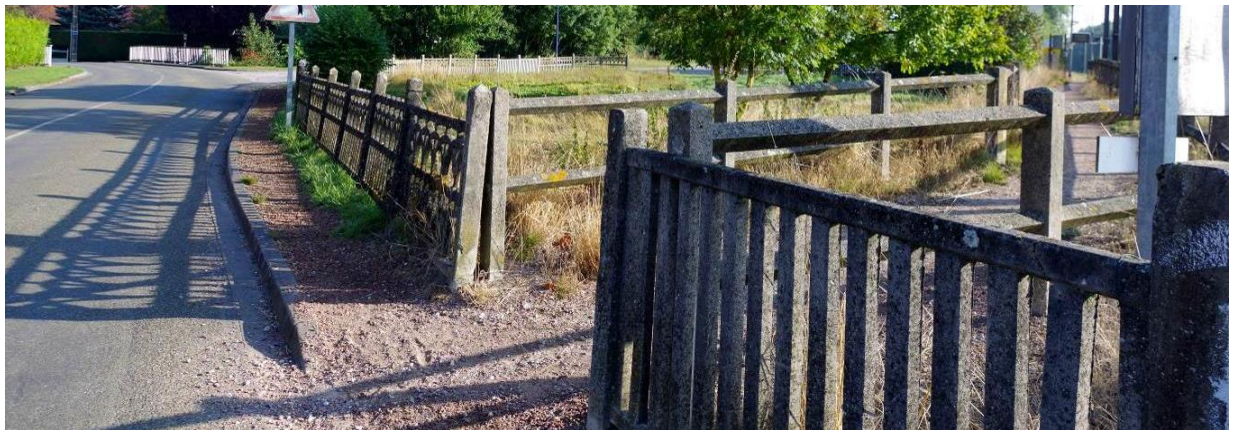


- **Gare de Ribemont-Méricourt** : cette gare est accessible à pied ou en vélo depuis Ribemont-sur-Ancre et Méricourt-l'Abbé.

Néanmoins, le diagnostic a permis de repérer plusieurs points à améliorer en matière d'accès à la gare :



Des contraintes d'espace piéton sécurisé réduit au sud de l'arrêt de train



Accès nord des voies : un revêtement en schiste rouge inapproprié pour les PMR et déficients visuels



Espace minéral proche de l'ancien bâtiment de la gare



Absence de bancs dans les abris d'attente des trains. Pas de bandes podotactiles sur les quais



Mieux relier l'école à l'arrêt de train, de bus tout en maintenant la qualité paysagère de village picard

Les autres points qui peuvent être améliorés sont :

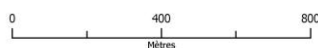
- L'accessibilité cyclable. Des aménagements dédiés sont à envisager, notamment vers Ribemont-sur-Ancre (qui est de l'autre côté de la vallée par rapport à la gare), mais aussi vers Treux (le village se trouvant assez proche de la gare). La mise en place de stationnement pour vélo à la gare est elle-aussi à envisager.
- Comme pour les autres gares de la vallée, la mise en valeur touristique du territoire à partir du train (en particulier en vélo).

Communauté de Communes du Val de Somme

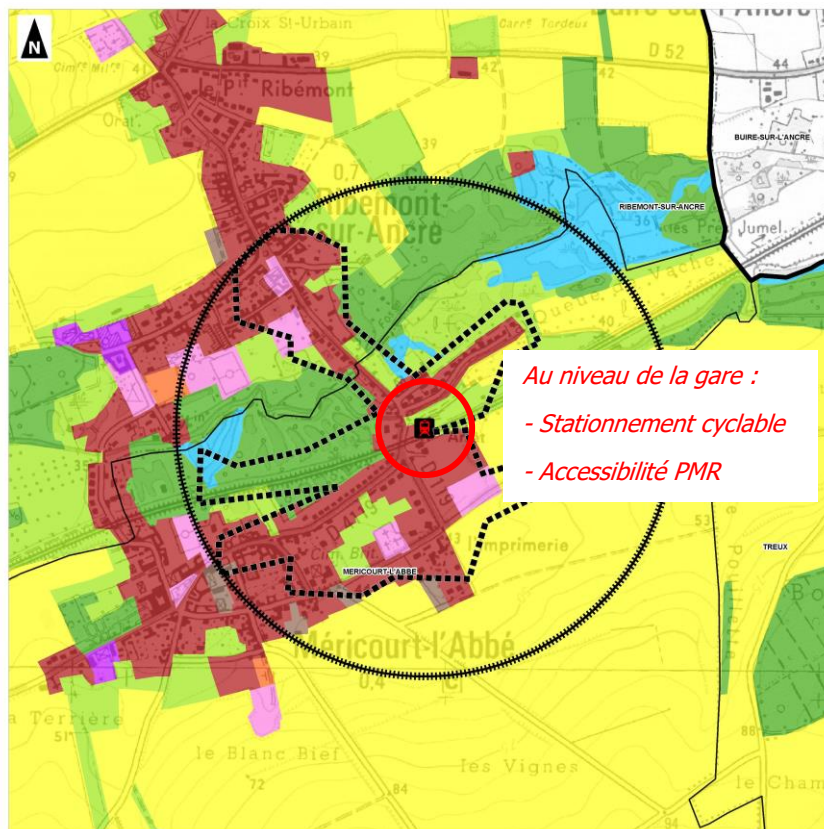
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

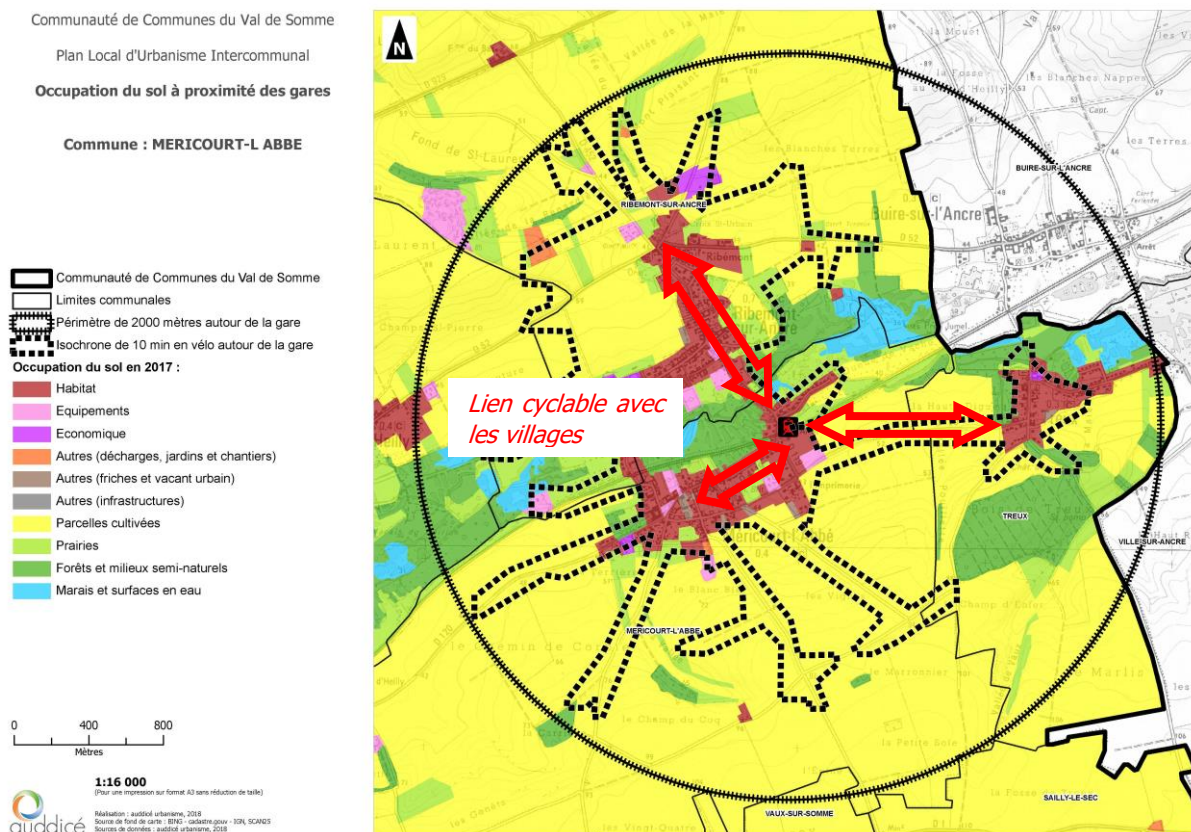
Occupation du sol à proximité des gares

Commune : MERICOURT-L'ABBE



1:8 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)
Réalisation : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : IGN - cadastre.gouv - IGN SCANS
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



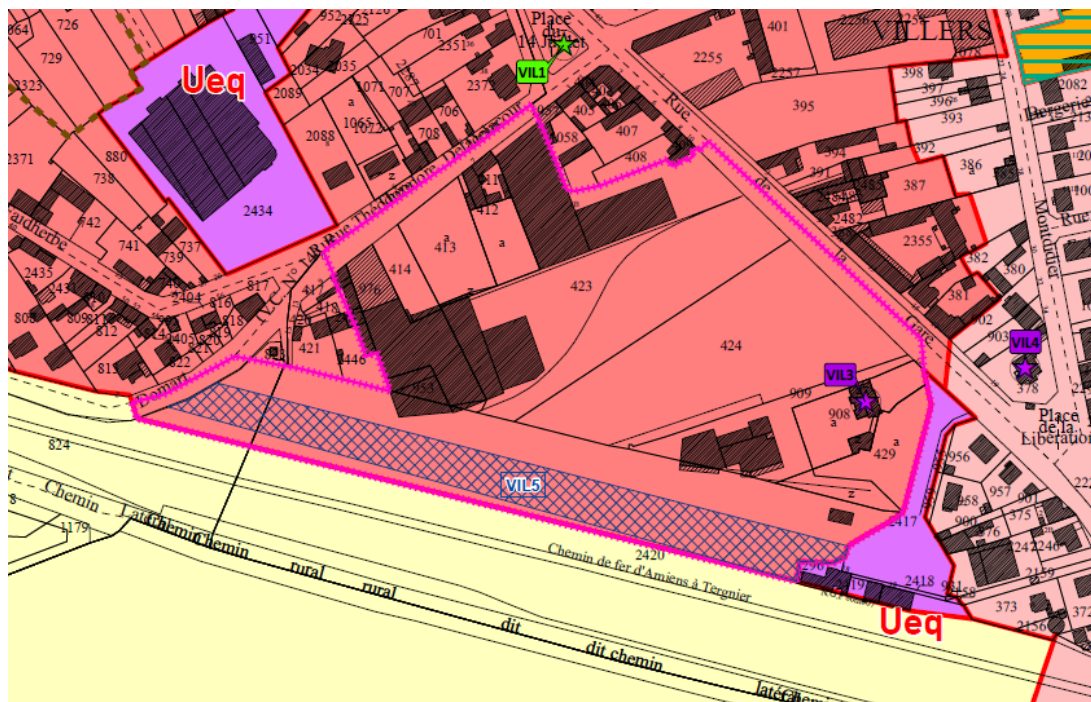


- **Gare de Villers-Bretonneux** : cette gare bénéficie de nombreux aménagements en matière d'accessibilité (parvis aménagé, mobilier de qualité, stationnement vélo, stationnement automobile important même s'il est peu optimisé...).

Le PLUi prévoit un emplacement réservé le long de la voie ferrée pour un espace public. L'objectif est de créer un accès de qualité vers la rue de Domart, et de retravailler le stationnement. Cette bande est néanmoins à considérer dans le cadre d'un projet d'ensemble plus vaste englobant des délaissés ferroviaires et le site mutable de « Top Industrie » (il fait l'objet d'un périmètre d'attente d'un projet global dans le PLUi).

Les points qui restent à travailler sont :

- Un projet d'ensemble englobant les délaissés ferroviaires, et le site mutable « Top Industrie », comme indiqué précédemment. La faisabilité du déplacement de la société Top Industrie a été étudiée dans le cadre du travail sur le renouvellement urbain complexe. Ce déplacement n'est pas envisagé dans un futur prévisible. Une veille doit être mise en place sur ce site, afin de favoriser l'émergence d'un projet d'ensemble, et d'éviter qu'il ne soit démantelé en plusieurs opérations,



Extrait du règlement graphique au niveau de la gare de Villers-Bretonneux

- Le lien entre la gare, le centre-ville, et les développements urbains en cours ou projetés (friche Maillcott' notamment) au Nord,
- Le lien entre la gare et la zone d'activités du Val de Somme, qui doit connaître un important développement dans les années à venir. La réflexion doit porter sur les modes doux (vélo notamment, ce mode permettant de parcourir la distance entre la gare et la zone économique en un temps faible), mais aussi sur une liaison en bus.

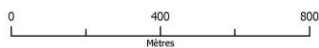
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

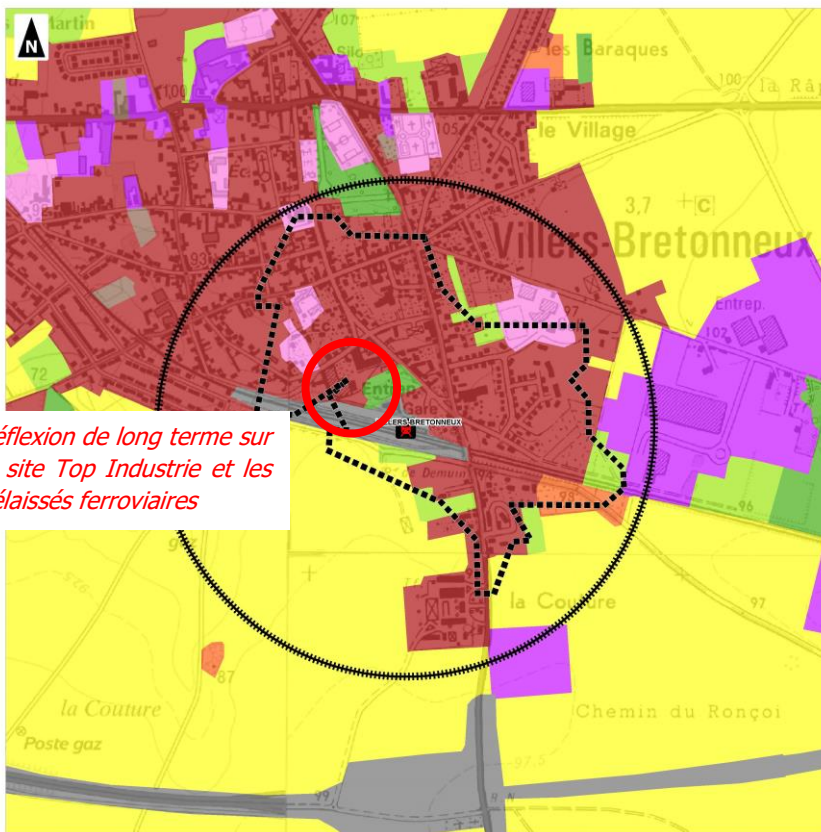
Occupation du sol à proximité des gares

Commune : VILLERS-BRETONNEUX

-  Communauté de Communes du Val de Somme
-  Limites communales
-  Périmètre de 666 mètres autour de la gare
-  Isochrone de 10 min à pieds autour de la gare
- Occupation du sol en 2017 :
-  Habitat
-  Equipements
-  Economique
-  Autres (décharges, jardins et chantiers)
-  Autres (friches et vacant urbain)
-  Autres (infrastructures)
-  Parcelles cultivées
-  Prairies
-  Forêts et milieux semi-naturels
-  Marais et surfaces en eau



1:8 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)
Réalisation : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : IGN © cadastre.gouv.fr 1076, SCARIS
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



Réflexion de long terme sur le site Top Industrie et les délaissés ferroviaires

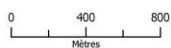
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

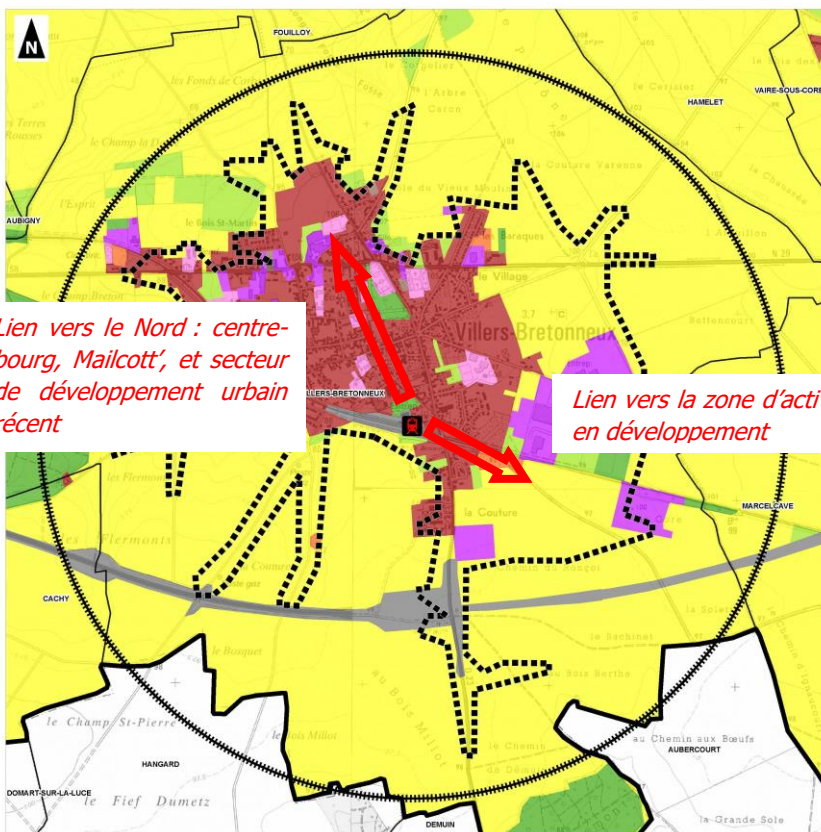
Occupation du sol à proximité des gares

Commune : VILLERS-BRETONNEUX

-  Communauté de Communes du Val de Somme
-  Limites communales
-  Périmètre de 2000 mètres autour de la gare
-  Isochrone de 10 min en vélo autour de la gare
- Occupation du sol en 2017 :
-  Habitat
-  Equipements
-  Economique
-  Autres (décharges, jardins et chantiers)
-  Autres (friches et vacant urbain)
-  Autres (infrastructures)
-  Parcelles cultivées
-  Prairies
-  Forêts et milieux semi-naturels
-  Marais et surfaces en eau



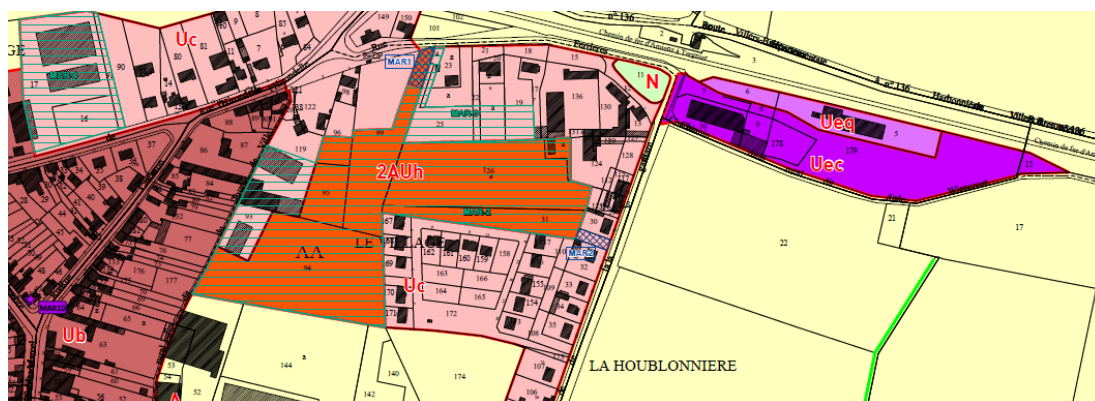
1:16 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)
Réalisation : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : IGN © cadastre.gouv.fr 1076, SCARIS
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



Lien vers le Nord : centre-bourg, Mailcott', et secteur de développement urbain récent

Lien vers la zone d'activités en développement

- **Gare de Marcelcave** : pour cette gare, les points à travailler sont :
 - o La qualité paysagère de l'aire de stationnement, et la création d'une place réservée aux personnes à mobilité réduite,
 - o Le lien entre la gare et le centre-bourg, en passant par le nouveau quartier dont le développement est prévu par le PLUi (OAP « Projet Urbain » du quartier de la gare). En effet, ce projet de développement urbain est idéalement situé entre la gare et la centralité urbaine. Si la connexion avec la gare ne pose pas de difficulté, il serait nécessaire de créer une percée sur la rue Caron pour accéder au centre-bourg. Ce projet urbain constitue l'opportunité de créer un nouvel itinéraire optimisé, sécurisé, et agréable pour les piétons et cyclistes, depuis le centre-bourg vers la gare,



Site à urbaniser qui fait le lien entre la gare et le centre-bourg, à condition de créer une percée vers la rue Caron

- o L'accessibilité cyclable de Lamotte-Warfusée, située à proximité de la gare. Un aménagement cyclable améliorant la sécurité des usagers est à envisager.

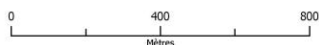
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Occupation du sol à proximité des gares

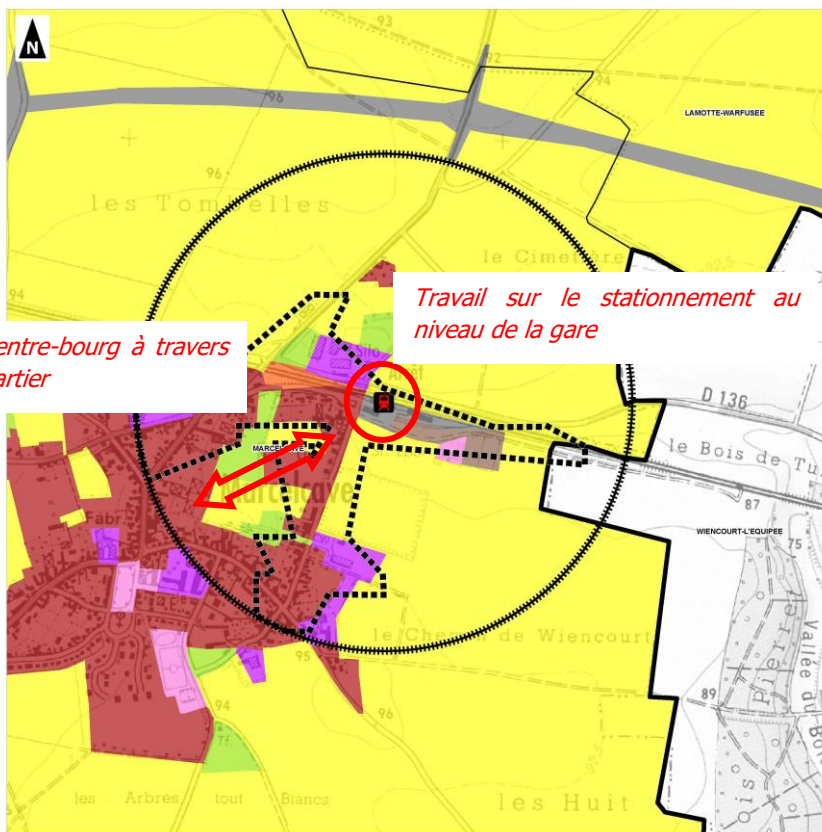
Commune : MARCELCAVE

-  Communauté de Communes du Val de Somme
-  Limites communales
-  Périmètre de 666 mètres autour de la gare
-  Isochrone de 10 min à pied
- Occupation du sol en 2017 :**
-  Habitat
-  Equipements
-  Economique
-  Autres (décharges, jardins et chantiers)
-  Autres (friches et vacant urbain)
-  Autres (infrastructures)
-  Parcelles cultivées
-  Prairies
-  Forêts et milieux semi-naturels
-  Marais et surfaces en eau



1:8 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Maquette : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : IGN, cadastre.gouv.fr, IGN, SCAN25
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



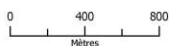
Communauté de Communes du Val de Somme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Occupation du sol à proximité des gares

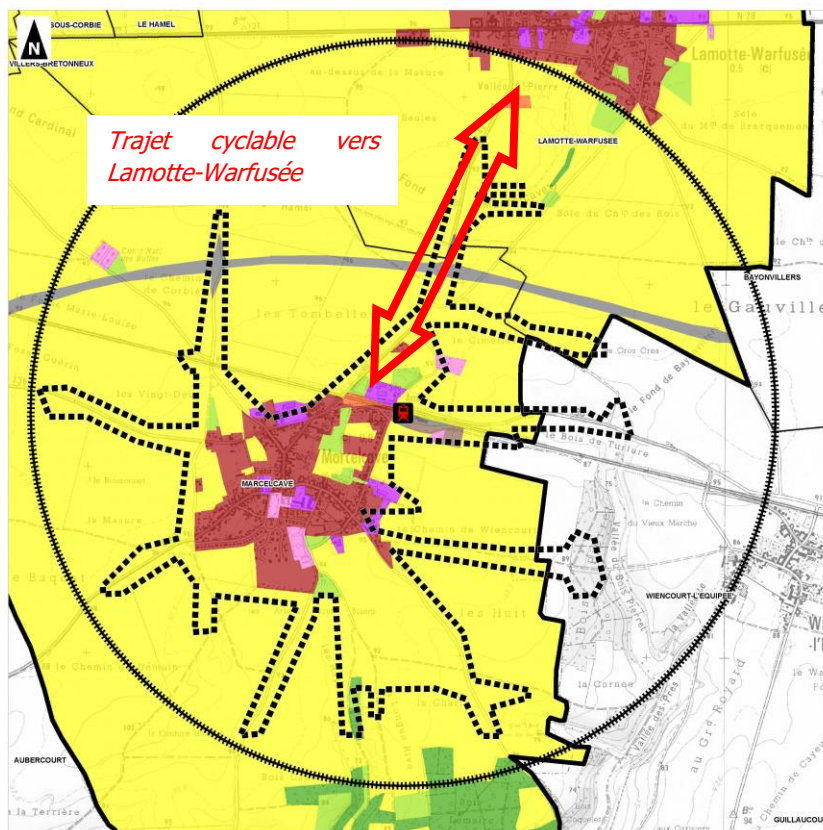
Commune : MARCELCAVE

-  Communauté de Communes du Val de Somme
-  Limites communales
-  Périmètre de 2000 mètres autour de la gare
-  Isochrone de 10 min en vélo autour de la gare
- Occupation du sol en 2017 :**
-  Habitat
-  Equipements
-  Economique
-  Autres (décharges, jardins et chantiers)
-  Autres (friches et vacant urbain)
-  Autres (infrastructures)
-  Parcelles cultivées
-  Prairies
-  Forêts et milieux semi-naturels
-  Marais et surfaces en eau



1:16 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Maquette : auddicé urbanisme, 2018
Sources de fond de carte : IGN, cadastre.gouv.fr, IGN, SCAN25
Sources de données : auddicé urbanisme, 2018



B.3. ETABLIR UN SCHEMA PIETON ET CYCLABLE DANS CHAQUE POLE, VOIRE DANS CHAQUE COMMUNE

Le PADD identifie certains itinéraires sur lesquels il est nécessaire de porter une attention particulière en matière de déplacements piétons et cyclables :

- Itinéraires d'accès aux gares par les modes doux,
- Itinéraires entre les gares, les centres-villes et les principaux espaces résidentiels,
- Itinéraires d'accès aux équipements de santé et d'enseignement,
- Axes commerçants, particulièrement à Corbie et Villers-Bretonneux.

Un moyen de contribuer à la réalisation de cet objectif serait la réalisation de schémas piétons et cyclables sur chaque pôle. Les objectifs de ces schémas seraient :

- Identifier les itinéraires stratégiques sur la base des priorités fixées dans le PADD,
- Identifier les aménagements existants, et les manques à combler afin d'avoir des itinéraires sécurisés en continu,
- L'identification des obstacles aux déplacements des personnes à mobilité réduite est également à réaliser.

Si les pôles sont les communes qui présentent le plus d'enjeux, au regard de l'offre d'équipements, commerces, et services que l'on y trouve, cette démarche peut être élargie à l'ensemble des communes.

B.4. COMPLETER LA COUVERTURE DU TERRITOIRE PAR DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE

Le diagnostic a souligné que les itinéraires de promenade et de randonnée proposés aux touristes ne représentent qu'une partie du potentiel du territoire en la matière.

Le règlement graphique comprend d'une part des éléments de patrimoine à protéger (qui peuvent aussi constituer des objectifs de promenade et de randonnée), et d'autre part des chemins à protéger (identifiés sur la base du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée, et revus/complétés sur chaque commune). Il s'agit d'une base de travail intéressante pour compléter la couverture du territoire par des itinéraires de promenade et de randonnée dans les années à venir.

B.5. POURSUIVRE LA SECURISATION DES TRAVERSEES DE VILLE ET VILLAGE DANGEREUSES

Les traversées de villes et villages dangereuses identifiées par le diagnostic sont :

- La traversée de Corbie – Fouilloy par la D1,
- La traversée de Daours par la D1,
- La traversée de Corbie par la D30,
- La traversée de Bonnay par la D23,
- La traversée de Lahoussoye par la D929A,
- La traversée de Villers-Bretonneux par la D1029,

- La traversée de Lamotte-Warfusée par la D1029,
- La traversée d'Hamelet par la D71.

Le réaménagement de la D1029 à Villers-Bretonneux est une démarche en cours.

Les communes de Lahoussoye et Hamelet réfléchissent à des aménagements pour maîtriser la vitesse.

Le programme de travail pour les années à venir est :

- La réalisation du contournement (ou desserte Nord) de Corbie-Fouillois, qui est une priorité pour le territoire,
- Dans un second temps, l'étude d'un contournement pour Daours,
- La mobilisation d'un site au coin de la D23 et de la D52 à Bonnav, qui permettrait de sécuriser le carrefour (voir OAP « Projet Urbain »),
- La sécurisation de la traversée de Lamotte-Warfusée par la D1029, grâce à des mesures qui restent à définir.

B.6. ETUDIER DES CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT DE L'AUTO-STOP ORGANISE

Le développement de l'auto-stop organisé est ciblé dans le PADD.

Pour développer cette solution de transport, il est nécessaire de mettre en place une plate-forme (ou d'adhérer à une plateforme existante) où les conducteurs et les passagers pourront prendre contact, de matérialiser des arrêts sur le territoire, et de communiquer autour du dispositif.

B.7. COORDONNER LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE BORNES DE RECHARGEMENT POUR VEHICULES ELECTRIQUES

Depuis 2017, la Fédération Départementale de l'Energie (FDE80), en partenariat avec le Département, déploie un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, avec un objectif de mise en place de 186 bornes dans le Département (déployées tous les 20 kilomètres environ).

Des acteurs privés (comme les supermarchés) sont également susceptibles d'installer des bornes.

Actuellement, les communes équipées sont Corbie, Méricourt-l'Abbé, Warloy-Baillon, Sailly-Laurette.

La marge de progrès pour les années à venir serait de coordonner les installations de bornes, d'initiative publique ou privée, afin d'assurer la pertinence des installations, et la bonne couverture du territoire.

B.8. ÊTRE UN RELAIS DU DEPARTEMENT DANS LE DOMAINE DU COVOITURAGE

Sur le covoiturage, aucun besoin précis n'a été identifié dans le cadre du PLUi, en dépit du positionnement de principe du territoire en faveur de cette pratique.

Cela découle sans doute d'une connaissance assez faible du phénomène : les élus observent des phénomènes spontanés auxquels ils ne sont pas associés la plupart du temps. Seule Corbie est équipée en espaces dédiés.

Certaines communes ont indiqué observer des phénomènes spontanés (Fouillot, Lamotte-Warfusée), mais beaucoup estiment ne pas être au fait de l'ampleur du phénomène et des besoins.

Le Département travaille à un schéma départemental des aires de covoiturage : la CCVDS peut être un relais de cette démarche, selon des modalités à définir.