Projet approuvé par le Conseil d'Amiens Métropole
par délibération du 19 décembre 2013

PDU

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

AMIENS MÉTROPOLE

2013 > 2023

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

PICARDIE LA RÉGION

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

se déplacer autrement

CH4LLENGE

AMIENS MÉTROPOLE

www.amiens.fr

Pourquoi réviser le PDU ?

Qu'est-ce qu'un PDU ?

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

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

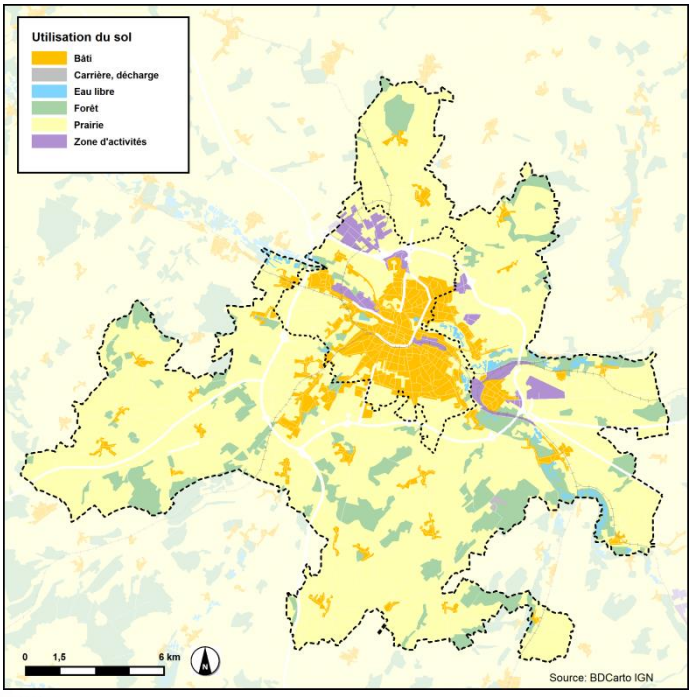
*Le **Code des transports** définit **onze thématiques** à traiter dans un PDU :*

- *Equilibre durable entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part*
- *Renforcement de la **cohésion sociale et urbaine** (amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées et à mobilité réduite)*
- ***Amélioration de la sécurité** de tous les déplacements (partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport, suivi des accidents impliquant des modes doux)*
- ***Diminution du trafic automobile***
- ***Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied***
- ***Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération** : répartition de son affectation entre les différents modes de transport, mesures d'information sur la circulation*
- ***Organisation du stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement*
- ***Organisation des conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales*
- ***Amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et du covoiturage*
- ***Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes*
- *Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à **favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables***

La démarche menée par Amiens Métropole

Amiens Métropole a approuvé son premier PDU en 2002. Evalué en 2007, conformément à la loi, son bilan s'est avéré mitigé.

Le périmètre des transports urbains (PTU) s'est étendu à plusieurs reprises, passant de 20 communes en 2002 à 33 aujourd'hui. La révision du PDU, lancée par le Conseil d'Amiens Métropole le 1er octobre 2009, permet de prendre en compte ce nouveau périmètre, de même que les évolutions législatives récentes : Grenelle de l'Environnement, Code des transports, accessibilité pour les PMR et évaluation environnementale. La stratégie définie par Amiens Métropole en matière de développement urbain et de déplacements rend également indispensable l'évolution du PDU.



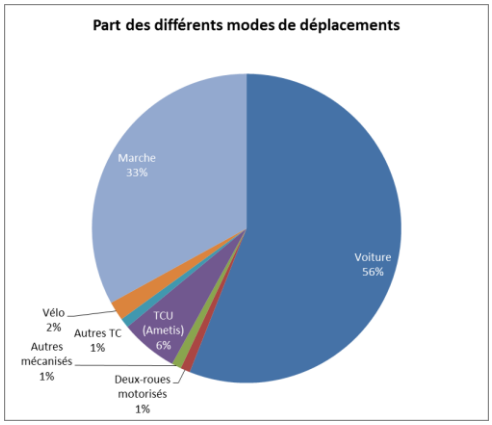
■ Pour alimenter le projet avant l'arrêt du PDU, la **concertation**, au cœur de la démarche, s'est déroulée sous des formes multiples : ateliers citoyens, groupes de travail thématiques, entretiens avec les partenaires, comité technique et comité de pilotage. Ces échanges ont permis d'enrichir le diagnostic puis le programme d'actions.

Les principaux enseignements du diagnostic

L'état des lieux

■ L'organisation du territoire et la mobilité

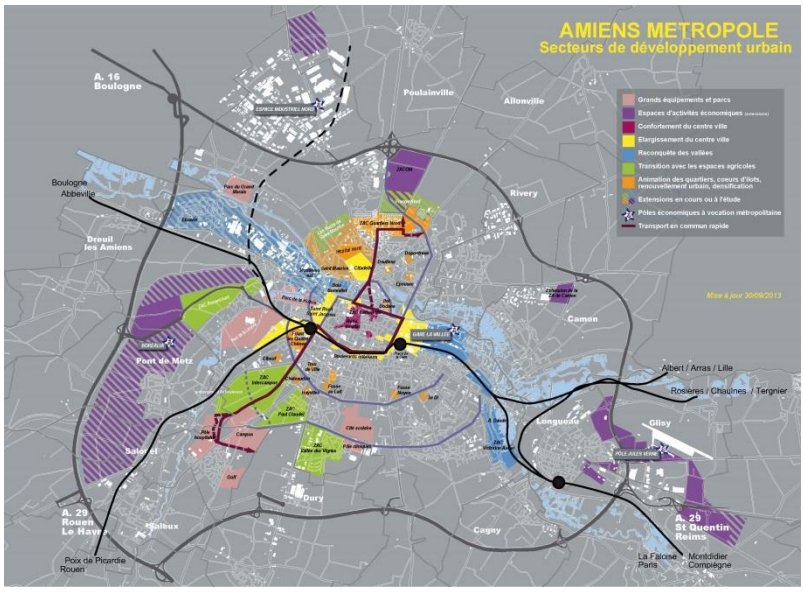
L'urbanisation resserrée sur le territoire est propice aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. Plus de 75% des habitants d'Amiens Métropole vivent à Amiens (133 500 habitants) et en 2007, 84% des emplois y étaient également localisés. En revanche, les grandes zones d'activité, deux centres commerciaux et le CHRU sont positionnés en périphérie.



Un habitant du territoire effectue en moyenne 3,8 déplacements par jour. La voiture et la marche sont les deux premiers modes de déplacements. Le niveau de motorisation des ménages augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Les zones de développement prévues dans les documents d'urbanisme se situent en continuité de la tache urbaine, pour la plupart à l'intérieur de la rocade. Pour améliorer l'accessibilité de ces sites, des projets d'infrastructures sont à l'étude. Conformément au SCoT, la population devrait croître de 11 900 habitants, soit 186 000 habitants en 2023.

Les projets grands générateurs de déplacements



Source : Amiens Métropole

■ Le réseau Ametis

En dépit d'améliorations importantes (renforcements de l'offre, parc de bus renouvelé, aménagements de voirie dédiés à la circulation des bus), la fréquentation est en baisse (1,32% par an de 2004 à 2011). Jusqu'à la réorganisation du réseau début 2013, la qualité de service décourageait les usagers non captifs, c'est-à-dire ayant d'autres solutions. Pour accompagner cette réorganisation, près de 20 millions d'euros seront investis pour des sites propres, jusqu'à la mise en service du tramway en 2018-2019.

■ Les autres réseaux de transport public

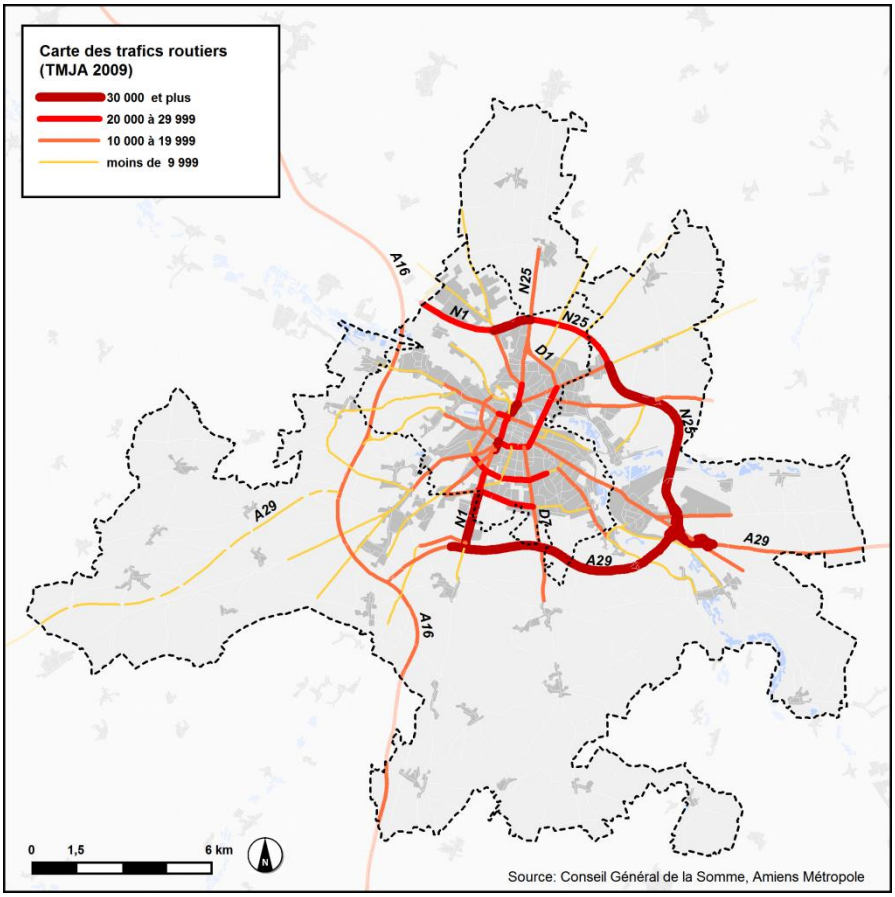
Le territoire compte six gares ou haltes ferroviaires. Les améliorations mises en œuvre par la Région ont entraîné une augmentation de la fréquentation d'environ 5% par an depuis 2002. Les déplacements en train entre deux gares du territoire sont cependant peu développés.

18 lignes du réseau Trans'80 relient par ailleurs la gare routière d'Amiens à différents points du département.

■ L'intermodalité

La coordination des horaires, de l'information, de la billettique et de la tarification n'est pas organisée entre ces réseaux de transports publics.

■ La circulation automobile



Le réseau de voirie est maillé et bien structuré, avec une rocade, une ceinture de boulevards autour de l'hypercentre d'Amiens et des pénétrantes convergeant vers le centre d'Amiens. Un tronçon payant sur la rocade, des conditions de circulation peu contraintes et une ceinture de boulevards incomplète contribuent néanmoins à renvoyer le trafic de transit à l'intérieur de la rocade et aux portes de l'hypercentre.

En matière de sécurité routière, les résultats sont satisfaisants. Cependant, les modes les plus impliqués dans des accidents, en proportion de leur usage, sont les deux-roues motorisés, suivis des vélos.

■ Le stationnement

L'offre abondante à Amiens incite à l'usage de la voiture aux dépens des autres modes de déplacements. Amiens ne compte pas moins de 70 000 places de stationnement public, dont 8 400 dans le centre-ville et dans sa proximité immédiate, où 70% des places sont payantes. Bien qu'importante, la demande en stationnement reste globalement inférieure à l'offre. En journée, elle est très concentrée dans le centre-ville d'Amiens et liée pour plus de 50% au motif travail.

■ La marche et le vélo

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

Bien que 100 kilomètres d'itinéraires soient aménagés en 2012, le maillage reste incomplet, de nombreuses discontinuités persistent et certains aménagements sont peu sécurisés. Une offre en stationnement vélo importante a été déployée (+5% par an depuis 2002). Les services de location de vélos, Buscyclette et Vélam, ont contribué à l'essor et à la pérennité de l'usage du vélo, qui demeure cependant modeste (2% des déplacements).

■ Le transport de marchandises et les livraisons

Chaque jour, près de 15 000 livraisons ou enlèvements de marchandises sont effectués et près de 120 000 km sont parcourus par les véhicules de livraisons. Contrairement à l'idée répandue, en centre-ville, les gros camions sont minoritaires : deux tiers des flux sont le fait de camionnettes ou de fourgonnettes. L'essentiel des enjeux liés aux livraisons et à la circulation des véhicules de transport de marchandises est concentré sur le centre de l'agglomération et sur Amiens en particulier (72% des flux de marchandises).

La réglementation de la circulation ou de l'arrêt des véhicules de livraison est soit absente soit hétérogène. L'aménagement des aires de livraison n'est pas optimal et dans les faits, elles sont surtout utilisées pour du stationnement « classique ». Pour autant, les conditions d'accès à la ville sont considérées comme bonnes par les professionnels même s'ils s'estiment peu informés et souhaitent la mise en place d'un lieu d'échanges et de concertation avec les collectivités.

■ La qualité de l'air

Le suivi est assuré par Atmo Picardie qui dispose de plusieurs stations de mesures et de surveillance et a signé une convention de partenariat avec Amiens Métropole.

Un quart des jours de l'année est marqué par un indice Atmo médiocre à moyen ; ce chiffre est en légère augmentation depuis une dizaine d'années.

Plusieurs polluants sont, pour une large part, le fait du trafic automobile : les oxydes d'azote (NOx), les particules en suspension (PM10) et le benzène. La valeur limite n'est pas atteinte pour le dioxyde d'azote ; elle l'a été en revanche pour les PM10 tous les ans depuis 2007. L'objectif de qualité est dépassé également pour l'ozone, même si la part imputable aux transports dans les émissions d'ozone est difficile à isoler.

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

D'après le diagnostic énergie-climat réalisé par Amiens Métropole en 2010 :

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

■ Le bruit

Le trafic routier constitue la source de bruit la plus importante. Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement doit être approuvé courant 2014.

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

La consommation d'espace

Au cours des années 2000, la consommation d'espace s'est accentuée : 721 hectares (dont 121 pour les infrastructures) ont été artificialisés (460 hectares de 1992 à 2001). Début 2011, les documents d'urbanisme des communes d'Amiens Métropole prévoyaient d'ouvrir à l'urbanisation 867 hectares pour du logement.

Les enjeux pour le PDU 2013-2023

Un enjeu environnemental : « Je bouge pour ma planète »

L'enjeu est de réduire les consommations d'énergie fossile et les nuisances pour la santé générées par les déplacements de personnes et de marchandises, de maîtriser la consommation d'espace et de privilégier un développement urbain et économique favorable à l'usage des modes de déplacements autres que la voiture individuelle.

Un enjeu citoyen : « Je me déplace autrement »

Changer les habitudes de déplacements constitue l'objectif principal du PDU, en développant les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture particulière. Coordonner les initiatives, communiquer, informer et sensibiliser pour accompagner ces changements est indispensable ; investir dans les infrastructures et les aménagements ne suffit pas.

Un enjeu économique et social : « Je partage notre espace public »

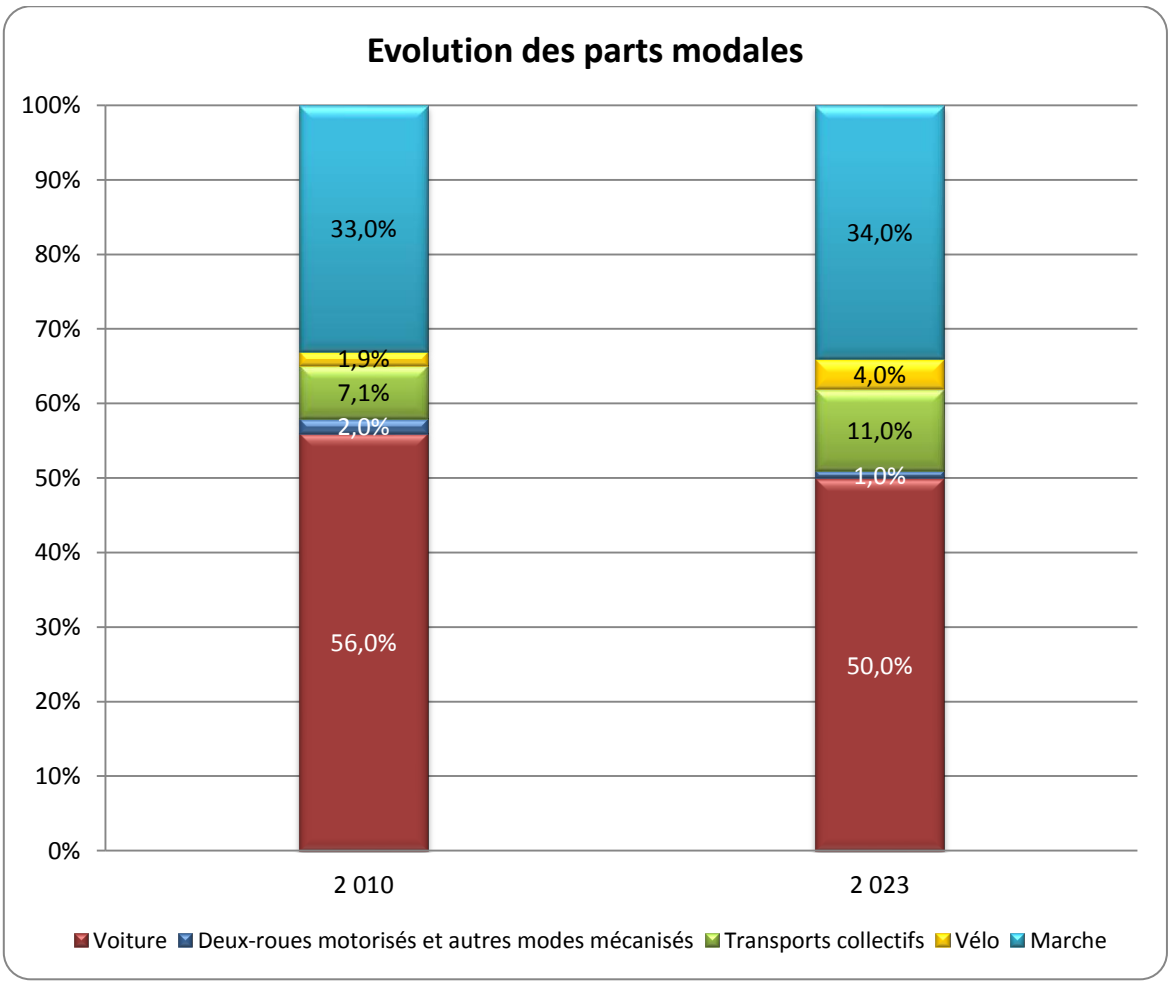
Concilier mobilité pour tous et développement économique, assurer la continuité de la chaîne de déplacements, renforcer la cohésion et l'attractivité du territoire, améliorer la qualité des espaces publics pour tous les modes de déplacements, optimiser les dépenses liées aux déplacements : ce sont les différentes facettes de ce troisième et dernier enjeu.

Une stratégie de mobilité durable à l'horizon 2023 autour de deux axes forts

1 déplacement sur 2 sans voiture dans 10 ans

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

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



Un meilleur partage de l'espace public

Les déplacements à pied et à vélo croissent plus vite que les déplacements en voiture. Le PDU d'Amiens Métropole a pour objectif d'amplifier cette tendance. Le partage équilibré des espaces publics est d'ores et déjà un objectif majeur pour les aménagements réalisés par Amiens Métropole. Toute opération de voirie doit intégrer l'ensemble des modes de déplacements et appliquer les principes du Code de la rue. Favoriser des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, cela suppose de rendre les transports collectifs plus attractifs, de donner la priorité aux modes actifs, de rationaliser l'offre de stationnement ou encore de hiérarchiser le réseau de voirie.

Les objectifs à l'horizon 2023

Pour répondre à l'enjeu environnemental « je bouge pour ma planète »

Amiens Métropole contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à travers ses différentes politiques sectorielles. L'amélioration de la qualité de l'air est également un objectif important. L'objectif est de confirmer les bons résultats enregistrés au cours des dernières années dans ce domaine et si possible, de les améliorer encore.

Les déplacements motorisés ont des impacts négatifs sur la santé parce qu'ils génèrent de multiples nuisances dont des accidents de la route. Le PDU retient trois objectifs spécifiques dans ce domaine :

- Moins d'accidents et en particulier moins d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes : 406 accidents en 2009, dont 126 impliquant des piétons et des cyclistes
- Des accidents moins graves
- Moins de piétons et de cyclistes impliqués dans des accidents

Pour répondre à l'enjeu citoyen « je me déplace autrement »

L'un des objectifs majeurs du PDU est de rendre le réseau Ametis plus performant et plus attractif, pour en faire une véritable alternative à l'automobile. Sa fréquentation (65,5 voyages par an par habitant en 2009) est en-dessous de la moyenne des agglomérations de taille comparable (79,9). Le PDU vise une hausse de la fréquentation pour atteindre 129 voyages par an par habitant en 2023.

La part modale de la voiture continuera de diminuer jusqu'à représenter 50% des déplacements en 2023. Cette évolution se traduira par une stabilisation des niveaux de trafic sur les pénétrantes et par une baisse dans le centre de l'agglomération.

Le stationnement est un levier majeur pour agir sur le choix du mode de déplacement. Il s'agit donc de définir une politique de stationnement globale et cohérente à l'échelle de l'agglomération : réorganisation progressive de l'offre de stationnement, au fur et à mesure des évolutions de la desserte en transports collectifs, parcs relais aux portes de l'agglomération.

Pour répondre à l'enjeu économique et social « je partage notre espace public »

Pour ce troisième enjeu, les objectifs sont plus qualitatifs : nouveau partage équilibré des espaces publics et des lieux de transport, renforcement de l'attractivité du territoire, accessibilité totale du réseau en 2020 pour les personnes à mobilité réduite, bonne desserte des lieux d'emploi et prise en compte du transport de marchandises pour garantir l'attractivité économique du territoire, optimisation des dépenses liées aux déplacements.

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

Le PDU formalise et amplifie des actions qui sont déjà mises en œuvre ou étudiées, dont quatre des actions phares du PDU, il s'assure de leur cohérence et la renforce, notamment en prévoyant des actions complémentaires et enfin, il ouvre des perspectives à plus long terme.

La mise en œuvre du Code de la Rue

Le Code de la Rue est apparu en 2004 en Belgique. Sa philosophie peut être résumée ainsi : « *La rue n'est pas la route et n'est pas non plus seulement affectée aux déplacements. C'est un lieu de vie* » (1).

En France, le législateur a introduit de nouvelles règles en ce sens dans le Code de la Route à partir de 2008. Amiens Métropole les applique dans les aménagements et la réglementation relative aux espaces publics. Afin d'obtenir les changements attendus des pratiques de déplacements, elles doivent continuer d'être appliquées et étendues à d'autres secteurs.

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

La restructuration du réseau Ametis

Depuis le 07 janvier 2013, le nouveau réseau simplifie les itinéraires et les horaires et répond mieux aux besoins. Il s'articule autour de 18 lignes : quatre Lianes, lignes à niveau élevé de service, deux lignes express, neuf lignes régulières et des services innovants pour les secteurs spécifiques.

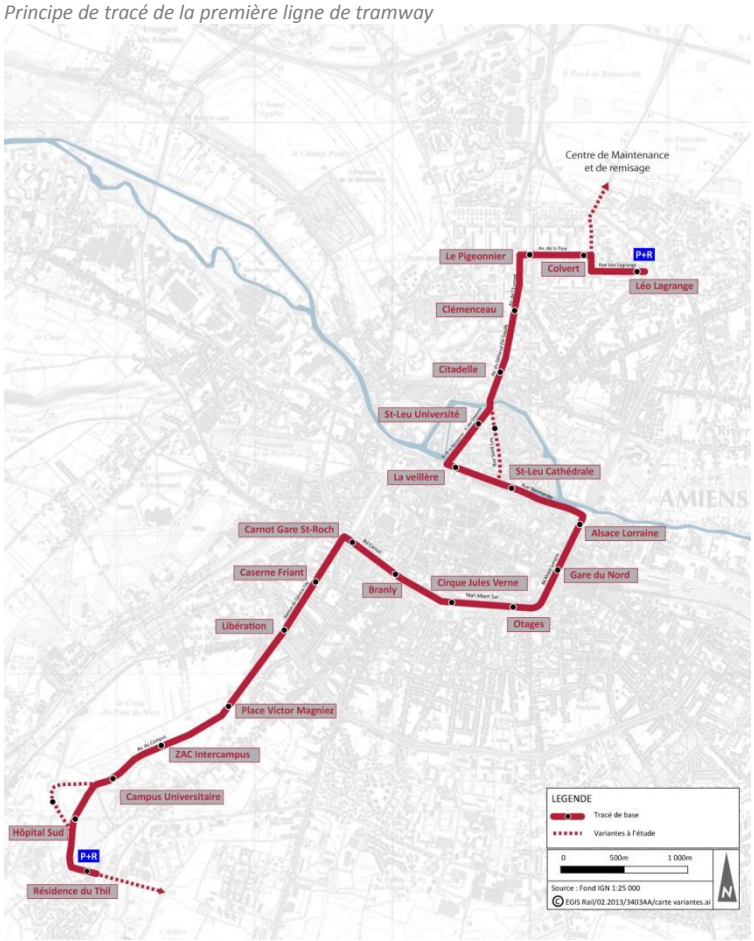
Le Schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC)

Le SDAC prévoit de réaliser 188 km d'aménagements cyclables et d'équiper 490 sites pour le stationnement des vélos sur 10 ans. Il inclut la mise en place de tourne-à-droite aux feux rouges et le jalonnement des itinéraires.

La mise en service d'un tramway à l'horizon 2018-2019

Le tramway et la restructuration du réseau qui l'accompagnera contribueront fortement à atteindre l'objectif « 1 déplacement sur 2 sans voiture dans 10 ans ». Ce projet majeur sera accompagné d'un redéploiement du réseau Ametis.

Principe de tracé de la première ligne de tramway



Source : Amiens Métropole

Le programme d'actions 2013-2023

Le PDU comporte 38 actions, organisées autour des trois enjeux.

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

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

1	Promouvoir les énergies alternatives
2	Améliorer la sécurité des déplacements et le respect des limitations de vitesse
3	Développer et partager la connaissance de l'impact des déplacements sur la qualité de l'air
4	Identifier puis résorber les points noirs de bruit

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

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

ENJEU CITOYEN
"Je me déplace autrement" - les habitudes de déplacements

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

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

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

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

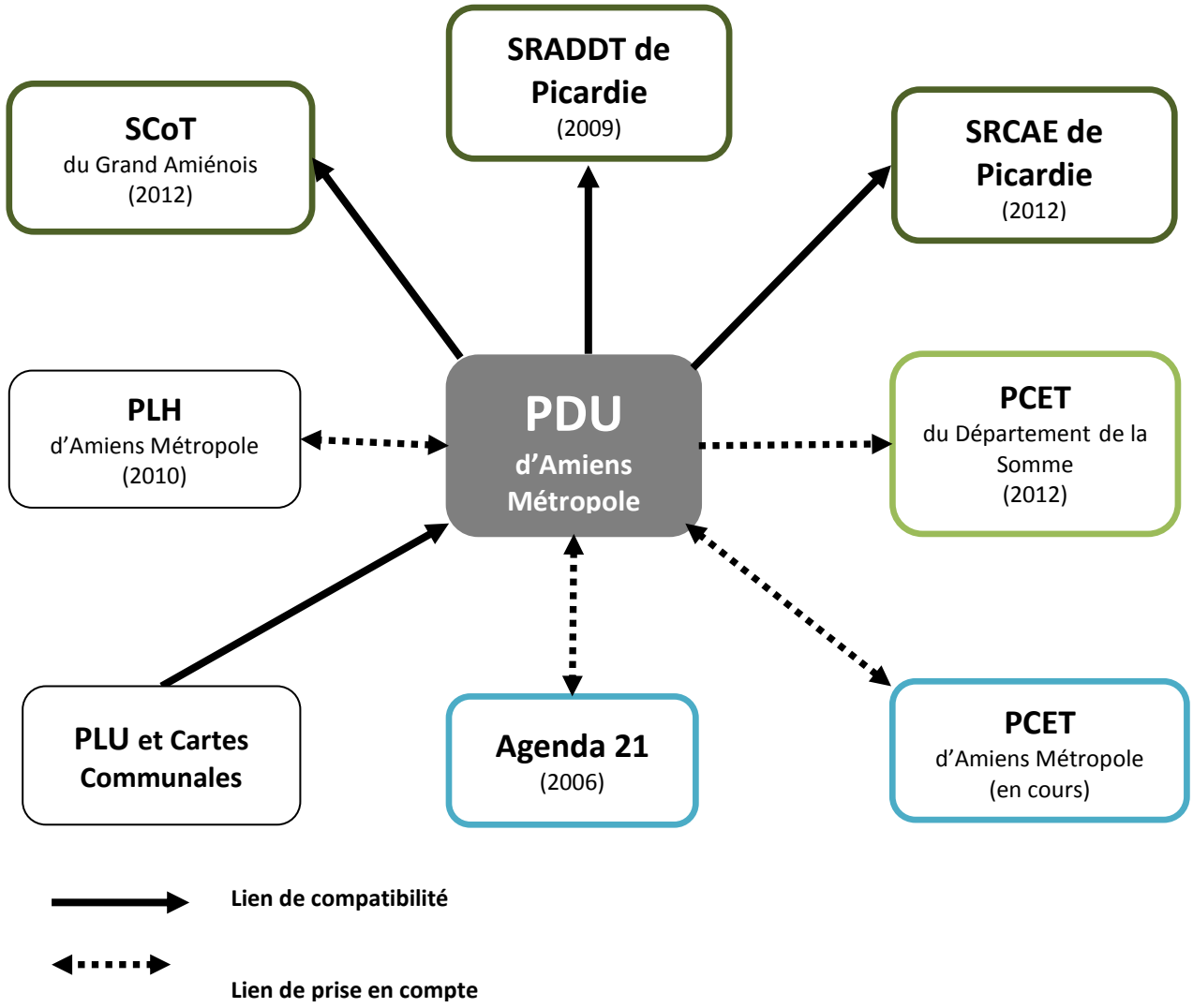
ENJEU ECONOMIQUE ET SOCIAL "Je partage notre espace public" mobilité pour tous et développement économique	
⇨ Garantir la qualité des espaces publics pour tous les modes de déplacements et assurer la continuité de la chaîne des déplacements pour tous	
26	Faire vivre le Code de la Rue à travers l'application de la réglementation, l'aménagement des espaces publics et la sensibilisation des citoyens
27	Développer les quartiers apaisés
28	Réaliser et mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau Ametis
29	Poursuivre les actions engagées sur l'accessibilité des espaces publics
30	Faciliter les déplacements des séniors
⇨ Renforcer la cohésion et l'attractivité du territoire de l'agglomération	
31	Elaborer une charte marchandises et rationaliser les livraisons
32	Adapter les réglementations du transport de marchandises applicables sur le territoire métropolitain
33	Etudier et expérimenter des outils logistiques innovants
⇨ Optimiser les dépenses liées aux déplacements	
34	Mettre en place une nouvelle tarification solidaire sur le réseau Ametis
35	Optimiser la tarification du stationnement, en fonction de l'évolution de l'offre de transport collectif
36	Favoriser les échanges entre Amiens Métropole et les autres acteurs de la mobilité
37	Elaborer un compte déplacements
38	Sensibiliser les ménages sur le coût de leurs déplacements

Cohérences et compatibilités du PDU

Le PDU répond aux onze prescriptions du Code des transports. Il comporte une évaluation environnementale et une annexe relative à l'accessibilité.

Il décline et concrétise les enjeux du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Grand Amiénois, approuvé en décembre 2012. Il répond également aux objectifs du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), adopté par la Région en 2009, notamment celui de développer la fluidité des mobilités à l'échelle régionale et celui d'offrir à plus d'habitants le recours à des transports en commun performants et peu polluants. Le PDU contribuera au succès du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) approuvé en 2012, grâce à une réduction de 13% des émissions de gaz à effet de serre. Il prend également en compte les objectifs du Plan Climat Énergie Territorial (PCET), du Programme Local de l'Habitat (PLH), de l'Agenda 21, du Projet Métropolitain 2030 et du Plan Climat Énergie Territoire (PCET) du Département de la Somme.

Articulation du PDU avec les principaux plans et programmes



Mise en œuvre, suivi et animation

Le programme d'actions du PDU est composé d'une part d'actions ponctuelles, d'autre part d'actions dont la mise en œuvre s'effectuera en continu. Le projet de tramway (mise en œuvre prévisionnelle en 2018-2019) constituera une étape majeure du phasage des actions. Certaines actions sont dépendantes de sa réalisation ; d'autres la prépareront ou l'accompagneront.

Un comité de suivi sera constitué dès son approbation et sera réuni régulièrement. Une information régulière de la population sera assurée.

Source : Amiens Métropole

Évaluation du PDU

Le PDU devra être évalué cinq ans après son approbation (article L1214-8 du Code des transports). Cette évaluation pourra conduire, le cas échéant, à la révision du PDU. Pour autant, Amiens Métropole évaluera en continu les effets du PDU et la mise en œuvre de ses actions (observatoire des déplacements, indicateurs de suivi). Dans un délai d'environ 10 ans, une nouvelle Enquête Déplacements Grand Territoire mesurera les effets du PDU sur la mobilité et les évolutions par rapport à l'Enquête réalisée en 2010.

Annexe relative à l'accessibilité des PMR

L'état des lieux

La mise en accessibilité du réseau Ametis est bien engagée : 100% des bus sont accessibles, les deux tiers du programme pluriannuel de mise aux normes des points d'arrêt sont réalisés, le service de transport adapté TAAM(1) est performant.

Des difficultés subsistent pour les cheminements, les espaces publics et l'offre en stationnement.

Les communes doivent quant à elles se doter d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. Glisy a répondu à cette obligation, Amiens et Hébécourt ont engagé cette démarche. Amiens et Longueau, en raison de leur poids démographique, doivent également réunir régulièrement une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Les actions programmées

L'accessibilité du réseau Ametis

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau Ametis sera élaboré en 2014. Il programmera les actions à mettre en place pour assurer la mise en accessibilité du réseau : véhicules, arrêts, information des usagers, points d'information et / ou de vente. La première ligne de tramway sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) seront élaborés par chaque commune, programmant les actions à mettre en place pour la mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public : trottoirs, continuité des itinéraires, traversées piétonnes, chaussée, mobilier. La ville d'Amiens finalisera son PAVE en 2014 et les autres villes du territoire le feront dans la période 2013-2023.

Une charte intercommunale de l'espace public sera élaborée, en concertation avec les communes et le Département. Ses préconisations seront prises en compte dans toutes les interventions sur l'espace public. L'application du Code de la rue aura également un impact positif sur les conditions de déplacements des PMR.

Le stationnement pour les Personnes à Mobilité Réduite

De nouvelles places de stationnement PMR seront créées sur voirie et dans les parkings en ouvrage, respectant le quota imposé par la législation (1 place PMR pour 50 places de parking). Les places existantes feront l'objet d'une mise aux normes le cas échéant.

Le stationnement restera gratuit pour les PMR.

Les équipes de contrôle veilleront particulièrement au respect des places de stationnement réservées aux PMR. Des actions d'information et de sensibilisation seront menées pour lutter contre le stationnement illicite sur ces places.

(1) TAAM : Transport Adapté à Amiens Métropole