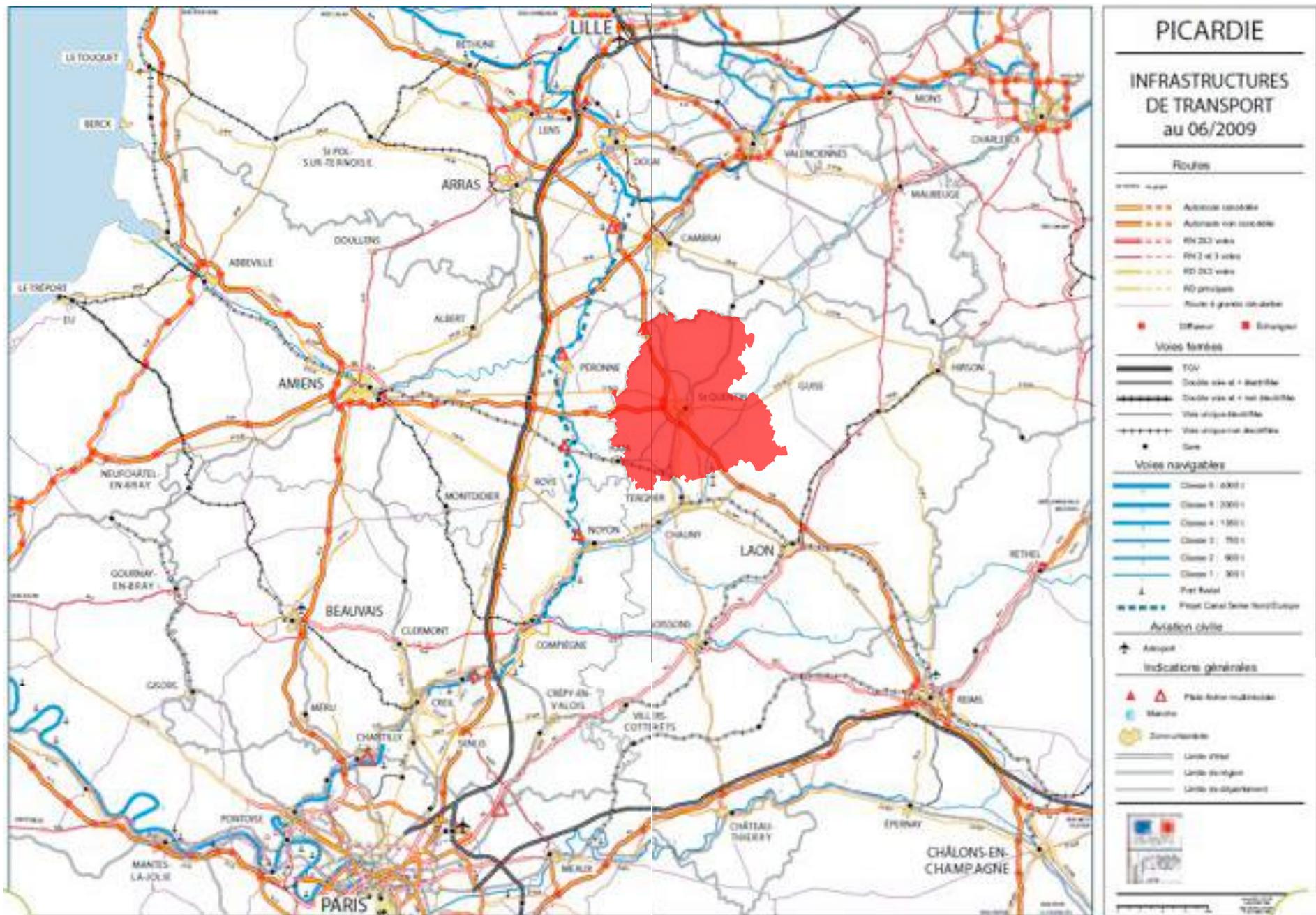


FICHES TRANSPORTS ET MOBILITES

L'analyse du volet Transport et Déplacements est principalement issue des données Insee 2006 sur la mobilité et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), du Schéma Régional des Véloroutes et Voies vertes.

Positionnement du Saint-Quentinois dans son environnement régional



Les infrastructures de transport

Le réseau routier

Une bonne accessibilité routière et autoroutière

Situé au nord de la Picardie, en limite du Département de la Somme, le Saint-Quentinois est directement connecté à deux grands axes autoroutiers du nord de la France :

- L'autoroute A26 qui relie Calais à Dijon, en passant par Saint-Quentin et Laon.
- L'autoroute A29 qui relie Le Havre à Saint-Quentin;

La réalisation de ces autoroutes a permis d'améliorer l'accessibilité de l'agglomération, mais également de structurer le nœud routier de Saint-Quentin. Elles permettent de dévier la majeure partie du trafic de transit longue distance en dehors de Saint-Quentin et d'ouvrir plus largement l'agglomération sur l'extérieur.

La jonction de ces deux autoroutes se fait sur la Porte Ouest de Saint-Quentin, conférant

ainsi à l'agglomération une position stratégique dont elle a d'ailleurs tiré parti en créant à leur intersection, le Parc d'activités des Autoroutes A26/A29.

L'accès à l'A1, autoroute française la plus fréquentée se fait aisément depuis l'A29 ou la D1029.

Cette inscription dans le réseau autoroutier permet au Saint-Quentinois de participer au maillage des grandes agglomérations du Nord. Ainsi se trouvent à une distance de 45mn à 1h15 en voiture :

- A l'ouest Amiens (180 000 hab) et au sud-est de Reims (220 ha)
- Au nord, l'ex bassin minier du Nord-Pas-de-Calais (1 million d'habitants) et au nord-ouest, Arras (80 000 hab)
- Plus au nord, la métropole Lilloise (1 million d'habitants)

Au-delà, au sud, on rejoint le nord de la région parisienne en moins de 1h30.

Le territoire est irrigué par plusieurs grandes voies routières structurantes :

- sur un axe nord / sud, par la D1044 qui permet de relier Cambrai à Lens via

Saint-Quentin et par la D1 qui relie Saint-Quentin à Chauny ;

- sur un axe est/ouest, par la D1029 qui permet de relier Amiens à la Capelle, Charleville Mézières via Saint-Quentin.

Ces voies constituent le réseau structurant du territoire en terme de trafic de transit régional, d'échanges et de trafic interne à l'agglomération (fonction de pénétrantes).

Elles supportent un trafic poids lourds relativement important du fait de la présence, sur le territoire, d'activités industrielles et de logistique générant des flux importants. Cela se traduit par un conflit d'usage, notamment au niveau des traversées de bourgs avec les habitants, qui craignent une amplification du trafic avec la reprise de certains sites industriels.

Enfin, plus localement, un réseau départemental de routes secondaires dessert l'ensemble du territoire autour ou à côté duquel s'est développé le tissu urbanisé des bourgs ruraux. *Il ne présente pas de forts dysfonctionnements si ce n'est la nécessité de sécuriser certaines traversées ou de qualifier l'espace public et la présence d'un trafic poids lourds important sur certaines communes¹.*

¹ Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin – Diagnostic, mai 2006

Infrastructures de transport structurantes dans le périmètre de Scot



Organisé en étoile autour de Saint-Quentin, le réseau primaire a pour fonction essentielle d'assurer le trafic de transit et de permettre d'irriguer l'ensemble du territoire.

Si le contournement de St Quentin est aisé sur sa partie Ouest, les déplacements sont moins adaptés et efficaces à l'est.

Illustrations des voies structurante, secondaire et de desserte sur le territoire...



2x2 voies sur la D1044 avant d'arriver à St-Quentin



Profil de voirie dans le Parc d'activités des Autoroutes



Voie de desserte d'un lotissement



Route de campagne sillonnant les vallées

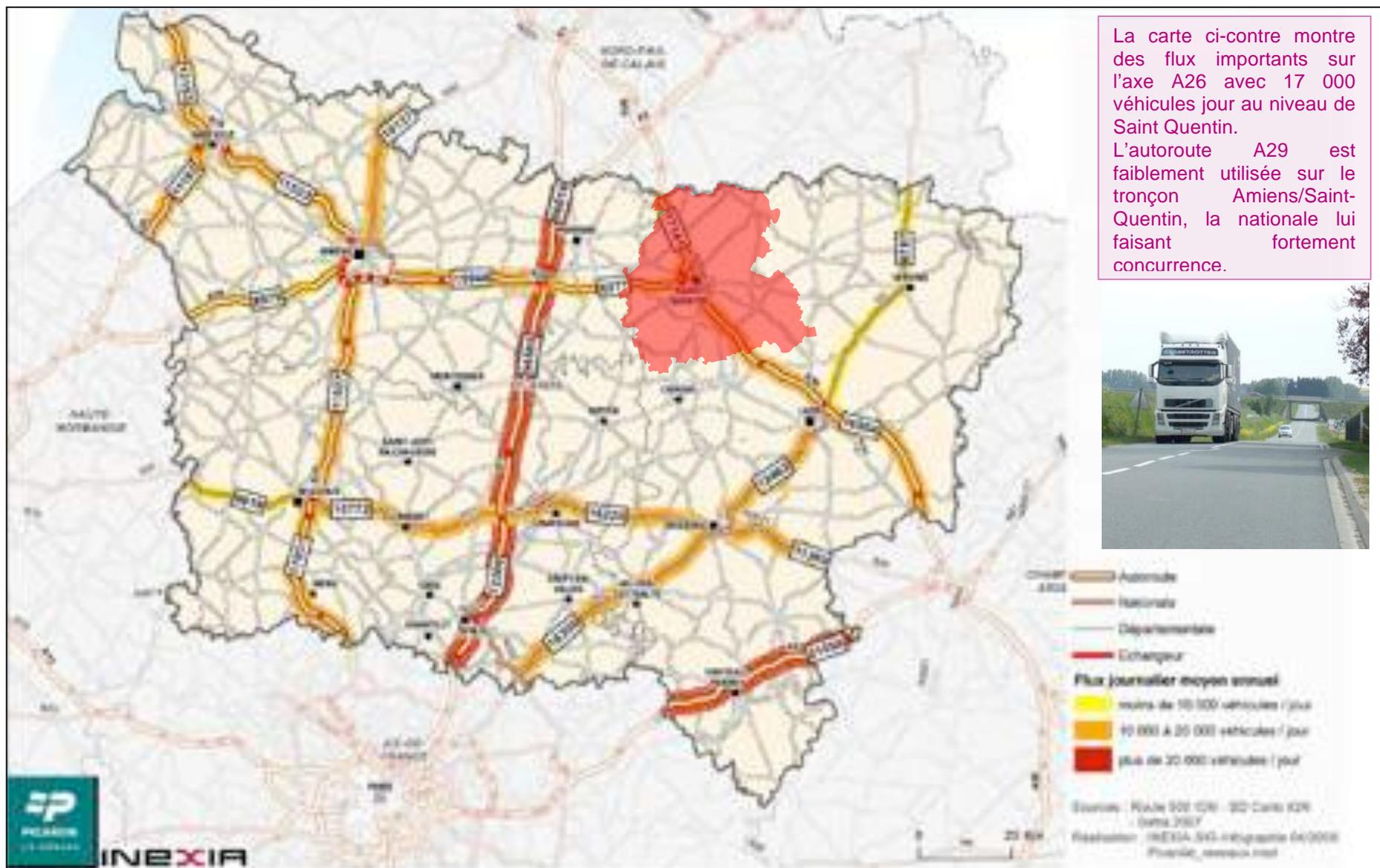


Des aménagements de centre ville pour pacifier le trafic - Bohain



A contrario, des voiries surdimensionnées en centre-ville, avec très peu d'aménagements piétonniers, le Catelet

Principaux flux routiers journaliers moyens en 2007



Les transports collectifs

Le réseau ferré TGV et Grandes Lignes

Le périmètre de Scot ne bénéficie pas de desserte TGV, toutefois la gare TGV « Haute Picardie », située à une trentaine de kilomètres de Saint-Quentin, est facilement accessible via l'A29, offrant ainsi un accès au réseau à grande vitesse au territoire. Pour s'y rendre, des rabattements en autocars express (empruntant l'A29) sont possibles depuis la gare de Saint-Quentin.

La Communauté d'agglomération ne dispose que d'une seule gare située à Saint-Quentin. Celle-ci offre des liaisons quotidiennes entre Paris et Maubeuge (Grandes Lignes) et Amiens, Lille, Laon (TER).

En dehors de Saint-Quentin, le territoire compte une autre gare à Bohain-en-Vermandois, ainsi que une halte ferroviaire à Flavy-le-Martel, Fresnoy-le-Grand et Montescourt. 2 EPCI ne bénéficient pas de desserte voyageurs ferrée : les Communautés de Communes du Val d'Origny et de la Vallée de l'Oise.

Le réseau ferroviaire TER

L'offre est principalement orientée vers les gares parisiennes mais également des

liaisons transversales entre les principales villes.

Le territoire est desservi par 3 lignes TER

- Amiens Tergnier Saint-Quentin : de Saint-Quentin, 6 trains directs par jours vers Amiens en semaine ; sinon changement à Tergnier; dans le sens inverse, 10 trains directs (trajet de 53 mn)

Entre 2002 et 2008, les chiffres de fréquentation enregistrés sur cette ligne montre une augmentation de 141 % pour un renforcement de l'offre de 23 % sur la même période. Cette hausse spectaculaire est certainement à rapprocher de la réorganisation de la desserte amorcée en 1999 avec la réalisation du barreau de Jussy qui a permis de relier Amiens à St Quentin de façon plus directe et rapide (SRIT).

- Reims Laon St Quentin Lille : depuis Saint Quentin, peu de trains directs vers Lille Flandres en semaine ; dans le sens inverse, il n'existe aucun train direct. Les usagers doivent obligatoirement effectuer un changement à Douai, Cambrai ou Aulnoye-Aymeries (trajet de 2 à 3 heures).

De Saint-Quentin vers Reims, 2 trains directs par jour sinon changement à

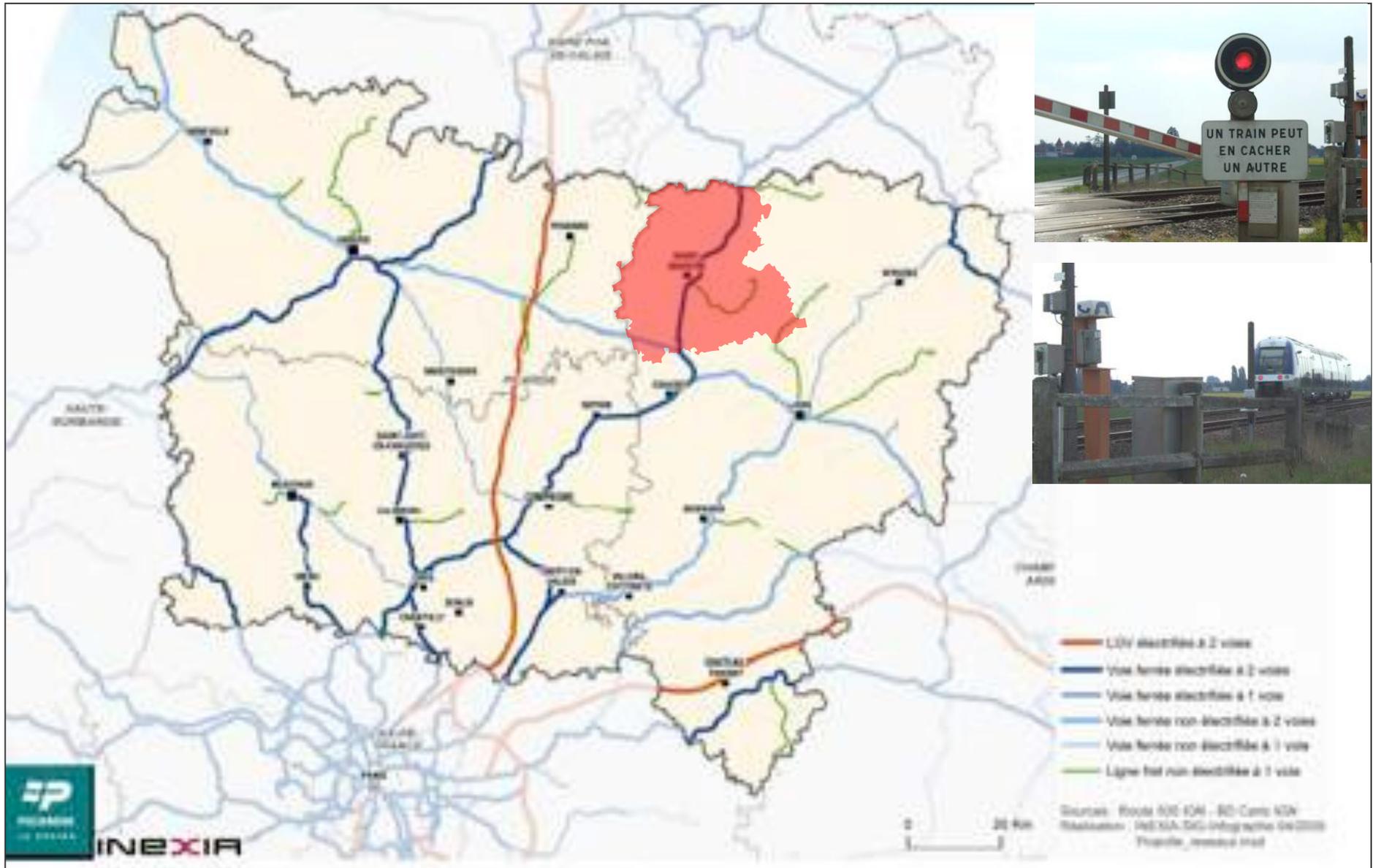
Tergnier ou à Laon. Les trajets sont facilités en sens inverse avec 3 trains directs (trajet de 1h30).

- Paris Compiègne St Quentin Busigny : 20 trains directs/jour en semaine vers Paris, 17 en sens inverse. L'essentiel de l'offre est effectué via le réseau Corail Intercités qui offre des temps de parcours plus attractifs que le TER (1h15 en corail contre 2 ou 3 heures en TER). En 2008, cet axe est, avec celui de Paris / Creil / Amiens, l'un des plus circulés de Picardie.

Quelques 2 000 voyageurs fréquentent quotidiennement la gare de Saint-Quentin sur le réseau TER. Le PDU de l'agglomération relève trois dysfonctionnements majeurs liés à la gare :

- Le manque de cadencement et de liaisons intermodales entre la gare et les réseaux urbains et interurbains.
- Le manque de liaison et relations entre la gare et le centre-ville.
- Une gestion du stationnement, qui pénalise l'espace public et son usage pour d'autres fonctions, associée à un manque de places pour une fonction de parking relais.

Le réseau ferroviaire picard en 2008



Du fait de son très faible cadencement, le réseau TER ne permet pas de rejoindre facilement les grandes villes avoisinantes d'Amiens, Lille ou encore Reims alors que les besoins en mobilité professionnelle sont importants.

Les liaisons vers Compiègne et Paris sont, avec une amplitude horaire et des services plus importants, globalement adaptés aux migrations alternantes.

Les plages horaires insuffisantes et inadaptées des liaisons directes en partance de Saint Quentin rend les habitants « captifs » de la voiture, d'où l'importance des flux routiers intra et extra territoriaux.

Chemin de Fer Touristique du Vermandois

La ligne St-Quentin/Origny-Ste-Benoîte encore en service est exploitée par la SNCF (ligne fret) et les Chemins de Fer Touristiques du Vermandois (CFTV).

Elle part de St-Quentin vers la vallée de l'Oise en empruntant le plateau du Vermandois et se termine à Origny-Ste-Benoîte distante d'environ 22 kilomètres.

Les gares de Mézières-sur-Oise, Ribemont et Origny-Ste-Benoîte ont été fermées au trafic voyageur en 1968.

Aujourd'hui, ce sont les activités de la sucrerie d'Origny-Ste-Benoîte qui font survivre le trafic fret sur cette ligne. Ponctuellement, en été, l'association CFTV organise sur la ligne des voyages touristiques en train à vapeur.

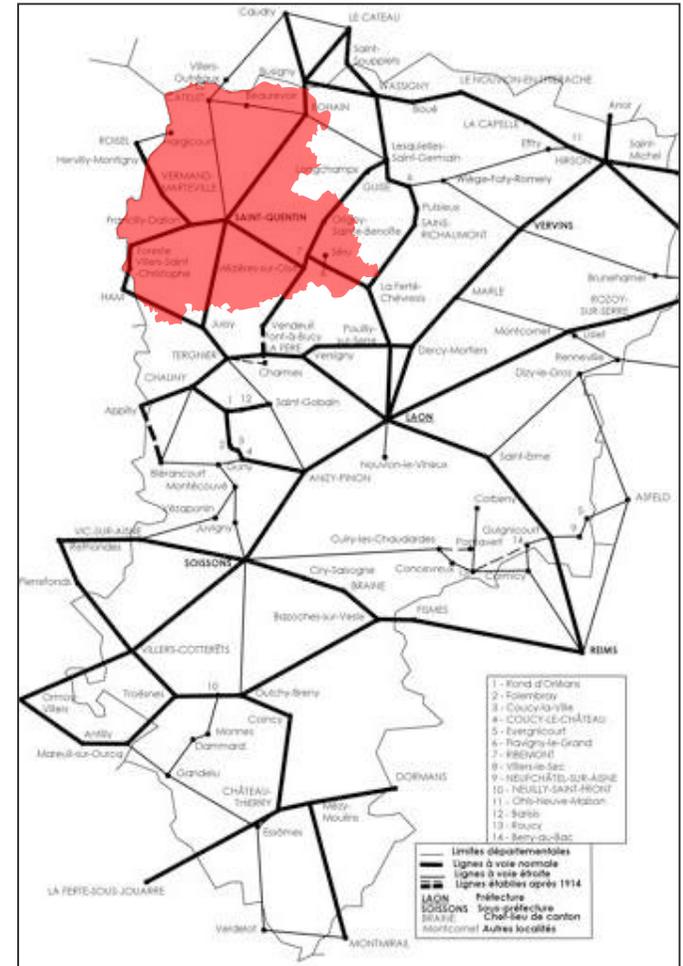


Activités fret de la sucrerie d'Origny-Ste-Benoîte

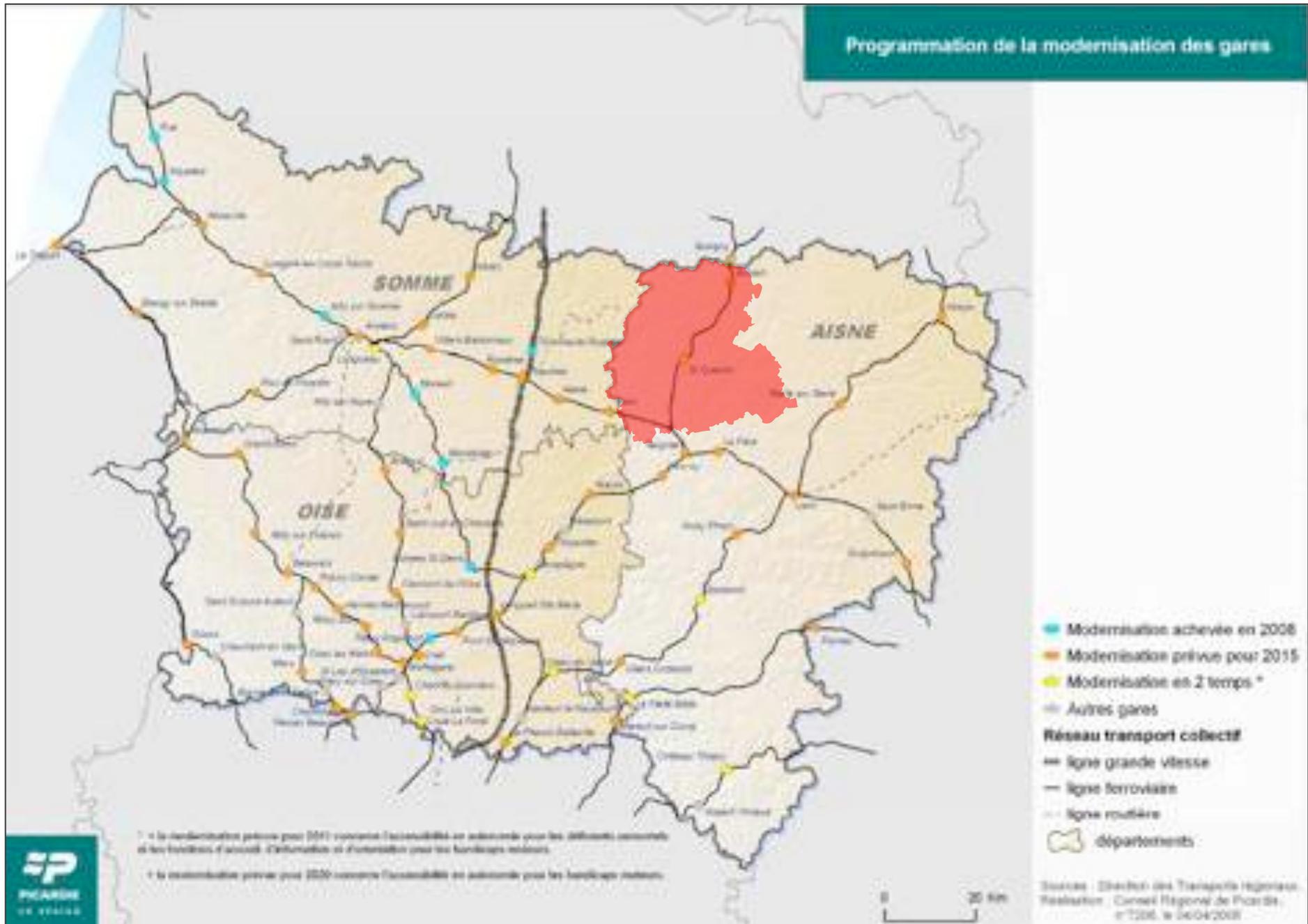
La carte ci-contre, qui présente le réseau de chemin de fer dans l'Aisne en 1914 témoigne de l'existence à l'époque d'un maillage complet du territoire. Depuis, de nombreuses voies ont été déposées ou déclassées, notamment dans le Saint-Quentinois, les sections :

- Saint-Quentin - Francilly-Dallon
- Mézières-sur-Oise - La Fère
- Ribemont - La Ferté-Chevresis

Voies de chemin de fer dans l'Aisne en 1914



Programmation de la modernisation des gares



Enjeux

1. La requalification de la gare de Saint-Quentin en pôle intermodal : aménagement du parvis de la gare, repositionnement des bus urbains pour une meilleure visibilité, création d'une véritable gare routière pour les liaisons interurbaines, réorganisation du stationnement, éventuel retournement de la gare en liaison avec le développement du faubourg d'Isle et de la future cité universitaire, etc.

2. La rénovation des gares de Saint-Quentin et de Bohain basée sur différents types d'interventions décrites dans le SRIT : notamment l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des voyageurs ainsi que la mise en accessibilité des équipements et services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

3. Saint-Quentin gare TGV ? en regard des mobilités professionnelles -vers Paris et l'Île de France mais aussi Lille, Reims et autres grandes métropoles voisines, force est de constater que la Picardie est sous-équipée en gare TGV : une seule gare, excentrée de surcroît.

Pour plus de confort, d'efficacité et un gain de temps, il est question d'amener le TGV dans les villes : dans un premier temps à Amiens et à Creil, suivis ensuite par Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin.

La connexion à la gare TGV de Roissy constitue un enjeu de taille puisque bien qu'étant située aux portes de la Picardie, *la gare TGV de Roissy ne draine que 7 % des Picards effectuant un déplacement en TGV, alors que 64 % d'entre eux transitent par les gares parisiennes aujourd'hui de surcroît à saturation. Soit une mobilité des Picards en TGV inférieure de 20 % à la moyenne nationale.*

Les deux grandes gares du territoire sont situées à proximité immédiate du centre-ville et de friches industrielles offrant des opportunités de requalification et de densification.



Gare de Saint-Quentin



Gare de Bohain

Le réseau routier interurbain et urbain

Les dessertes en milieu périurbain se font essentiellement par l'intermédiaire des Transports Collectifs Interurbains

De nombreuses lignes desservent le territoire du Saint-Quentinois. Elles rayonnent depuis l'agglomération vers l'ensemble du Pays et du Département. Deux opérateurs exploitent les 19 lignes régulières reliant Saint-Quentin au reste du département ou à certains départements limitrophes. L'analyse des horaires fait apparaître une fonction prédominante de la desserte scolaire.

Enfin, la gare routière de Saint-Quentin pose problème du fait de son manque d'intermodalité. Elle pourrait constituer comme c'est souvent le cas autour des gares, une zone d'interconnexion (avec un parking adapté, des informations...).

Le réseau urbain PASTEL dessert l'agglomération de Saint-Quentin

Les transports urbains sont assurés par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin. Le réseau en étoile comprend 6 lignes qui convergent toutes, à l'exception d'une (L4) vers la gare. Une des problématiques est que ce réseau dessert principalement 4 communes du centre de l'agglomération (Saint-Quentin, Gauchy,

Rouvroy et Harly). A noter l'absence de voies réservées à la circulation des bus qui sont de ce fait inefficaces en cas de saturation du trafic automobile, ne constituant donc pas une alternative plus rapide.

Le Transport sur Mesure, un système de Transport A la Demande qui, depuis 2006, dessert l'agglomération, en complément des lignes urbaines et interurbaines.

Il est à destination des habitants des communes de l'agglomération non desservies par le réseau de transports urbains. Deux navettes permettent aux habitants isolés, souvent sans permis, en particulier des personnes âgées, de se rendre plus facilement en ville. Ce service fonctionne sur simple réservation téléphonique au moins la veille pour le lendemain et le samedi midi pour le lundi. Le système repose sur des lignes virtuelles parcourues par des minibus de quinze places suivant des horaires et des arrêts prédéterminés. 4 lignes pour les 16 communes

Des facilités pour favoriser l'intermodalité puisque le titre de transport donne droit à une correspondance d'une heure sur le réseau PASTEL Urbain.

Depuis peu, un service de Transport à la Demande a été mis en place par le Département afin de proposer une offre aux communes périurbaines et rurales. Cette offre

s'adresse pour l'instant essentiellement aux habitants du Pays du Thiérache.

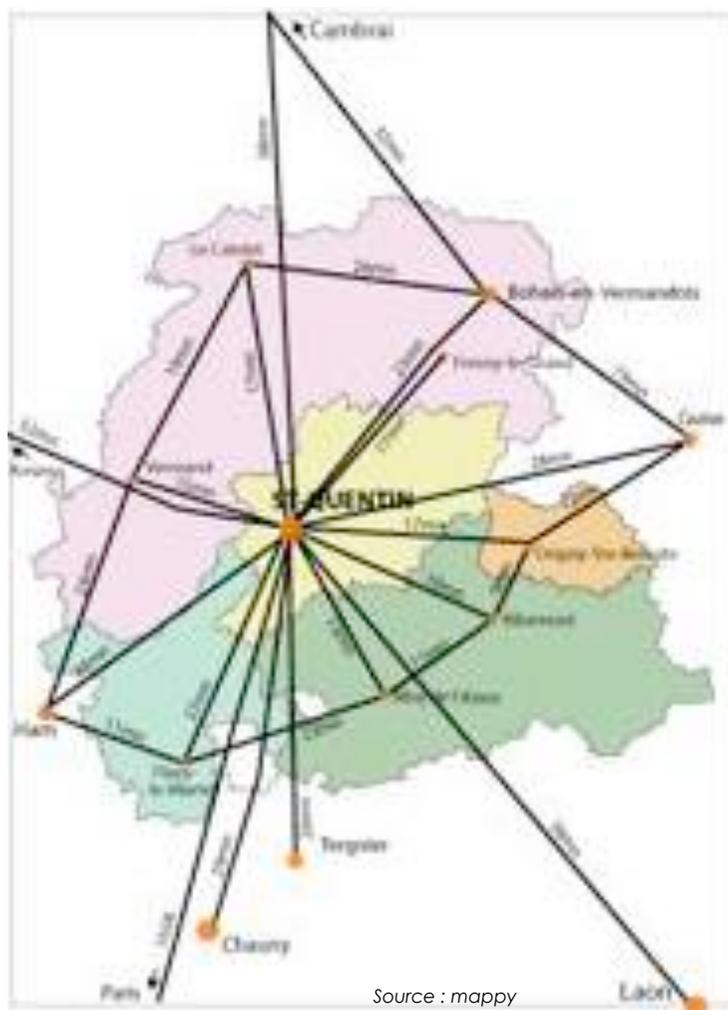
Les taxis

Une offre de taxi assez conséquente constitue une offre complémentaire aux réseaux urbain et interurbain.

Enjeux

1. L'accessibilité pour tous. La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et Saint-Quentin Mobilité ont réalisé un schéma directeur d'accessibilité des services de transport qui fixe le programme d'actions à mettre en œuvre et les investissements pluriannuels à réaliser afin d'améliorer la mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR) sur le territoire. L'acquisition de bus à plancher bas, l'aménagement des arrêts de bus et la mise en accessibilité des espaces publics constituent de premières actions de mise en œuvre du projet.
2. L'extension du système de TAD à l'échelle du périmètre de Scot. Projet départemental ?
3. Le développement de l'intermodalité entre gare routière et ferrée à Saint-Quentin et à Bohain-en-Vermandois ?
4. L'extension du réseau dans les secteurs qui en ont besoin (bus dans l'agglomération de Saint-Quentin, TAD hors agglo),
5. L'amélioration des conditions de circulation des bus sur certains axes chargés.

Temps de parcours en voiture entre les principales communes du territoire et villes voisines



Source : mappy

Temps de parcours en train et car TER entre les principales communes du territoire et villes voisines (en semaine)



Source : Ter Picardie SNCF

Quelques comparaisons de temps de parcours sur le territoire en voiture, train et car TER.

Le train, quand la liaison existe, est généralement plus performant que la voiture (à l'exception de Cambrai, Laon et Amiens);

Toutefois, sur certains tronçons, le nombre de trains circulant par jour avec de bons temps de parcours reste très faible.

Le réseau voies vertes et véloroutes

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes, mettant en réseau l'ensemble des itinéraires cyclables en Picardie, a été validé en 2006.

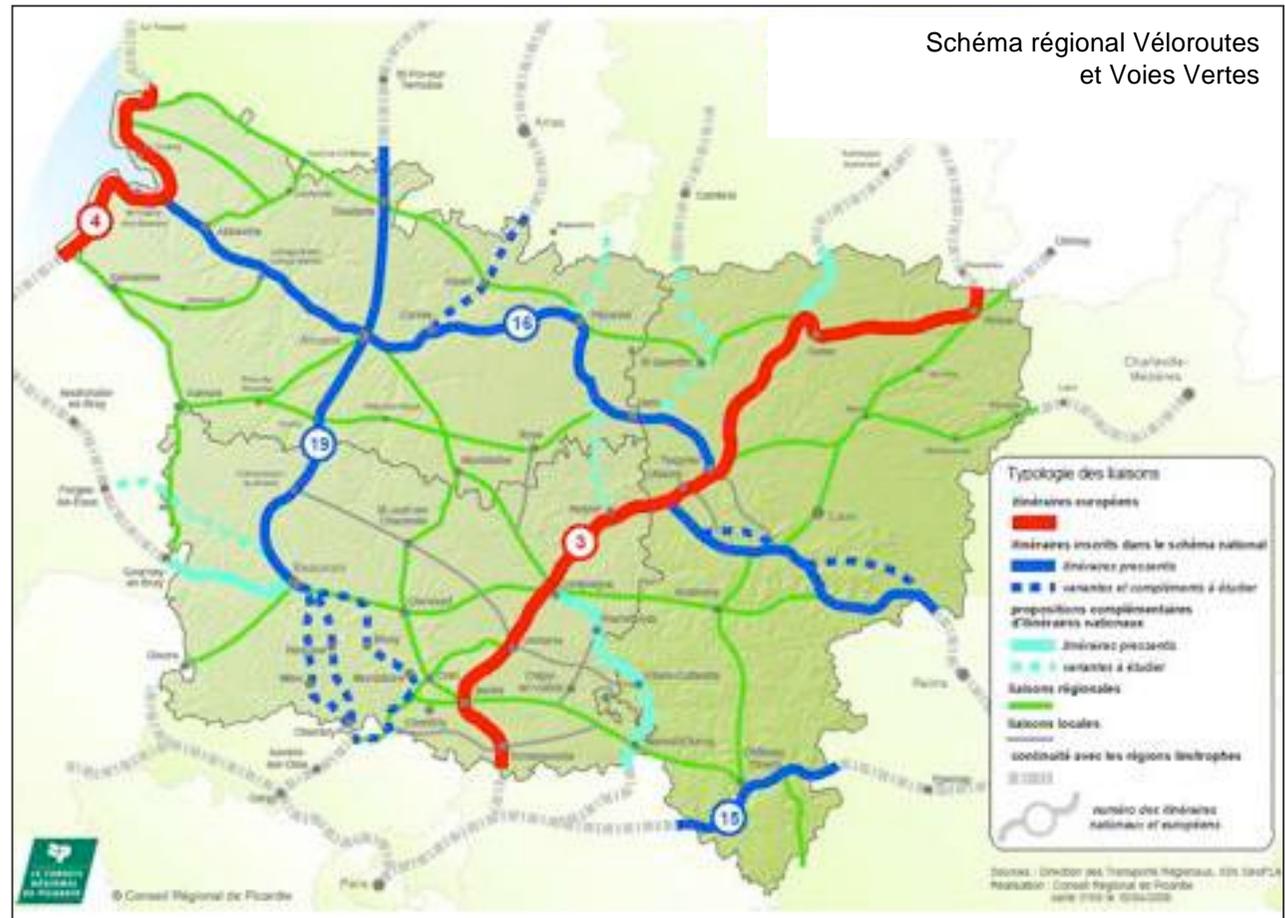
Sont prévus environ 1 900 km de véloroutes et voies vertes dont 250 km de liaisons européennes, 460 km nationales et 1 180 km régionales et locales.

Certaines actions, telles que la mise en place de crochets à vélo dans les TER ou la construction d'abris vélo sécurisés dans les gares sont déjà menées pour favoriser l'utilisation des vélos sur le réseau TER.

Sur le territoire du Saint-Quentinois, le Schéma n'indique pas de projet structurant. Pourtant, une liaison est/ouest entre Péronne et Thiérache permettrait de mettre en réseau, via Saint-Quentin, les voies existantes et projetées. Sur l'axe nord / sud, une liaison Cambrai/ St Quentin/Ham est à l'étude.

Quid des boucles de l'Oise et les canaux à vélo qui offrent également des parcours intéressants ?

Schéma régional Véloroutes et Voies Vertes



Enjeux :

1. la création d'itinéraires cyclables sur le territoire en s'appuyant sur les atouts paysagers et touristiques du Saint-Quentinois
2. le développement d'un réseau cyclable à Saint-Quentin ; plus globalement l'aménagement de pistes cyclables dans les principaux pôles structurants du territoire pour encourager les habitants à utiliser le vélo au quotidien.
3. L'aménagement de cheminements piétons sécurisés en cœur de villages.

Le transport fluvial

Les canaux de Saint-quentin et de la Sambre à l'Oise ont permis pendant longtemps le développement industriel du Saint-Quentinois. Ils servaient entre autres au transport du charbon entre le Nord, la Belgique et la région parisienne.

Depuis l'ouverture du canal du nord et bientôt celle du canal Seine nord, les activités de fret fluvial disparaissent progressivement dans le Saint-Quentinois au profit de péniches de plaisance. Avec l'arrivée du canal Seine - Nord prévue en 2016, la vocation touristique de ces bras d'eau devrait s'intensifier.

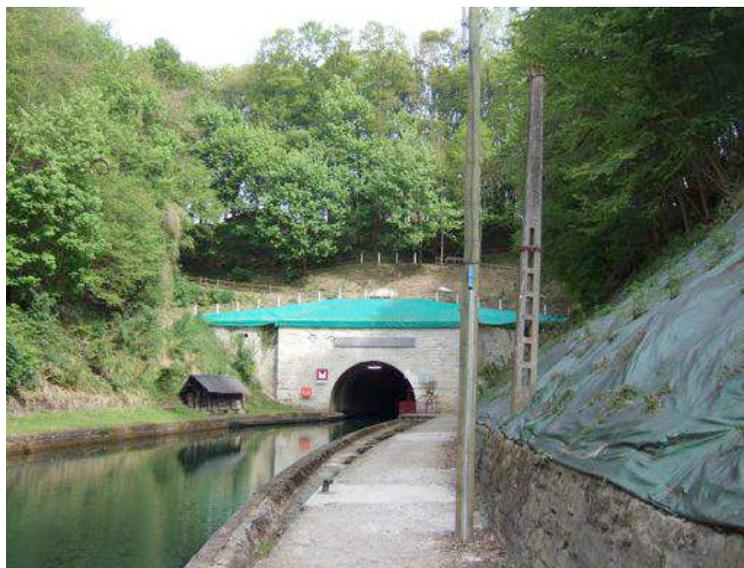
Le canal de Saint-Quentin, cours d'eau artificiel de 52 km relie le canal de Dunkerque à l'Escaut et à la Belgique. C'est un canal de gabarit Freycinet lié au port touristique et marchand de Saint-Quentin. Au sud, il rejoint, à Tergnier, le canal latéral à l'Oise. Une de ses spécificités, est sa rigole souterraine, permettant de traverser l'immense plateau qui sépare les sources de la Somme, de l'Escaut et de la Scarpe. Longue de 5 670 mètres et très étroite, elle requiert des bateaux toueurs pour tracter les péniches dans le souterrain. L'entrée du tunnel visible depuis le hameau de Riqueval constitue un des principaux points d'attraction touristique, d'autant qu'une petite activité subsiste toujours.

L'histoire de canal et des bateliers peut se découvrir au Musée du touage situé à proximité de l'Office de tourisme du Vermandois.

Le canal de la Sambre à l'Oise relie Landrecies (Nord) et Fagniers. Il permet de faire la jonction entre la mer du Nord, le bassin de la Meuse et la région Parisienne.



Les canaux, visibles depuis certains lieux, ne sont pas facilement accessibles ; initialement voués au transport de marchandises, ils se métamorphosent peu à peu en devenant des lieux de promenades et de loisirs.



Entrée du tunnel de Riqueval



Musée du Touage et office de Tourisme de la CC du Vermandois



Canal de Saint-Quentin



Canal de l'Oise à la Sambre

Les déplacements

Les déplacements convergent pour l'essentiel vers Saint-Quentin, pôle d'attractivité pour les services, le commerce et l'emploi.

Mobilité professionnelle (insee 2006)

Lieu de travail de la Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi

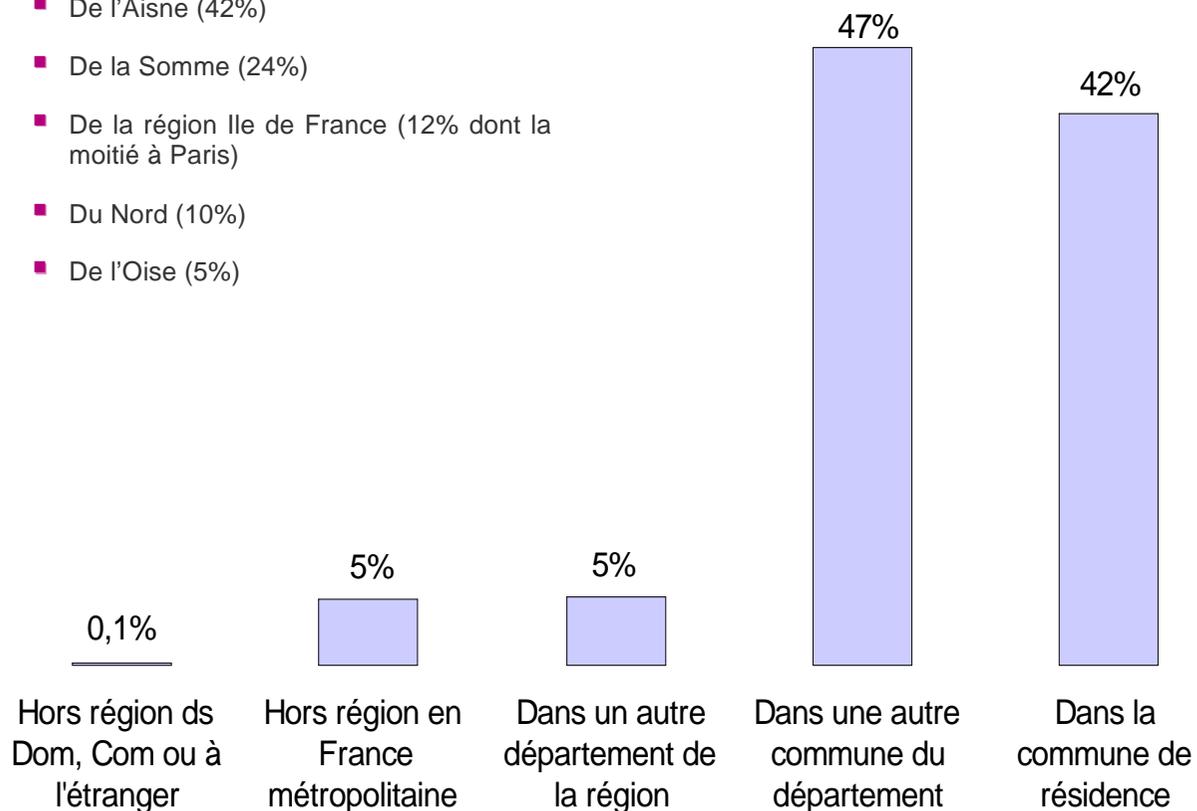
- 42% de la population active du territoire réside et travaille dans la même commune.
- 47% travaille dans une autre commune du Département, généralement dans une autre commune du Saint-Quentinois.
- 10% (soit près de 5 000 personnes) travaillent hors Département ou Région.

L'enquête « ménages » de 2006 montre que 83% de la population active du territoire travaille dans le périmètre de Scot. Les besoins de mobilité les plus forts sont donc à l'intérieur du Pays.

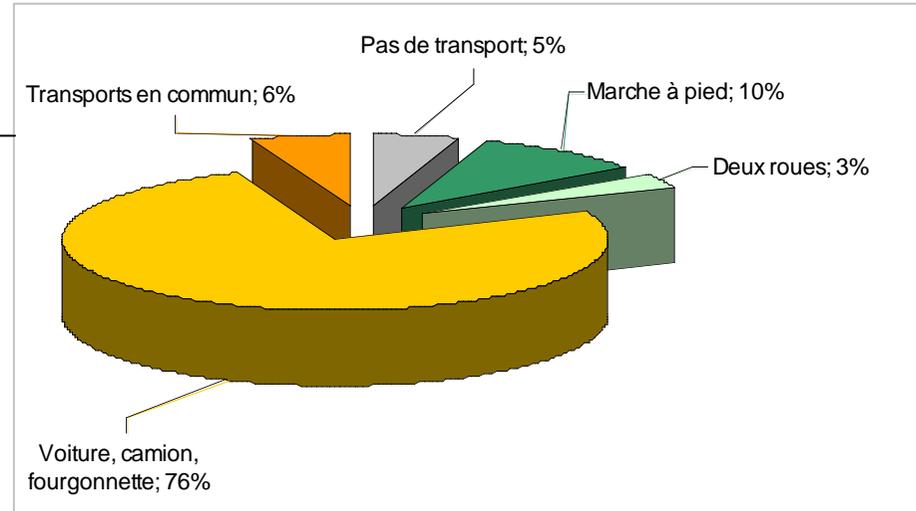
Les autres (environ 8500 personnes) se rendent au travail dans une commune du département :

- De l'Aisne (42%)
- De la Somme (24%)
- De la région Ile de France (12% dont la moitié à Paris)
- Du Nord (10%)
- De l'Oise (5%)

Lieu de travail de la Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi



Mode de déplacement utilisé par la Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi



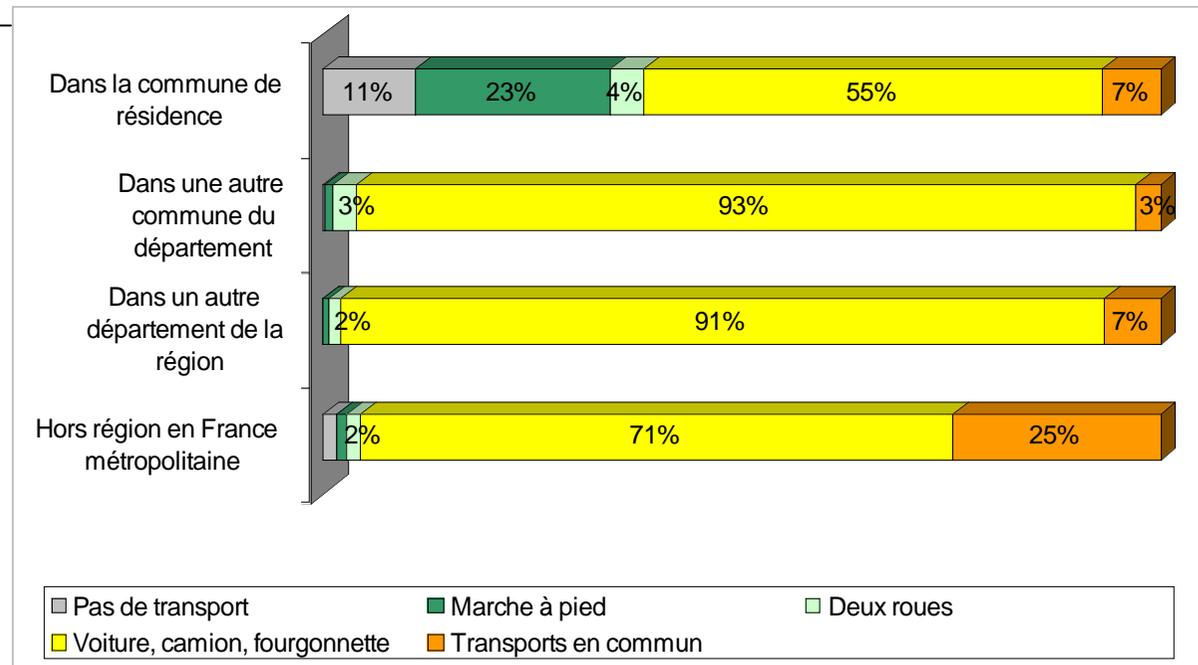
Pour les navettes domicile travail, la voiture individuelle reste le mode privilégié (76%), l'utilisation des transports en commun reste faible (6%) pour une agglomération de la taille de celle de Saint-Quentin.

Assez logiquement, les personnes qui travaillent dans leur commune de résidence sont celles qui ont recours à la plus grande diversité de modes de déplacement : voiture individuelle, marche à pied, vélo, transport en commun, etc.

Celles qui travaillent dans une autre commune du Département ou dans un autre Département de la Région utilisent la voiture (plus de 90%) au détriment de quasiment tous les autres modes ;

Enfin, pour les actifs travaillant hors de l'espace régional, principalement en Ile de France, le recours à la voiture reste prédominant ; toutefois on constate un certain report modal puisque un quart des déplacements s'effectue en transport en commun.

Moyen de déplacement utilisé selon le lieu de travail de la Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi



Analyse des origines / destinations des navettes professionnelles- flux > à 100 (source insee RGP 2006)

Flux vers Saint-Quentin

Saint-Quentin constitue la principale destination de travail du territoire, l'essentiel des activités économiques (emplois et entreprises) y étant concentré. On estime à 11700¹, le nombre de personnes habitant hors de l'agglomération et venant quotidiennement y travailler.

Les principaux flux provenant de l'extérieur du territoire vers Saint-Quentin sont issus de Tergnier, Chauny, et Amiens.

Alors que les actifs du Saint-Quentinois se rendent à Péronne, Ham et Laon pour travailler, les flux sont très faibles dans le sens inverse.

Flux depuis Saint-Quentin

En dehors de la ville de Saint-Quentin, les principaux pôles d'emplois générant des flux importants se situent à :

¹ Source : Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin – Diagnostic, mai 2006

- Gauchy, Rouvroy, Itancourt, Fayet et Harly, communes de l'agglomération.
- Fresnoy-le-Grand, Bohain-en-Vermandois et Holnon, communes du territoire de la Communauté de Communes du Vermandois.
- Laon, Ham, Chauny et Péronne, à l'extérieur du Saint-Quentinois.

Les mobilités vers la ville d'Amiens sont très faibles dans ce sens.

Mobilités scolaires

Les flux domicile études sont principalement à destination de Saint-Quentin en raison de la présence de la quasi-totalité des établissements d'enseignement secondaire (collèges, lycées) dans la ville.

Les plus fortes migrations sont internes à l'agglomération depuis les communes de Gauchy, Homblières ou Harly ; elles sont également importantes depuis les communes de Bohain-en-Vermandois, Fresnoy-le-Grand, Gricourt et Ribemont.

L'attractivité de Saint-Quentin s'exerce également sur la commune de Guise, située hors du périmètre des SCOT du Pays du Saint-Quentinois .

Autres mobilités

Les déplacements vers Saint-Quentin sont également importants pour l'accès aux équipements d'agglomération (culturels, sportifs, administratifs ou encore sanitaires), aux commerces spécialisés de l'hypercentre et à la grande distribution localisée en périphérie.

Principaux flux entrants sur la ville de Saint-Quentin depuis les communes localisées hors de la CASQ

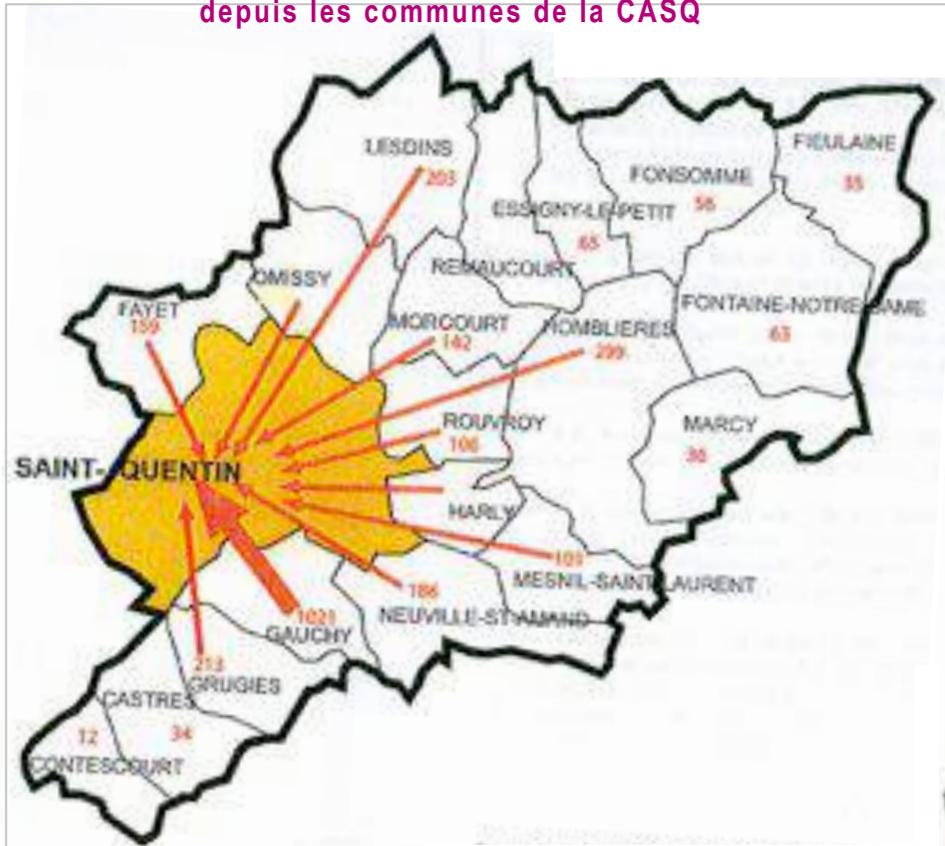


Principaux flux sortants de Saint-Quentin vers les communes localisées hors de la CASQ



Source : Extrait du PDU de la CSAQ-
Données insee du RGP 1999

Flux entrants sur la ville de Saint-Quentin depuis les communes de la CASQ



Principaux flux internes et flux sortants de Saint-Quentin vers les communes de la CASQ



Source : Extrait du PDU de la CSAQ- Données insee du RGP 1999

MODES DE DEPLACEMENTS

La voiture constitue le principal moyen utilisé tout déplacement confondu.

Les taux de motorisation et d'équipement sont inférieurs aux moyennes nationales : 23% des ménages n'ont pas de voiture.

La marche à pied

La marche à pied reste un moyen de déplacement important surtout dans la ville de Saint-Quentin. Depuis peu, la réalisation d'aménagements spécifiques, à destination des piétons, se renforce dans le cadre de nouvelles opérations.

Le PDU de la CASQ fait état qu'en ville, on marche plus, on utilise plus les 2 roues et on fréquente davantage les transports en commun que dans la zone agglomérée ; le phénomène s'accroît dans les communes rurales. Plus on est éloigné des lieux de vie et de production, plus il est difficile de s'y rendre à pied, en vélo ou en bus.

La mobilité des Personnes à Mobilité Réduite s'effectue difficilement sur le territoire ; l'agglomération de Saint-Quentin par exemple n'offre pas d'itinéraires urbains, aménagés de manière continue et complète, accessibles à une personne à mobilité réduite ou handicapée. L'abaissement des trottoirs, la mise en place d'équipements sonores aux carrefours à feux et la remise en état des

trottoirs sont autant d'actions à mettre en œuvre dans le temps.

La marche à pied est également encouragée à travers l'aménagement de sentiers pédestres qui sillonnent le territoire : itinéraires de promenades et de randonnées en ville (découverte de Saint-Quentin) et à la campagne.

Aussi, le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée définit des liaisons piétonnes qui doivent être prises en compte localement.

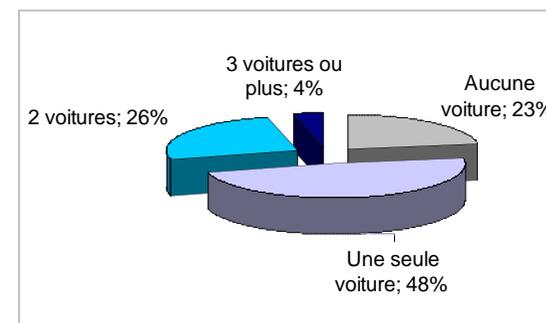
Les deux-roues

La pratique du vélo est relativement faible du fait de contraintes d'infrastructures (difficultés de franchissement de la Somme, des autoroutes, du chemin de fer) et de topographie (nombreux vallonnements).

Toutefois le PDU relève un potentiel important à des fins touristiques et de loisirs liés à un environnement naturel agréable, une configuration de voies structurantes qui pourraient intégrer les modes doux, des tracés ferroviaires désaffectés.

La trame et bleue pourra constituer le support de site propre pour les circulations douces.

Nombre de voitures par ménage en 2006 dans le Saint-Quentinois



Chemins de randonnées pédestres dans le Saint-Quentinois.



Des aménagements en milieu urbain et rural favorisant des déplacements alternatifs à l'automobile...



Sentier pédestre aménagé à Riqueval



Venelle en Centre bourg à Vermand, accessible aux piétons et aux cycles



Des arrêts de bus fréquentés sur le réseau urbain de St Quentin



Aménagement de sentes piétonnes et cycles au cœur des opérations de logements à Gauchy



Aménagement de pistes cyclables en site propre à Gauchy



Arrêt de bus sur le réseau interurbain devant le collège de Fresnoy-le-Grand

Le transport de marchandises

Les flux de transport routier de marchandises sont localisés dans les grands parcs d'activités du territoire, sur les autoroutes et voies structurantes du territoire ainsi que dans l'hypercentre de Saint-quentin où les activités industrielles et le commerce de gros (140 établissements) sont encore très présents.

Le transport ferroviaire, à l'instar de nombreuses villes françaises, perd des parts de marché. Cela se traduit physiquement sur le territoire par :

- La suppression des embranchements ferrés « privés » des entreprises, la SNCF souhaitant desservir uniquement les activités capables de former des trains complets (ex : la sucrerie d'Origny Ste Benoite).
- La suppression en gare de l'activité petite vitesse permettant d'expédier des wagons isolés vers des gares de triage.
- Le transfert sur route des activités de messagerie du Sernam.

Cette politique a généré une augmentation du nombre de poids lourds dans le réseau routier ainsi que le délaissement de vastes emprises ferroviaires.

Enfin, le transport de marchandises (céréales, matériaux de construction, engrais, produits métallurgiques) par voie d'eau, principalement sur le canal de Saint-Quentin a diminué au fil du temps avec la construction du canal du nord et prochainement du Canal Seine Europe.

Un tissu industriel implanté à proximité des infrastructures maritimes et ferrées afin de faciliter les activités de fret conséquentes jusqu'à la moitié du 20ème siècle; aujourd'hui, le fret routier a supplanté les autres modes.



Enjeux développés dans la charte de pays du Saint-Quentinois 2005-2015

Les trois axes retenus par le pays du Saint-Quentinois consistent à :

Renforcer et organiser l'offre de transport

- Organiser les acteurs pour mettre en place une autorité organisatrice des transports à l'échelle du pays,
- Développer un schéma de transport collectif cohérent,
- Proposer un service de déplacement interne au travers du transport à la demande.

Développer des liens entre les différents modes de transport

- Développer l'inter modalité et les déplacements « doux »,
- Aménager une station multimodale à la gare SNCF de Saint-Quentin,
- Développer une politique tarifaire à l'échelle du pays.

Développer et moderniser les axes routiers entre les pôles économiques et de services

Enjeux développés dans le PDU de la CASQ

Au travers d'un programme de 9 chantiers pour 10 ans :

- Adapter le Plan de circulation
- Protéger, conforter et renforcer la place du piéton
- Réorganiser et compléter l'offre de transport en commun
- Le stationnement
- Favoriser l'utilisation des 2 roues
- Le transport de marchandises en ville
- La sécurisation des déplacements
- La solidarité envers les plus démunis

Synthèse

Une situation géographique un peu à l'écart de l'axe nord-sud constitué de l'A1 et de la ligne TGV qui isole sensiblement le territoire. Situation compensée toutefois par la présence d'importantes infrastructures routières et autoroutières du nord de la France.

La voiture reste le mode de déplacement privilégié, car le plus pratique (pas de ruptures de charge) et rapide. Le St.-Quentinois souhaite changer la donne en affirmant une politique qui favorise les déplacements alternatifs à la voiture en lien avec les objectifs du Grenelle 2.

Des déplacements en Transports Collectifs difficiles vers les grands pôles externes au territoire à l'exception de Paris et Compiègne. Seulement 2 gares sur le territoire et quelques haltes ferroviaires, avec des cadencements peu adaptés et pas d'intermodalité possible.

L'amélioration des temps de parcours et surtout de la fréquence des trains depuis Saint-Quentin vers les grandes agglomérations voisines constitue un enjeu majeur, surtout si l'on veut encourager un report modal.

Le train ne constitue pas un moyen de déplacement compétitif entre les villes du territoire. A temps égal, la voiture permet d'assurer une desserte porte à porte.

Une mobilité interne assurée par des liaisons bus urbaines et interurbaines ainsi que par une offre de transport à la demande ; mais orientée scolaires et personnes à mobilité réduite.

Le Transport A la Demande (TAD), plus flexible que des lignes fixes, doit être adapté à l'échelle du Pays. Les enjeux portent à la fois sur le fait de garantir la mobilité pour tous mais aussi de rendre les transports collectifs concurrentiels (par la mise en place de lignes express départementales ? de lignes à haute qualité de services dans l'agglomération ?)

Saint-Quentin, pôle de centralité vers lequel on converge ; des besoins en mobilité professionnelle, scolaire, de loisirs, vers les grands équipements et services générant des flux importants. D'où des difficultés de déplacements aux abords de la ville (liés également à la géographie).

A noter que malgré la présence de grands pôles d'activités sur le territoire (à St Quentin, Fresnoy-le-Grand, Origny-Ste-Benoîte notamment), nous n'avons pas eu connaissance d'actions particulières concernant des Plans de Déplacements Entreprises visant à promouvoir des modes alternatifs à la voiture individuelle (par exemple, incitation au co-voiturage, mise en place d'un système d'autopartage, etc.)

Des aménagements de bourgs globalement peu favorables aux déplacements et aux modes doux. L'aménagement des entrées et des traversées de bourgs devrait mieux contribuer au partage de l'espace public.

Peu de circuits cyclables, particulièrement en zone rurale alors qu'ils constituent des itinéraires de découverte et de loisirs pour la population et les visiteurs.

De même, les circuits et les boucles de sentiers pédestres sont peu visibles (confidentiels ou inexistantes au niveau de la signalétique ?)

L'amélioration des déplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ou handicapées constitue une véritable priorité pour les collectivités : mise en accessibilité progressive des espaces publics, des transports en commun ou encore des services et équipements publics.