



## Diagnostic territorial Mobilité

Dossier 17128029  
29/05/2019

réalisé par



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

## V2 - Diagnostic territorial – profil mobilité

Version	Date	Description
<b>V2 - Diagnostic territorial – profil mobilité</b>	29/05/2019	Elaboration du Plan Local d’Urbanisme intercommunal

	Nom - Fonction	Date	Signature
<b>Rédaction</b>	SCHMITT Julie, Chef de projets en urbanisme	V1 – 19/03/2019	
<b>Validation</b>	ROUX Fabien, Responsable d’Agence	V1 – 25/03/2019	
<b>Corrections suite à relecture CCHS/PETR</b>	SCHMITT Julie, Chef de projets en urbanisme	V2 – 29/05/2019	

## TABLE DES MATIERES

<b>CHAPITRE 1. INTRODUCTION – DEFINITION ET ENJEUX LIES A LA MOBILITE.....</b>	<b>5</b>
1.1 Mobilité et transports .....	5
1.2 Répartition des compétences en matière de transports et de mobilité.....	7
1.2.1 Routes et chemins .....	7
1.2.2 Transports collectifs.....	8
1.3 Mobilité et aménagement ; en quoi le PLUi peut-il agir ?.....	8
<b>CHAPITRE 2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA CC HAUTE SOMME .....</b>	<b>9</b>
2.1 Un maillage routier dense et performant .....	9
2.1.1 Une très bonne desserte autoroutière.....	9
2.1.2 Un territoire quadrillé par de nombreuses routes départementales.....	11
2.2 La proximité de la gare TGV Haute-Picardie, un atout pour le territoire.....	16
2.3 Une offre ferroviaire de proximité éloignée du territoire.....	18
2.4 Un réseau de bus n’offrant pas d’alternative à l’utilisation de la voiture.....	19
2.5 Une itinérance douce à renforcer .....	21
2.6 Le transport de marchandises .....	23
2.6.1 Le transport de marchandises par voie routière .....	23
2.6.2 Le transport de marchandises par voie fluviale.....	23
<b>CHAPITRE 3. LES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA HAUTE SOMME .....</b>	<b>27</b>
3.1 Les modes de déplacement utilisés par les habitants du territoire .....	27
3.2 L’émergence de nouvelles pratiques.....	29
3.2.1 Le covoiturage.....	29
3.2.2 Le développement de bornes pour véhicules électriques et hybrides rechargeables .....	30
3.3 La Communauté de Communes de la Haute Somme ; un territoire générateur de flux internes et externes.....	33
3.3.1 Les déplacements courants des habitants de la Haute Somme ; des logiques géographiques différentes.....	33
3.3.2 Des flux non négligeables en provenance des territoires voisins.....	42
<b>CHAPITRE 4. LES ENJEUX DEFINIS PAR LES ELUS CONCERNANT CETTE THEMATIQUE .....</b>	<b>44</b>



# Chapitre 1. INTRODUCTION – DEFINITION ET ENJEUX LIES A LA MOBILITE

## 1.1 Mobilité et transports

L'article L101-2 du code de l'urbanisme dispose que :

*« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :*

*1° L'équilibre entre :*

*a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;*

*b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*

*c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*

*d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;*

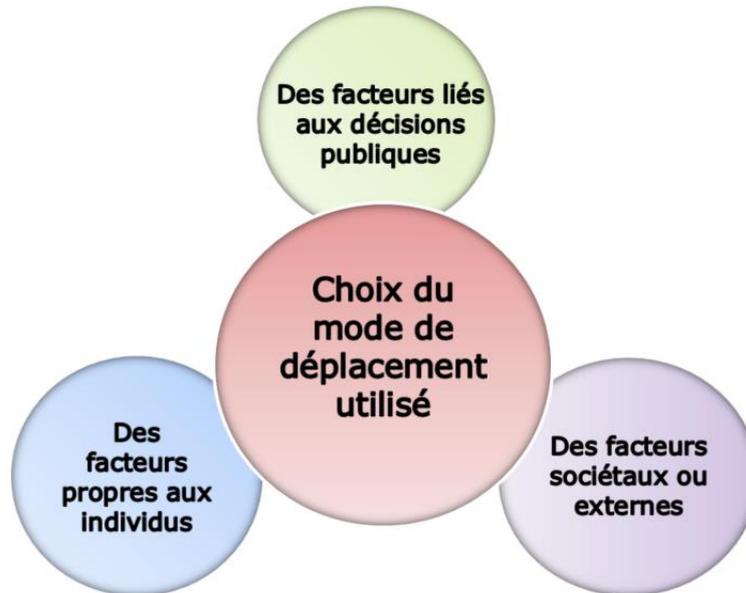
*e) Les besoins en matière de mobilité »*

Ainsi, la loi a adopté (depuis la loi SRU votée en 2000) **le terme de mobilité** (et non celui de transports). Ce choix est révélateur des attentes du législateur vis-à-vis de l'action des collectivités en matière d'aménagement et d'urbanisme : alors que la notion de transport est liée à une préoccupation exprimée en termes d'offre et d'infrastructure (sa capacité, son coût, ses performances etc...), **la notion de mobilité est beaucoup plus large. Elle renvoie non seulement à la question des transports, mais également à celles des besoins et des pratiques des habitants en matière de déplacements.**

Les besoins des habitants s'appréhendent d'abord en termes de motifs de déplacements. Ces derniers peuvent se répartir en 3 grandes catégories :

- travailler ou étudier,
- faire des achats, accéder à des services,
- se distraire (loisirs, sociabilité) : accéder à des activités, se promener, voir ses amis ou sa famille, etc...

Leurs pratiques, quant à elles, dépendent de plusieurs facteurs :



- dans les facteurs individuels, on peut par exemple citer la composition et l'organisation familiale, les habitudes, les préférences, etc...,
- dans les facteurs sociétaux externes, on peut par exemple citer le lieu et l'organisation du travail, le prix du carburant,
- dans les facteurs liés aux choix des collectivités, on peut par exemple citer la présence de transport de transport en commun, la politique d'aménagement et d'organisation des différentes fonctions urbaines...

**Ainsi, les enjeux liés la mobilité dépassent de loin la stricte question des transports :**

- enjeu environnemental (rejet de Gaz à Effet de Serre) et de santé publique (pollution de l'air),
- enjeu d'inclusion sociale (accès aux services et à la sociabilité),
- enjeu économique (coût des déplacements, possibilité d'accéder à l'emploi).

## 1.2 Répartition des compétences en matière de transports et de mobilité

---

### 1.2.1 Routes et chemins

La Communauté de Communes de la Haute Somme est compétente en matière de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie (compétence facultative).

La voirie d'intérêt communautaire est constituée de toutes les voies communales revêtues (bitume + gravillons ou enrobé) situées à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations. La liste de ces voies figure sur les procès-verbaux de mise à disposition de voirie établis contradictoirement entre chaque commune et la communauté de communes et disponible à la Communauté de Communes.

#### Sont inclus :

- la voirie de desserte des ateliers relais communautaires ainsi que la voirie d'accès aux zones d'activités communautaires, les carrefours, les giratoires.
- les bornes, la signalisation verticale et horizontale (les poteaux indicateurs, feux tricolores...),
- les accotements, talus, murs de soutènement, les ouvrages d'art, (ponts, tunnels, passerelles).
- les trottoirs, les pistes cyclables.

#### Sont exclus :

- la voirie des lotissements et des zones d'activités communales, les chemins ruraux, les aménagements liés à la sécurité, les arrêts de bus, les parkings, l'éclairage public, les réseaux d'eau, d'assainissement collectif, de gaz, d'électricité, de télécommunications et autres réseaux divers.
- les espaces verts attenants à la voirie.

Le Conseil Départemental est compétent en matière de routes départementales. Dans les traversées de bourgs, en cas de travaux, le Département finance et assure la maîtrise d'ouvrage de l'intégralité de la couche de roulement (enrobé ou enduit) après réalisation du bordurage et de l'assainissement par les communes.

Hors agglomération, le Conseil départemental est compétent et intervient quel que soit le problème soulevé par la commune en faisant une étude préalable pour prioriser la demande et éventuellement programmer des travaux.

## 1.2.2 Transports collectifs

Par le passé, le Conseil Départemental de la Somme était compétent en matière de lignes interurbaines départementales, et gérait le service de cars Trans'80. Il était dans ce cadre responsable des transports scolaires interurbains du primaire au lycée.

Depuis 2017, ces compétences ont été transférées au Conseil Régional (depuis le 1er janvier 2017 pour le transport routier départemental, et depuis le 1er septembre 2017 pour le transport scolaire), en application de la loi portant Nouvelle organisation territoriale (NOTRe) du 7 août 2015.

La Région est également devenue chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport et doit intégrer la planification régionale de l'intermodalité dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), en application de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) du 27 janvier 2014 et de l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016.

Dans la nouvelle région issue de la fusion des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais coexistent 2 syndicats mixtes de transport collectifs qui ne couvrent pas la totalité de la nouvelle région : le syndicat mixte des transports de l'Oise (SMTCO) et le syndicat mixte intermodal régional des Transports (SMIRT) auquel adhèrent l'ensemble des autorités organisatrices du Nord Pas-de-Calais. Un passage à des politiques et des services unifiés à l'échelle de la nouvelle Région Hauts-de-France est fixé à l'horizon 2023.

## 1.3 Mobilité et aménagement ; en quoi le PLUi peut-il agir ?

---

Les politiques d'aménagement, et notamment la mise en place d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, permettent aux collectivités d'agir sur la mobilité. En effet, les leviers suivants peuvent être actionnés :

- localisation des nouveaux lieux d'habitat,
- location des nouveaux lieux d'activités et de commerces,
- localisation des nouveaux lieux d'équipement,
- le maillage, la sécurité et la qualité des réseaux,
- l'articulation entre les différents réseaux et moyens de locomotion,
- l'offre de stationnement (dont covoiturage).

## Chapitre 2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA CC HAUTE SOMME

### 2.1 Un maillage routier dense et performant

#### 2.1.1 Une très bonne desserte autoroutière

La Communauté de Communes de la Haute Somme est traversée du Nord au Sud par l'autoroute A1 (qui permet de rejoindre Lille dans un sens et Paris dans l'autre). Au Nord du territoire, un échangeur permet de quitter l'autoroute A1 pour emprunter l'autoroute A2 (direction de Cambrai).

Le territoire intercommunal est bordé, en limite Sud, par l'autoroute A29 qui relie Amiens à Saint-Quentin.

Puis, elle est longée sur sa limite Est par l'autoroute A26 (qui traverse d'ailleurs la commune du Ronssoy), qui relie Calais à Reims en passant par Saint-Quentin.

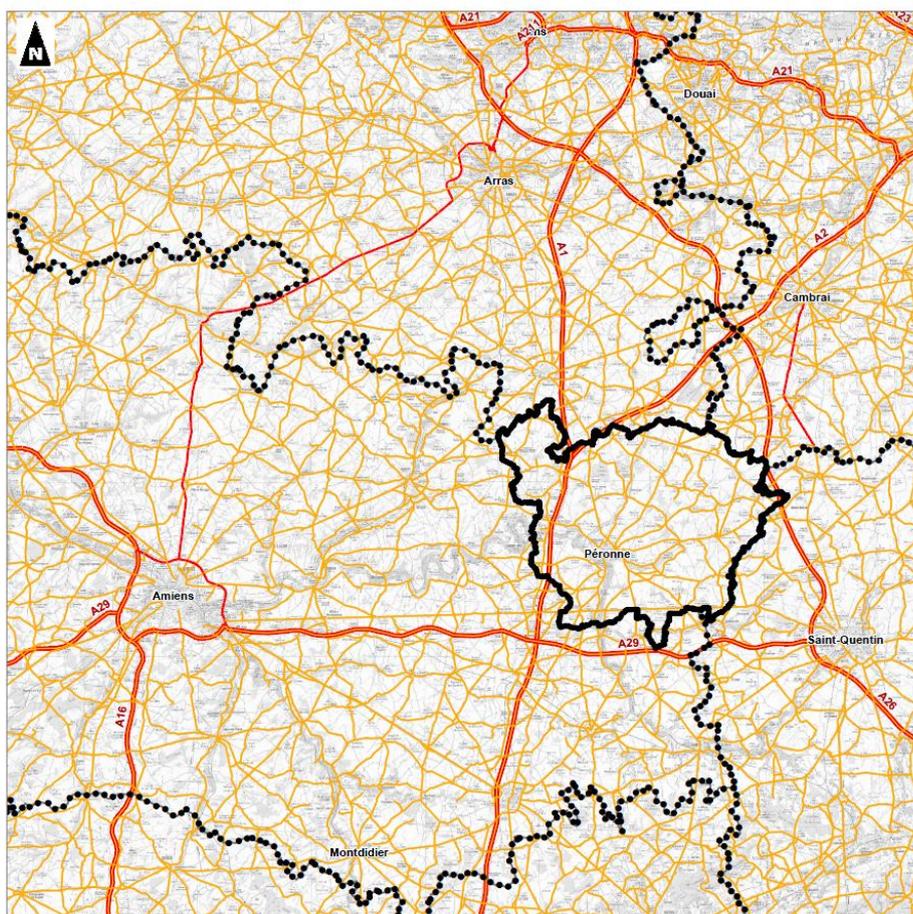
Communauté de Communes de la Haute-Somme  
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
**Réseaux routiers et autoroutiers**

-  Périmètre de la Communauté de Communes de la Haute-Somme
-  Limites départementales
-  Autoroute
-  Nationale
-  Départementale

0 10 20  
Kilomètres

  
1:350 000  
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : auddicé urbanisme, 2018  
Sources de fond de carte : IGN, IGN/IDP  
Sources de données : IGN - REGIONS FLEURDIE - auddicé urbanisme, 2018



Sur le territoire intercommunal se trouve une entrée/sortie d'autoroute à l'Ouest de Péronne sur l'autoroute A1, sur la commune de Maurepas (il s'agit de la sortie 13.1 – Albert).

Au-delà de cette entrée/sortie d'autoroute, la Communauté de Communes en est entourée par 5 autres, situés en dehors de ses limites administratives :

- au Nord-Ouest du territoire, sur l'A1 (sortie n°14 – Bapaume)
- au Sud-Ouest du territoire, sur l'A1 (sortie n°13 – Péronne)
- au Sud du territoire, sur l'A29 (sortie 54 – Athies)
- au Nord-Est du territoire, sur l'A26 (sortie 9 – Masnières)
- au Sud-Est du territoire, sur l'A26 (sortie 10 – Saint-Quentin Nord).

Les isochrones figurant sur la cartographie ci-dessous présentent les temps de trajet (5, 10 et 15 minutes) depuis les entrées/sorties d'autoroutes sur et à proximité de la Communauté de Communes.

Cette cartographie fait apparaître la très bonne accessibilité du territoire depuis le réseau autoroutier, et donc également la facilité d'accès pour les habitants du territoire à ces différentes infrastructures.

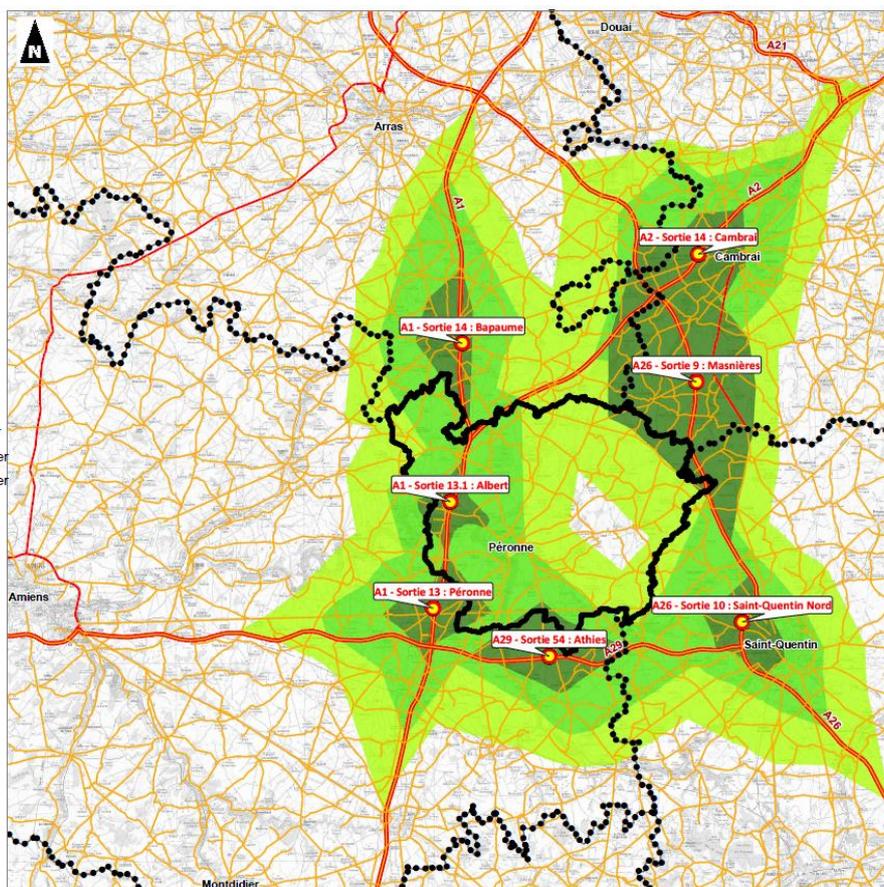
En effet, seule une zone très restreinte se situe à plus de 15 minutes d'une entrée/sortie d'autoroute (secteur englobant Roisel, Marquaix, Tincourt-Boucly, Aizecourt-le-Bas, Templeux-la-Fosse, Longavesnes).

Communauté de Communes de la Haute-Somme  
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
Echangeurs autoroutiers à proximité de la  
Communauté de Communes

- ▭ Périmètre de la Communauté de Communes de la Haute-Somme
- Limites départementales
- Autoroute
- Nationale
- Départementale
- 5 minutes en voiture autour d'un échangeur autoroutier
- 10 minutes en voiture autour d'un échangeur autoroutier
- 15 minutes en voiture autour d'un échangeur autoroutier
- Echangeur autoroutier

0 10 20  
Kilomètres

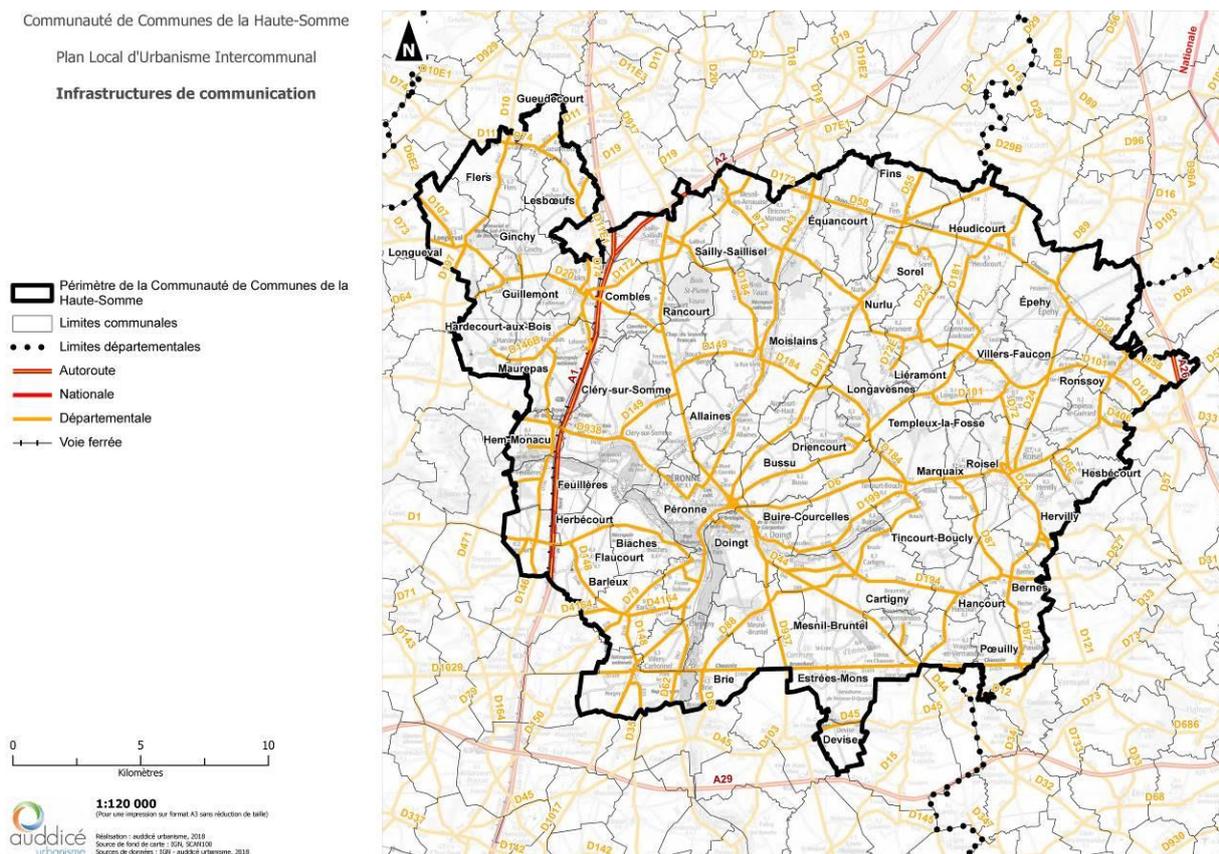
1:300 000  
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)  
Réalisation : auddicé urbanisme, 2018  
Source de fond de carte : IGN, SCAN100  
Sources de données : IGN - REGION PICARDE - auddicé urbanisme, 2018



## 2.1.2 Un territoire quadrillé par de nombreuses routes départementales

### ■ Un réseau dense de routes départementales

Au-delà de la très bonne desserte autoroutière du territoire, la Communauté de Communes de la Haute Somme dispose également d'une accessibilité routière performante du fait de la densité de routes départementales qui quadrillent le territoire. Elles ont pour la plupart un point de convergence, qui est la ville de Péronne.



Du fait de l'absence de transports en commun performants sur le territoire (point qui sera développé dans un prochain chapitre), ces routes départementales sont très empruntées puisqu'elles permettent d'une part de relier les communes entre elles au sein des limites intercommunales, mais elles permettent également de rejoindre les différentes autoroutes évoquées précédemment.

Toutefois, d'après les données transmises par le conseil départemental de la Somme dans le cadre du porter à connaissance relatives à l'évolution du trafic entre 2006 et 2016 en nombre de véhicules par jour sur les RD traversant le territoire de la Communauté de communes, il apparaît que le trafic est relativement constant sur l'ensemble des axes. Il n'existe pas de problème sur les infrastructures ; les routes présentent des caractéristiques géométriques adaptées au trafic.



## ■ Un maillage routier dense, qui n'est pas sans conséquences

### • Des nuisances sonores

Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore,

Textes de référence : **Article 12 de la loi bruit, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995**

Les constructeurs de bâtiments, quant à eux, ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur.

Textes de référence : **Article 13 de la loi bruit, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 23 juillet 2013**

L'article 13 de la loi bruit définit les principes généraux pour assurer l'isolation acoustique de la façade des bâtiments nouveaux :

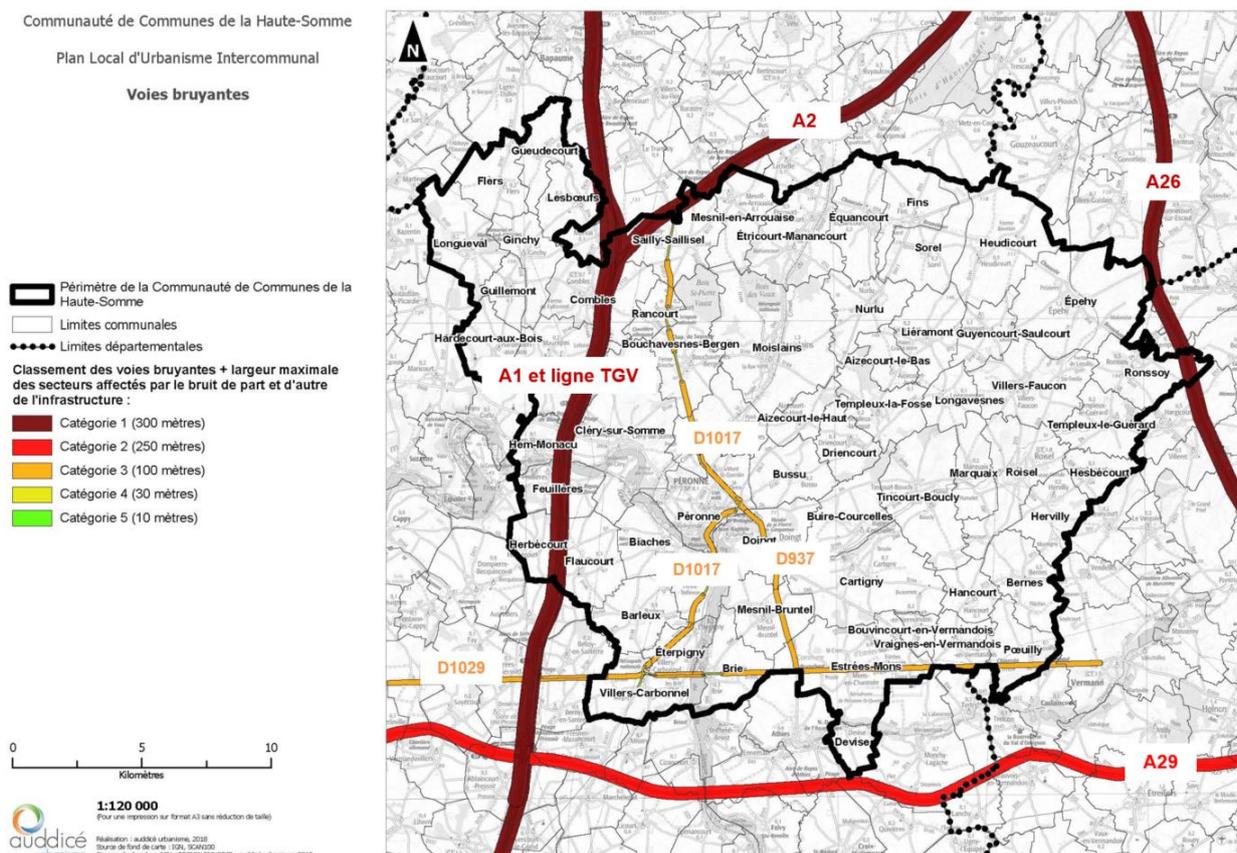
- Les infrastructures de transports terrestres sont **classées** en fonction de leur **niveau sonore**, et des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures. La largeur maximale de ces secteurs dépend de la catégorie.
  - La **catégorie 1** qui est la plus bruyante engendre un secteur d'une largeur maximale de 300 m de part et d'autre du bord, de la chaussée pour une route, ou du rail extérieur pour une voie ferrée.
  - En **catégorie 2**, cette largeur passe à 250 m.
  - En **catégorie 3**, elle passe à 100 m.
  - En **catégorie 4**, elle passe à 30 m.
  - En **catégorie 5**, elle passe à 10 m.
- Les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent s'isoler en fonction de leur exposition sonore. Sont concernés, les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé de soins et d'action sociale, et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

*Source : Porter à Connaissance transmis par l'Etat dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC Haute Somme*

*Conseil Départemental de la Somme - Direction du Développement des Infrastructures – Service Etudes Générales et Prospective*

L'arrêté préfectoral du 10 novembre 2016 porte approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Somme.

Sur le territoire de la communauté de communes, concernant le réseau routier départemental le classement porte sur les RD 1029, 1017, 937. Il concerne également le réseau autoroutier, ainsi que la ligne à grande vitesse qui longe l'autoroute A1.





En référence à la carte de la page précédente, il apparaît que les tronçons les plus accidentogènes (accidents mortels entre 2011 et 2016), sont :

- La RD6, entre Péronne et Tincourt-Boucly
- La RD181, entre Bussu et Templeux-la-Fosse
- La RD917, entre Aiezcourt-le-Haut et Nurlu
- La RD43, entre Péronne et Allaines
- La RD1017, entre Sailly-Saillisel et la limite départementale.

## 2.2 La proximité de la gare TGV Haute-Picardie, un atout pour le territoire

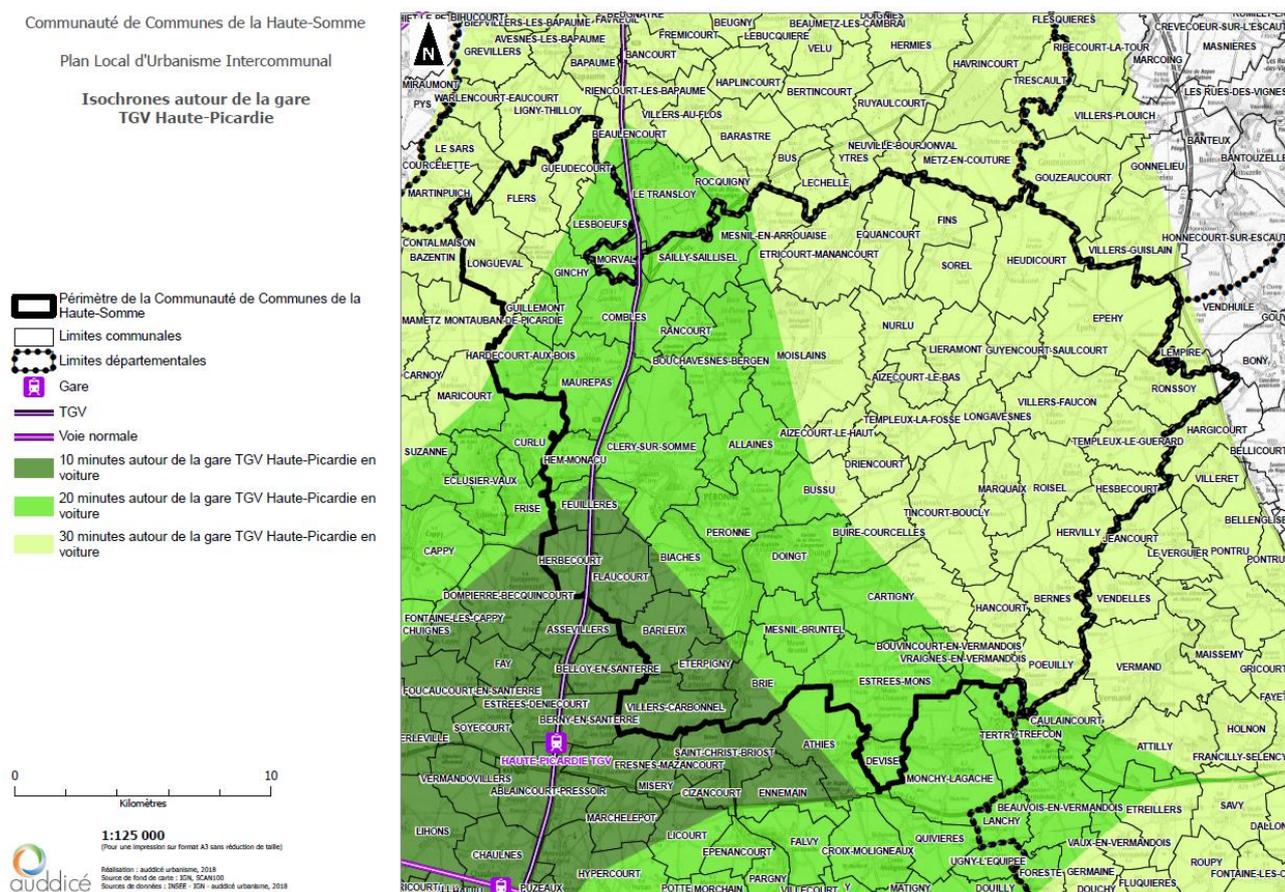
La gare TGV haute Picardie, située à l'extérieur de l'intercommunalité, est toutefois facilement accessible en voiture en moins de 30 minutes pour l'ensemble du territoire, ce qui représente un réel atout en termes de mobilité notamment pour les voyages de longues distances (vacances, week-ends,...).

Elle est d'ailleurs accessible en moins de 10 minutes pour 7 communes en frange Sud-Ouest du territoire.

Elle peut aussi représenter un moyen de transport pour les habitants de la Communauté de Communes travaillant à Lille ou à Paris mais à des horaires peu pratiques, et à condition de ne pas être trop éloigné de celle-ci (d'habiter dans la partie Sud-Ouest du territoire).

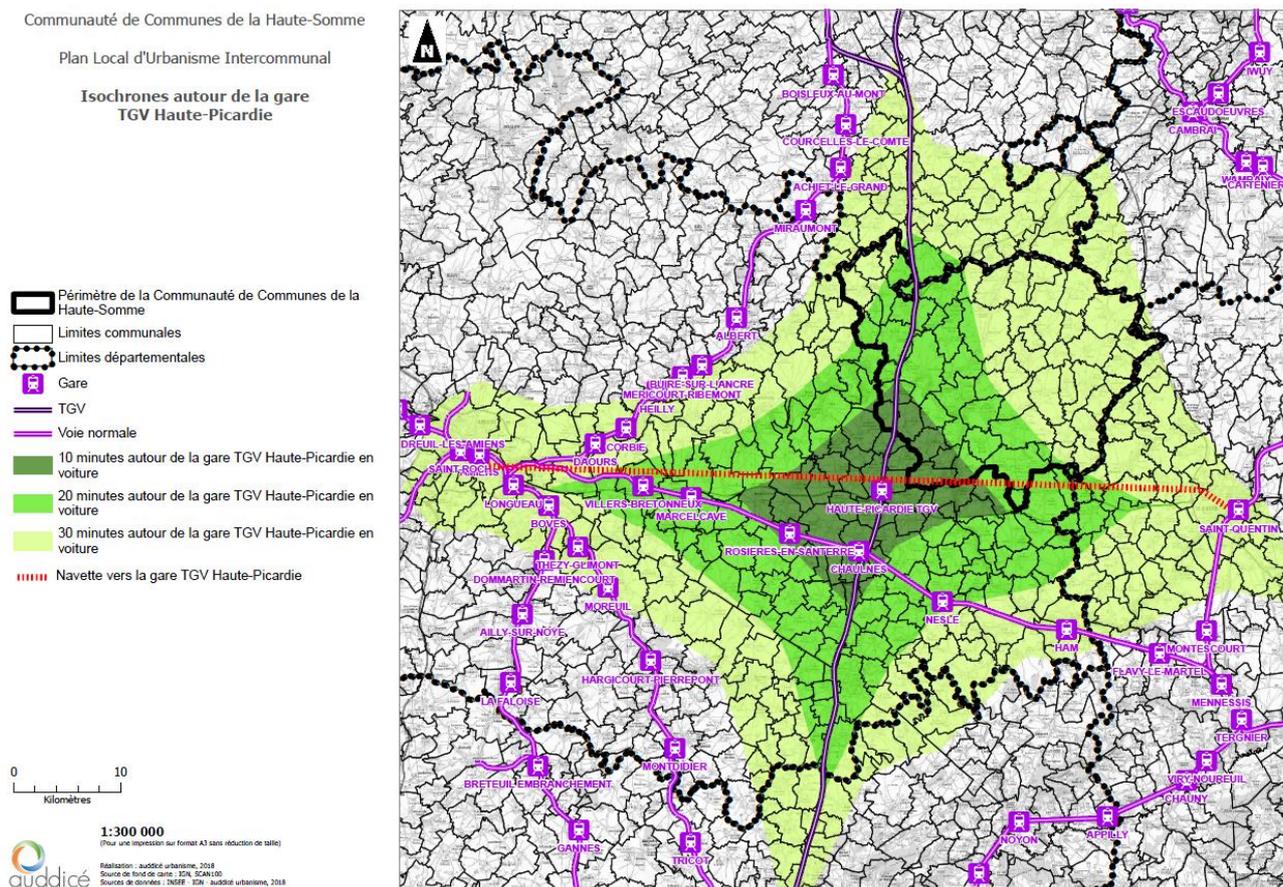
En effet, la gare dispose de plusieurs allers-retours par jour vers Roissy TGV (il faut ensuite prendre un autre moyen de transport pour rejoindre Paris intra-muros).

Vers Lille, il n'y a pas de direct avant 10h40, ce qui rend difficile des allers-retours quotidiens à des heures traditionnelles de bureau.



Autre bémol : cette gare TGV n'est accessible qu'en voiture depuis la Communauté de Communes de la Haute Somme. Il existe pourtant une navette mise en place par la SNCF qui fait la liaison Gare de Saint-Quentin / Gare TGV Haute Picardie / Gare d'Amiens, toutefois celle-ci ne s'arrête pas à Péronne.

Aussi, il convient de préciser que cette navette est réservée aux voyageurs disposant d'un titre de transport. En effet, on peut lire sur le site de la SNCF que « Les cars de la ligne Amiens - TGV Haute Picardie et Saint Quentin - TGV Haute Picardie, dans les deux sens de circulation, sont réservés aux voyageurs en correspondance avec un TGV, aux abonnés TER détenteurs d'une dérogation ».



## 2.3 Une offre ferroviaire de proximité éloignée du territoire

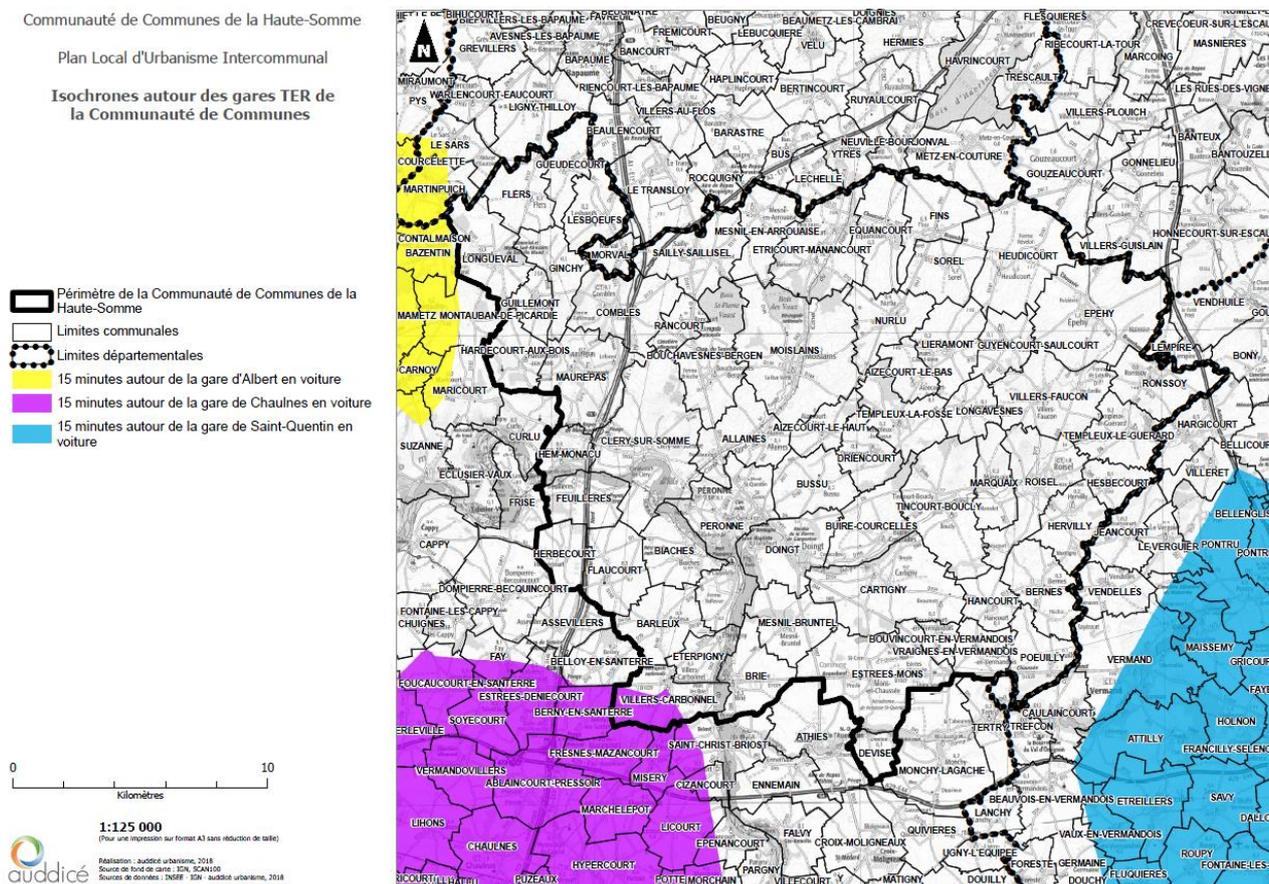
La cartographie ci-dessous permet de visualiser l'éloignement du territoire intercommunal du transport ferroviaire de proximité (réseau TER).

En effet, la Communauté de Communes de la Haute Somme ne compte aucune gare sur son territoire, et les gares les plus proches (Albert, Chaulnes et Saint-Quentin), se situent systématiquement à plus de 15 minutes en voiture des limites du territoire intercommunal (exception faite de la commune de Villers-Carbonnel qui se situe en partie à la limite de l'isochrone 15 minutes de la gare de Chaulnes).

Il est donc difficilement envisageable que ce mode de transport soit utilisé par les habitants de l'intercommunalité.

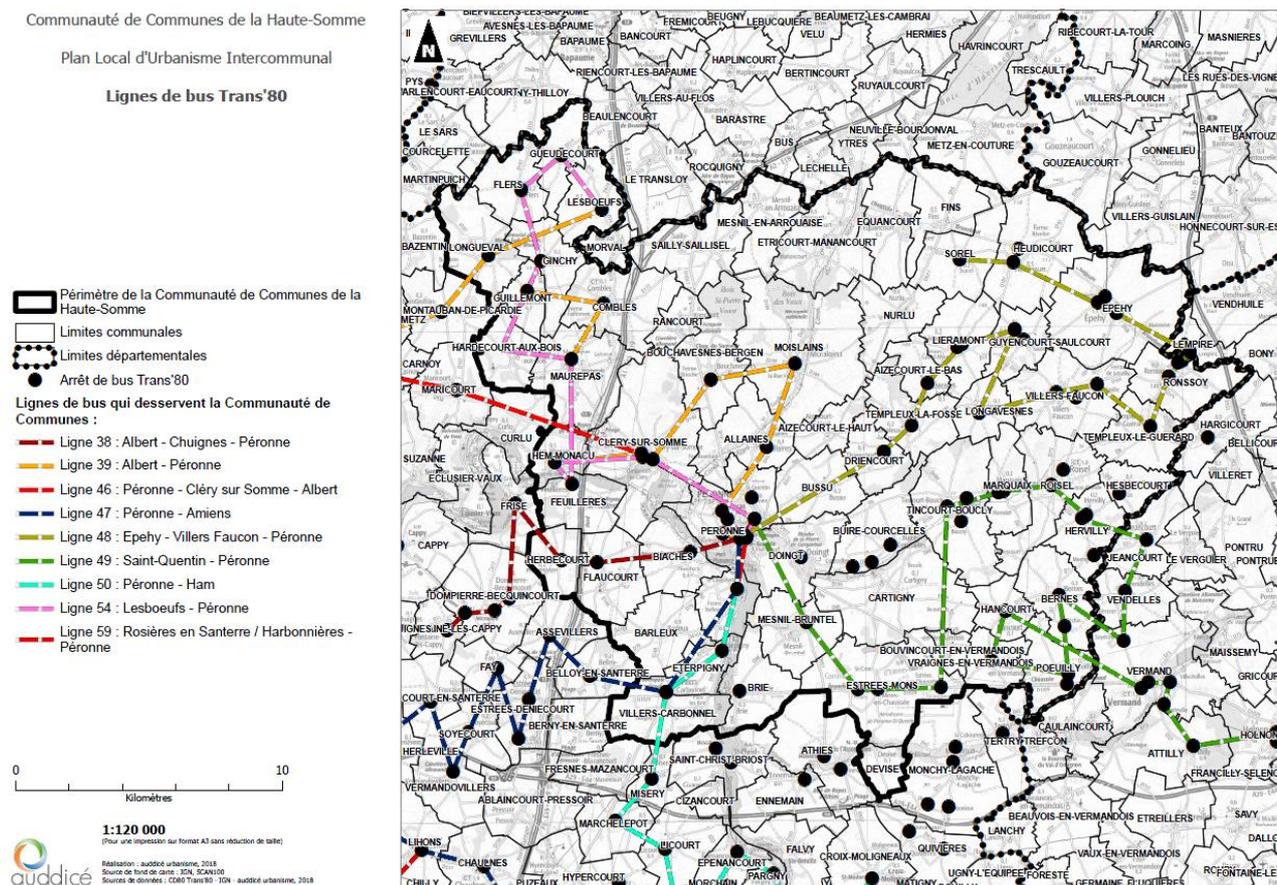
Au cours des ateliers de travail sur le diagnostic, nombreux ont été les élus à exprimer le souhait que soit remise en service la desserte ferroviaire de Péronne.

Communauté de Communes de la Haute-Somme  
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
Isochrones autour des gares TER de  
la Communauté de Communes



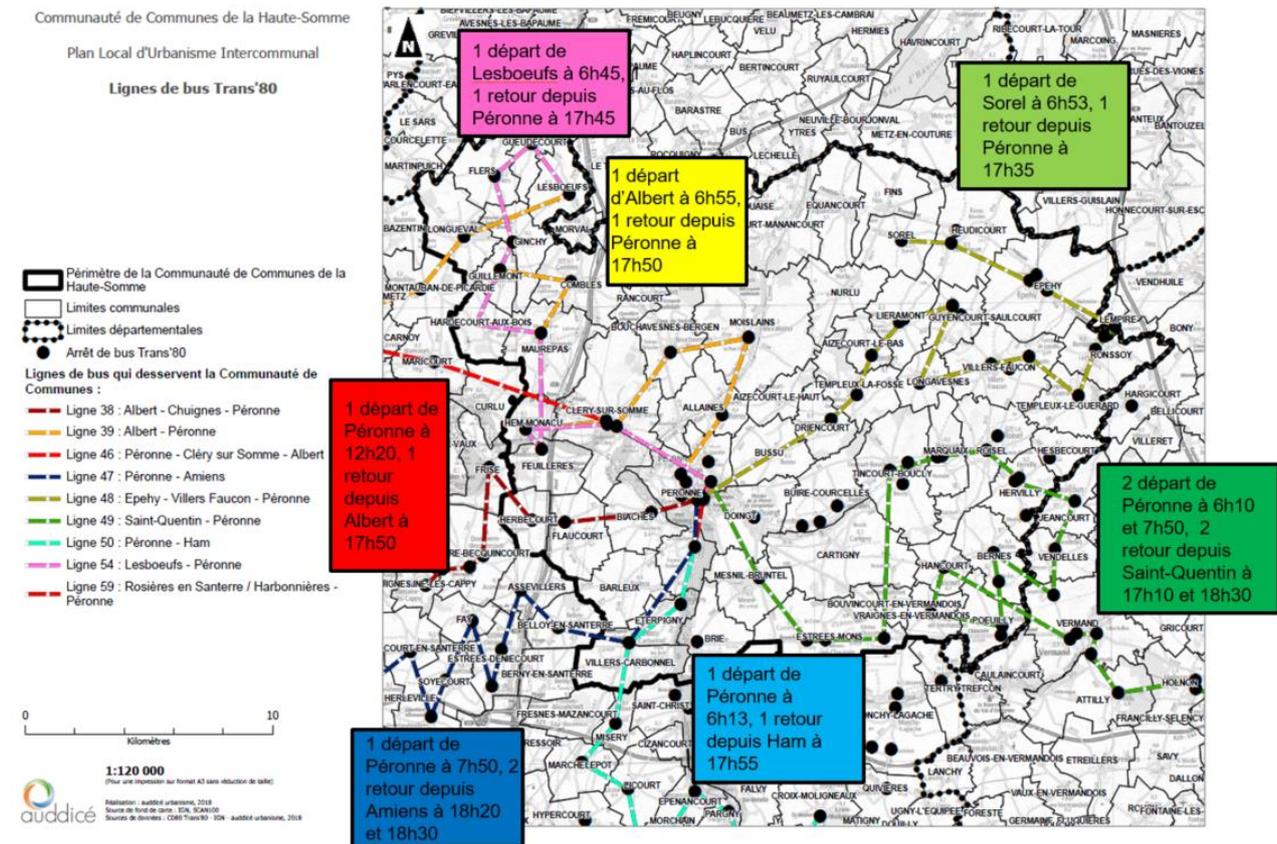
## 2.4 Un réseau de bus n’offrant pas d’alternative à l’utilisation de la voiture

Le réseau de bus TRANS 80 dessert une grande partie du territoire, via les différentes lignes ci-dessous :



Toutefois, ce réseau est centralisé sur Péronne qui constitue logiquement le point de convergence des différentes lignes, et la partie Nord du territoire ne bénéficie pas du même maillage en termes de transports collectifs que le reste de l’intercommunalité.

Aussi, des carences en termes de fréquences et d’horaires sont relevées. Les exemples d’horaires illustrés sur la cartographie de la page suivante montrent bien une défaillance à ce niveau, incitant de ce fait à recourir à l’utilisation de la voiture plutôt qu’à emprunter le réseau de bus, dont le fonctionnement est davantage tourné vers les scolaires, et beaucoup moins adapté aux actifs.



L'initiative de la ville de Péronne qui a mis en place un réseau de bus gratuit spécifique à la commune desservant 19 stations est à saluer.

ITINERAIRE	T U 2	T U 5
Centre Ville - Place Louis Daudré	10h49	15h30
Centre Ville - Office de tourisme	10h51	15h32
INTERMARCHÉ - (au stop de KIABI)	10h54	15h35
Rue de Lisbonne - (Face à City Jean)	10h56	15h37
HYPERMARCHÉ LECLERC	10h59	15h40
MAC ORLAN 2 (face à la rue des Clés)	11h03	15h44
MAC ORLAN 1 (face au 32 Av Mac Orlan)	11h05	15h46
CAMPING MUNICIPAL	11h07	15h48
Fg de BRETAGNE (Rue de la D, D'Espagne)	11h08	15h49
POLE EMPLOI (Carrefour Rue E. Caré et Rue Danicour)	11h09	15h50
Centre Ville - Place Louis Daudré	11h11	15h52
Centre Hospitalier - devant le coiffeur	11h14	15h55
Maison de retraite V 80	11h16	15h57
Halle (Croisement rue des Vignes/Maisment)	11h19	16h00
Ste RADEGONDE	11h26	16h07
Cam (devant le N° 3 de la rue de Ste Radegonde)	11h27	16h08
Faubourg de Paris	11h29	16h10
Port de Plaisance (Faire signe au chauffeur)	11h31	16h12
La CHAPELETTE	11h32	16h13

## PÉRONNE

*Un bus pour vous faciliter les déplacements urbains...*

19 stations desservies tous les jours  
*(sauf dimanche et jours fériés).*

**Vente des billets:**

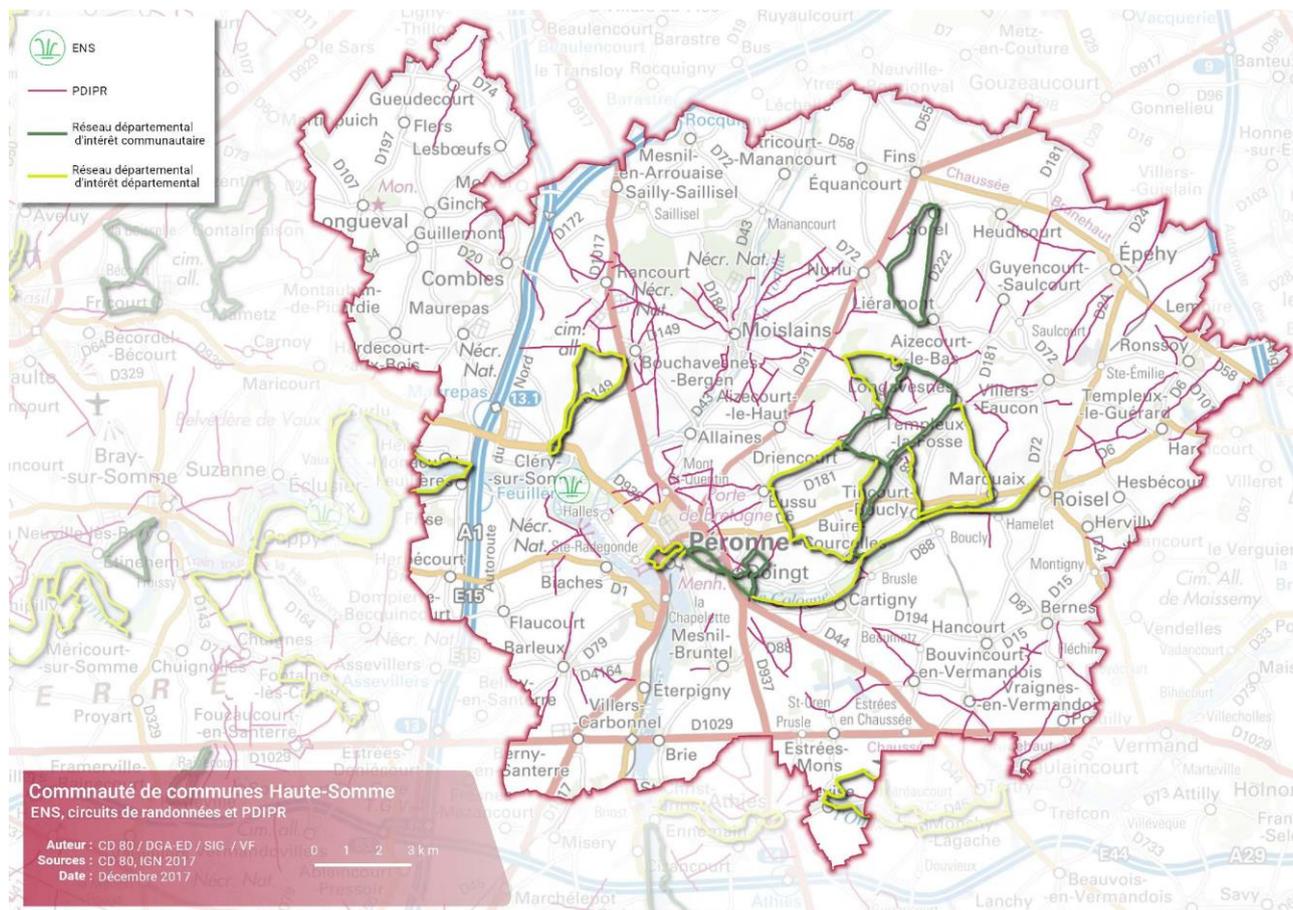
Mairie: lundi de 15h30 à 19h et le jeudi de 8h à 12h  
Office de Tourisme : 03.22.84.42.38  
Pépinière d'entreprises : 03.22.84.45.04

Renseignements: Mairie de Péronne  
03.22.73.31.00 ou [www.ville-peronne.fr](http://www.ville-peronne.fr)

## 2.5 Une itinérance douce à renforcer

La Communauté de Communes de la Haute Somme dispose de nombreux chemins identifiés au titre du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), mais aussi de cheminements appartenant au réseau départemental, dont l'intérêt est communautaire voire départemental.

Toutefois, la plupart des itinéraires identifiés au titre du PDIPR sont des tronçons, et une réflexion plus globale visant à trouver des solutions de bouclage entre ces différents tronçons semblerait intéressante.



Par ailleurs, le Conseil départemental de la Somme a adopté en février 2015 le schéma cyclable départemental.

Dans celui-ci figure un schéma de principe des itinéraires cyclables utilitaires et des axes à vocation touristique. (cf. carte page suivante).

Les axes utilitaires ont été définis à partir d'une analyse du territoire portant sur la proximité des services, collèges, commerces, de la population, de la distance par rapport aux pôles et de la topographie.

Seuls les itinéraires à fort potentiel ont été identifiés.

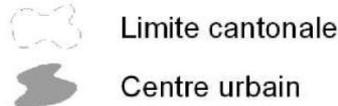
## DEPARTEMENT DE LA SOMME



— RD classe 1 — RD classe 2 — RD classe 3 — Autoroutes et RN

# Schéma Cyclable Départemental

## Schéma de principe des itinéraires



### Véloroutes / Itinéraires à vocation majoritairement de loisir

- Maîtrise d'ouvrage Conseil général
- Maîtrise d'ouvrage S.M.B.S.G.L.P.
- Maîtrise d'ouvrage acteurs locaux (EPCI, Syndicat Mixte)
- Maîtrise d'ouvrage à définir

### Itinéraires à vocation utilitaire

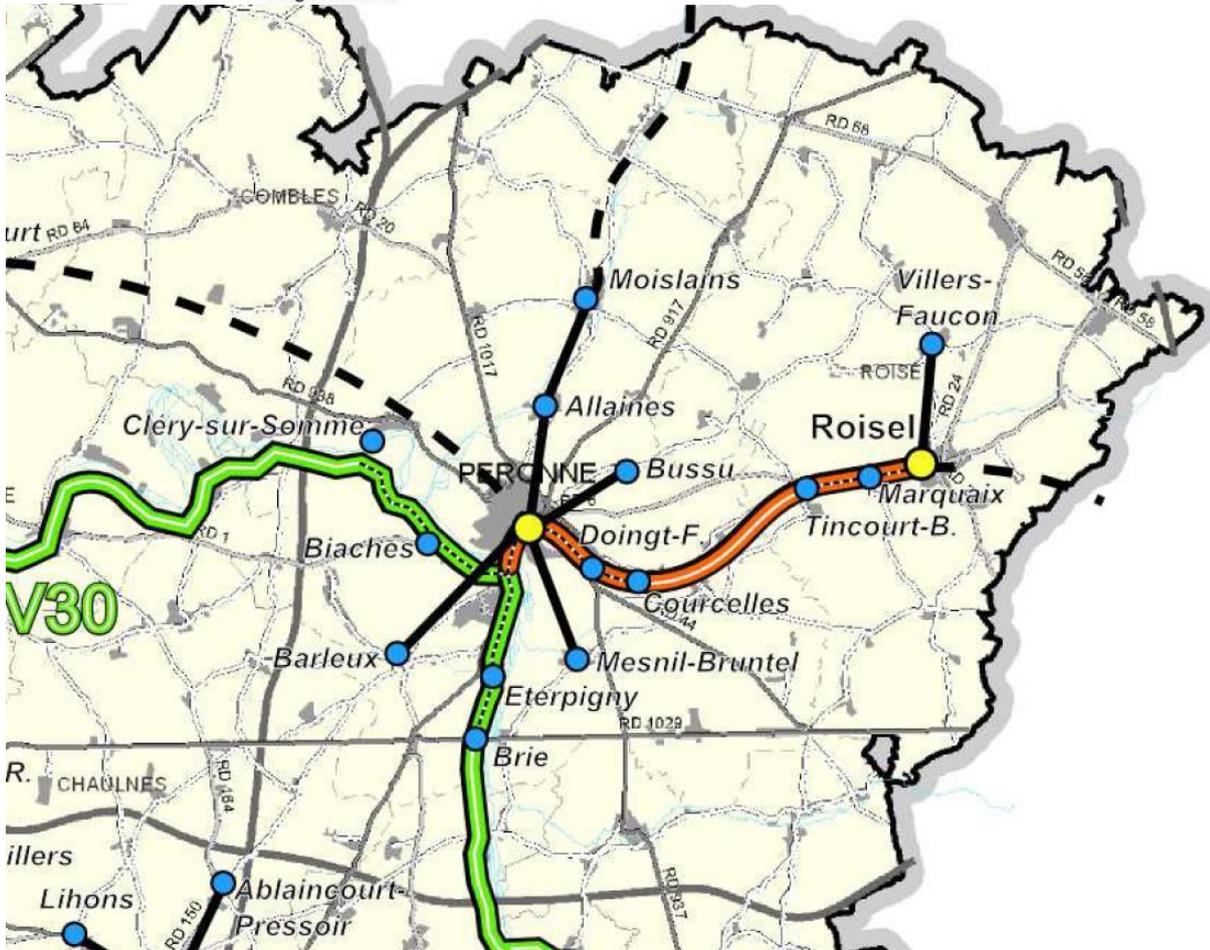
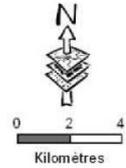
- Pôle urbain / Pôle rural / Collège
- Commune dans l'aire d'attraction d'un pôle
- Itinéraire utilitaire

### Itinéraires à vocation mixte

- Véloroute pouvant répondre à un usage utilitaire
- Véloroute pouvant répondre à un usage utilitaire

### Itinéraires du schéma cyclable régional

- Continuité à assurer à long terme



Source : Porter à Connaissance transmis par l'Etat dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC Haute Somme  
Conseil Départemental de la Somme - Direction du Développement des Infrastructures – Service Etudes Générales et Prospective

Sont identifiées la véloroute Vallée de la Somme, mais aussi le tracé de l'ancienne voie ferrée reliant Péronne à Roisel aménagée en voie verte.

## 2.6 Le transport de marchandises

Le transport de marchandises en lien avec la Haute Somme se fait par voie routière et fluviale.

### 2.6.1 Le transport de marchandises par voie routière

Sur le territoire intercommunal, les autoroutes A1, A2 et A26 ainsi que les routes départementales suivantes sont empruntées par les convois exceptionnels :

- La RD1029 sur l'ensemble du territoire,
- la RD1017 de Péronne à la limite du département du Pas-de-Calais,
- la RD917 sur l'ensemble du territoire de la communauté de communes,
- la RD62 au sud de la RD 1029.

. Ces axes sont donc les plus fréquentés par les poids-lourds.

Il est précisé dans le diagnostic du SCoT que « selon les derniers chiffres disponibles auprès de la Région en 2015, le flux de poids lourds journaliers moyens sur l'A1 au droit du Santerre Haute Somme est de 16 000 ».

### 2.6.2 Le transport de marchandises par voie fluviale

*Les informations contenues dans ce chapitre sont en grande partie issues du rapport de présentation (tome 1 – diagnostic) du SCoT Santerre Haute Somme*

La Communauté de Communes Haute Somme est traversée par le Canal du Nord et par celui de la Somme. Les deux canaux se croisent sur la commune de Biaches à l'Ouest de Péronne.

Le réseau fluvial actuel connaît des handicaps structurels dont la levée conditionne fortement son avenir.

Le Canal du Nord est classé en catégorie II des voies navigables européennes sur la partie traversant le Santerre Haute Somme (tronçon entre Arleux et Pont-l'Évêque de capacité d'accueil de bateaux de 400 à 650 Tonnes).

Le gabarit est incompatible avec les exigences actuelles. En effet, le canal ne permet pas à la majorité des unités modernes capables de transporter entre 1 000 et 4 400 tonnes de marchandises de circuler entre ces bassins.

Plusieurs infrastructures témoignent d'une activité commerciale modeste sur le Canal du Nord :

On recense ainsi 4 ports ou quais de commerce publics (du Sud au Nord), sur la Communauté de Communes de la Haute Somme :

- Biaches
- Péronne (port de plaisance)
- Moislains

- Etricourt-Manancourt.

On recense également 2 ports ou quais de commerce privés :

- Cléry-sur-Somme
- Allaines.

De Rouy-le-Grand à Biaches, on note une nette prédominance du trafic de marchandises agricoles et de minerais de construction. L'intensité totale du trafic, exprimée en tonnes-kilomètres, n'est pas très importante, car ce sont seulement 63 millions de tonnes qui ont été transportés sur 20 kilomètres parcourus en l'espace d'une année en 2010.

La section 213 de Biaches à Arleux (59) concentre une intensité de trafic équivalente pour cependant davantage de trafic de marchandises agricoles en proportion.

Le Canal de la Somme, par lequel on atteint le Canal du Nord par l'Ouest, n'offre plus qu'un attrait touristique sur la section entre Saint-Valéry-sur-Somme et Biaches, à l'Ouest de Péronne.

Ainsi, l'inadaptation des canaux à l'activité contemporaine de fret fluvial freine considérablement le développement de cette offre de transport, cette situation est circonscrite à des bassins fermés à la zone de chalandise limitée.

La présence de ce goulet d'étranglement sur un des axes les plus saturés en Europe du Nord se traduit dans les statistiques : le transport fluvial ne concerne qu'entre 3 et 4 % des transports de marchandises.

Ce constat a amené les Voies Navigables de France à envisager dès les années 1980 un projet de mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut afin d'ouvrir le grand bassin parisien et les Hauts de France vers l'Europe du Nord et au-delà. Le tracé du projet tel qu'il est conçu actuellement traverse le cœur du Santerre Haute-Somme et changerait radicalement l'organisation et la capacité de son réseau de voies navigables.

Au sein du réseau fluvial à grand gabarit qui irrigue les grands pôles économiques de l'Europe du Nord, le projet de liaison fluviale européenne Seine-Escaut permettra la mise en place d'un nouveau système pour le transport de marchandise entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, espace caractérisé par des flux de marchandises transfrontaliers intenses et par une saturation routière parmi les plus importantes du continent. Il assurera la connexion avec le Rhin et le Danube et représentera un élément déterminant du réseau fluvial européen. Il comprend plusieurs tronçons en France et en Belgique qui, à terme, s'articuleront pour ne former qu'une seule grande liaison fluviale à grand gabarit.

Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, à construire entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, est le maillon central de la liaison Seine-Escaut.

Cela consiste en la réalisation d'un nouveau canal long de 106 kilomètres avec des caractéristiques techniques correspondant aux recommandations de l'Organisation des Nations Unies pour les voies navigables d'intérêt international.

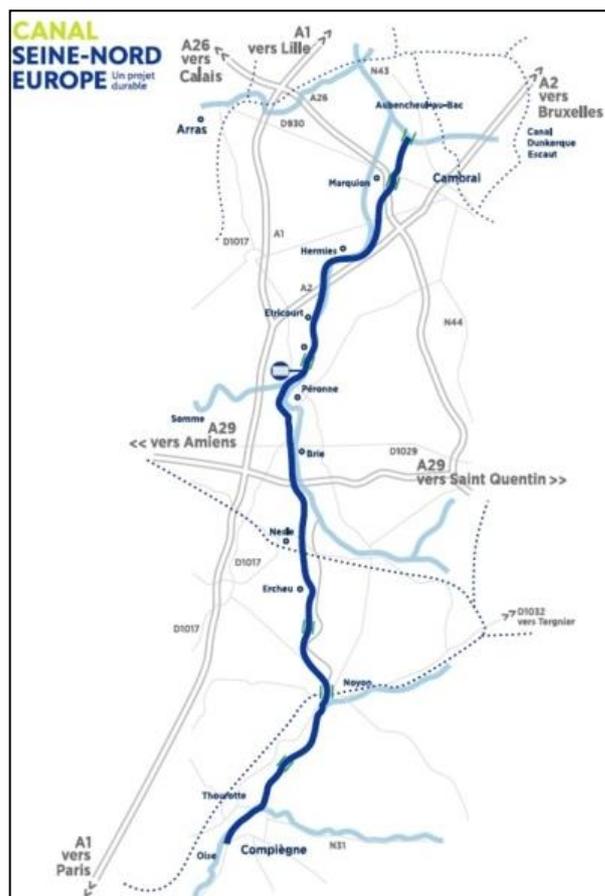
Le projet répond à plusieurs enjeux :

- Améliorer la compétitivité des entreprises,
- Soutenir le développement des ports maritimes français en développant leur hinterland,
- Développer l'accessibilité des marchandises au coeur des grandes agglomérations,
- Valoriser les avantages hydrauliques et touristiques offerts par la voie d'eau.

Presque la moitié des 106 kilomètres de cette infrastructure traverseront le Santerre Haute-Somme parallèlement au Canal du Nord. A l'échelle du PÉTR, son tracé touche principalement les communes du Pays Neslois et de Haute-Somme.

Localement, ce nouveau mode de transport permettra l'exportation des productions locales notamment du secteur agroalimentaire mais constituera également une réelle opportunité d'accueil de nouvelles activités en lien ou non avec la logistique. Des plateformes seront, par ailleurs, aménagées afin de développer l'intermodalité.

Ce projet va permettre des modes de transports de marchandises alternatifs à la route, tout en posant la question des ruptures et franchissements de cet ouvrage.



### **Éléments à retenir sur les infrastructures de transport à l'échelle de la Haute Somme**

*La Communauté de Communes de la Haute Somme est très nettement sous influence de la voiture, ce qui s'explique par une absence de transports en communs performants sur le territoire (aucune gare TER sur le territoire ou à proximité, et réseau de bus dont les lignes et les horaires sont davantage adaptés aux scolaires qu'aux actifs).*

*Cette prépondérance de la voiture s'explique également par l'excellente accessibilité routière et autoroutière qui caractérise le territoire. En effet, le maillage routier et autoroutier est dense, et devient aujourd'hui le support de nouvelles pratiques (covoiturage, développement de bornes pour la recharge des véhicules électriques et hybrides).*

*Sur le territoire, les itinérances douces sont nombreuses (véloroute de la vallée de la Somme notamment, et de nombreux itinéraires de randonnées, qui mériteraient parfois la recherche de solutions de bouclage).*

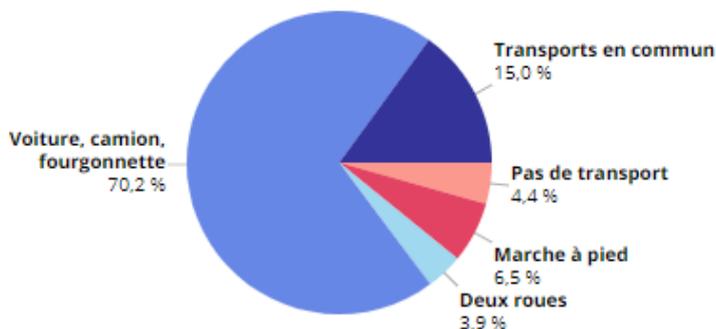
*Le territoire est également concerné par un transit de flux de marchandises conséquent, principalement sur le réseau routier (autoroutes et certaines départementales), mais aussi fluvial avec le Canal du Nord, qui n'est pas du tout adapté au développement de cette offre de transport.*

*C'est pourquoi le Canal Seine Nord Europe présente une réelle opportunité pour le territoire en matière de flux de marchandises, mais également de développement économique.*

## Chapitre 3. LES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA HAUTE SOMME

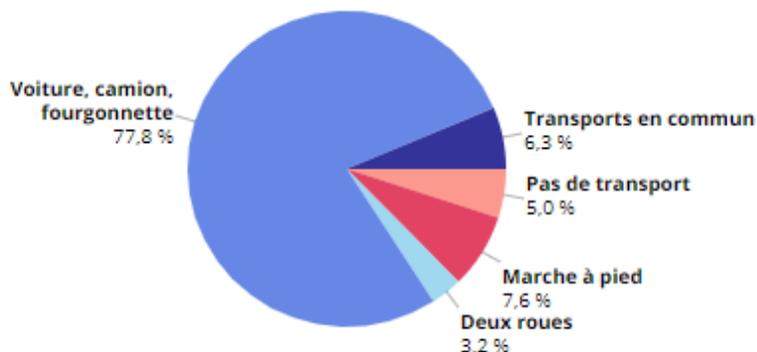
### 3.1 Les modes de déplacement utilisés par les habitants du territoire

Répartition des actifs selon le mode de déplacement, à l'échelle nationale :



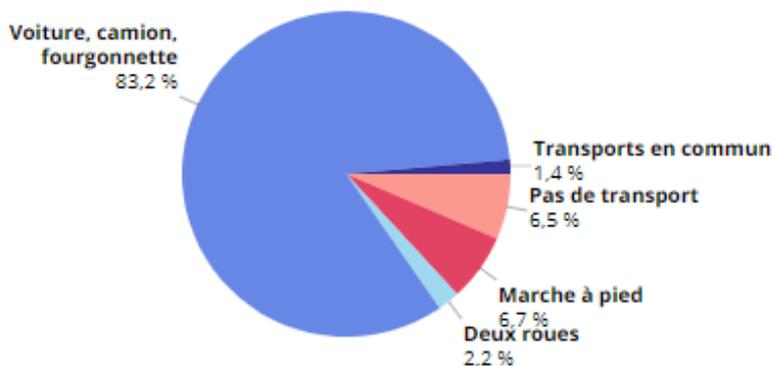
Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017

Répartition des actifs selon le mode de déplacement, à l'échelle départementale :



Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017

Répartition des actifs selon le mode de déplacement, à l'échelle intercommunale :



Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017

Tandis que 15% des actifs utilisent les transports en commun à l'échelle nationale pour leurs déplacements, et 6,3% à l'échelle départementale, ils ne sont que 1,3% sur le territoire intercommunal.

Ce constat est bien évidemment à mettre en relation avec les constats effectués précédemment, d'une offre en transport en commun peu performante sur le territoire intercommunal, et d'une très bonne accessibilité routière qui favorise l'utilisation de la voiture.

De ce fait, la proportion d'actifs utilisant une voiture, un camion ou une fourgonnette est significativement plus élevée sur la Communauté de Communes (83,2%), que sur les deux autres échelles de comparaison que sont le département (77,8%) et la France (70,2%).

La marche à pied est quant à elle dans la même moyenne que ce qui est observé aux échelles nationale et départementale.

## 3.2 L'émergence de nouvelles pratiques

Comme évoqué dans les chapitres précédents, la Communauté de Communes de la Haute Somme ne dispose pas de réelles alternatives à l'utilisation de la voiture. Toutefois, on note sur le territoire l'émergence de nouvelles pratiques de déplacement, avec le covoiturage d'une part, et le développement de bornes pour la recharge des véhicules électriques et hybrides d'autre part.

### 3.2.1 Le covoiturage

Lors de l'atelier de diagnostic dédié à la mobilité qui s'est tenu le 10 octobre 2018, plusieurs élus ont souligné qu'ils observent une augmentation de la pratique du covoiturage sur le territoire, visible par du covoiturage réalisé souvent de façon anarchique, non organisée.

A ce titre, il convient de préciser que le territoire compte 3 aires de covoiturage, situées à Roisel, Villers-Carbonnel et Péronne. Toutefois, la présence de celles-ci est parfois méconnue et pas suffisamment lisible.

Pour les déplacements de longues distances, la plate-forme de covoiturage BlaBlaCar est assez bien identifiée, toutefois il convient de rappeler l'existence, à l'échelle de la Somme, d'une plate-forme de covoiturage destinée davantage aux déplacements quotidiens et plus locaux, nommée « roulezco.fr ».

Avec les travaux menés à l'échelle du PETER<sup>1</sup> Cœur des Hauts-de-France en matière de plan climat-air-énergie territorial (PCAET), et au regard de la très bonne desserte routière et autoroutière du territoire exposée précédemment, le développement d'aires de covoiturage à proximité des axes les plus fréquentés pourrait être particulièrement intéressante, afin de limiter l'utilisation de la voiture solo.

Logo	Départ	Destination	Date	Heure
	Péronne	Amiens	Régulier	
	Péronne	rivery	Régulier	00:00:00

<sup>1</sup> PETER : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

### 3.2.2 Le développement de bornes pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

Avec le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement a fait du développement des véhicules "décarbonés" une priorité importante de sa politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Dès 2009, le plan national a eu pour ambition de faire circuler 2 millions de voitures électriques et hybrides rechargeables à l'horizon 2020.

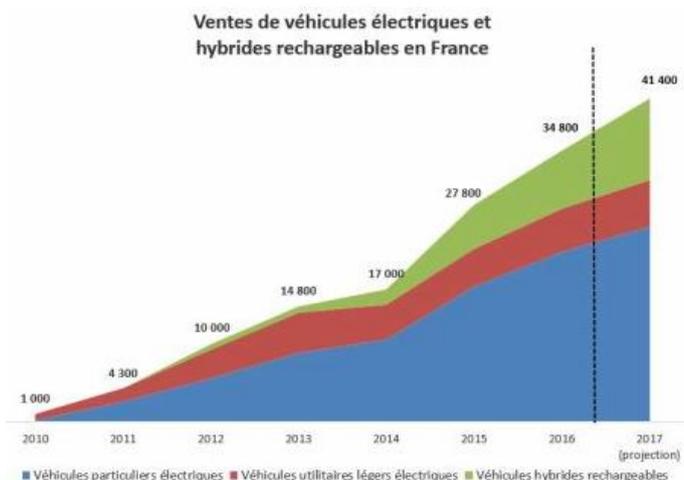
Le déploiement des véhicules rechargeables et des infrastructures de recharge associées vise à répondre à plusieurs enjeux et notamment à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par rapport aux émissions de 1990.

En France, plus de 120 000 véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables circulent actuellement sur un parc global de plus de 32 millions de véhicules particuliers (0,4%).

En France, les ventes de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables ont augmenté de 24% en 2015 et plus de 33% en 2016 mais +14% en 2017. Cela représente une part de marché de ~1%, fluctuante.

30 921 immatriculations ont été enregistrées en 2017 en France dont 1477 en Région Hauts-de-France.

La France a d'ailleurs été le 1<sup>er</sup> pays européen à franchir le cap des 100 000 véhicules électriques (le 23 mars 2017, véhicules particuliers et utilitaires cumulés depuis 2010).



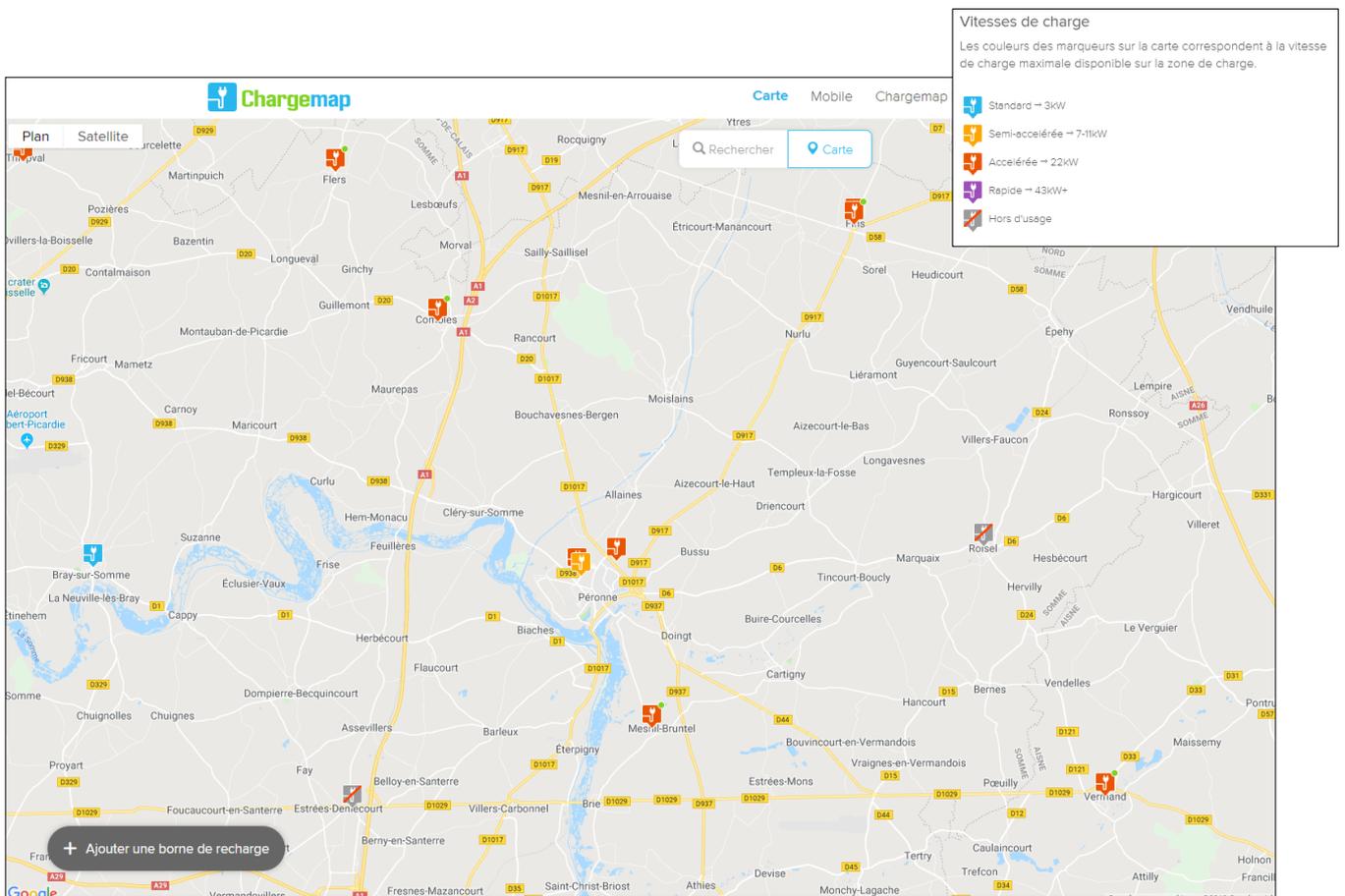
La loi sur la Transition Énergétique et la Croissance Verte précise que la France se fixe comme objectif d'installer au moins sept millions de points de charge sur les places de stationnement des ensembles d'habitations et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public, et ce, avant 2030.

La loi précise par ailleurs que l'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques, en particulier dans le cadre de l'auto-partage ou du covoiturage, sera favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes.

A ce titre, les collectivités ont un rôle important à jouer dans le déploiement de l'infrastructure de recharge accessible au public.

**Sur le territoire intercommunal, cette dynamique est à l'œuvre puisque plusieurs bornes sont d'ores et déjà installées, d'après les informations disponibles sur le site <https://fr.chargemap.com/map> et dont une capture d'écran est présentée à la page suivante.**





Il apparaît ci-dessus que 10 bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides se situent sur le territoire intercommunal, et plus précisément :

- A Péronne (4 bornes)
  - 2 bornes situées sur le parking de l'intermarché, Avenue de l'Europe
  - 1 borne située à l'intérieur du garage Renault, Avenue de l'Europe
  - 1 borne située sur le parking du Leclerc, 28 avenue des Australiens.
- A Mesnil-Bruntel (1 borne implantée 4, Grande Rue)
- A Roisel (1 borne implantée 8 Place du Général Leclerc). Toutefois, celle-ci est actuellement hors d'usage
- A Fins (2 bornes)
  - 1 borne implantée 3-7 rue Désiré Dufлот
  - 1 borne implantée rue du Moulin
- A Combles (1 borne implantée 4 rue Candelier)
- A Flers (1 borne implantée 3 Place des Britanniques).

## 3.3 La Communauté de Communes de la Haute Somme ; un territoire générateur de flux internes et externes

### 3.3.1 Les déplacements courants des habitants de la Haute Somme ; des logiques géographiques différentes



Lors de l'atelier diagnostic dédié à la mobilité du 10 octobre 2018, le territoire a été divisé en 4 secteurs géographiques :

- Nord-Ouest
- Nord-Est
- Sud-Ouest
- Sud-Est.

Chaque table disposait :

- • de 2 plans A0 :
  - l'un zoomé sur la CCHS
  - l'autre à plus grande échelle, où l'on voit la CCHS dans un contexte territorial plus vaste
- • de feutres de couleurs

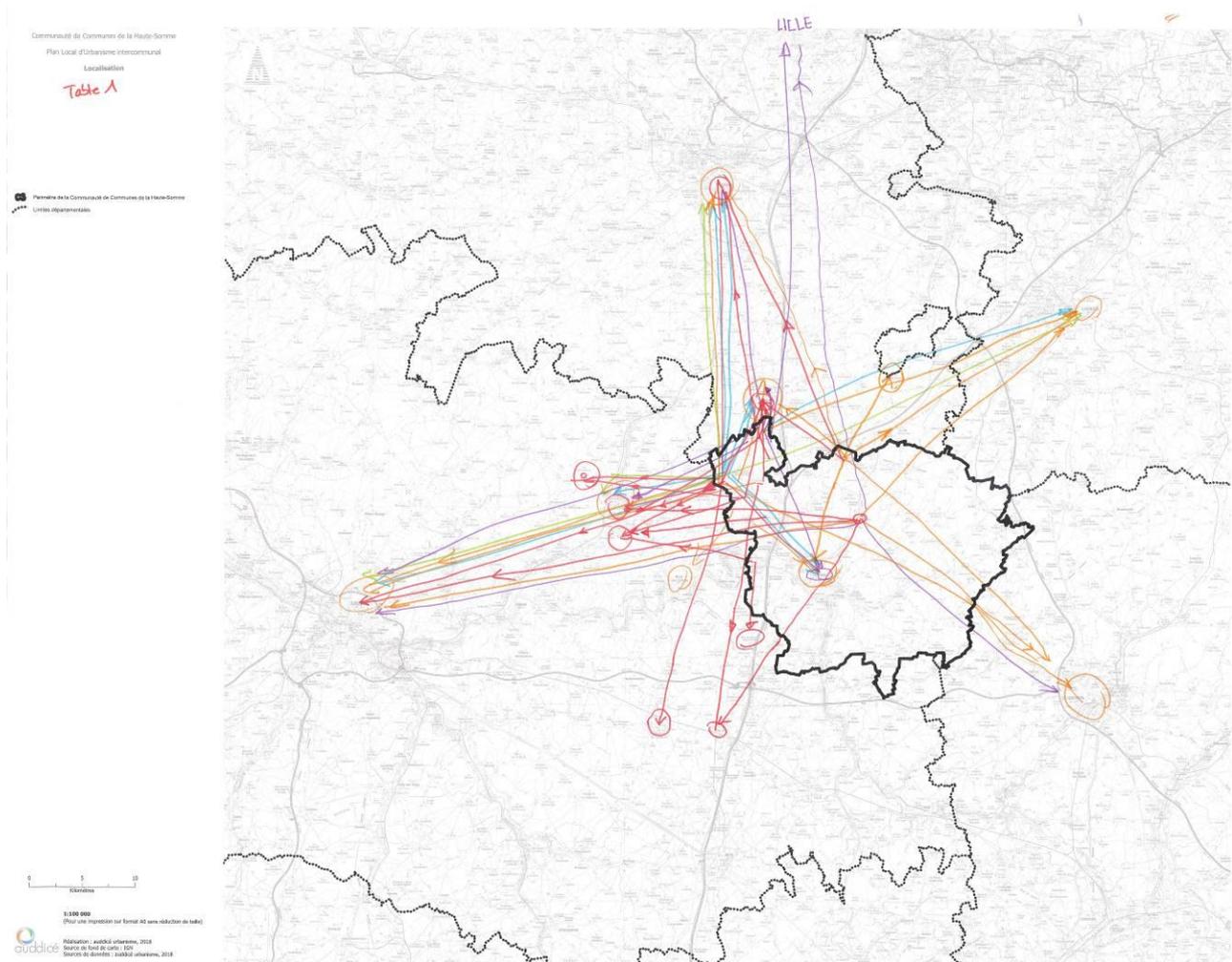
Il a été demandé aux élus de matérialiser sur les 2 plans de façon schématique les déplacements effectués par la majorité des habitants de chaque secteur géographique, sur :

- le plan zoomé sur la CCHS pour les déplacements internes au territoire,
- l'autre plan à plus grande échelle, où l'on voit la CCHS dans un contexte territorial plus vaste, pour les déplacements externes au territoire.



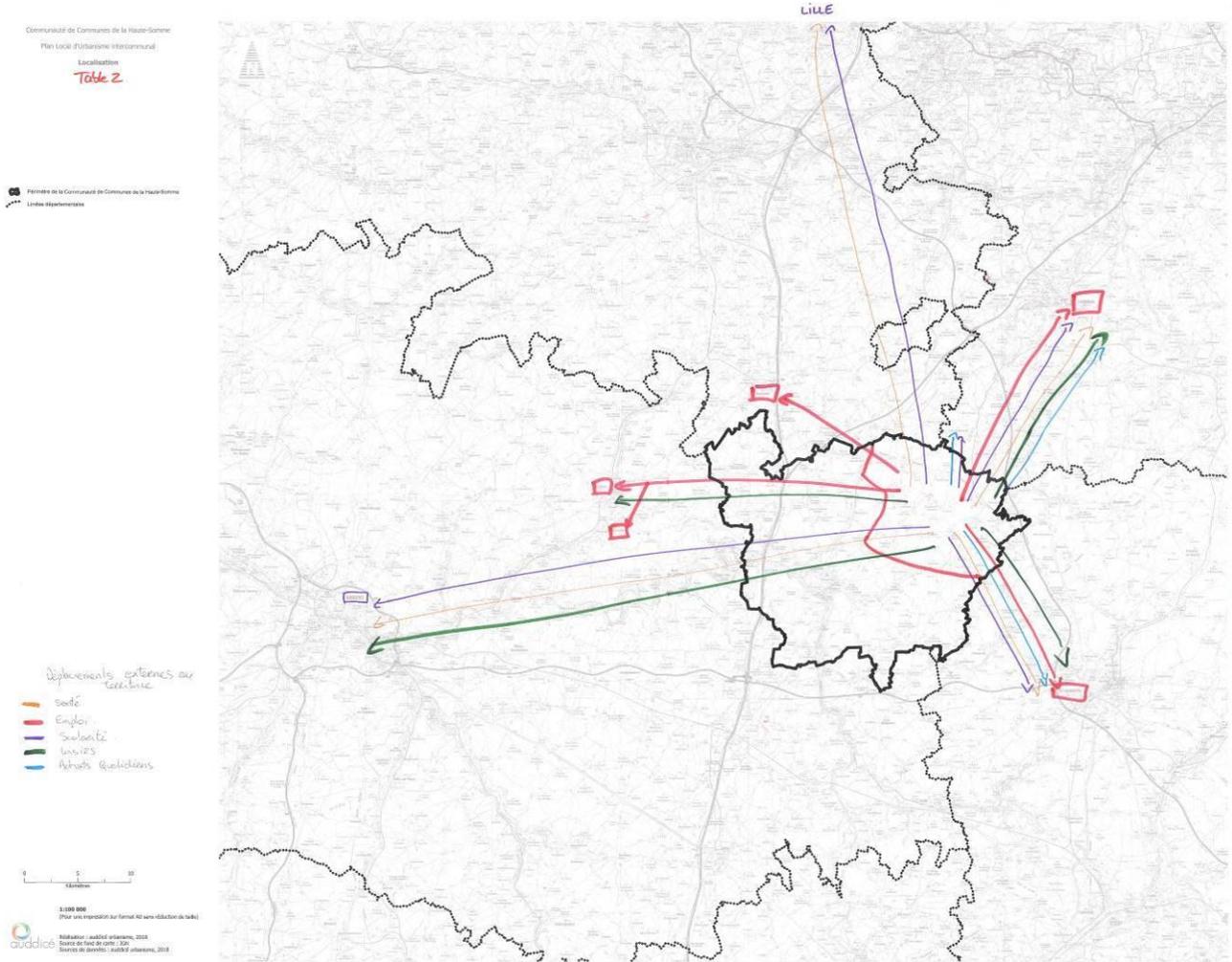
**Flux externes :**

- Emploi : Bapaume / Albert / Méaulte / Bouzincourt / Amiens / Arras / Chaulnes / Rosières
- Scolarité : Amiens / Lille / Arras / Bapaume
- Achats : Bapaume / Hénin-Beaumont / Albert
- Loisirs : Albert
- Santé : Cambrai / Bapaume / Amiens / Saint-Quentin





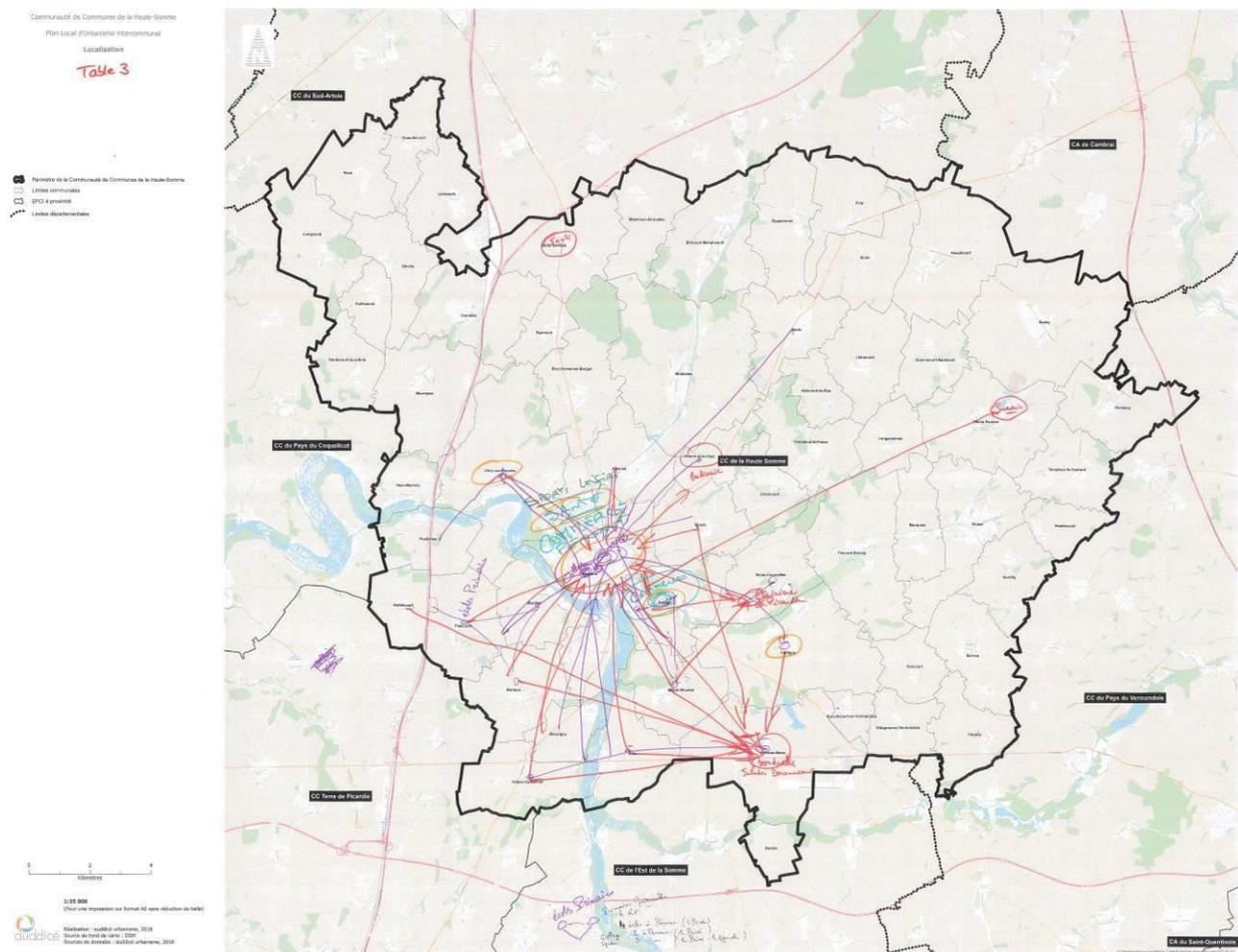
- Santé : Cambrai / Saint-Quentin / Albert / Lille



## ■ Secteur Sud-Ouest

### Flux internes :

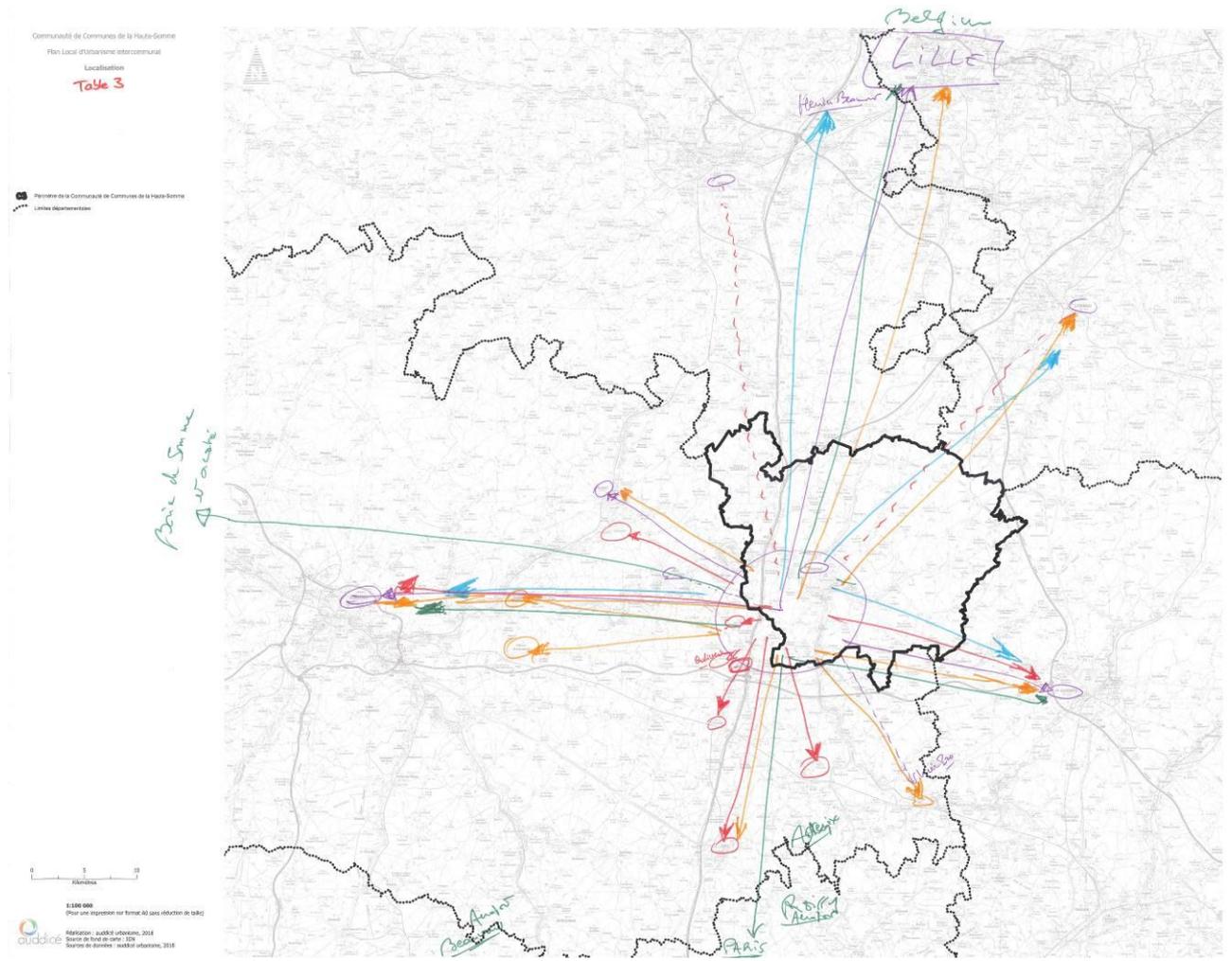
- Emploi : Péronne (notamment hôpital) / Estrées-Mons / Buire-Courcelles / Villers-Faucon
- Scolarité : les 4 RPI du secteur + Péronne
- Achats : Péronne / Doingt
- Loisirs : Péronne
- Santé : Péronne / Cartigny / Doingt / Cléry-sur-Somme



### Flux externes :

- Emploi : Amiens / Saint-Quentin / Nesles / Assevillers / Cambrai / Arras / Lille / Ham
- Scolarité : Amiens / Saint-Quentin / Lille / Albert / Ham
- Achats : Amiens / Saint-Quentin / Henin Beaumont / Lille / Cambrai
- Loisirs : Amiens / Saint-Quentin / le littoral / Belgique / Paris

- Santé : Amiens / Saint-Quentin / Lille / Cambrai / Albert / Corbie / Villers Bretonneux / Roye / Ham (ophtalmo)





- Santé : Saint-Quentin / Amiens

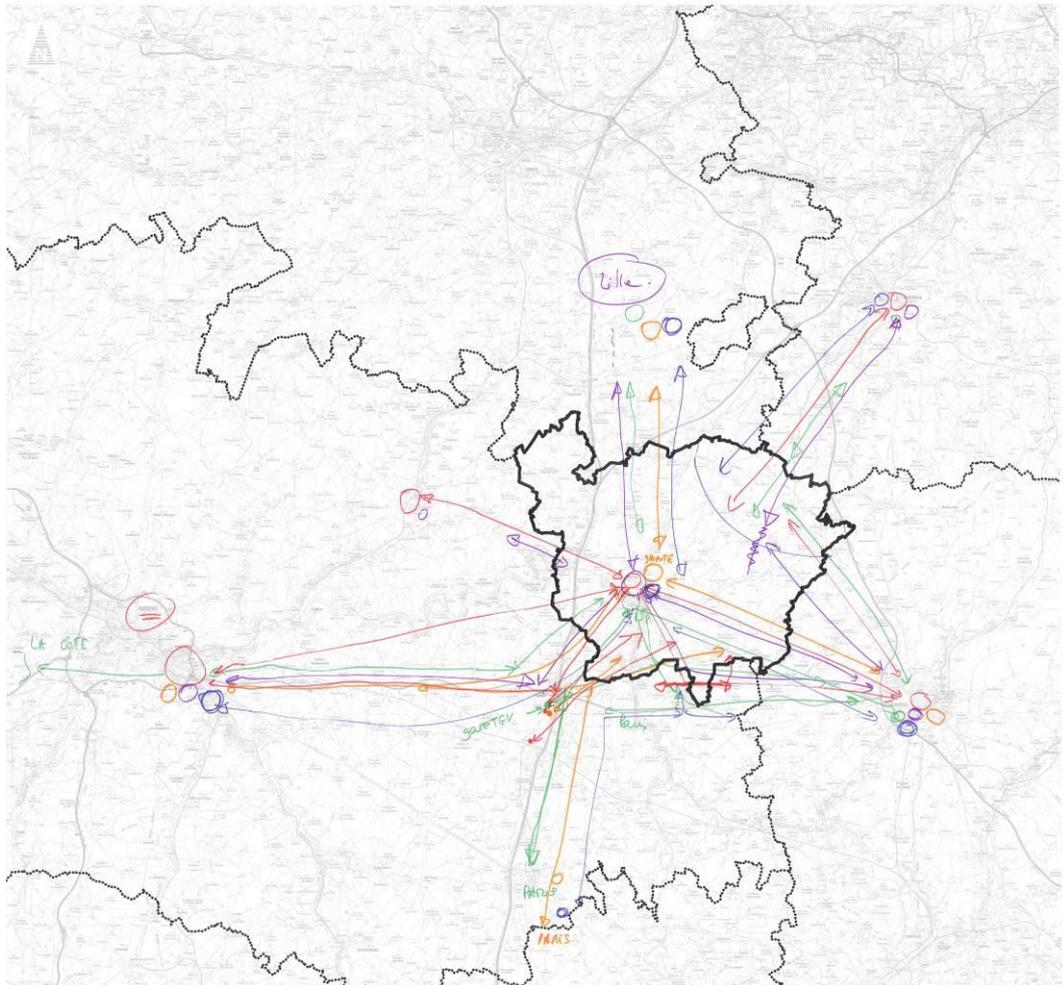
Communauté de Communes de la Haute-Somme  
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
Localisation  
**Table 4**

Frontière de la Communauté de Communes de la Haute-Somme  
Lignes départementales

0 5 10  
kilomètres

1:200 000  
(Pour une impression sur format A4 sans réduction de taille)

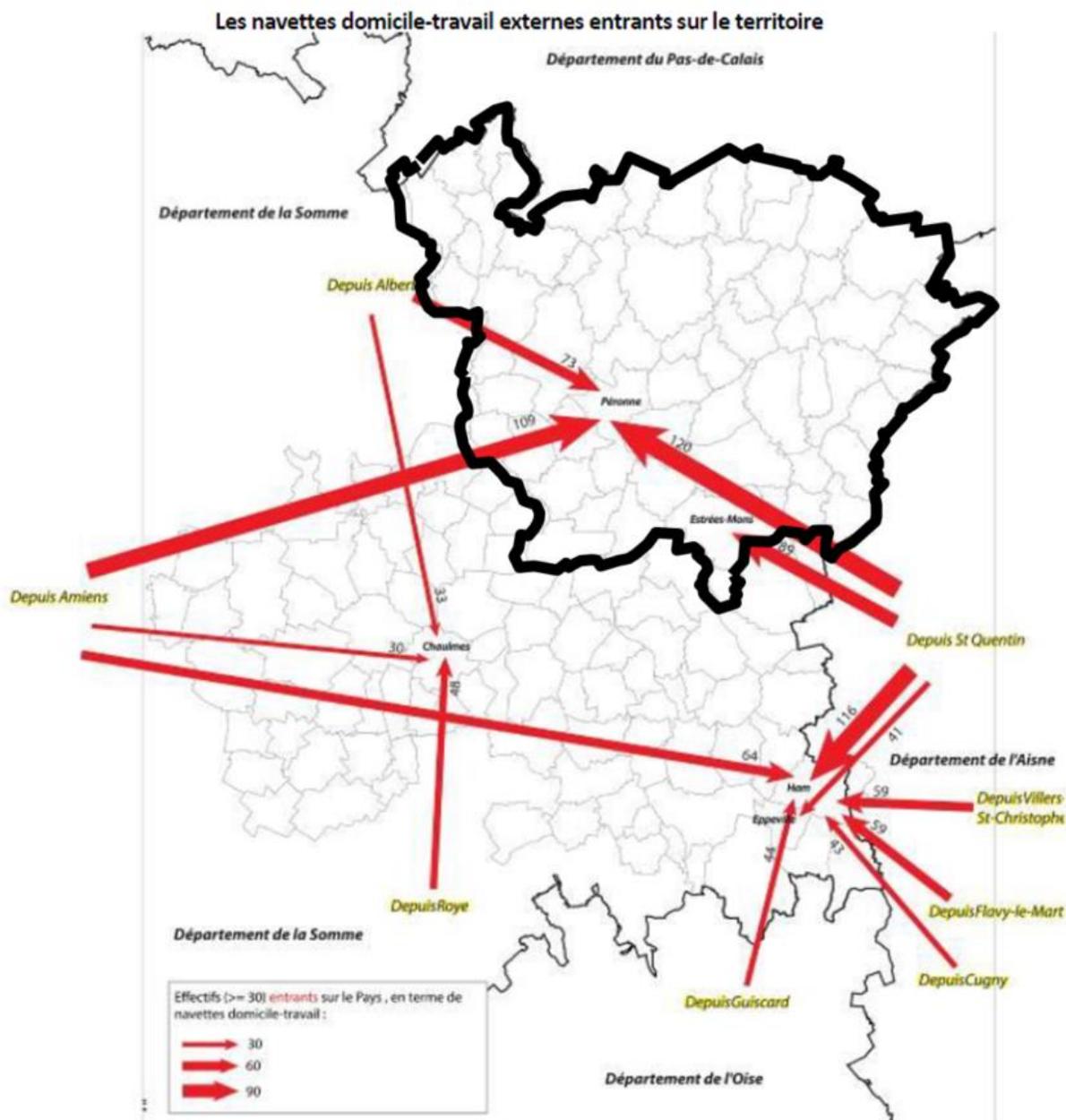
Illustration : auddicé urbanisme, 2018  
Source de fond de carte : IGN  
Source de données : auddicé urbanisme, 2018



### 3.3.2 Des flux non négligeables en provenance des territoires voisins

Une cartographie extraite du diagnostic du SCoT Santerre Haute Somme permet de visualiser que les navettes domicile travail externes, qui entrent sur le territoire, sont nombreuses et convergent vers deux pôles d'emplois que sont Péronne et Estrées Mons.

Ces flux proviennent principalement d'Albert, d'Amiens et de Saint-Quentin.



Source : SCoT Santerre Haute Somme - Rapport de présentation, Tome 1 – Diagnostic

### **Éléments à retenir sur les déplacements des habitants de la Haute Somme**

*En termes de déplacements, Péronne constitue incontestablement un pôle générateur de flux de tous types (emploi, santé, loisirs...) quel que soit le secteur géographique.*

*Il en est de même pour Estrées-Mons concernant les flux liés à l'emploi, mais aussi Roisel, Buire-Courcelles et Villers-Faucon.*

*Toutefois, concernant les déplacements des habitants vers les polarités externes au territoire, ce chapitre a démontré que les habitudes de déplacements varient significativement selon le secteur géographique étudié.*

*En effet, Bapaume, Cambrai, Saint-Quentin, Albert-Méaulte et Amiens dans une moindre mesure ne sont pas sans influence sur le territoire en termes de logiques de déplacements des habitants.*

*Enfin, il convient également de rappeler que Péronne et Estrées-Mons génèrent des flux domicile-travail en provenance notamment d'Albert, d'Amiens et de Saint-Quentin.*

## Chapitre 4. LES ENJEUX DEFINIS PAR LES ELUS CONCERNANT CETTE THEMATIQUE

- Le développement d'une offre alternative de déplacements (covoiturage, véhicules électriques, cycles, piétons, transports en commun...) et la prise en compte dans l'aménagement des déplacements doux
- La possibilité pour tous les habitants d'accéder à l'emploi, aux équipements, aux commerces et aux services de proximité