

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de la Champagne Picarde



Diagnostic territorial

Partie 6 : mobilités et
transports



Réseau routier
Transports collectifs
Autres modes de déplacement

SOMMAIRE

PARTIE 6 – MOBILITES ET TRANSPORTS	3
1 - UN MAILLAGE EN INFRASTRUCTURES ROUTIERES CONNECTEES AUX GRANDS PÔLES VOISINS	3
1.1 - Un réseau routier principal hiérarchisé, ceinturant le territoire	3
1.2 - Un échangeur sur l’A26 dont bénéficie surtout le Sud du territoire.....	4
2 - LES DYNAMIQUES DE DEPLACEMENT	5
2.1 - Evolution des déplacements quotidiens.....	5
2.2 - Impact sur les trafics routiers : des trafics stables	6
2.3 - L’accidentologie sur les routes de Champagne Picarde entre 2008 et 2012	6
3 - UN RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN A PERENNISER ET DEVELOPPER	7
3.1 - Un réseau ferroviaire connecté à Reims et Laon.....	7
3.2 - Une accessibilité différenciée aux gares du territoire et aux pôles urbains de Reims et de Laon.....	9
3.3 - Des infrastructures ferroviaires à conforter	12
3.4 - Un réseau de transport en commun restreint, principalement à vocation scolaire	17
4 - LES MODES DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS	19
4.1 - Les modes de déplacement doux : un usage de loisirs.....	19
4.2 - Le covoiturage	22
5 - LA NAVIGATION ET LES ECHANGES FLUVIAUX.....	22
6 - SYNTHESE ET ENJEUX LIES AUX MOBILITES ET TRANSPORTS.....	23

PARTIE 6 – MOBILITES ET TRANSPORTS

1 - UN MAILLAGE EN INFRASTRUCTURES ROUTIERES CONNECTEES AUX GRANDS PÔLES VOISINS

1.1 - Un réseau routier principal hiérarchisé, ceinturant le territoire

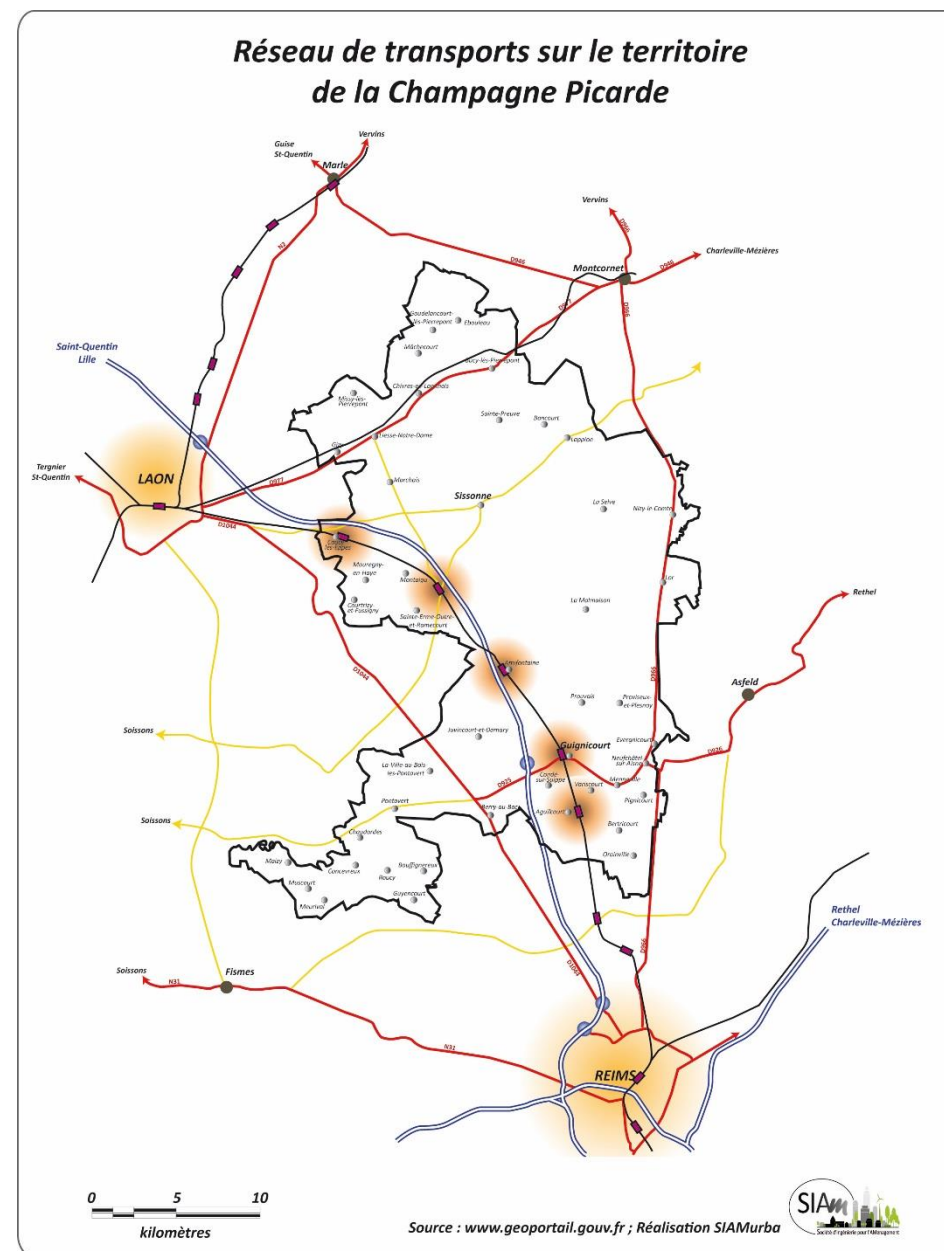
Le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité routière grâce à la présence de l'autoroute A26 avec un échangeur près de Guignicourt, permettant de desservir facilement le Sud du territoire.

En complément de l'A26, quatre routes départementales structurent l'accessibilité du territoire :

- La Départementale D1044, qui longe l'A26 entre Laon et Reims.
- La Départementale D966 : cet axe borde la marge orientale du territoire. Elle relie Vervins (au Nord du territoire) à Reims en desservant notamment Nizy-le-Comte, Lor et Neufchâtel-sur-Aisne.
- La Départementale D977 : cet axe borde le Nord du territoire, depuis Laon vers Charleville-Mézières dans les Ardennes.
- La Départementale D925 qui traverse le Sud du territoire, d'Est en Ouest.

Ce réseau a fait l'objet d'aménagements qui permettent à la majorité des communes de disposer d'un accès routier satisfaisant. Cependant, la partie centrale, au Sud du terrain militaire de Sissonne, apparaît peu équipée en comparaison du reste du territoire.

Comme pour la majorité des territoires ruraux, l'essentiel de la mobilité reste du ressort du véhicule particulier. En 2011, 90,8 % des ménages possédaient au moins un véhicule et 48 % des ménages en possèdent au moins deux.

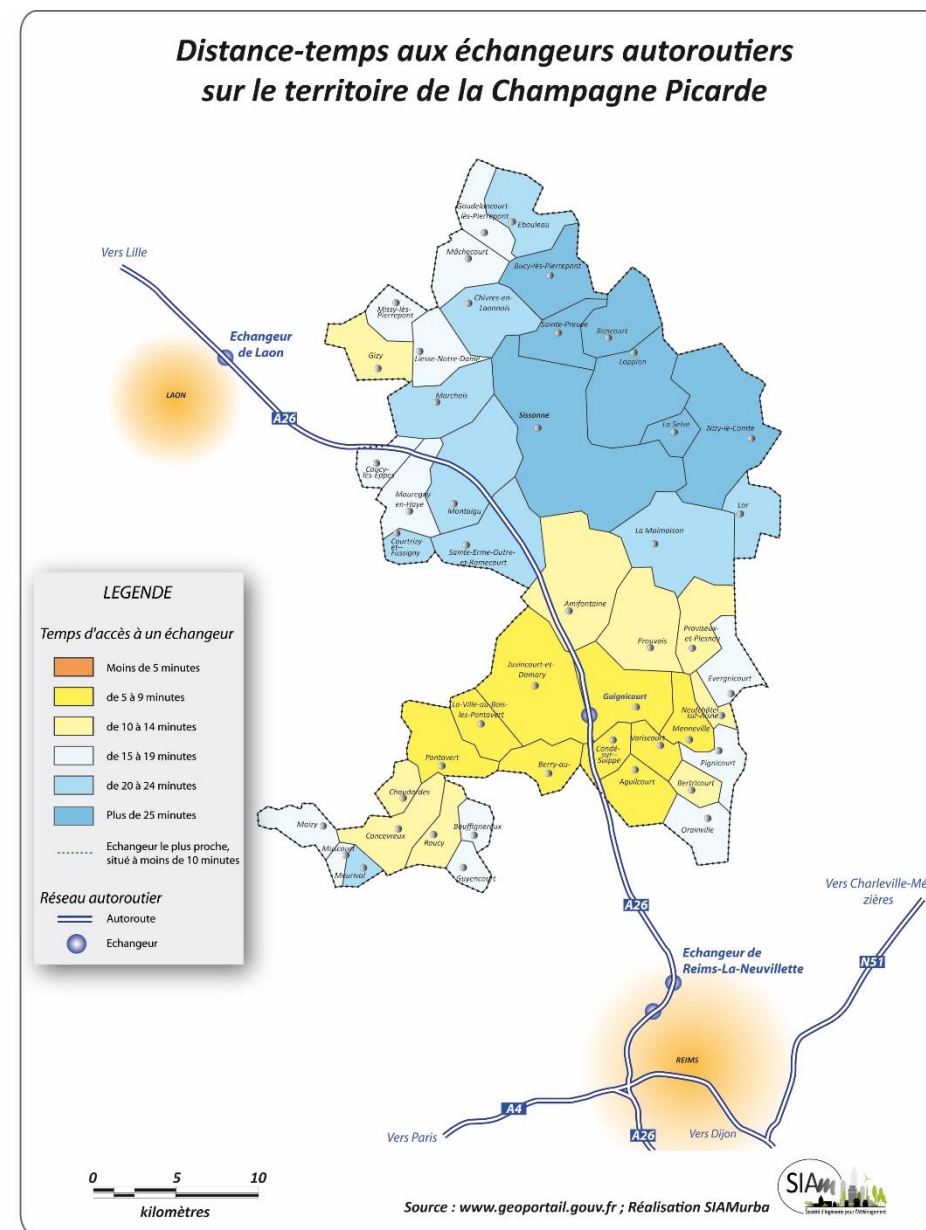


1.2 - Un échangeur sur l'A26 dont bénéficie surtout le Sud du territoire

Malgré la présence de l'autoroute A26 qui traverse la Champagne Picarde en son centre, les communes du territoire disposent d'une accessibilité inégale à cette infrastructure.

En effet, l'échangeur de Guignicourt est l'unique point d'accès à l'A26 entre ceux de Laon et de Reims-La-Neuville (portion totale de 48 km). Ce sont donc les communes proches de Guignicourt, localisées dans la moitié Sud du territoire, qui bénéficient de l'accessibilité la plus aisée à l'A26. Parmi celles-ci, 9 communes situées entre Pontavert et Menneville (en jaune sur la carte ci-contre) disposent de temps de trajet inférieurs à 10 minutes depuis leurs centres-bourgs.

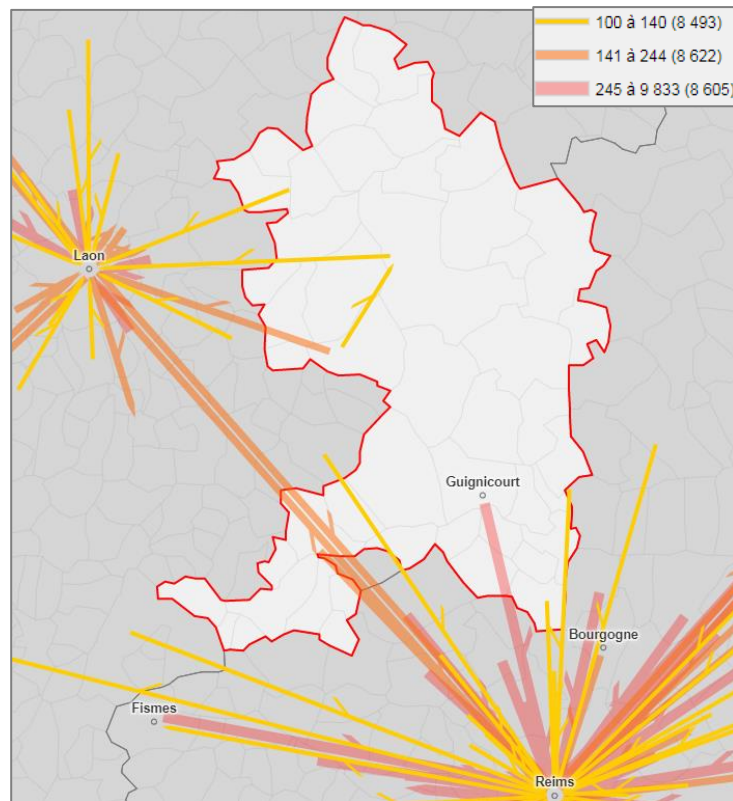
Par opposition, les communes situées sur la moitié Nord en sont globalement éloignées. Leurs centres-bourgs se situent fréquemment à plus de 20 minutes de cet échangeur par le réseau routier. Pour autant, quelques-unes de ces communes (au Nord-Ouest du territoire) se situent plus près de l'échangeur de Laon. Mais étant donné l'efficacité de la D944 pour rallier Reims à Laon et la facilité de s'y connecter, l'intérêt de cet échangeur semble relatif pour le territoire de la Champagne Picarde, hormis pour des déplacements vers Saint-Quentin et le Nord de l'Aisne.



2 - LES DYNAMIQUES DE DEPLACEMENT

2.1 - Evolution des déplacements quotidiens

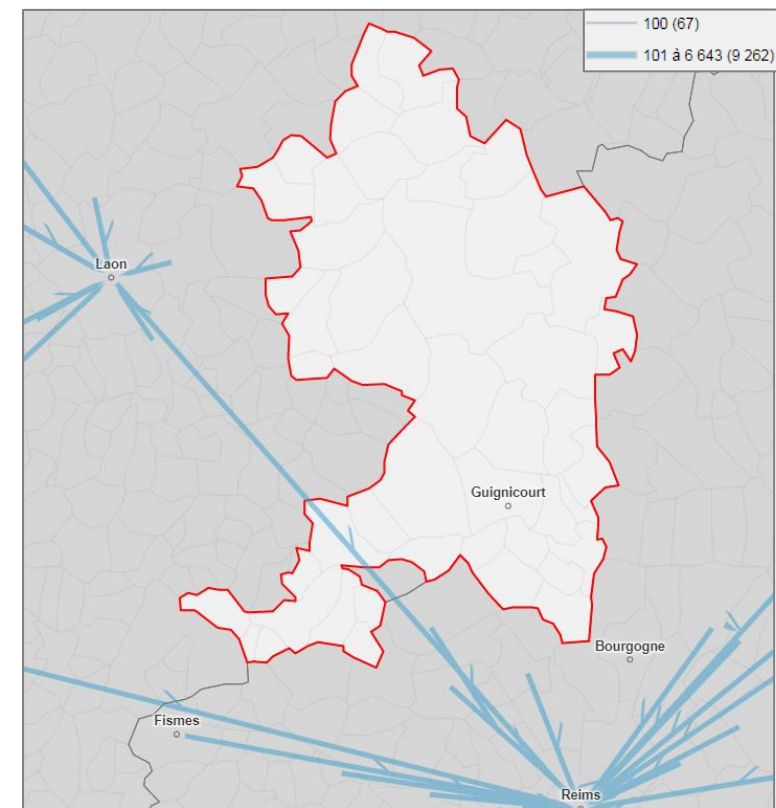
Mobilités domicile travail
(flux supérieurs à 100)



Source : Géoclip InseeRP

La carte ci-dessus représente les principaux flux de personnes se déplaçant entre une commune de résidence et une commune du lieu de travail, avec un seuil fixé à 100 individus. Le lieu de travail est la zone géographique où une personne exerce son activité professionnelle. La consultation de cette carte permet d'avoir rapidement une idée sur l'importance des flux de déplacements domicile-lieu de travail entre deux communes. Afin de respecter des contraintes techniques de fichier, seuls les flux importants (au minimum 100) figurent dans les fichiers de données de l'INSEE.

Flux scolaires
(flux supérieurs à 100)



Source : Géoclip 2015, Insee RP

La carte ci-dessus représente les principaux flux d'élèves ou d'étudiants se déplaçant entre une commune de résidence et une commune d'études. Le lieu d'études correspond à la localisation de l'établissement d'enseignement où est inscrite une personne en cours de scolarité. La consultation de cette carte permet d'avoir rapidement une idée sur l'importance des flux de déplacements domicile-études entre deux communes. Afin de respecter des contraintes techniques de fichier, seuls les flux importants (au minimum 100) figurent dans les fichiers de données de l'INSEE.

2.2 - Impact sur les trafics routiers : des trafics stables

Les trafics moyens journaliers annuels sont globalement modérés sur l'ensemble des principales routes de Champagne Picarde. Dans l'ensemble, les voies supportent des flux compris entre 1 500 et 3 000 véhicules/jour. Le trafic reste fluide sur ces voies et ne pose pas de problèmes de saturation.

Seule la portion de la RD966 en direction de Reims, depuis Pignicourt, connaît un trafic supérieur à 5 000 véhicules/jour. La part des poids lourds y est également plus élevée que sur le reste du territoire (entre 8 et 10 % contre 4 à 5 % en moyenne). Cette route constitue une voie radiale directe vers l'agglomération rémoise depuis Moncornet et l'Est de la Champagne Picarde.

C'est également la seule portion du réseau routier comptabilisée sur le territoire qui ait connu une évolution sensible entre 2010 et 2012 : le trafic y a augmenté d'environ 500 véhicules/jour.

Tous les autres points de comptage situés en Champagne Picarde affichent des trafics stables sur la période 2010-2012.

Avec un trafic annuel moyen d'environ 17 000 véhicules/jour en 2012, l'autoroute A26 constitue l'axe drainant les flux les plus importants entre Laon et Reims.

2.3 - L'accidentologie sur les routes de Champagne Picarde entre 2008 et 2012

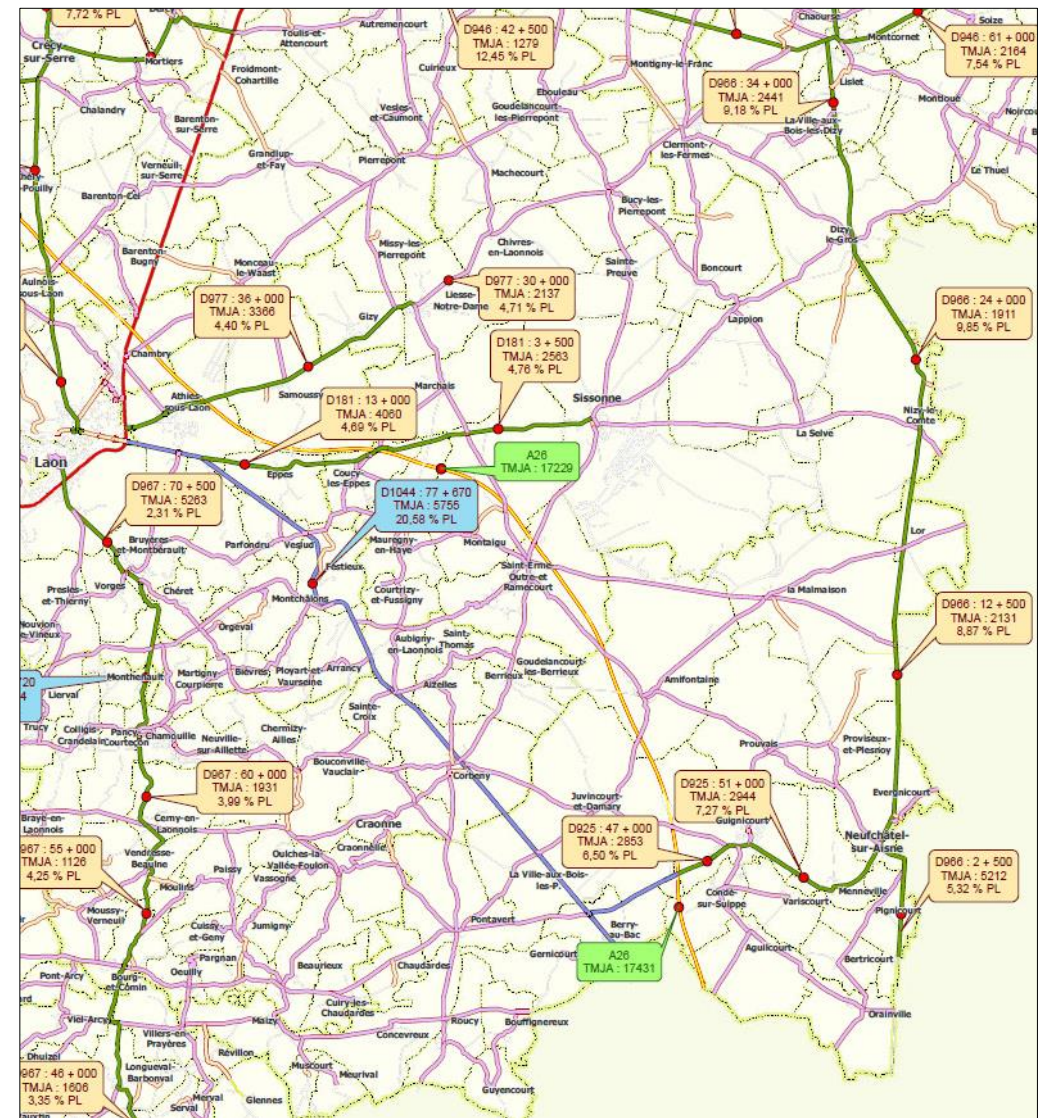
Les données suivantes sont issues du Porté à Connaissance délivré par les services de la Direction Départementale des Territoires de l'Aisne. Pour rappel, un accident corporel de la circulation routière :

- provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux) ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Le bilan 2008-2012 fait état de 119 usagers impliqués dans des accidents de la circulation routière, 10 tués à bord des véhicules et de 1 piéton tué. Ces accidents se répartissent globalement sur l'ensemble du territoire et ne permettent pas de distinguer particulièrement de points noirs sur le territoire de la Champagne Picarde.

Trafics moyens journaliers annuels en 2012



Source : Conseil Général de l'Aisne, 2015

3 - UN RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN A PERENNISER ET DEVELOPPER

3.1 - Un réseau ferroviaire connecté à Reims et Laon

Le territoire est desservi transversalement par la ligne TER joignant Laon et Reims. Cette ligne assure un trait d'union entre les deux pôles urbains mais aussi entre les Régions Picardie et Champagne Ardenne puisqu'elle est la seule à traverser la frontière régionale. Elle permet également de connecter les résidents picards au réseau TGV (ligne Paris-Strasbourg), via le centre de Reims et la gare TGV Champagne Ardenne.

Cette ligne est ouverte au trafic de passagers et au trafic de fret (uniquement certains arrêts). Elle dessert 5 stations sur le territoire de la Champagne Picarde : 2 gares à Saint-Erme-Outre-et-Ramecourt et Guignicourt, et 3 haltes (Points d'Arrêts Non Gérés) à Coucy-lès-Eppes, Amifontaine et Aguilcourt-Variscourt.

Une seconde voie ferrée borde la marge Nord du territoire. Ouverte en 1888, la ligne Laon-Liart a depuis été fermée dans les années 1970 car peu rentable. Y subsiste néanmoins une activité de fret desservant quelques-unes des gares construites lors de l'ouverture de la ligne, dont celles de Liesse-Gizy et de Chivres-en-Laonnois, toutes deux situées en Champagne Picarde.

Les voies sont restées exploitables sur la partie reliant Laon à Moncornet, contrairement à la section joignant Moncornet à Résigny où elle sert désormais de support à la voie verte du Val de Serre.

Réseau TER Hauts-de-France

(Source : Région Hauts-de-France, 2018)



Des usages du TER orientés vers Laon et Reims selon la localisation de la gare

On compte près d'une centaine de liaisons hebdomadaires entre Laon et Reims par la ligne TER, dont la majorité lors des jours ouvrés (16 en moyenne du mardi au vendredi, 18 le lundi). Cependant, tous les points d'arrêts ne sont pas desservis lors de chaque liaison.

	Mardi (JOB)	Samedi	Dimanche	Total hebdo
2012	16	9	6	97
2013	16	9	6	97
2014	16	9	6	97
2015	16	9	6	97
	(18 le lundi)			

Source : Région Champagne-Ardenne, 2015

Etant donné le positionnement géographique du territoire entre les deux pôles urbains de Laon et Reims, les gares et points d'arrêts situés les plus proches de Laon (Coucy-lès-Eppes, Saint-Erme) font l'objet davantage d'usages en relation avec Laon, tandis que les 3 gares et points d'arrêts localisés plus au Sud du territoire comptent des usages majoritaires en relation avec Reims. Ainsi, en gare de Guignicourt, on observe par exemple :

- 726 descentes depuis Reims et 617 montées à destination de Reims ;
- 283 descentes en provenance de Laon et 296 montées vers Laon.

Nom de la gare	Sens Reims / Laon		Sens Laon / Reims	
	Somme de Montées	Somme de Descentes	Somme de Montées	Somme de Descentes
Aguilcourt-Variscourt	48	102	139	40
Amifontaine	48	81	78	36
Coucy-les-Eppes	41	43	18	19
Courcy-Brimont	8	171	214	2
Guignicourt (Aisne)	296	726	617	283
Laon	0	2 086	2 023	0
Loivre	13	167	228	8
Reims	2 894	0	0	2 830
St-Erme	350	322	299	398
Total général	3 698	3 698	3 616	3 616

Source : Région Champagne-Ardenne, 2015

La ligne Laon-Liart par bus

L'ancienne voie ferrée reliant Laon et Liart, et traversant le Nord du territoire de la Champagne Picarde, a été fermée au trafic voyageur lors du XXème siècle. Une activité liée au transport de matières agricoles subsiste et justifie la pérennisation de l'infrastructure.

Une ligne de bus a été mise en place en remplacement de la ligne ferroviaire. Elle dessert notamment Gizy, Liesse-Notre-Dame, Chivres-en-Laonnois et Bucy-lès-Pierrepont sur le territoire et la gare routière de Laon. Elle semble particulièrement utilisée pour la liaison Liesse-Notre-Dame - Laon (1/3 des montées-descentes à l'arrêt de Liesse centre).

Comptage de Mars 2015 :

Arrêt	Commune	Montées/descentes semaine du 23/3/15 au 29/3/15
Laon Gare Routière (POMA)	Laon	1096
Laon Collège Lenain (sens unique)	Laon	27
Laon Lycée Méchain (sens unique)	Laon	29
Laon Charlemagne (sens unique)	Laon	1
Station Elf	Laon	65
Athies-sous-Laon	Athies-sous-Laon	35
Samoussy	Samoussy	6
Gizy angle D 977	Gizy	67
Gizy Château d'Eau	Gizy	19
Liesse Centre	Liesse-Notre-Dame	324
Liesse Gendarmerie (sens unique)	Liesse-Notre-Dame	122
Marais de Chivres	Chivres-en-Laonnois	0
Chivres-en-Laonnois	Chivres-en-Laonnois	94
Bucy-les-Pierrepont	Bucy-les-Pierrepont	91
Clermont-les-Fermes	Clermont-les-Fermes	59
Chaurouse	Chaurouse	104
Montcornet Centre	Montcornet	163
Montcornet Gare (sens unique)	Montcornet	189
Hameau de Vincy	Vincy-Reuil-et-Magny	20
Magny	Vincy-Reuil-et-Magny	10
Ste-Geneviève	Sainte-Geneviève	4
Chéry-lès-Rozoy Place de l'Eglise	Chéry-lès-Rozoy	30
Rozoy sur Serre Place Neuville - en bas	Rozoy-sur-Serre	15
Rozoy-sur-Serre Salle des Fêtes	Rozoy-sur-Serre	55

Source : Région Picardie, 2015

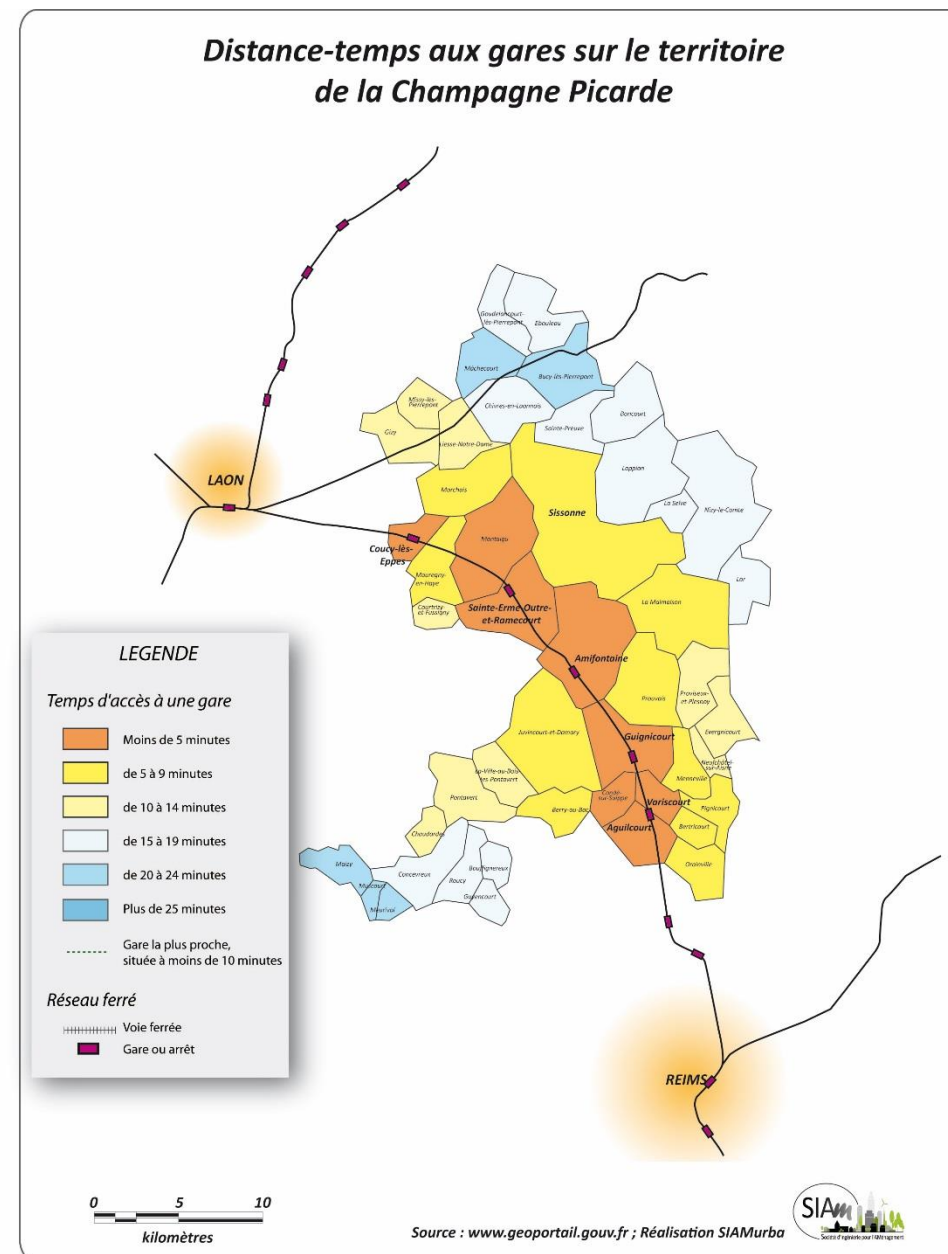
3.2 - Une accessibilité différenciée aux gares du territoire et aux pôles urbains de Reims et de Laon

La présence de la ligne TER Laon-Reims permet aux communes du Centre du territoire de la Champagne Picarde de bénéficier d'une proximité géographique et temporelle plus importantes que les communes situées aux marges Sud-Ouest et Nord-Est.

19 communes se situent à moins de 10 minutes d'une gare (ou d'un point d'arrêt), ce qui rend ce mode de déplacement intéressant pour rejoindre Laon ou Reims.

Au-delà, la présence de ces gares et points d'arrêts permet de proposer une offre concurrentielle à l'usage automobile en direction des deux pôles urbains de Laon et Reims.

En comparant les temps de trajet moyens de centre à centre (cf. tableau en page suivante), les résidents des communes les plus proches des gares bénéficient fréquemment de temps de trajet inférieurs par l'utilisation combinée de l'automobile (pour se rendre à une gare) et du train, plutôt qu'uniquement par l'automobile. D'autant plus qu'il s'agit de temps moyens ne prenant pas en compte les effets de congestion sur la qualité de la circulation automobile. L'intérêt de l'utilisation du train s'en trouve renforcé, et particulièrement pour les communes disposant de gares (ou haltes) : le gain de temps pour un trajet moyen reliant leur centre à celui de Laon ou Reims est fréquemment au moins égal à 10 minutes.

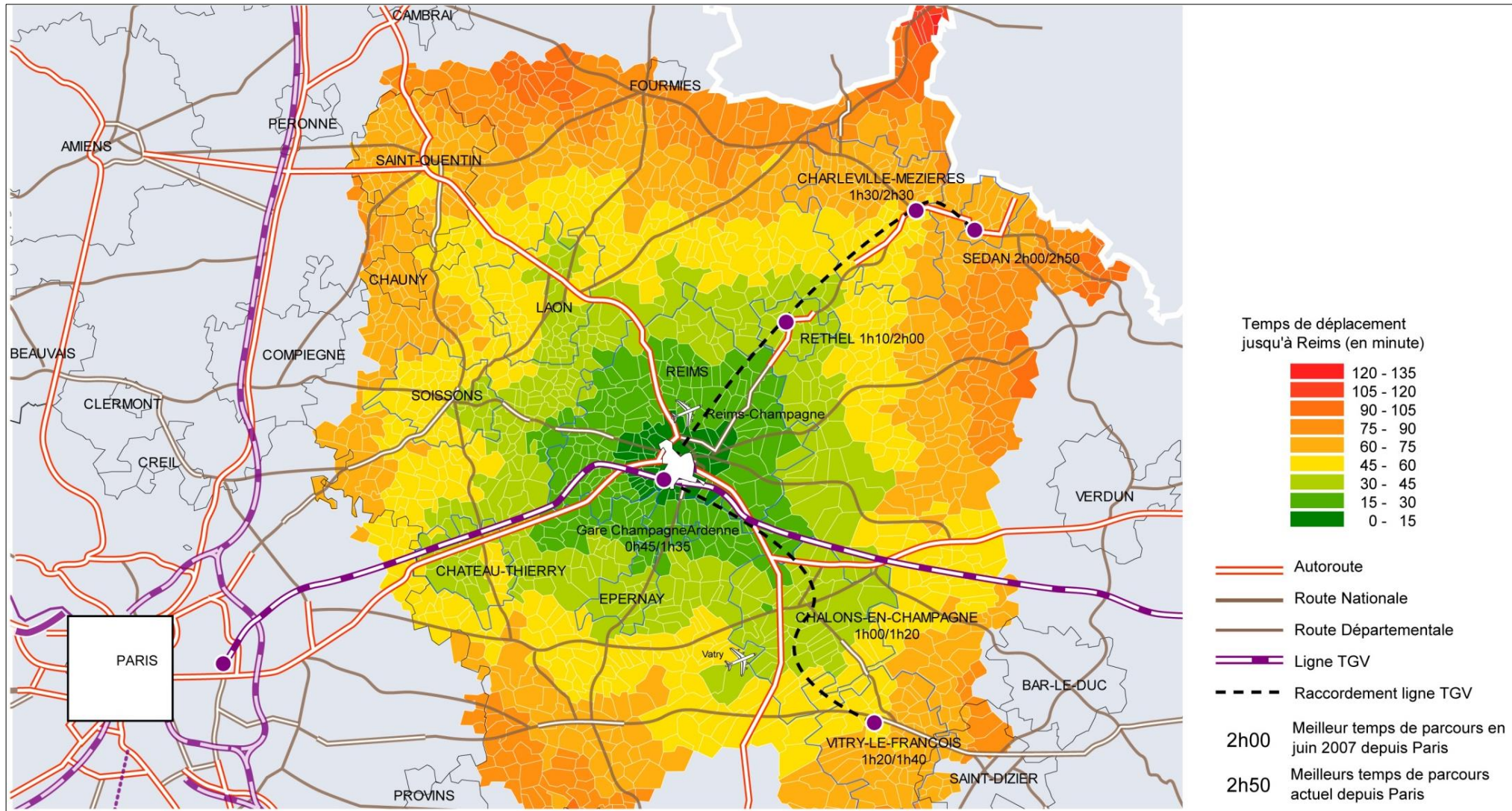


Etude comparée des temps de déplacement

	Temps en min vers le centre de Laon			Temps en min vers le centre de Reims		
	En voiture	En voiture + TER	+ / -	En voiture	En voiture + TER	+ / -
Aguilcourt	44	38	-6	32	23	-9
Amifontaine	43	23	-20	40	41	1
Berry-au-Bac	37	39	2	32	28	-4
Bertrécourt	49	43	-6	28	28	0
Boncourt	39	36	-3	57	50	-7
Bouffignereux	42	52	10	36	37	1
Bucy-lès-Pierrepont	48	35	-13	62	66	4
Chaudardes	40	44	4	38	33	-5
Chivres-en-Laonnois	34	30	-4	65	61	-4
Concevreux	41	46	5	39	35	-4
Condé-sur-Suippe	43	35	-8	34	26	-8
Coucy-lès-Eppes	24	15	-9	48	46	-2
Courtrizy-et-Fussigny	29	23	-6	46	54	8
Ébouleau	34	43	9	62	57	-5
Évergnicourt	50	42	-8	33	31	-2
Gizy	26	24	-2	57	55	-2
Goudelancourt-lès-Pierrepont	33	36	3	61	67	6
Guignicourt	45	32	-13	32	21	-11
Guyencourt	45	55	10	40	35	-5
Juvincourt-et-Damary	34	28	-6	35	26	-9
La Malmaison	38	27	-11	41	41	0
La Selve	40	36	-4	49	50	1

	Temps en min vers le centre de Laon			Temps en min vers le centre de Reims		
	En voiture	En voiture + TER	+ / -	En voiture	En voiture + TER	+ / -
La Ville-aux-Bois-lès-Pontavert	34	29	-5	34	43	9
Lappion	38	35	-3	55	49	-6
Liesse-Notre-Dame	29	25	-4	59	56	-3
Lor	49	34	-15	40	48	8
Mâchecourt	33	33	0	61	64	3
Maizy	43	60	17	44	41	-3
Marchais	26	19	-7	53	50	-3
Mauregny-en-Haye	26	19	-7	47	50	3
Menneville	45	36	-9	34	25	-9
Meurival	49	52	3	46	41	-5
Missy-lès-Pierrepont	29	29	0	57	60	3
Montaigu	34	23	-11	49	37	-12
Muscourt	46	51	5	40	40	0
Neufchâtel-sur-Aisne	53	40	-13	30	29	-1
Nizy-le-Comte	44	37	-7	44	51	7
Orainville	55	44	-11	25	23	-2
Pignicourt	57	43	-14	28	28	0
Pontavert	40	40	0	34	29	-5
Prouvais	44	36	-8	36	25	-11
Provilleux-et-Plesnoy	49	40	-9	35	29	-6
Roucy	46	46	0	40	35	-5
Sainte-Preuve	37	34	-3	59	48	-11
Saint-Erme-Outre-et-Ramecourt	34	24	-10	48	38	-10
Sissonne	43	27	-16	53	41	-12
Variscourt	49	38	-11	36	23	-13

Temps de parcours moyen en voiture pour rejoindre Reims



3.3 - Des infrastructures ferroviaires à conforter

Les infrastructures ferroviaires du territoire présentent des caractéristiques hétérogènes en termes d'équipements, d'offre de services mais aussi d'insertion urbaine.

L'identification du potentiel de développement urbain autour de ces points structurants d'entrée/sortie du territoire permet d'orienter les choix constitutifs du SCoT.

Des gares inégalement équipées

Un écart de niveau de service existe entre les 2 gares du territoire (à Saint-Erme et Guignicourt) et les 3 Points d'Arrêt Non Gérés (de Coucy-lès-Eppes, Amifontaine et Aguilcourt-Variscourt). Contrairement aux « gares », ces derniers ne disposent pas d'une offre de billetterie sur place.

Des gares inégalement sécurisées

Les gares et arrêts du territoire présentent un niveau de sécurisation inégal pour les piétons : si les deux gares disposent de parkings clairement délimités, les haltes présentent des aménagements moins sécurisés, en particulier à l'arrêt d'Aguilcourt-Variscourt.



Arrêt d'Aguilcourt-Variscourt

Des potentiels urbains variés

Gare de Guignicourt

La gare de Guignicourt s'inscrit entre deux types de tissus bâtis relativement similaires. Il s'agit de zones pavillonnaires où les hauteurs ne dépassent pas le R+1 (+ combles pour les maisons traditionnelles anciennes situées face à la gare). En revanche, les densités sont plus lâches à l'Ouest (derrière la gare) où les maisons sont disposées au centre de grandes parcelles (de plus de 2 000 m²), qu'à l'Est où les rues mènent directement au centre-bourg et où se retrouvent des morphologies caractéristiques de centralité (contiguïté, alignement, implantation en avant de parcelle).

Des espaces libres existent à proximité de la gare mais sont soit des délaissés de voiries ou des lieux de stockage, soit des espaces verts. Les premiers espaces agricoles sont situés à moins de 150 mètres à l'arrière de la gare, mais ils sont le produit d'une activité vitale sur le territoire, qu'il convient plutôt d'éviter de consommer. Quelques dents creuses parsèment le tissu urbain dans un rayon de 500 mètres (englobant le centre-bourg) mais sont plutôt dispersées. Elles offrent de bonnes opportunités d'urbanisation mais au cas par cas. Les opérations d'aménagement en cours de réalisation, situées à l'opposé du bourg par rapport à la gare, demeurent toutefois à moins d'1 kilomètre de celle-ci ce qui les rend particulièrement attractives.

Secteur gare de Guignicourt



Source : Géoportail 2015

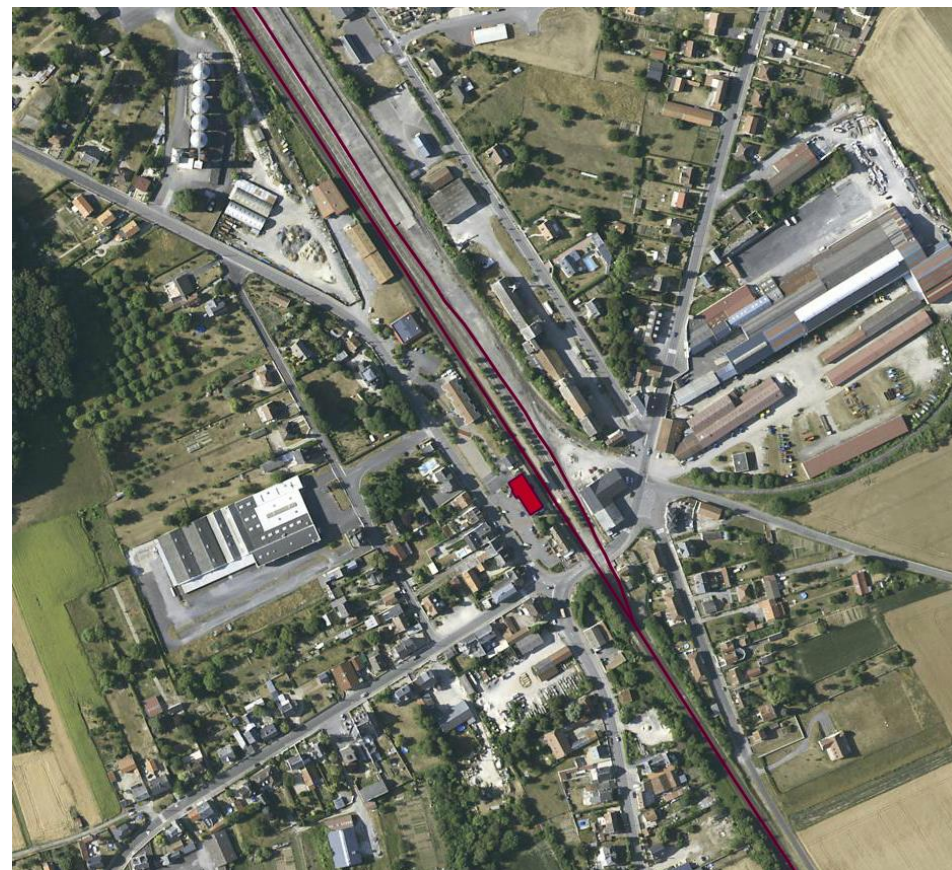
Gare de Saint-Erme-Outre-Ramecourt

De façon identique à la gare de Guignicourt, celle de Saint-Erme s'inscrit en bordure d'un tissu urbain relativement resserré qui n'autorise que de ponctuelles opportunités d'urbanisation. En revanche, à l'arrière de la gare (au Nord de celle-ci) subsistent de vastes espaces non urbanisés insérés entre des petites parcelles déjà bâties et de grandes surfaces d'activités.

Un potentiel de plus d'1 hectare est notamment identifiable (cf ci-contre).



Secteur gare de Saint-Erme-Outre-Ramecourt

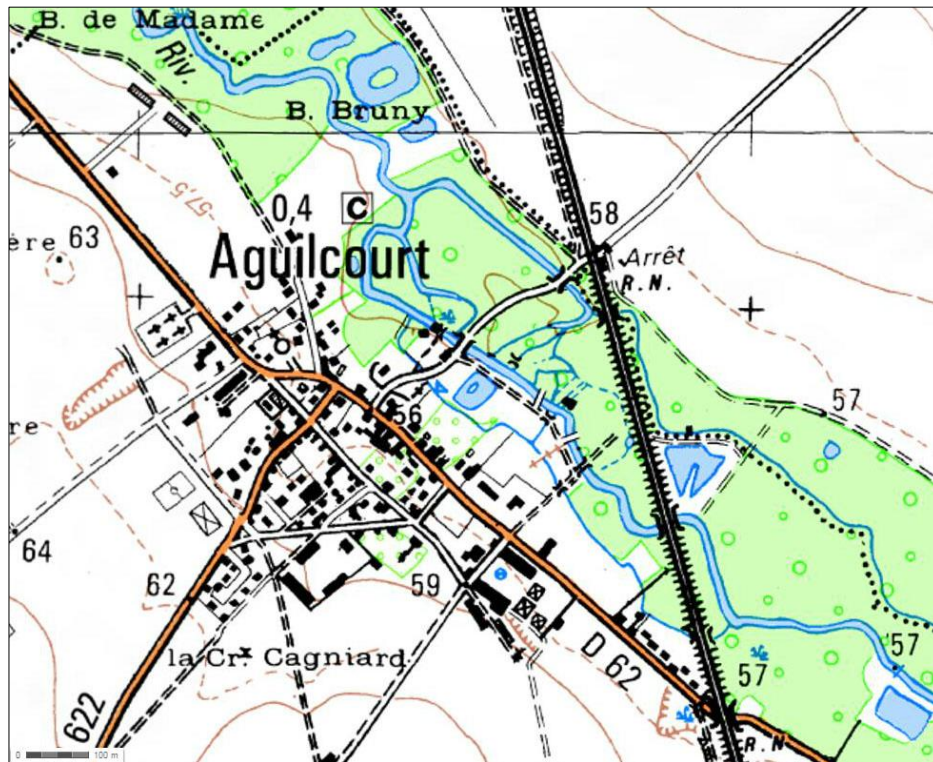


Source : Géoportail 2015

Cette gare bénéficie d'un parking aménagé. Elle possède la particularité d'être une gare sans présence commerciale SNCF mais ouverte en journée de 9h à 17h par un agent communal ou intercommunal dont le local est situé dans un espace annexe de la gare. Il y est possible d'acquies des titres de transport par distributeur de billet régionaux (DBR).



Point d'arrêt d'Aguilcourt-Variscourt



L'espace naturel humide et boisé encadrant la Suipe marque une rupture d'urbanisation nette entre le bourg et l'arrêt. Il semble difficile d'envisager le développement de nouveaux espaces urbains en proximité immédiate de l'arrêt.



Un aménagement sur le côté de la voie permet aux modes de déplacements doux d'effectuer la liaison depuis le village en sécurité. Il est possible de stationner à proximité, mais sur un parking non aménagé.



Le PANG (Point d'Arrêt Non Géré) d'Aguilcourt est localisé en dehors de l'espace urbanisé du village, à environ 400 mètres des dernières habitations et à la jonction entre de vastes espaces agricoles cultivés, une zone humide et boisée accolée à la Suipe et la voie reliant Aguilcourt à Variscourt.

Point d'arrêt de Coucy-lès-Eppes



L'arrêt ferroviaire (PANG) est positionné à l'extérieur de l'enveloppe urbaine du centre-bourg ancien de Coucy-lès-Eppes, à quelques centaines de mètres des dernières habitations du centre-bourg.

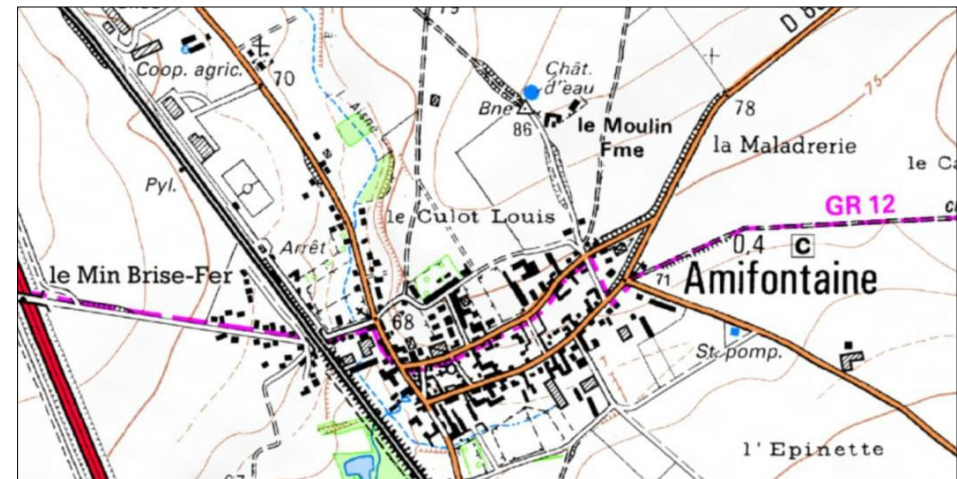


Contrairement à Aguilcourt, la gare a constitué une amorce urbaine. Cet arrêt est encadré par différents types de constructions :

- des entrepôts et locaux d'activités au Nord, de l'autre côté de la voie ferrée ;
- quelques habitations resserrées à proximité du passage à niveau et le long de la voie rejoignant le RD181 ;
- des habitations issues d'une opération d'ensemble se caractérisant par un mode d'implantation différent des habitations du centre-bourg : au centre de grandes parcelles. C'est au sein de ce tissu que des possibilités de densification existent par l'intermédiaire de plusieurs dents creuses.

La coupure d'urbanisation existante entre le centre-bourg ancien et les constructions contemporaines constitue un enjeu structurant pour la commune.

Point d'arrêt d'Amifontaine



Le PANG d'Amifontaine est localisé en sortie Ouest du bourg, à l'écart des constructions. La voie desservant l'arrêt se termine en impasse. Un espace important non artificialisé existe entre l'arrêt et les secteurs bâtis du centre-bourg. Il représente environ 2,6 hectares. Celui-ci est actuellement occupé par des boisements et des espaces cultivés.



De l'autre côté de la voie, quelques habitations se sont développées et constituent potentiellement une amorce pour de futurs aménagements.

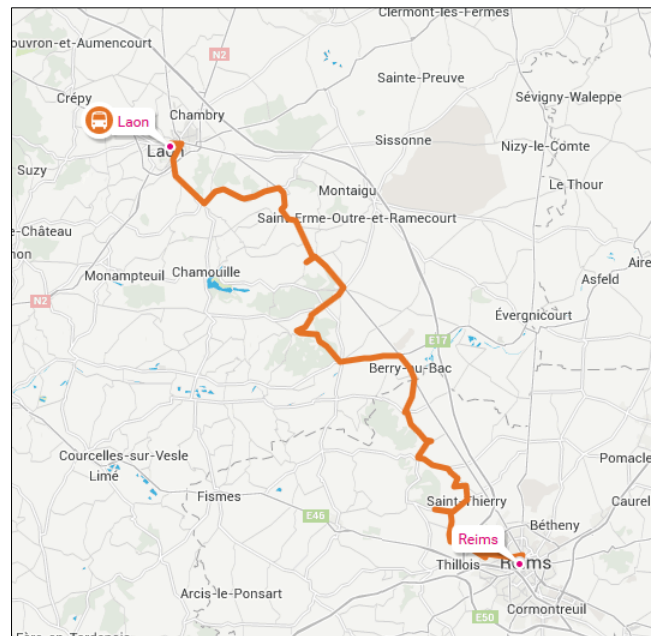


3.4 - Un réseau de transport en commun restreint, principalement à vocation scolaire

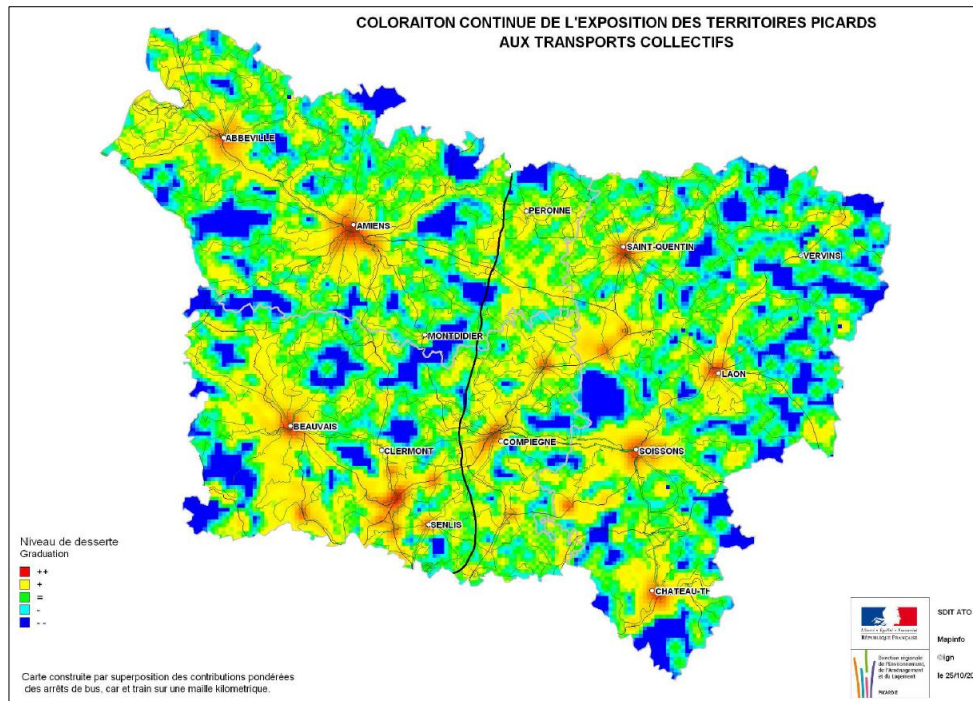
A l'échelle du département, la Régie Départementale des Transports de l'Aisne (RTA) assure un service de bus interurbain.

Sur le territoire, plusieurs lignes de bus (utilisées en majorité pour le transport scolaire, mais qui sont accessibles à tous) irriguent la plupart des communes, et permettent entre autres de rejoindre Reims (lignes 240, 510) ou Laon (ligne 380 par exemple).

Ligne 510 bus Laon - Reims



Source : <http://www.rome2rio.com/fr/s/Laon/Reims>



Source : Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie, 25 octobre 2013

Commentaire de la carte¹ :

Cette carte permet de caractériser le poids global du transport collectif sur les territoires.

¹ Comptabilisant les arrêts physiques de bus, de cars et de trains, cette carte par coloration continue tente de représenter la trame des transports collectifs en Picardie. Elle est la traduction d'une analyse pondérée des transports collectifs en Picardie.

Les trois modes ont reçu un coefficient de contribution en fonction de leur influence. Le report cumulé de ces contributions sur une maille kilométrique a permis de caractériser le poids global du transport collectif sur les territoires.

Ont ainsi été pris en considération : le niveau de rayonnement des gares, l'existence d'une desserte par les cars et les bus et les espaces urbanisés des périmètres des transports urbains.

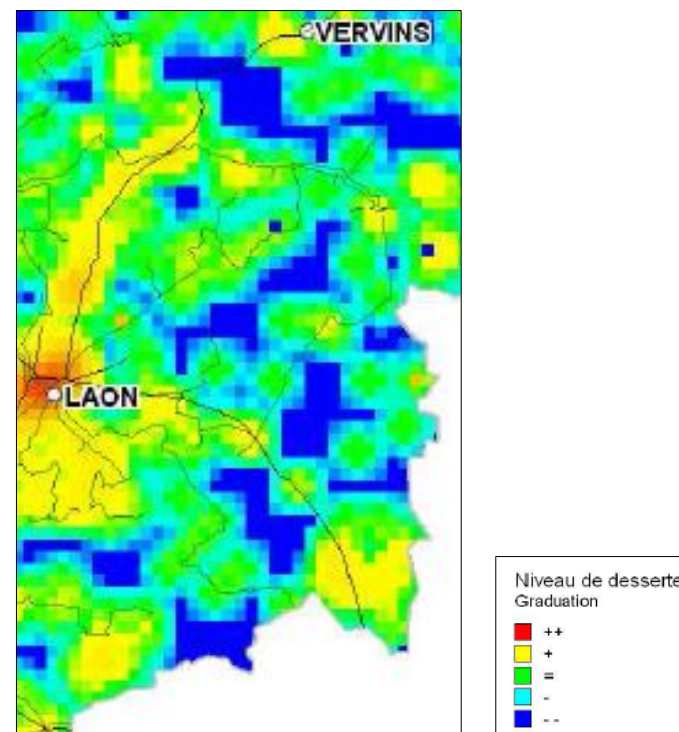
Ces représentations permettent d'identifier les difficultés auxquelles doivent faire face les politiques de mobilité pour pallier les manques, mieux répartir la desserte des transports collectifs dans une optique d'accessibilité.

Il est possible d'observer à l'échelle régionale l'apparition d'une continuité autour des grands pôles ainsi qu'une accessibilité qui se prolonge le long de la vallée de l'Oise. A contrario, des zones de valeur nulle en bleu foncé sur la carte se matérialisent clairement sur des franges du territoire et en périphérie des agglomérations (c'est le cas sur la Champagne Picarde).

Ces territoires dépourvus de transports collectifs apparaissent dès lors plus dépendants à l'usage du véhicule individuel et exposés à des phénomènes d'autarcie si d'autres systèmes de rabattement ne sont pas mis en œuvre (ex : TAD, co-voiturage...).

Zoom sur la Champagne Picarde :

Cette carte montre une situation plus favorable en partie Sud de la Champagne picarde par rapport à l'offre en transports collectifs.



4 - LES MODES DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS

4.1 - Les modes de déplacement doux : un usage de loisirs

Au regard du caractère rural de la Communauté de Communes de la Champagne Picarde, le développement des modes doux comme moyen de transport apparaît fortement contraint. Des usages pour les loisirs sont plus appropriés.

En conformité avec le Schéma Régional des Voies Vertes de Picardie, deux d'entre elles empruntent le territoire de la Champagne Picarde :

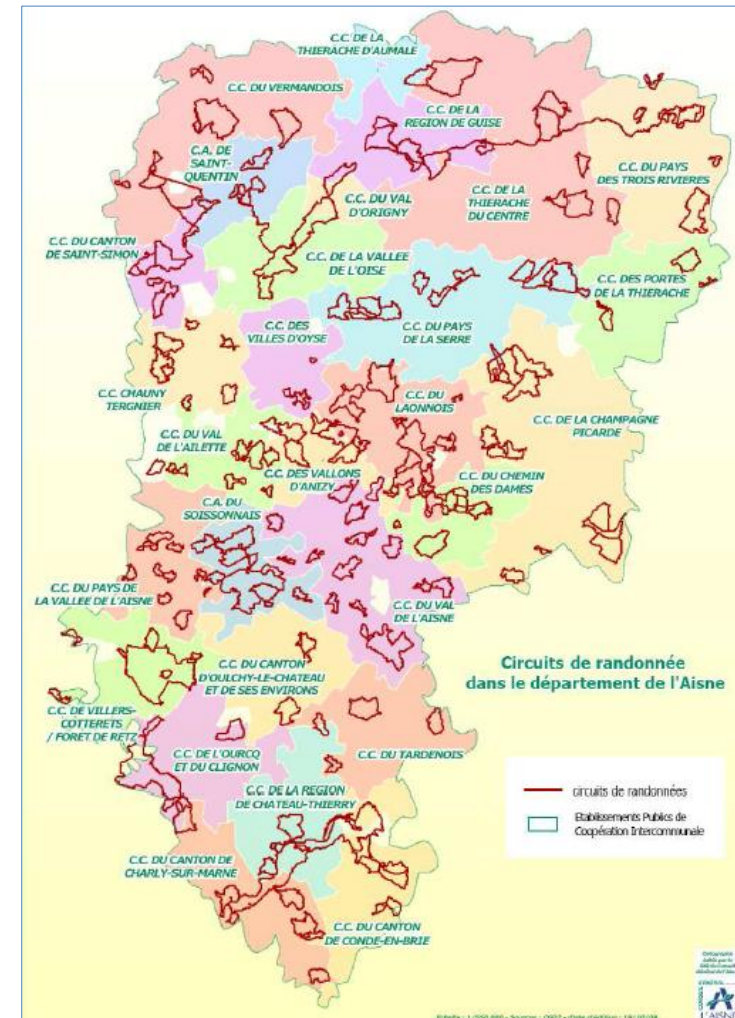
- La voie joignant Guignicourt à Evergnicourt, de 8 km dans la vallée de l'Aisne (cf carte ci-après). Elle emprunte notamment une portion d'une ancienne voie ferrée à proximité de l'Aisne.



- La voie joignant Berry-au-Bac à Courcy, vers le Département de la Marne.

Le PDIPR 1994 (Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées) de l'Aisne

Ce plan départemental, adopté en 1994, indique les itinéraires de randonnée et de promenade. Ces itinéraires sont rappelés par commune dans le Porter à Connaissance de l'Etat pour le SCoT (pages 68 à 81 : désignation du chemin et date de la délibération communale).



<http://www.pro-evasion-aisne.com/Vos-Reseaux-et-Labels/Les-filieres/La-randonnee-dans-l-Aisne>

Le Schéma Départemental des « Véloroutes – Voies vertes » élaboré en septembre 2011



En France, le schéma national des Véloroutes et Voies Vertes a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1998. Il propose la réalisation, en France, d'un réseau structurant de 20 000 km maillant l'ensemble du territoire.



SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES 2010

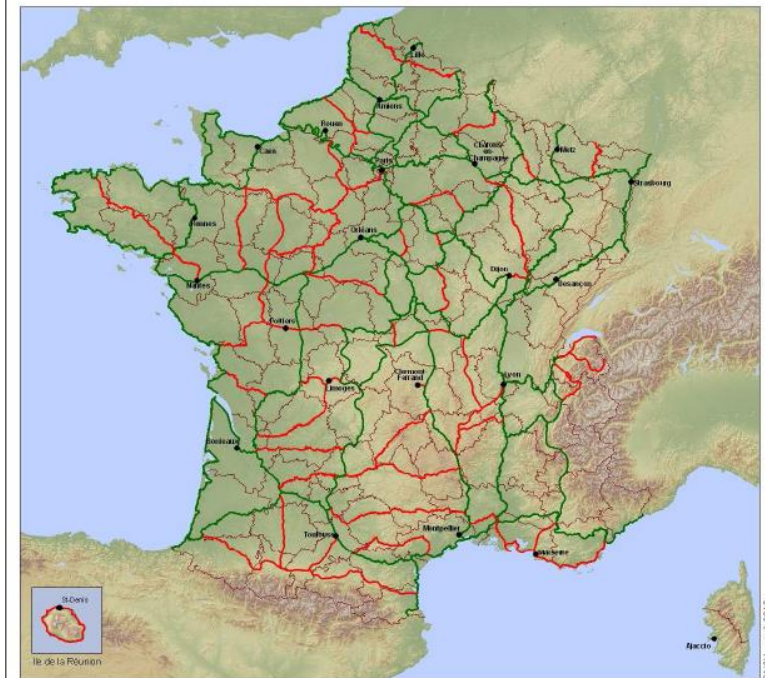
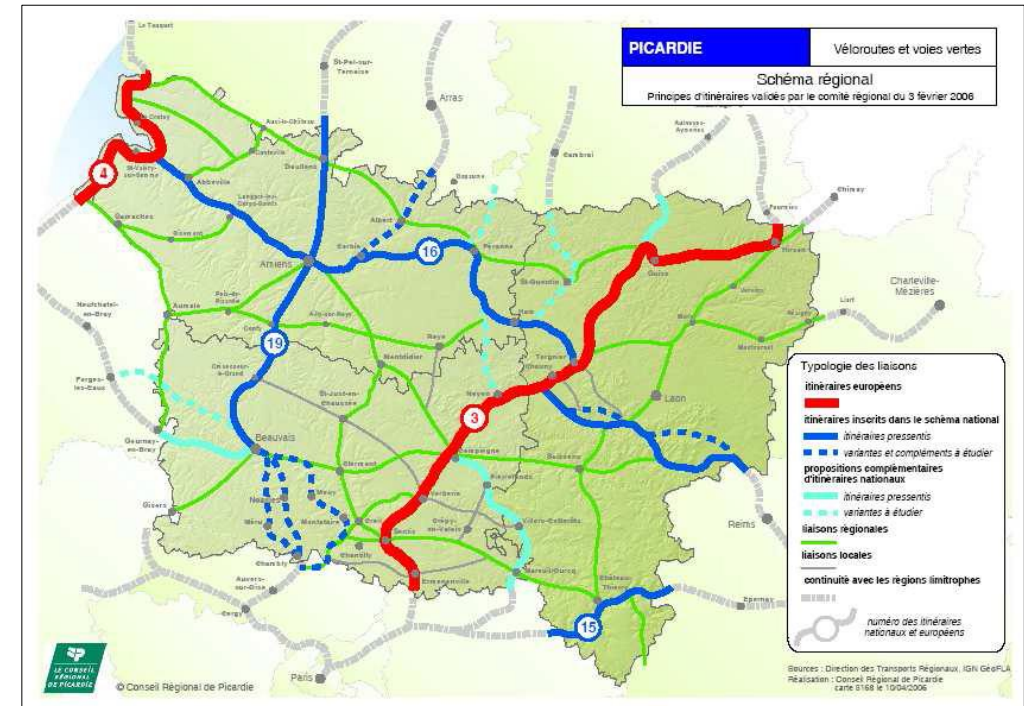


Schéma national 2010 des VVV
 — Itinéraire national inscrit au schéma en 1998
 — Itinéraire national ajouté au schéma en 2010

En Picardie, après une phase de concertation locale, les principes d'itinéraires ont reçu un avis favorable le 25 novembre 2005 de la Commission permanente de l'Assemblée régionale. L'itinéraire de la Véloroute n°30 a été repris dans ce schéma (n°16 rebaptisé depuis itinéraire n°30)



Typologie des liaisons
 — itinéraires européens
 — itinéraires inscrits dans le schéma national
 — itinéraires présentés
 — variantes et compléments à étudier
 — propositions complémentaires d'itinéraires nationaux
 — itinéraires présentés
 — variantes à étudier
 — liaisons régionales
 — liaisons locales
 — continuité avec les régions limitrophes
 — numéro des itinéraires nationaux et européens

Sources : Direction des Transports Régionaux, IGR GeoPLA
 Réalisation : Conseil Régional de Picardie
 Carte 0188 et 10000000

Le Conseil départemental de l'Aisne a adopté son Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes le 28 novembre 2011.

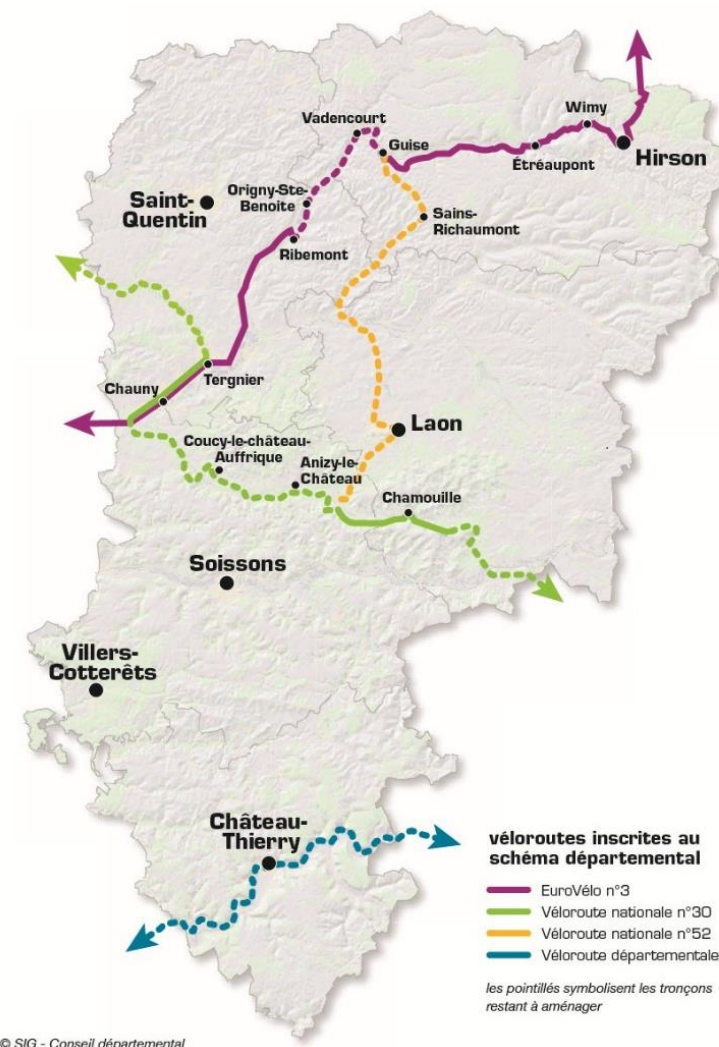
Il a retenu 4 axes prioritaires comme liaisons dites « structurantes » :

- L'EuroVélo n°3
- La Véloroute Nationale n°30
- La Véloroute Nationale n°52
- Véloroute départementale

Ce sont 330 km de véloroutes que le Département envisage d'aménager sur la base de 4 itinéraires :

- Un itinéraire de 110 km qui s'inscrit dans l'EuroVelo 3 (itinéraire européen²) entre HIRSON et QUIERZY.
- Un itinéraire de 118 km entre BERRY-AU-BAC et PITHON et qui s'inscrit dans la véloroute nationale n°30 qui va de REIMS à la Baie de Somme.
- Un second itinéraire de portée nationale qui relie Paris et Strasbourg et qui traverse l'Aisne sur 44 km entre CROUTTES SUR MARNE et TRELOU SUR MARNE.
- Et enfin, un itinéraire d'intérêt départemental qui relie AXO'PLAGE à MONAMPTEUIL à FLAVIGNY LE GRAND ET BEURAIN (Axe Vert de Thiérache) sur 60 km.

La carte ci-après indique le degré d'avancement des aménagements de véloroutes dans l'Aisne. Ainsi, sur les 330 km à aménager, 235 le sont en « site propre », c'est-à-dire sans circulation automobile possible (voie verte, bord à canal, piste cyclable, etc.). Sur ces 235 km, 115 sont aujourd'hui aménagés et mis en service.



Le territoire de la Champagne Picarde est plus particulièrement concerné par la V30 (entre Pithon et Berry-aux-Bac). L'objectif sur ce tronçon dont l'étude d'impact a été réalisée est la réalisation d'une enquête publique courant 2016.

² Itinéraire qui relie sur 3000 km Saint-Jacques de Compostelle à Trondheim en Norvège.

4.2 - Le covoiturage

Un service de covoiturage a été créé par le Département de l'Aisne. Il s'appuie sur le site internet <http://www.aisne-covoiturage.com/> qui regroupe l'ensemble des demandes et permet des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur du département.



Espace membre

Login :

Mot de passe :

Valider

S'inscrire
Mot de passe oublié

Rechercher un trajet

Saisir une ville, un code postal ou le numéro du département

Commune de départ :

Commune d'arrivée :

Rechercher

recherche avancée

Bienvenue sur votre service de covoiturage

Inscription gratuite

Le covoiturage est le moyen écologique et convivial de voyager, et de réduire ses frais de voiture ou son budget de transport. Alors inscrivez vous vite pour trouver des personnes avec qui partager vos trajets, c'est gratuit !

s'inscrire

Derniers trajets ajoutés

- Montpellier Manduel
- Lille Mericourt
- Manduel Montpellier
- Mericourt Lille
- St Lo Bricquebec
- Bricquebec St Lo

Gestion des favoris et des contacts

Retrouvez facilement les trajets qui vous intéressent et les personnes avec qui vous avez covoituré.

5 - LA NAVIGATION ET LES ECHANGES FLUVIAUX

Essentiellement destiné à un usage de loisir, le canal latéral à l'Aisne est un canal qui relie Vieux-lès-Asfeld (Ardennes) à Celles-sur-Aisne (Aisne), en passant notamment par Berry-au-Bac.

Long de 52,5 kilomètres, il comporte 8 écluses et est au gabarit Freycinet ce qui le rend navigable.

Creusé jusqu'en 1841, il a été entièrement reconstruit après la Première Guerre Mondiale.

Le territoire de Champagne Picarde comporte 2 ports à Variscourt et Maizy permettant aux plaisanciers d'accéder à divers équipements (anneaux d'amarrage, services et commerces).



L'Aisne à Variscourt

Le canal est doté d'une halte au niveau de Cormicy (hors périmètre du SCoT) et d'un petit port pour la desserte de l'usine de préfabrication d'éléments en béton au niveau de la Maison Bleue.

6 - SYNTHÈSE ET ENJEUX LIÉS AUX MOBILITÉS ET TRANSPORTS

Forces - potentialités	Faiblesses – contraintes et problématiques	Enjeux
<p>Un territoire accessible : A26, départementales quadrillant le territoire, ligne SNCF.</p>	<p>Des transports en commun peu développés et peu utilisés.</p> <p>Un usage important des modes de transport individuels.</p>	<p>Privilégier une adéquation entre secteurs de développement démographique et constructif et desserte en transports en commun.</p>
<p>Des temps de parcours rapides vers les pôles urbains périphériques.</p>		
<p>5 points d'arrêt sur la ligne SNCF Laon-Reims.</p>	<p>Des fréquences de desserte relativement faibles.</p> <p>Des points d'arrêts ferrés peu équipés et peu sécurisés.</p>	

CARTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE

