



PREFET DE L'AISNE

**PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS  
COMMUNAUTÉ d'AGGLOMERATION  
DU SAINT-QUENTINOIS**

**Porter à connaissance**

A Laon, le .....1<sup>er</sup> août 2018.....  
Le Directeur départemental des Territoires,

*Signé*

**Direction Départementale des Territoires de l'Aisne**

**Juillet 2018**



La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin possédait un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) valant plan de déplacements urbains (PDU) exécutoire depuis le 17 mars 2014. Il n'y avait pas de PLH sur le territoire de la Communauté de Communes du Canton de Saint-Simon.

Par délibération en date du 22 janvier 2018, la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois, qui comprend depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 le territoire de l'ancienne Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et celui de l'ancienne Communauté de Communes du Canton de Saint-Simon, a lancé la procédure d'élaboration d'un PLUI valant PDU sur l'ensemble de son périmètre.

Le présent document constitue le volet déplacements du porter à connaissance de l'État réalisé dans le cadre du PLUI de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois. Par ce porter à connaissance, l'État transmet à la collectivité les éléments à sa disposition à même de guider la révision de son PDU et précise les modalités de son intégration dans le PLUI. Ce document pourra être enrichi au fur et à mesure de l'avancement de l'élaboration du plan si des éléments nouveaux le justifient.

La première partie précise le contexte juridique de l'élaboration des PDU et de leur révision. Après un court rappel des évolutions législatives successives depuis la création des PDU en 1982, le cadrage porte sur les éléments juridiques en vigueur

Dans la seconde partie ont été rassemblés des données propres au territoire de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois concernant les infrastructures de transport, l'accidentalité et la sécurité routière.

# Table des matières

<b>I. Les plans de déplacements urbains (PDU).....</b>	<b>5</b>
1. Cadre législatif et réglementaire.....	5
2. Le contenu des PDU.....	6
3. L'évaluation environnementale.....	8
4. Les PDU et l'urbanisme :.....	10
5. Ventilation du PDU dans le PLUI :.....	11
<b>II. Territoire.....</b>	<b>12</b>
1. Infrastructures routières.....	12
2. Rocade autoroutière.....	12
3. Prise en compte des nuisances phoniques.....	13
4. Voies ferrées.....	16
5. Passages à niveau.....	17
6. Accidentalité.....	17
7. Les chemins de randonnée.....	18
8. Véloroutes.....	18
9. Aérodrome.....	19
10. Voie d'eau.....	20

# I. Les plans de déplacements urbains (PDU)

## 1. Cadre législatif et réglementaire

Les PDU ont été définis dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, article 28) du 31 décembre 1982.

### **Extrait de l'article 28 de la LOTI de 1982 :**

*« Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.*

*Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique. [...]*

*Les prescriptions du plan sont mises en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. [...]* »

Depuis, plusieurs lois ont précisé son contenu et apporte des éléments en matière de mobilité et de transport :

- le titre V de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE) : rend notamment les PDU obligatoires dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- la loi n° 2000-1208 solidarité et renouvellement urbain (SRU) : a précisé l'objet des orientations du PDU et a obligé à la mise en place d'un « *observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste* ».  
Depuis la loi SRU, le Département et la Région sont eux aussi, avec l'État, associés à l'élaboration ou la révision du PDU.
- La loi n°2005-102 pour l'égalité des droit et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : a assigné aux PDU comme nouvel objectif « *d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* » en introduisant une annexe accessibilité à intégrer aux PDU ainsi qu'un calendrier de réalisation pour atteindre cet objectif. Les associations représentant les personnes handicapées ou à mobilité réduite sont désormais elles aussi consultées à leur demande sur le projet de plan.
- l'article 13 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 dite Grenelle I : notamment, indique que les PDU doivent encourager la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue.

- le chapitre Ier du titre II de la loi n° 2010-788 du 12/07/2010 dite Grenelle II : notamment l'article 57, qui préconise l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) : notamment l'article 52, qui définit les conditions de l'autopartage et du covoiturage.
- Le titre III de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) : notamment l'article 66, qui inscrit dans le code du transport que des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain sont réalisées à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un PDU.

En somme, les PDU visent à définir sur le ressort territorial d'une autorité organisatrice de mobilité (AOM), les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec pour objectif une diminution du trafic automobile, le développement des transports en commun, le renforcement de la sécurité des déplacements, l'incitation à la pratique du vélo et de la marche et la coordination de tous ces modes de déplacement. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de décisions et réalisations.

Il doit être compatible avec les orientations des SCOT et des schémas de secteur, les directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan de protection de l'atmosphère.

## **2. Le contenu des PDU**

Les éléments présentés précédemment ont été transposés dans le code des transports actuellement en vigueur. Le rôle et les objectifs des PDU sont désormais explicités dans l'article L.1214-2 du code des transports.

### **Article L.1214-2 du code des transports :**

*« Le plan de déplacements urbains vise à assurer :*

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;*
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;*
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou cycliste ;*
- 4° La diminution du trafic automobile ;*

- 5° *Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;*
- 6° *L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;*
- 7° *L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;*
- 8° *L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;*
- 9° *L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;*
- 10° *L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;*
- 11° *La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »*

L'ensemble de ces thématiques doit donc être traité par le plan de déplacements urbains, à la fois concernant le diagnostic et le projet.

### **3. L'évaluation environnementale**

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les plans et programmes susceptibles d'avoir « *une incidence notable sur l'environnement* ».

La mise en oeuvre de l'évaluation environnementale poursuit un double objectif :

- aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement : « [...] *l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, parce qu'elle assure que ces incidences de la mise en oeuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers.* » ;
- améliorer la transparence du processus décisionnel : « *Pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public* ».

La transposition de cette directive en droit français a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, et deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai 2005. Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004. Ces dispositions ont été renforcées par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et par le décret n° 2012-616 du 2 mai 2012, relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui sont visés à l'article R.122-17 du Code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale et notamment :

- l'établissement d'un rapport environnemental (article L.122-6 du Code de l'environnement) ;
- la mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des PDU, est une enquête publique (article L 1214-15 du Code des Transports) ;
- l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un PDU, il s'agit de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (R.122-17 du Code de l'environnement) qui s'appuie sur les services de l'Etat compétents (DREAL notamment). Il se prononce, conformément à l'article L.122-7 du Code de l'environnement, à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d'« *autorité environnementale* ». Ce dernier est un avis simple et public qui doit être joint au dossier d'enquête publique (article L.122-8 du Code de l'environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le PDU.



Le contenu du rapport environnemental du PDU qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale est défini à l'article R.122-20 du Code de l'environnement et comprend « *un résumé non technique des informations prévues ci-dessous* :

- 1° *Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;*
- 2° *Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;*
- 3° *Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;*
- 4° *L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;*
- 5° *L'exposé :*
  - a) *Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;*
  - b) *De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;*
- 6° *La présentation successive des mesures prises pour :*
  - a) *Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;*

- b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
- c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.
- Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.
- 7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :
- a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;
- b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;
- 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;
- 9° Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

L'évaluation environnementale, qui repose sur une responsabilisation forte du maître d'ouvrage (principe de sincérité), doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 du Code de l'environnement : Le rapport environnemental contient les « informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur ».

#### **4. Les PDU et l'urbanisme :**

De nombreux enjeux découlent du lien entre mobilité et urbanisme comme notamment la question de l'étalement urbain et celle de la place allouée au stationnement.

La loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 impose une approche urbanisme/déplacements à toutes les échelles de projet, ainsi qu'une évaluation des choix d'urbanisme. Elle assigne de nouveaux objectifs aux PDU notamment concernant l'organisation du stationnement sur la voirie, et la mise en cohérence des textes traitant de la planification urbaine.

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 ainsi que la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 s'inscrivent dans cette logique et permettent aux PLUI de tenir lieu de PDU. Ainsi, le PLUI valant PDU est l'outil qui permet aujourd'hui de mettre en adéquation urbanisme, et déplacement.

En ce qui concerne l'évaluation du document, l'article L153-30 du code de l'urbanisme précise que lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de plan de déplacements urbains, il donne lieu aux évaluations et aux calculs prévus à l'article L. 1214-8-1 du code des transports lors de son élaboration et lors de l'analyse des résultats du plan prévue à l'article L. 153-27.

## **5. Ventilation du PDU dans le PLUI :**

L'article L. 151-45 du code de l'urbanisme prévoit que lorsque le PLU tient lieu de plan de déplacements urbains, il comporte un programme d'orientations et d'actions (POA). « Le POA comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements définie par le PLU. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus en matière de transport et de déplacements dans le PADD et dans les orientations du POA. L'article L.151-47 du code de l'urbanisme précise par ailleurs, que le plan local d'urbanisme tenant lieu de PDU poursuit les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports dans ses orientations d'aménagement et de programmation (OAP), c'est-à-dire les objectifs du PDU énoncés par la LOTI et la LAURE.

En vertu du L.151-47, le PLUI tenant lieu de PDU comprend :

1° *« Des orientations d'aménagement et de programmation qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports ;*

2° *Le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, applicables sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale.*

*Le règlement fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés, en tenant compte notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, de la destination des bâtiments, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation.*

*Il détermine des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. À l'intérieur de ces secteurs, il fixe un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation ».*

Enfin, d'après l'article R.152-3 du code de l'urbanisme, le POA est opposable, dans un rapport de compatibilité, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement, aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier et aux décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements.

## **II. Territoire**

### **1. Infrastructures routières**

Ce territoire est traversé par l'autoroute A26 et deux routes départementales classées « routes à grande circulation » : les RD1029 et 1044.

Celles-ci sont également des itinéraires de transports exceptionnels où circulent des convois jusqu'à 400 tonnes, sauf quelques sections où le gabarit est plus réduit.

Les routes les plus circulées, sont :

- le Boulevard Pierret (RD 1029 dans St Quentin) avec 29 500 véhicules/jour en 2016, dont 11 % de poids lourds, ainsi que le viaduc de Picardie,
- la RD 1 vers le sud (à Gibercourt) : 13 765 v/j dont 10,9 % PL,
- la RD 300 (à Rouvroy , contournement est de St Quentin) 10 690 v/j dont 5,7 % PL, et plusieurs axes où des trafics de plus de 5000 v/j sont mesurés :
- la RD 1029 hors agglomération : presque 8 000 v/j, aussi bien vers la Somme que vers Guise,
- la RD 1044 vers le sud et la RD 8 vers le nord (Remaucourt) : presque 7 000 v/j,
- la RD 57 à Fayet et la RD 930 à Dallon : respectivement 6 307 et 5 311 v/j .

Ces chiffres sont des valeurs 2016 fournies par le gestionnaire : Conseil Départemental.

### **2. Rocade autoroutière**

La gratuité de la section de A26 comprise entre les diffuseurs n°10 et 11 serait à étudier.

Elle permettrait, avec quelques aménagements, le report d'une partie de la circulation de la RD1029 (axe Somme – La Capelle) et de la RD1044 (axe Cambrai – Laon), avec un impact positif attendu en termes de sécurité routière.

Cette réflexion doit être menée avec l'ensemble des acteurs concernés : administrations de l'État (Ministère de la transition écologique et solidaire, DREAL Hauts-de-France, Préfecture de l'Aisne), autorités locales (Conseils Régional et Départemental, Communauté d'agglomération), le gestionnaire (SANEF) et les chambres de commerce et d'industrie.

La mise en gratuité d'une « rocade autoroutière » ne doit pas être considérée uniquement du point de vue du concessionnaire autoroutier, c'est-à-dire comme une perte financière à amortir.

### **3. Prise en compte des nuisances phoniques**

L'arrêté préfectoral du 12 décembre 2003 pris en application de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures des transports terrestres a classé certaines routes comme axes bruyants.

Comme l'indique l'article 6 du dit arrêté, le PLU de la commune doit reporter les secteurs à l'intérieur desquels les bâtiments d'habitation, les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement sont soumis aux conditions d'isolation acoustique. En application de l'article R.123-13 du code de l'urbanisme, ces périmètres devront figurer sur une annexe graphique.

Pour la catégorie 1, le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est  $L > 81$ . La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 300 mètres.

**Les routes classées comme axe bruyant de catégorie 1 sont les suivantes :**

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
l'autoroute A26	Fayet, Saint-Quentin, Gauchy, Grugies et Dallon
La voie ferrée Creil-Jeumont	Morcourt, Castres, Jussy et Gauchy
La voie ferrée Saint Quentin-Busigny	Saint-Quentin, Rouvroy, Essigny-le-Petit, Fonsommes, Montescourt-Lizerolles et Remaucourt
La voie ferrée Tergnier-Saint Quentin	Clastres, Grugies

Pour la catégorie 2, le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est compris entre  $76 < L \leq 81$ . La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 250 mètres.

**Les routes classées comme axe bruyant de catégorie 2 sont les suivantes :**

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
La RD1	Neuville-Saint-Amand, Gauchy, Montescourt-Lizerolles et Grugies
La RD8 (rue Georges Pompidou)	Saint-Quentin (de la place Crommelin à la sortie de l'agglomération de Saint Quentin)
La RD930 (route de Paris)	Saint-Quentin (de la rue Maurice Bellonte au boulevard de Verdun)
La RD1044	Fayet
La RD1044 (rue John F. Kennedy)	Saint-Quentin (de la place Saint Jean à la place Crommelin)
La RD1442	Neuville-Saint-Amand et Gauchy

Pour la catégorie 3, le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est compris entre  $70 < L \leq 76$ . La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 100 mètres.

**Les routes classées comme axe bruyant de catégorie 3 sont les suivantes :**

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
L'Avenue des Fusillés de Fontaine-Notre-Dame	Saint-Quentin (de la rue de La Fère à la RN29)
Le Boulevard Franklin Roosevelt	Saint-Quentin (de la place Crommelin à la rue Baudreuil)
Le Boulevard Gambetta	Saint-Quentin (de la place du 8 Octobre à la rue de Baudreuil)
La RD671 (rue Jules Vercreuse)	Saint-Quentin (de la rue Paul Langevin à la place Jean Jaurès)
La RD671 (rue Pierre Semard)	Saint-Quentin (de la place Jean Jaurès au boulevard Cordier)
La RD679 (avenue de la Résistance)	Saint-Quentin (de l'avenue de la République au boulevard Jean Bouin)
La RD679 (avenue Robert Schuman)	Saint-Quentin (de la rue Georges Pompidou à la rue Ampère)
La RD679 (rue Alexandre Ribot)	Saint-Quentin (de la rue Raymond Delmotte à l'avenue de la République)
La RD679 (rue Ampère)	Saint-Quentin (de l'avenue Robert Schuman à la rue Raymond Delmotte)
La RD685 (rue de Provence)	Saint-Quentin (de la rue de Fayet à la rue Henriette Cabot)
La RD685 (rue Pierret)	Saint-Quentin (de la RD1029 à la rue de Fayet)
La RD671	Gauchy
La RD8	Omissy, Lesdins, et Remaucourt
La RD930	Aubigny-aux-Kaisnes, Fontaine-les-Clercs, Villers-Saint-Christophe et Dallon
La RD930 (route de Paris)	Saint-Quentin (de l'entrée de l'agglomération de St-Quentin à la rue Maurice Bellonte)
La RD1029	Fayet
La RD1029 (avenue Alexandre Dumas)	Saint-Quentin (de la route du Tréport au boulevard de Verdun)
La RD1029 (route du Tréport)	Saint-Quentin (du rond point du centre commercial de Fayet à la rue Alexandre Dumas)
La RD1029 (rue Dachery)	Saint-Quentin (du boulevard Victor Hugo à la place du 8 Octobre)
La RD1029 (rue de Guise)	Saint-Quentin (de l'avenue du Général Leclerc à la sortie de l'agglomération de Saint Quentin)
La RD1029 (route de Guise)	Harly, Homblières, et Marcy
La RD1029 (rue du Général Leclerc)	Saint-Quentin (de la place du 8 octobre à la rue Mayeure)
La RD1044 (rue de Cambrai)	Saint-Quentin (de la place Saint Jean à l'entrée de l'agglomération de Saint Quentin au PR19+0)
La RD1044 (rue du Général Leclerc)	Saint-Quentin (de la place Stalingrad à la rue de Guise)
La RD1044	Neuville-Saint-Amand
La RD1442 (viaduc de Picardie)	Saint-Quentin (du boulevard Victor Hugo à la rue Pierre Semard)
La Rue Bailleux	Saint-Quentin (du boulevard Franklin Roosevelt à la rue Camille Desmoulins)
La Rue d'Isle	Saint-Quentin (de la rue de la Sous-Préfecture à la place du 8 Octobre)
La Rue de Bellevue	Saint-Quentin (de la place de Mulhouse à la rue Henri Dunant)
La Rue de Mulhouse Barré	Saint-Quentin (du boulevard Camille Desmoulins à la rue Quentin)
La Rue Guillemain	Saint-Quentin (du boulevard Franklin Roosevelt à la rue Camille Desmoulins)
La Rue Raspail	Saint-Quentin (de la rue du Gouvernement à la place Lafayette)
La Rue Raymond Delmotte	Saint-Quentin (de la rue Camille Desmoulins à la rue Ampère)
L'Avenue de la République	Saint-Quentin (du boulevard du Docteur Schweitzer à la rue Henri Dunant)

Pour la catégorie 4, le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est compris entre  $65 < L \leq 70$ . La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 30 mètres.

**Les routes classées comme axe bruyant de catégorie 4 sont les suivantes :**

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
L'Avenue Aristide Briand	Saint-Quentin (de la rue Henri Dunant au boulevard Jean Bouin)
L'Avenue Buffon	Saint-Quentin (de l'avenue de la République à la rue Henri Barbusse)
L'Avenue du Général De Gaulle	Saint-Quentin (de la rue du Général Leclerc au boulevard Jean Bouin)
L'Avenue Faidherbe	Saint-Quentin (du boulevard de Verdun à la rue Gabriel Péri)
L'Avenue Michel	Saint-Quentin (de l'Hospital de la rue de Fayet à la rue Henriette Cabot)
Le Boulevard Franklin Roosevelt	Saint-Quentin (de la rue Baudreuil au boulevard Gambetta)
Le Boulevard Franklin Roosevelt	Saint-Quentin (du boulevard Gambetta à la rue Camille Desmoulins)
Le Boulevard Jean Bouin	Saint-Quentin (de l'avenue Aristide Briant à la place de la Libération)
Le Chemin du Comble à Pourceaux jusqu'à la RN29	Saint-Quentin
La RD12 (route de Neuville-St-Amand)	Saint-Quentin (de la place Stalingrad à la sortie de l'agglomération de St Quentin)
La RD57 (rue de Fayet)	Saint-Quentin (de la rue de Lille à la rue d'Epargnemailles)
La RD671 (boulevard Cordier)	Saint-Quentin (du boulevard du Docteur Guerin à la rue Mayenne)
La RD675 (bd du Docteur Schweitzer)	Saint-Quentin (de la place de la Libération à la sortie d'agglomération de St Quentin)
La RD732 (rue Henriette Cabot)	Saint-Quentin (de la sortie de l'agglomération de Saint-Quentin à la place Saint Jean)
La RD732 (rue d'Epargnemailles)	Saint-Quentin (de la place Saint Jean à la rue de Vermand)
La RD8 (boulevard Henri Martin)	Saint-Quentin (du boulevard de Verdun au boulevard Richelieu)
La RD8 (boulevard Richelieu)	Saint-Quentin (de la place Longueville à la place Crommelin)
La RD8 ou RD1 (route de Chauny)	Saint-Quentin (de l'A26 à la rue de La Fère)
La RD1029 (boulevard Léon Blum)	Saint-Quentin (de la rue de la Tour Y val à la place du 8 Octobre)
La RD1029 (boulevard Victor Hugo)	Saint-Quentin (de l'avenue Faidherbe à la rue Dachery)
La RD1044 (rue de La Fère)	Saint-Quentin (de la rue du Général Leclerc à la RD1044)
La Rue Camille Desmoulins	Saint-Quentin (de la rue Roosevelt à la rue de Bellevue)
La Rue Charles Picard	Saint-Quentin (du boulevard Gambetta à la rue de Mulhouse)
La Rue de Baudreuil	Saint-Quentin (du boulevard Roosevelt au boulevard Gambetta)
La Rue de Cronstadt	Saint-Quentin (de la rue de Guise à la place Stalingrad)
La Rue de la Chaussée Romaine	Saint-Quentin (du square Romain Tricoteaux à la rue Parmentier)
La Rue de la Sous Préfecture	Saint-Quentin (de la rue du Gouvernement à la rue d'Isle)
La Rue de Pontoile	Saint-Quentin (de la RD1029 à la rue Caulaincourt)
La Rue de Vermand	Saint-Quentin (de la rue Caulaincourt à la RD1029)
La Rue Denfert Rochereau	Saint-Quentin (de la rue du Président John Kennedy à la rue du Colonel Fabien)

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
La Rue des Etats Généraux	Saint-Quentin (du boulevard Roosevelt à la rue Paringault)
La Rue du Gouvernement	Saint-Quentin (de la rue Raspail à la rue des Suzannes)
La Rue du Pont de la route	Saint-Quentin (de Paris au chemin de Gauchy)
La Rue Emile Zola	Saint-Quentin (de la place Henri IV à la rue Victor Basch)
Rue Estienne d'Orves	Saint-Quentin (de la rue de Baudreuil à la rue du Gouvernement)
La Rue Gabriel Péri	Saint-Quentin (de la place du Général Foy à l'avenue Faidherbe)
La Rue Henri Dunant	Saint-Quentin (de l'avenue de la République à la place de la Libération)
La Rue Jean de Caulaincourt	Saint-Quentin (du boulevard Henri Martin à la rue de Vermand)
La Rue Jean Jaurès	Saint-Quentin (du boulevard Henri Martin à la rue Victor Basch)
La Rue Pierre Brossolette	Saint-Quentin (du boulevard Henri Martin à l'avenue Faidherbe)
La Rue Quentin Barré	Saint-Quentin (du boulevard Gambetta à la rue de Mulhouse)
La Rue Victor Basch	Saint-Quentin (de la rue Emile Zola à la place Edouard Branly)

Pour la catégorie 5, le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est compris entre  $60 < L \leq 65$ . La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 10 mètres.

**Les routes classées comme axe bruyant de catégorie 5 sont les suivantes :**

<b>Infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>
L'Avenue de la Paix	Saint-Quentin (de l'avenue de la République à la rue Henri Dunant)
L'Avenue de Rémicourt	Saint-Quentin (de la rue de Baudreuil au boulevard Gambetta)
Le Boulevard du Docteur Camille Guérin	Saint-Quentin (de la rue Jean Cocteau à la rue de La Fère)
La RD671 (rue Mayeure)	Saint-Quentin (du boulevard Cordier à la rue de Guise)
La Rue Antoine Lecuyer	Saint-Quentin (de la place Edouard Branly à la place Lafayette)
La Rue Antoine Parmentier	Saint-Quentin (du chemin du Comble à Pourceaux à la rue de la Chaussée Romaine)
La Rue de Noirmont	Saint-Quentin (de la rue de la Chaussée Romaine à la RD1029)
La Rue des Suzannes	Saint-Quentin (du boulevard Gambetta à la rue du Gouvernement)

## **4. Voies ferrées**

Le territoire est irrigué par deux principales voies ferrées :

- Tergnier – Saint-Quentin – Busigny – puis Cambrai ou Le Cateau-Cambrésis
- au sud : Tergnier – Amiens, via Ham.

Par ailleurs, la voie ferrée d'intérêt local Saint-Quentin – Origny-Sainte-Benoîte permet la circulation de trains de fret (produits betteraviers) et d'un train touristique du cercle ferroviaire touristique du Vermandois (CFTV).



## **5. Passages à niveau**

Plusieurs passages à niveau jalonnent ce réseau, principalement dans le secteur de Flavy-le-Martel (mais pas seulement). Il est recommandé d'éviter toute extension de l'urbanisation susceptible de dégrader les conditions de sécurité de ces points sensibles : accroissement du trafic routier sur les PN, débouchés à proximité pouvant générer des files d'attente, gêne à la visibilité, etc.

## **6. Accidentalité**

L'observation des statistiques d'accidents sur ce territoire, de 2013 à 2017, fait apparaître les éléments suivants :

- 123 accidents corporels, ayant occasionné :
  - 17 décès ;
  - 94 blessés hospitalisés ;
  - 64 blessés légers ;
- dont 85 accident corporels en agglomération (69 %) :
  - 4 personnes tuées (23,5 %) ;
  - 57 blessés hospitalisés ;
  - 49 blessés légers.

Par ailleurs, si soit 61 % des accidents corporels (75 recensé pour 123 au total) se sont produits dans la commune de Saint-Quentin, l'essentiel des décès est observé en dehors de cette commune : 15 personnes tuées sur 17, soit 88 %.

Les principales causes d'accidents corporels sont :

- les refus de priorité (42 accidents, soit 34 %), dont une majorité sont des refus de priorité à un piéton ;
- l'imprudence (31 accidents, soit 1/4 des accidents) ;
- et enfin l'alcool (18 accidents, soit 14,6 %).

**Accidents corporels impliquant des usagers dits « fragiles » :**

Type d'accident	Nombre total	Dont en agglomération
Accidents impliquant une Moto	15	11
Accidents impliquant un 2 roues	17	14
Accidents impliquant un piéton	48	44
Cumul des accidents	79	75

À noter que les 75 accidents corporels impliquant des usagers « fragiles » représentent une part importante (88 %) des 85 accidents survenus en agglomération.

En l'occurrence 64 % des accidents corporels (79 accidents sur 123) impliquent un usager « fragile ». Il semble donc y avoir un réel enjeu de sécurité sur cette population.

D'une manière générale, le PLUi devra prendre en compte la sécurité des accès. Les élus devront y être attentifs lors de la définition de zones d'extension de l'urbanisation. Dans la traversée des petites agglomérations, il importe que les usagers aient le « ressenti » de l'espace urbanisé : présence continue de tissu bâti de part et d'autre de la route, trottoirs, largeur de chaussée adaptée, carrefours aménagés de type urbain...

## **7. Les chemins de randonnée**

Le plan départemental d'itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR) a été approuvé par le Conseil Général le 22 novembre 1994. Le PDIPR, opposable aux tiers, présente une double finalité.

D'une part, les sentiers inscrits au PDIPR sont protégés juridiquement dans la mesure où ils ne peuvent être supprimés ou aliénés sans création d'un itinéraire de substitution. À cette protection formelle s'ajoute le renforcement implicite des pouvoirs de police des maires, notamment en matière de circulation des véhicules motorisés qui dégradent les chemins.

D'autre part, il a vocation à être le fil conducteur sur lequel le Département et les acteurs locaux peuvent greffer une politique globale de valorisation et de gestion de l'espace.

La liste des communes concernées par une inscription de leurs chemins au PDIPR ainsi que les plans correspondants figurent en annexe.

Il est nécessaire que ces cheminements soient pris en compte dans les documents graphiques du PLUI pour le repérage des sentiers concernés conformément à l'article L.151-38 du code de l'urbanisme et soient mentionnés dans le rapport de présentation.

## **8. Véloroutes**

Le schéma départemental « véloroutes et voies vertes » a été adopté par l'assemblée départementale le 28 novembre 2011.

Ce schéma s'inscrit dans les schémas européen, national et régional. Celui-ci s'adresse aux usagers de tout âge qui pratiquent le vélo ainsi qu'à d'autres utilisateurs tels que piétons, rollers, personnes à mobilité réduite ou utilisateurs ayant d'autres attentes comme la découverte.

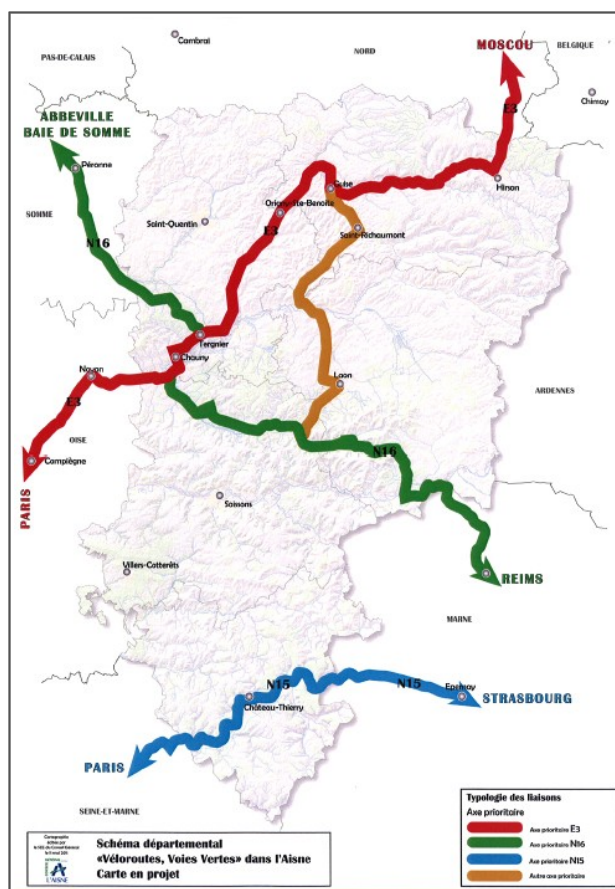
La véloroute est un itinéraire de moyenne et longue distance réservé à tous les cyclistes pouvant emprunter diverses voies sécurisées dont les voies vertes. La voie verte est un espace aménagé en site propre et dédié aux déplacements non motorisés (cyclistes, piétons, rollers et personnes à mobilité réduite) sur une distance limitée.

Le département est concerné par trois axes majeurs :

- l'itinéraire européen E3 qui traverse l'Aisne (Chauny, La Fère, Origny-Ste-Benoite, Guise et Hirson)
- l'axe national 16 qui passe par Tergnier, Coucy, Pinon, Monampteuil, Chamouille, Vauclair et Berry-au-Bac
- l'axe national 15 qui longe la Marne dans le sud de l'Aisne en passant par Château-Thierry

Un axe départemental, véloroute d'environ 57 km (Guise, Saint-Richaumont et Laon) s'inscrit dans les projets d'aménagement du schéma.

Un maillage complémentaire amplifiera l'attractivité du département et pourra être développé autour notamment d'itinéraires d'intérêt local.



Le territoire du futur PLUi est concerné par l'axe national N16 (Abbeville – Reims) entre Tergnier et Ham approximativement, ainsi que par un maillage complémentaire prévu par le Schéma Départemental des Véloroutes et voies vertes de 2011 (itinéraires européens ou nationaux).

L'interlocuteur des décideurs locaux dans ce domaine sera le Conseil Départemental.

## 9. Aérodrome

Parmi les infrastructures desservant ce territoire, il convient de signaler l'existence de l'aérodrome de Roupy.

## 10. Voie d'eau

Le territoire est traversé par le canal de Saint-Quentin, section de Cambrai à Chauny.

Sur cette section de 92 km, le tirant d'air (hauteur sous ouvrages) est de 3,76 m et le tirant d'eau (profondeur) de 2,60 m. Elle est ponctuée par 35 écluses (Longueur : 28,50 m ; largeur 5,60 m).



Le projet du canal Seine-Nord-Europe, dont le tracé par Noyon et Péronne effleure le territoire axonais, pourrait constituer un atout supplémentaire pour ce territoire.