



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Dossier d'Approbation

Elaboration du PLUi

Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin

Orientations d'Aménagement et de Programmation
valant Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Pièce 3-2

PLUi :

- arrêté par délibération du
Conseil Communautaire le 17
Juin 2013
- approuvé par délibération du
Conseil Communautaire le 17
février 2014

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire le 17 février 2014.

Le Président,

Pierre ANDRÉ



Sommaire

1.	Rappel du diagnostic et des enjeux	3
2.	L'objectif cadre et le scénario développé	6
3.	Les actions par thème	14
	Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public	15
	Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs	39
	Axe C Volet sur les mobilités douces	52
	Axe D Les démarches nouvelles incitatives à l'échelle de la ville moyenne	62
4.	Les principaux indicateurs pour suivre les actions	68

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

1. Rappel du diagnostic et des enjeux

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

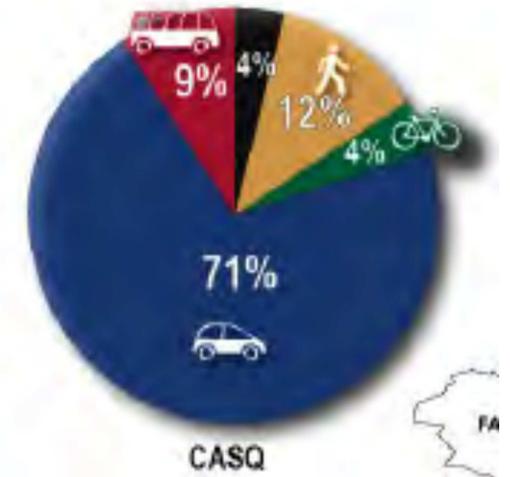
Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



1.1 RAPPEL DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

- Le PDU de 2006 a été peu suivi et seulement 40 % des actions ont été entamées. Aucune action n'a atteint le statut « achevé ». Plusieurs actions ne sont pas encore programmées dont l'Observatoire des déplacements.
Une des raisons évoquée pour le faible suivi est le manque d'objectifs clairs et partagés.
- Selon les choix modaux des actifs habitants dans l'agglomération (RP INSEE 2008), la voiture est utilisée à 71% pour se rendre au travail, les TC à 9%, les vélos et deux-roues motorisés à 4% et la marche à 12 %. La part de la marche est nettement plus faible que dans d'autres agglomérations de moins de 100 000 habitants. D'autant plus que 84 % de déplacements « domicile-travail » ayant pour destination Saint-Quentin sont réalisés par des actifs saint-quentinois !
- Comparé à d'autres réseaux de villes moyennes, le réseau de bus urbain est plutôt performant. Mais depuis 10 ans, la part modale des TC parmi les actifs n'évolue que peu (+0,9%) malgré les efforts de l'organisateur des transports.
- Les aménagements cyclables existants sont discontinus et peu nombreux.



Parts modales des actifs de la CASQ, RP 2008

Les 2-roues comptent les vélos et les 2-roues motorisés

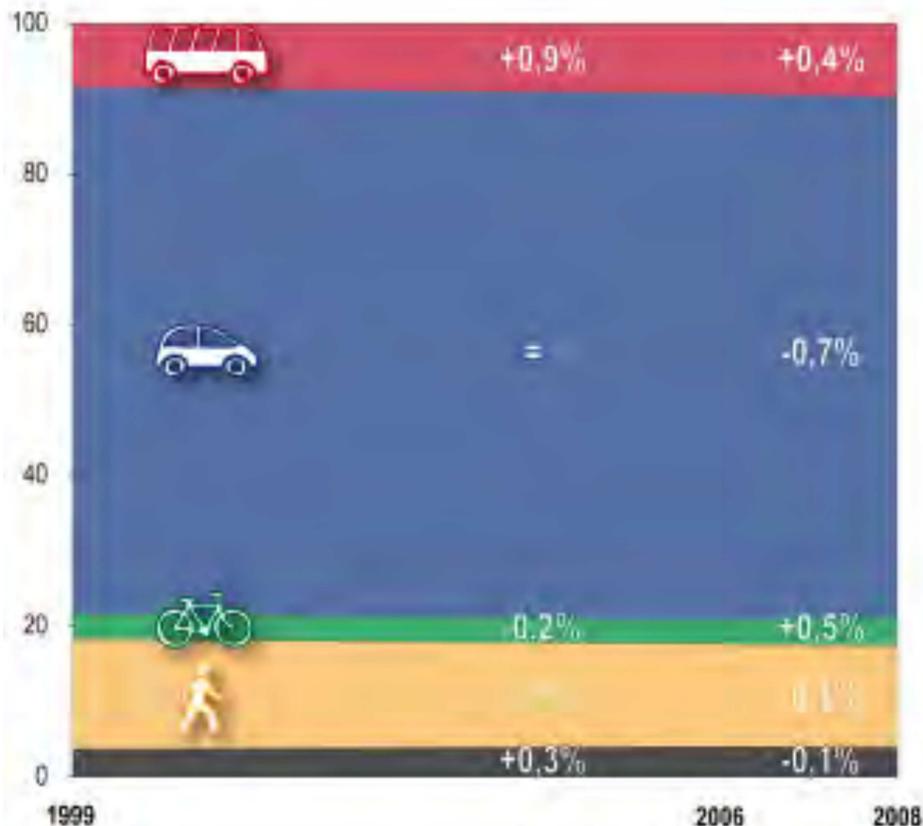
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



L'évolution des pratiques modales depuis 1999

Le schéma ci-contre démontre que les pratiques des actifs entre 1999 et 2008 n'ont pas beaucoup évolué.

Source : RP INSEE 1999, 2006 et 2008



Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2. Les objectifs cadre et le scénario développé

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



2.1 LES OBJECTIFS CADRE

Les mesures du PDU visent à développer les modes alternatifs à la voiture individuelle sur l'agglomération afin :

- **d'améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération, et**
- **de diminuer les gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020, conformément aux lois Grenelle de l'environnement.**

✓ **Améliorer le cadre de vie en développant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle**

Les déplacements font partie des éléments qui créent le cadre de vie.

Pour l'améliorer il convient de garantir :

- la mobilité : que chaque habitant puisse se déplacer sans contrainte,
- la diversité de l'offre de modes de déplacements : qu'il puisse choisir le mode de déplacement qui lui convient le mieux,
- le confort du déplacement : que ses cheminements soient lisibles, continus et agréables,
- la sécurité routière : que son déplacement, quel que soit le mode choisi, puisse se réaliser sans danger,
- le bien-être : qu'il puisse se déplacer de manière à améliorer sa santé physique, que les déplacements ne soient pas une source de nuisance urbaine (bruit, pollution, insécurité, etc.),
- la convivialité : que son cheminement lui crée la possibilité de rencontrer ses concitoyens.

Aujourd'hui dans l'agglomération, la marche se pratique mais, hormis quelques initiatives, elle n'est pas spécifiquement favorisée pour les déplacements du quotidien. Seuls 12 % des déplacements des actifs sont effectués à pied, alors que dans d'autres villes moyennes, cette pratique s'élève à plus de 20 %. La pratique du vélo est vraiment très faible avec 4 % de parts modales pour les vélos et les deux-roues motorisées. La part modale des transports collectifs est quant à elle plutôt acceptable en comparaison d'autres villes moyennes. Toutefois, elle ne s'élève qu'à 9 % pour les déplacements liés au travail.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre
et le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Les marges de manœuvre pour le développement des modes doux sur la CASQ sont importantes, notamment pour les déplacements :

- liés au travail : le diagnostic a souligné que 68 % des actifs de Saint-Quentin travaillent à Saint-Quentin, soit plus de 13 000 des 19 200 actifs saint-quentinois (RPG Insee 2009) ;
- liés aux loisirs, achats, visites, etc. : la mixité fonctionnelle des quartiers et villages, existante ou à développer, favorise les déplacements de courtes distances, et ainsi la marche et le vélo.

✓ **Diminuer les gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020 en développant les modes de transport non ou moins polluants**

Très concrètement, la loi Grenelle 2 impose aux collectivités de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre de manière significative.

Selon le memento de synthèse destinée aux maires de Novembre 2010 :

Pour atteindre cet objectif, quatre grands axes sont établis :

- *Accorder la priorité en matière d'infrastructure à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement,*
- *Limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques en :*
 - ✓ *Organisant le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible*
 - ✓ *Redéfinissant le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local*
- *Conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures*
- *Introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants. Dans le domaine des véhicules particuliers, l'ambition est ici de réduire les émissions de CO2 du parc en circulation de 176 g de CO2/km à 120 g de CO2/km en 2020.*

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre
et le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2.2 LE SCÉNARIO DÉVELOPPÉ : DÉVELOPPER DAVANTAGE LES MODES DOUX ET POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC DES MESURES ADAPTÉES À L'AGGLOMÉRATION « MOYENNE »

Le scénario développé pour établir le programme d'actions, se base sur les éléments suivants, identifiés lors du diagnostic :

- Une grande partie des déplacements domicile-travail des actifs s'effectue au sein de la commune d'origine,
- Mais les habitants, les visiteurs et les actifs venant travailler sur la CASQ empruntent majoritairement la voiture pour effectuer leurs déplacements,
- Sans une enquête ménage il est difficile de connaître les usages pour les autres motifs de déplacement (achats, loisirs, accompagnement, etc.), mais il peut être supposé qu'une partie de ces déplacements puissent également être effectués à l'intérieur du quartier ou de la commune de résidence, au moins pour les communes et quartiers appartenant à l'aire agglomérée,
- Le code des transports impose onze objectifs aux PDU dont la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, le partage de la voirie entre tous les modes de transports, etc. (voir ci-après, page 10).

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Les objectifs fixés par la loi (extrait de l'article L1214-2 du code des transports) :

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 ;*
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 un 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 nécessaire aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, 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.*

2.3 SIMPLIFICATION DU PROGRAMME D'ACTIONS

Tout en respectant les synergies mises en place lors du PDU de 2006, le parti pris dans cette mise à jour est de simplifier le programme d'actions avec des mesures réalisables sur les dix prochaines années, dont plusieurs à très court terme avec des moyens réduits.

Notons que le PDU sera susceptible d'être révisé dans le cadre de la révision du PLUi au bout de six ans.

2.4 LES ÉCHÉANCES ET LE SUIVI

Les échéances citées dans les fiches d'actions suivantes sont :

- Court terme : 2014-2016
- Moyen terme : 2017-2019
- Long terme : 2020-2023

Le suivi des actions du PDU se fait tout au long de la durée du PDU soit sur les dix prochaines années. A cet égard, le dernier chapitre propose une série d'indicateurs de suivi ainsi que les études nécessaires pour les obtenir.

Par ailleurs, les données issues du suivi seront intégrées dans l'Observatoire mis en place par la Direction de l'urbanisme de la CASQ.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre
et le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2.5 OBJECTIF DE PARTS MODALES

Le programme d'actions du PDU doit servir à créer un réel changement avec un effet positif sur les usages

Le graphique ci-dessous présente des objectifs de parts modales réalistes à atteindre sur les dix années à venir.

Pour se rendre au travail, le programme d'actions vise :

- Une augmentation importante de la marche,
- Une augmentation des parts du vélo et des transports collectifs.

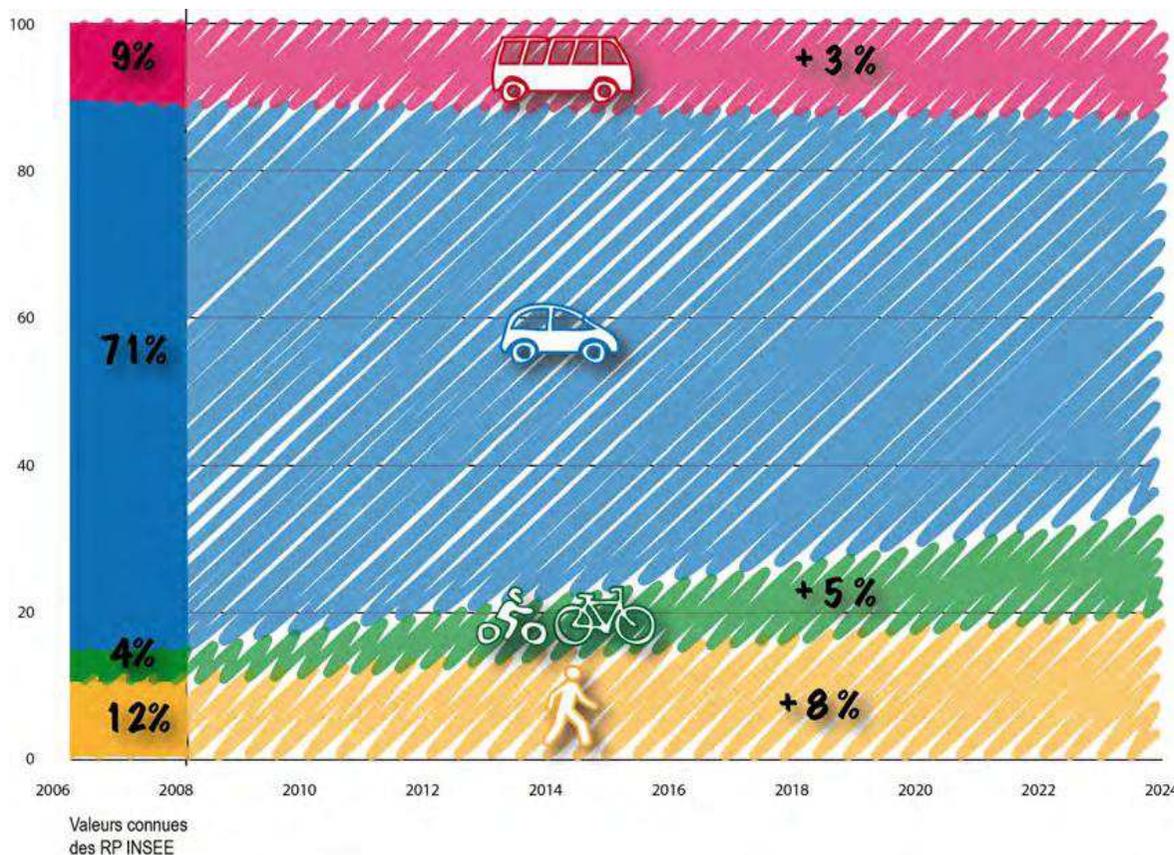
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Proposition d'objectif de parts modales des actifs à l'horizon 2023-2024

Seules les données de la mobilité des actifs sont connues à ce jour.

Disposer d'une Enquête Ménage Déplacements (EMD) permettrait d'appréhender les pratiques modales pour tous les motifs de déplacements ce qui donne une image plus complète de la structure des déplacements.

Toutefois, à l'instar de plusieurs collectivités ayant réalisé ce type d'enquête, il conviendrait de la mener sur un périmètre plus large afin de comprendre les interactions entre les bassins de vie avoisinants, par exemple sur l'ensemble du département ou de la région.

2.6 Les axes d'orientation du programme d'actions du PDU

Le PDU s'attache à développer les transports collectifs et les mobilités douces pour les déplacements de tous les habitants de l'agglomération grâce à la mise en place de 22 actions selon les thèmes suivants :

- Le partage de la rue entre tous les modes de déplacements
 - Axe A. Volet sur la gestion et l'aménagement du réseau viaire et des espaces publics
- Une meilleure attractivité des transports collectifs grâce à un réseau « objectif » en améliorant les temps de parcours et la desserte des zones à urbanisation prioritaires
 - Axe B. Volet sur l'évolution des Transports Collectifs
- Le développement des cheminements à pied et à vélo, ainsi que les services connexes
 - Axe C. Volet sur les mobilités douces
- La facilité de nouvelles démarches incitant les modes alternatifs à la voiture individuelle
 - Axe D. Les démarches transversales et innovantes

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

3. Le programme d'actions

- Axe A** Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public
- Axe B** Volet sur l'évolution des Transports Collectifs
- Axe C** Volet sur les mobilités douces
- Axe D** Les démarches transversales et innovantes

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public

L'orientation générale

Mieux utiliser le réseau existant en attendant de compléter le maillage en délestant les voiries urbaines du trafic de transit et en apaisant les voiries internes aux quartiers et villages.

Les Objectifs du PDU

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Le schéma de hiérarchisation viaire global : Clarifier la hiérarchisation viaire actuelle et future pour mieux définir les actions prioritaires sur les voiries de l'agglomération.

La charte des aménagements par types de voies : Définir un principe d'aménagement par type de voies du schéma de hiérarchisation pour guider les projets d'aménagement en cours et futurs sur l'agglomération.

Garantir le partage de l'espace viaire entre tous les modes, selon les typologies des voies.

Le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin : Améliorer la lisibilité du plan de circulation au centre de Saint-Quentin

Mieux organiser les offres de stationnement

La politique de stationnement en centre ville : rendre plus lisibles les offres de stationnement réglementées, en lien avec le plan de circulation du centre de Saint-Quentin

L'organisation de stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques

Mieux organiser le transport de marchandises

Les itinéraires Poids Lourds seront mis en cohérence avec le schéma de hiérarchisation viaire pour préserver au mieux les lieux de vie et les voiries à apaiser.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 1	Utiliser le schéma de hiérarchisation viaire global pour identifier les voiries à apaiser	p.17
Action 2	Etablir la charte d'aménagement par types de voies associée au schéma de hiérarchisation du réseau viaire	p. 23
Action 3	Adapter le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin pour privilégier l'accès des véhicules par certaines voies, et réduire la circulation de « recherche de stationnement » dans l'hypercentre	p. 26
Action 4	Expérimenter la mise en « zone de rencontre » ou en « zone 30 » de certaines rues déjà adaptées	p. 29

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 5	Mettre en cohérence la politique de stationnement public dans le centre ville de Saint-Quentin	p. 33
Action 6	Organiser le stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques	p. 34

Les transports de marchandises

Action 7	Assurer la cohérence entre les itinéraires Poids-Lourds et la préservation des lieux de vie et des voiries apaisées	p. 35
----------	---	-------

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 1	Utiliser le schéma de hiérarchisation viaire global pour identifier les voiries à apaiser		
Objectif	Etablir le schéma de hiérarchisation des voiries de l'agglomération et le mettre en œuvre pour mieux programmer les actions prioritaires sur les voiries de l'agglomération		
Description	<p>Le schéma de hiérarchisation s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la classification des voiries selon des catégories définies (cf. carte p 19) et réaménagement des voies non-conformes à la charte élaborée en Action 2 au fur et à mesure des requalifications ou des réfections de voirie. - l'apaisement des voiries des niveaux 3, 4 et 5. <p>Pour chaque projet de création ou de réfection de voirie, mettre en cohérence l'aménagement à la hiérarchisation viaire selon la grille établie par l'Action 2 et se trouvant à la page 24.</p>		
Échéance	Au fur et à mesure des projets d'aménagement et urbains de l'agglomération		
Maître d'ouvrage	CASQ		
Partenaires	Communes, CG02		
Coût financier	A intégrer dans les budgets des projets d'aménagement et urbains	Résultats attendus	<p>Une meilleure cohabitation entre les modes de transports</p> <p>Le maintien ou l'amélioration du cadre de vie pour les riverains et visiteurs</p>

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Principes et objectifs de de la typologie des voies selon la hiérarchisation de la voirie

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Circulation

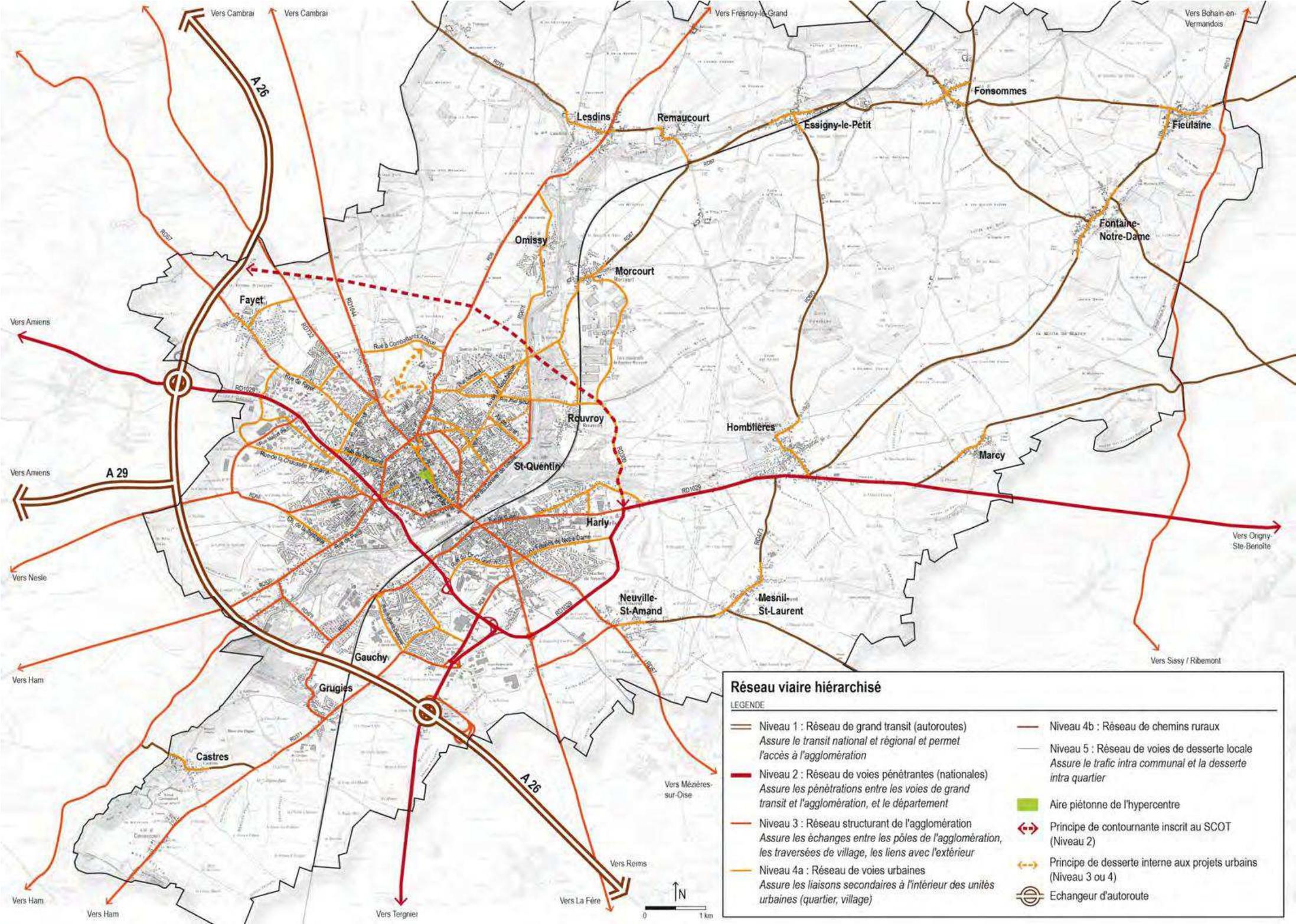


Vie locale

Usage	Caractéristiques réglementaires	Catégorie
Monofonctionnalité - Circulation rapide - Transit - Echanges - Pas d'urbanisation aux abords - Intersection dénivelée	Vitesse 90 km/h - 130 km/h Limitation d'accès aux véhicules motorisés	Niveau 1 Réseau de grand transit A 29 A 26
Multiplicité mais séparation des fonctions - Circulation importante - Mélange transit-échanges	Vitesse 70 km/h - 90 km/h ou en zone urbaine 50 km/h Limitation d'accès aux véhicules motorisés sur certaines tronçons	Niveau 2 Réseau de voies pénétrantes RD 1029 RD 1
Mixité des fonctions - Vie locale et circulation de pair	Vitesse 50 km/h (en zone urbaine) Circulation permise à tous les véhicules (hormis réglementation PL éventuelle)	Niveau 3 et 4 Réseau structurant RD 1044 RD 8 Boulevards Rue de Guise etc.
Fonctions locales prépondérantes - La circulation se restreint à la desserte locale	Vitesse 30 km/h Zone de rencontre (20 km/h) Aires piétonnes Les modes doux sont privilégiés	Niveaux 4 et 5 Rues commerçantes Rue de quartier résidentiel Rue semi-piétonnes Cours urbaines

Source :
Plans de Déplacements Urbains Certu 1996

Adaptation pour le territoire saint-quentinois par RR&A



Réseau viaire hiérarchisé

LEGENDE

<ul style="list-style-type: none"> — Niveau 1 : Réseau de grand transit (autoroutes) Assure le transit national et régional et permet l'accès à l'agglomération — Niveau 2 : Réseau de voies pénétrantes (nationales) Assure les pénétrations entre les voies de grand transit et l'agglomération, et le département — Niveau 3 : Réseau structurant de l'agglomération Assure les échanges entre les pôles de l'agglomération, les traversées de village, les liens avec l'extérieur — Niveau 4a : Réseau de voies urbaines Assure les liaisons secondaires à l'intérieur des unités urbaines (quartier, village) 	<ul style="list-style-type: none"> — Niveau 4b : Réseau de chemins ruraux — Niveau 5 : Réseau de voies de desserte locale Assure le trafic intra communal et la desserte intra quartier Aire piétonne de l'hypercentre ↔ Principe de contournante inscrit au SCOT (Niveau 2) ↔ Principe de desserte interne aux projets urbains (Niveau 3 ou 4) Echangeur d'autoroute
--	--



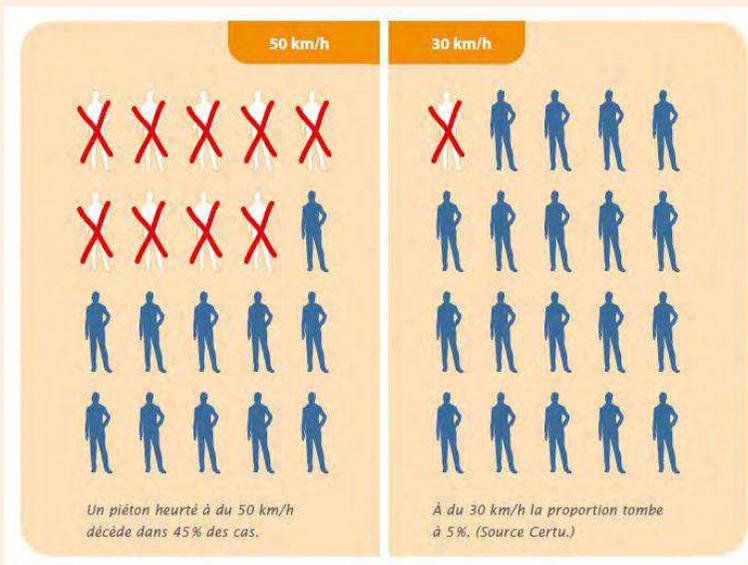
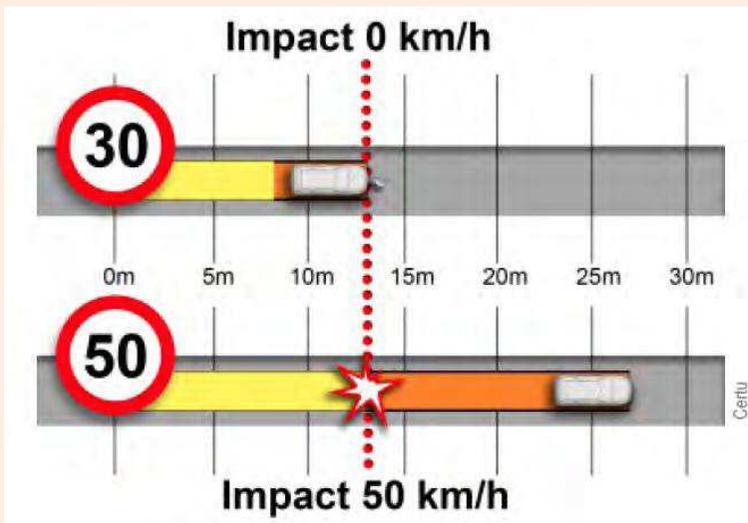
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



Pourquoi modérer la vitesse en milieu urbain ?

- ✓ Favoriser la mixité des fonctions urbaines le long des rues
- ✓ Rendre plus confortable et agréable la marche
- ✓ Améliorer le cadre de vie

Où la vie locale est la plus importante (quartier résidentiel, rues commerçantes), la circulation automobile se mêle aux fonctionnalités des abords de la rue : entrées et sorties des bâtiments, circulation de piétons, arrêt et insertion dans le trafic des bus, etc. L'automobiliste est donc confrontée à plus de « perturbations » qu'en rase campagne.

Le CERTU démontre par les diagrammes ci-contre que la vitesse est un facteur de risque déterminant dans les accidents.

En effet, à 50 km/h il faut plus de 25 mètres pour freiner complètement son véhicule. A 30 km/h, il n'en faut que 13.

Le champ de vision se réduit au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Tous les usagers de la rue effectuent à pied au moins une partie de leur déplacement, au moins entre le point de stationnement et le lieu de destination !

Ces mesures concernent donc tous les habitants et les visiteurs de l'agglomération.

Quels sont les outils pour réduire la vitesse ?

Le 18 avril 2006, le ministre des Transports lançait la démarche « code de la rue » à laquelle participent les associations d'élus, de professionnels, et d'usagers. Cette démarche vise à faire mieux connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain ainsi qu'à faire évoluer ce code pour tenir compte de l'évolution des pratiques de l'espace public. Elle vise à renforcer la sécurité des usagers vulnérables et tend également à promouvoir l'usage des modes doux.

Ceci s'est traduit concrètement par un premier décret 2008-754 du 30 juillet 2008, qui a introduit le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable, la zone de rencontre, a précisé les règles relatives aux zones 30 et aux aires piétonnes et a généralisé le double sens cyclable dans les rues à sens unique des zones de rencontre et des zones 30.

De nouvelles avancées dans le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 traduisent concrètement le principe de prudence pour la sécurité des piétons sur l'ensemble des espaces publics dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, en traversée de toute chaussée aux traversées prévues mais également en dehors, et sur la priorité des piétons sur les trottoirs.

Source : CERTU, Améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

Source : CERTU	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	Rue en milieu urbain	Route
----------------	---------------	-------------------	---------	----------------------	-------

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Les dispositifs	L'aire piétonne	La zone de rencontre	La zone 30	Limitation ponctuelle à 30 km/h avec modérateurs de vitesse	Limitation à 50 km/h
La réglementation*					
Usagers prioritaires	Piétons	Piétons	Véhicules	Véhicules	Véhicules
Autres usagers	Vélos autorisés Autres véhicules selon règles définies par le maire	Tous les véhicules sont autorisés	Tous les véhicules sont autorisés	Tous les véhicules sont autorisés	Tous les véhicules sont autorisés
Vitesse maximale autorisée	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Stationnement public	Pas autorisé	Limité aux emplacements aménagés			
Autres obligations	Présence d'un cheminement piéton continu et repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Sauf exception, aménagement d'un cheminement piéton repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**
Les fonctionnalités urbaines favorisées	Rues commerçantes de centre ville	Rues commerçantes, ou avec des équipements publics Rues résidentielles Rues étroites	Rues commerçantes, ou avec des équipements publics Rues résidentielles Zones d'activités	Traversée de village Pénétrante d'agglomération	
Les typologies d'aménagement utilisées dans la pratique / recommandations		La circulation à double sens est recommandée La priorité à droite généralisée est recommandée	La priorité à droite généralisée est recommandée Traversée des piétons admise n'importe où dans la zone		
Les limites		Convient à un trafic très faible (trafic de desserte)	Convient à un trafic inférieur à environ 8 000 véh/jour		

* Code de la Route modifié par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008

** Loi n°2005-102 de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 2 Etablir la charte d'aménagement par types de voies associée au schéma de hiérarchisation du réseau viaire

Objectif Mise en oeuvre de la charte d'aménagement lié au schéma de hiérarchisation pour encadrer les projets d'aménagement en cours et futurs sur l'agglomération.

Description Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère.

Un bon maillage ne suffit pas à rendre un réseau lisible, il faut également trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement.

C'est pourquoi, un programme-type d'aménagement pour chaque niveau hiérarchique a été défini. Il constitue un cadre général permettant de progressivement hiérarchiser le réseau.

Échéance A mettre en œuvre au fur et à mesure des projets de voiries ou projets urbains

Maître d'ouvrage CASQ **Partenaires** Communes, CG02

Coût financier A intégrer dans les budgets des projets d'aménagement et urbains à commencer par les OAP du PLUi **Résultats attendus** Une meilleure cohabitation entre les modes de transports
Le maintien ou l'amélioration du cadre de vie pour les riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Charte de qualité des voiries – Niveaux 1 à 3

Niveau de réseau	Fonctions	Objectifs	Caractéristiques	Principaux intervenants	Préconisations dans le champ d'actions du PDU
1 Réseau de voies à grand transit	Transit national et régional à l'échelle du périmètre du PLD (flux qui ne font que passer dans le périmètre) et accès à l'agglomération depuis et vers l'extérieur	Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL), échanges satisfaisants avec l'agglomération	Voie de type autoroutier	Etat, Région Champ d'action du PDU limité	Ouvrages de franchissements (ponts ou tunnels) équipés pour les vélos et piétons Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale Echangeurs complets et suffisamment nombreux pour ne pas générer de dysfonctionnements sur les niveaux 2 et 3
2 Réseau de voies pénétrantes	Echanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre d'étude	Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)	Voie rapide	Etat, Région Champ d'action du PDU limité	Pas de stationnement ; ni vélos, ni piétons Projets devant faire l'objet d'une véritable intégration paysagère (traitement paysager, protection contre les nuisances) et du maintien de la perméabilité pour les piétons et cyclistes (franchissements de ces voies systématiquement équipés pour les vélos et piétons)
3a Réseau structurant de l'agglomération (En dehors des zones urbaines)	Echanges avec le niveau 1 et 2 Assure les liaisons principales entre les pôles du territoire d'une part, et avec les communes voisines d'autre part	Fluidité et sécurité essentiellement pour les véhicules motorisés mais aussi pour les liaisons intercommunales à vélo	Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important	Département	Pas de stationnement Les aménagements cyclables sont en sites propres, séparés de la chaussée
3b Réseau structurant de l'agglomération (En zone urbaine)	Echanges avec le niveau 1 et 2 Assure les liaisons principales au sein de l'agglomération	Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, circulations agricoles, transports collectifs, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) Performance des transports collectifs Continuité du réseau cyclable	Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h <u>Carrefours</u> : compact avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus <u>Les transports collectifs</u> : à privilégier dès que possible <u>Les aménagements cyclables</u> : en sites propres (pistes) dès que possible <u>Les piétons</u> doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés à répartir régulièrement le long de l'axe à proximité des générateurs de déplacements

Charte de qualité des voiries – Niveaux 4 et 5

Niveau de réseau	Fonctions	Objectifs	Caractéristiques	Principaux intervenants	Préconisations dans le champ d'actions du PDU
4a Réseau de voies urbaines	Rabatement et diffusion vers /depuis le niveau 3 Liaisons secondaires au sein de l'agglomération pour les échanges de proximité entre communes ou entre quartiers	Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports collectifs Circulation des poids lourds limitée (desserte locale)	Voies « à niveau » traversant des zones urbanisées avec un trafic routier modéré	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h, 30 km/h possible <u>Carrefours</u> : compact éventuellement avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus <u>Les transports collectifs</u> : à privilégier dès que possible, arrêt en ligne des bus <u>Les aménagements cyclables</u> : à adapter en fonction de l'emprise disponible; en zone 30, pas d'aménagements nécessaires <u>Les piétons</u> doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés près des pôles (commerces, établissements publics, etc.)
4b Réseau de chemins ruraux	Rabatement et diffusion vers /depuis le niveau 3 Liaisons secondaires au sein de l'agglomération pour les échanges de proximité entre communes rurales	Circulation de véhicules légers modérée	Voies « à niveau » traversant des zones non-urbanisées avec un trafic routier modéré	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h, 30 km/h possible <u>Carrefours</u> : compact éventuellement avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus
5 Desserte locale	Desserte locale, des lieux de vie, des habitations, du commerce, de l'activité	Privilégier les circulations douces (piétons, vélos) et la qualité de vie par une forte modulation de la vitesse des véhicules légers (VL) Pas de circulation poids lourds (PL) sauf s'il y a besoin d'une desserte locale Trafic interne aux quartiers	Voie de desserte de quartier à faible trafic, où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs	Communes	<u>Vitesse</u> : 30 km/h, Zone de rencontre possible (20 km/h) <u>Carrefours</u> : carrefour avec priorité à droite ou mini-giratoire (avec un rayon extérieur de 12 m) <u>Les transports collectifs</u> : arrêt en ligne des bus si une ligne passe dans le quartier <u>Les aménagements cyclables</u> : à adapter en fonction de l'emprise disponible; en zone 30, pas d'aménagements nécessaires Les piétons doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : longitudinal possible (alterné pour créer des chicanes et modérer la vitesse), épi possible mais à limiter

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 3	Etudier l'évolution du plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin pour privilégier l'accès des véhicules par certaines voies, réduire la circulation de « recherche de stationnement » dans l'hypercentre et améliorer les conditions de circulation des modes doux
----------	---

Objectifs	Améliorer la lisibilité du plan de circulation au centre de Saint-Quentin. Améliorer le confort des circulations douces en centre ville.
------------------	---

Description	Envisager une étude sur le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin, qui s'appuie sur les principes suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter les trafics d'échanges avec le centre ville accèdent à la ville en priorité par les boulevards, - Améliorer les accès vers les aires de stationnement public internes aux boulevards par les liaisons directes, - Programmer l'apaisement de la circulation motorisée (zones 30, zones de rencontre) sur les autres voies du centre ville qui ne supporteraient plus qu'un trafic local.
--------------------	---

Échéance	Court terme
-----------------	-------------

Maître d'ouvrage	Ville de Saint-Quentin	Partenaires	CASQ, CG02
-------------------------	------------------------	--------------------	------------

Coût financier	Etude sur le centre ville 30 à 40 k €	Résultats attendus	Amélioration du confort des modes doux (en particulier la marche) Meilleur accès des aires de stationnement depuis les boulevards
-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	--

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

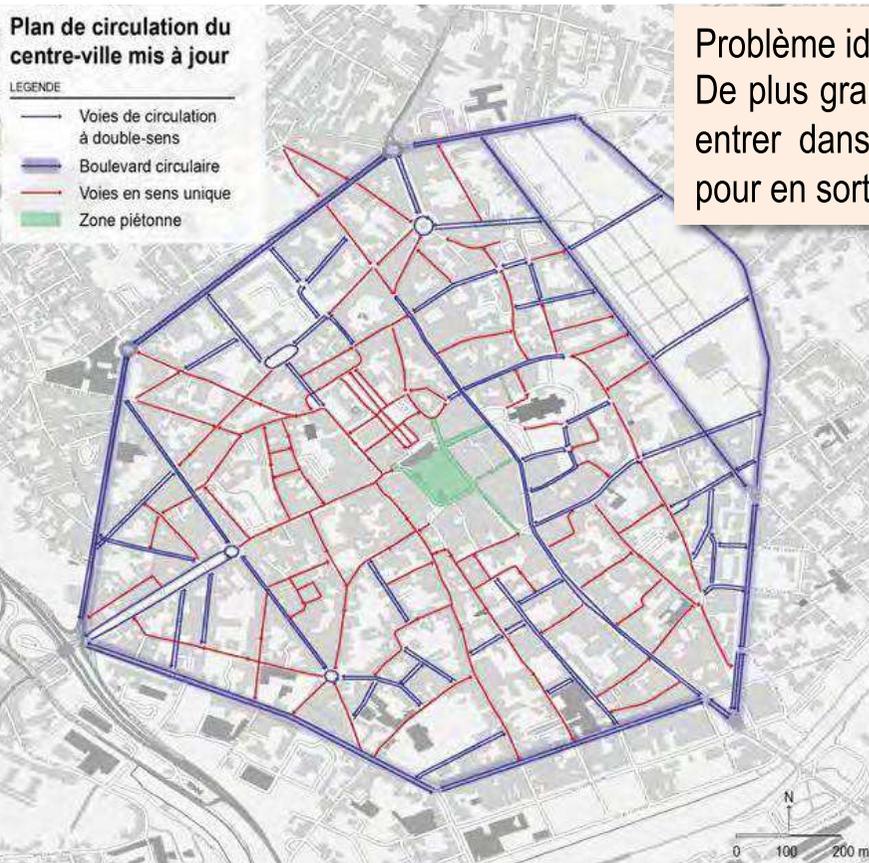
Rappel de l'existant

Rappel du diagnostic et des enjeux

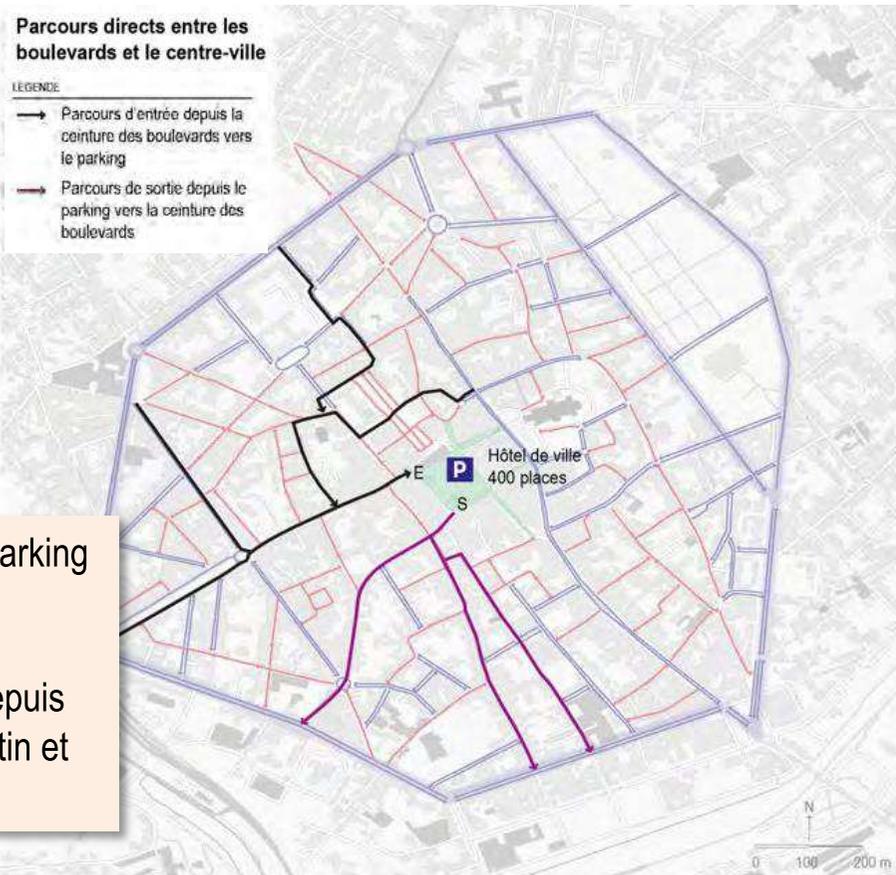
L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi



Problème identifié :
De plus grandes difficultés pour entrer dans le centre-ville que pour en sortir



Exemple : se rendre au parking de l'Hôtel de Ville

L'entrée est plus aisée depuis les boulevards Henri Martin et Richelieu

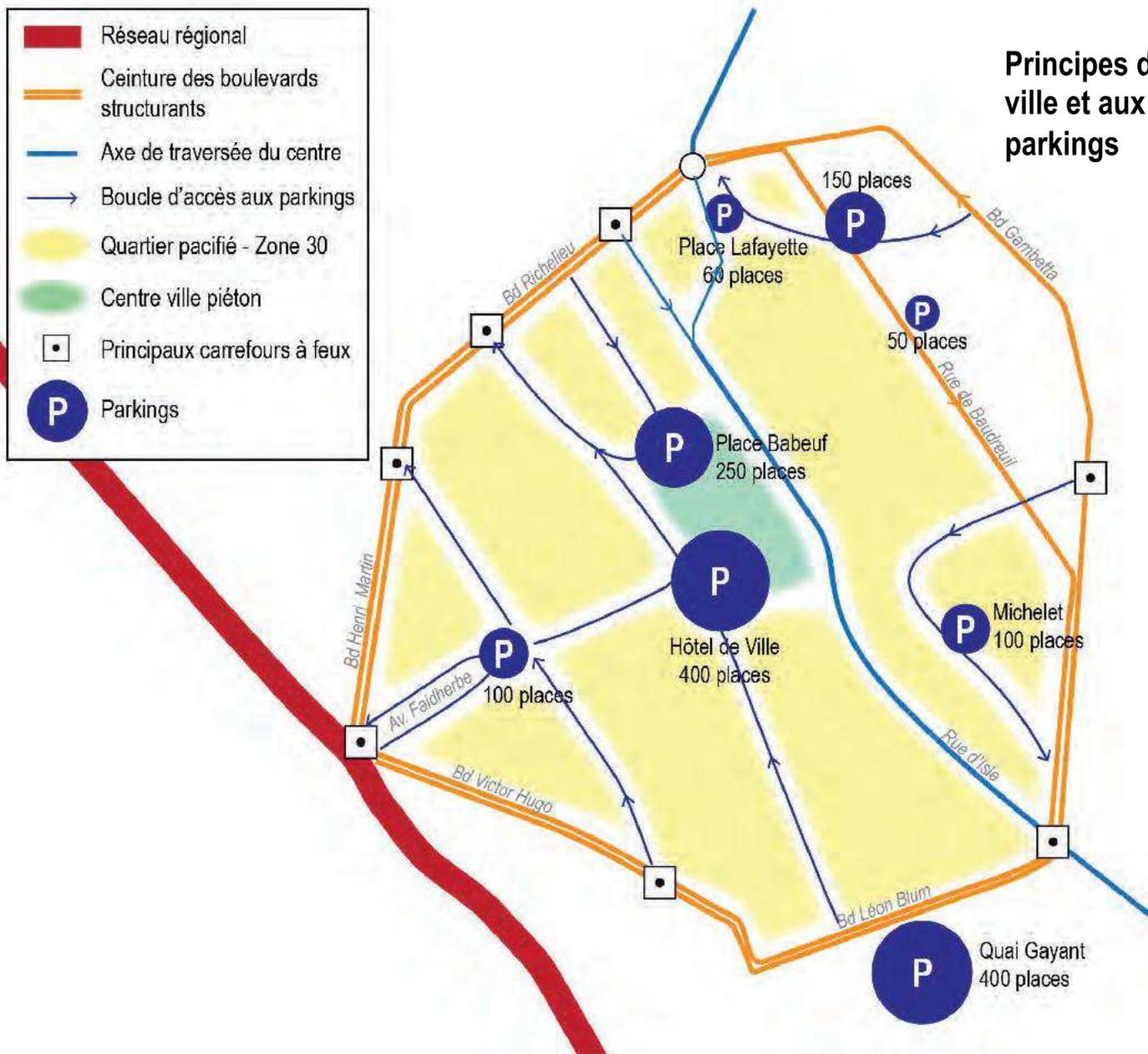
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 4 Expérimenter la mise en « zone de rencontre » ou en « zone 30 » de certaines rues déjà adaptées

Objectifs Développer les mesures d'apaisement de la circulation et sensibiliser les usagers de la rue aux « voiries partagées » : zone 30, zones de rencontre, et aires piétonnes

Description	L'expérimentation porte sur deux types de rues existantes :	<i>Les rues à examiner pour l'expérimentation (non exhaustif)</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> Identifier des rues pouvant être mises en Zone de rencontre sans réaménagement lourd : des rues étroites et à faible trafic où il est naturel que le piéton peut être prioritaire, Identifier des rues où avec peu de moyens il est possible de créer des Zones de rencontre ou des Zones 30. 	<i>Saint-Quentin</i> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Anatole France (en double sens) - Rue Quentin de la Tour - Rue des Patriotes 	<i>Gauchy</i> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Martin Luther King (tronçon de la traversée de la Promenade des Tilleuls)

Échéance Court terme

Maître d'ouvrage	Commune	Partenaires	CASQ, CG02
-------------------------	---------	--------------------	------------

Coût financier	Signalisation et mâts : 600 € / zone	Résultats attendus	Création d'espaces partagés, favorable à la marche
	Marquage au sol, arbres et petits mobiliers : 5 à 15 k€ / zone		Meilleure connaissance des dispositifs d'apaisement de la circulation

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



En Suisse : devant les équipements, pour marquer la priorité aux piétons



A Strasbourg (67) : sur une rue de quartier commerçante pour favoriser l'animation de la rue



Zone de rencontre

Matérialisée par :

- la signalisation réglementaire (panneaux B52 et B53)
- du marquage au sol
- du petit mobilier amovible ou non (banc, bac planté, totem marquant les entrées ou la zone, terrasses, etc.)
- La disposition du stationnement (permettant de réduire la largeur de la chaussée)

Les aménagements ne sont pas obligatoirement onéreux...



En Suisse : avec des « implants » amovibles qui créent des chicanes pour réduire la vitesse



A Mouans-Sartoux (06) : en traversée de ville pour maîtriser les nuisances d'un fort trafic sur la rue principale

Source : RR&A

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



A Gauchy (02) : marquage de l'entrée de la Zone 30 par un ralentisseur physique et visuel



En Suisse : marquage de la zone 30 par du marquage au sol ludique



A Angers (49) : une mise en Zone 30 généralisée du centre ville en 2012



En Suisse : utilisation d'arbre et de stationnement pour réduire la largeur de la rue



Zone de rencontre

Matérialisée par

- la signalisation réglementaire (panneaux B30 et B31)
- du marquage au sol
- du petit mobilier amovible ou non
- la disposition du stationnement (permettant de réduire la largeur de la chaussée, ou de casser sa linéarité)

Les aménagements ne sont pas obligatoirement onéreux...

Source : RR&A

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



<i>Les éléments de l'expérimentation</i>		<i>Coût prévisionnel</i>	<i>Les éléments de l'expérimentation</i>		<i>Coût prévisionnel</i>
Signalisation réglementaire (2 panneaux + mâts)		600€	Plantation d'un arbre (1 arbre)		1 500 €
Marquage ludique		500 €	Implant amovible (1 arbre en pot ou un banc)		1 000 €
Ecluse créée par 2 implants amovibles		2 000 €			

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 5 Mettre en cohérence la politique de stationnement public

Objectif Rendre plus lisible les offres de stationnement public, en lien avec le plan de circulation du centre de Saint-Quentin, ou avec la hiérarchisation viaire dans les quartiers et communes de l'agglomération.

Description En lien avec le plan de circulation de l'action 3, cette action se définit par :

- La création des aires de stationnement de proximité identifiées (Action 3) et d'autres aires de stationnement à définir quartier par quartier,
- L'intégration dans les principales aires de stationnement ou à proximité de certains équipements (administration, centres médicaux, commerces) de places dédiées aux taxis, avec une signalétique adaptée,
- L'étude de l'opportunité d'équiper les principales aires de stationnement par des bornes de rechargement de voitures électriques.
- La définition de la réglementation à mettre en place : étude globale à mener sur l'échelle du centre ville de Saint-Quentin et qui inclut au cas par cas les quartiers les plus denses et les centres des communes limitrophes.
- La création d'un jalonnement routier signalant l'accès aux parkings depuis les boulevards et les voies structurantes de l'agglomération.
- La mise en cohérence de l'offre de stationnement sur voirie, en réservant le stationnement sur voirie aux fonctions résidentielles, avec la création de places de livraisons, de stationnement minute devant certains commerces.

Échéance Court ou moyen terme

Maître d'ouvrage Communes

Partenaires

CASQ

Coûts financiers Etude : 30 à 40 k€
Signalétique et marquage : 100 k€

Résultats attendus

Meilleure réponse aux besoins des riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 6	Organiser le stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques		
Objectif	<p>Mener une réflexion globale sur le stationnement privé afin d'identifier des marges de manœuvre pour améliorer l'offre des riverains dans les quartiers denses en cherchant la mutualisation des places de stationnement.</p> <p>Le foisonnement et la complémentarité entre les demandes de stationnement profitent à plusieurs catégories (résidents, employés, clients des commerces, visiteurs...) pour un coût et une consommation foncière moindre.</p>		
Description	<p>Les mesures à l'issue de cette étude pourraient s'appuyer sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture des cœurs d'îlots et la création de petits parkings paysagers, • L'ouverture de parkings privés à d'autres « usagers » : parking d'un artisan, ou d'une surface commerciale, disponible en soirée, la nuit et le weekend aux riverains, • La mise en place de stationnements mutualisés/mutualisables dans les projets urbains, • Une réflexion sur la mise en œuvre juridique de la mutualisation des usages, • Faciliter l'équipement des aires de stationnement par des bornes de rechargement de voitures électriques. 		
Échéance	<p>Etude : court terme Mise en place au coup par coup sur la durée du PDU</p>		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes, associations de commerçants, associations de riverains
Coûts financiers	Etude : 30 à 40 k€	Résultats attendus	Meilleure réponse aux besoins des riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Les transports de marchandises

Action 7 Assurer la cohérence entre les itinéraires Poids-Lourds (PL) et la préservation des lieux de vie et des voiries apaisées

Objectif Poursuivre la mise en œuvre des transports de marchandises développés lors du PDU de 2006

Description Reprendre les réflexions sur les marchandises en ville débutées lors de l'élaboration du PDU de 2006. Certaines actions ont été mises en place : l'interdiction de circulation dans l'hypercentre de Saint-Quentin aux > 3,5T, la délocalisation d'entreprises générateurs de trafic, et l'interdiction de circulation des PL sur le Pont d'Isle.

Pour bien cerner l'évolution des besoins et d'affiner les propositions (aires de livraison en centre ville, plateforme de logistique, signalétique, itinéraires de contournement liés au risque du transport des matières dangereuses (TMD), etc.), une **commission de concertation « marchandises en ville »** est à créer telle que prévue en 2006.

Ces actions doivent inclure :

- A court terme, une concertation auprès des élus locaux sur l'identification d'aires de stationnements de PL dans l'agglomération.
- Mise en cohérence des itinéraires PL avec le schéma de hiérarchisation viaire (Action 1) pour préserver au mieux les lieux de vie et les voiries à apaiser ; et prise en compte le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) sur le risque du transport des matières dangereuses (TMD) qui concerne deux communes de l'agglomération : Saint-Quentin et Omissy.

Pour cela, la signalétique doit être vérifiée et éventuellement adaptée pour garantir sa compatibilité.

Échéance Court terme

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires Communes, état, CG02, associations de commerçants, entreprises de logistique

Coûts financiers Etude du jalonnement routier : 30 k€
Signalétique à évaluer dans l'étude

Résultats attendus Meilleure connaissance des besoins des PL, meilleure maîtrise des itinéraires

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

AXE B Volet sur l'évolution des transports collectifs

L'orientation générale

Conforter et améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant pour le rendre plus attractif.

Les Objectifs du PDU

Conforter et améliorer le réseau Pastel

- Le schéma d'évolution du réseau urbain « objectif » : conforter les lignes du réseau qui ont une bonne fréquentation et améliorer la desserte des zones prioritaires (habitat, emplois, commerces),
- Les évolutions prioritaires : identifier les actions prioritaires à inscrire à court terme,
- Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus dans les programmes de voiries : identifier les aménagements nécessaires et les programmer à moyen ou long termes pour améliorer les temps de parcours,
- Améliorer le réseau de Transport à la Demande.

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

- **Entre les différentes lignes de bus urbains** : plusieurs points de correspondance existent, en particulier sur l'axe « Rue d'Isle – Rue de Lyon » au cœur de Saint-Quentin. L'amélioration de la circulation des bus sur cet axe bénéficiera à l'ensemble des échanges du réseau.
- **Sur l'agglomération** : les échanges multimodaux se font essentiellement à la gare, entre le train et les différents modes de rabattement (voiture, bus urbains, cars départementaux, modes doux)
- La réorganisation du parvis de la gare améliorera les conditions d'échanges pour tous les modes, et e particulier pour les cyclistes.
- Un travail supplémentaire est à réaliser pour améliorer la coordination entre les offres de transport en commun : mise en cohérence des horaires, affichage clair et lisible des arrivées/départs du TER depuis les aires de dépose des bus (et vice-versa), communication sur les offres, etc.
- **De nouvelles offres de rabattement** : le rabattement à vélo sur le réseau urbain et le TER est à développer.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 8	Planifier le réseau urbain selon le schéma d'évolution « objectif »	p. 38
Action 9	Mettre en œuvre les évolutions prioritaires	p. 40
Action 10	Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus aux programmes de voiries	p. 42
Action 11	Améliorer le réseau de Transport à la Demande	p. 45

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 12	Améliorer les accès pour tous les modes à la gare de Saint-Quentin	p. 46
Action 13	Créer des services multimodaux	p. 47

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 8	Planifier le réseau urbain selon le schéma d'évolution « objectif »
Objectif	Organiser les transports collectifs urbains selon un schéma directeur « objectif » à atteindre à long terme
Description	<p>L'évolution des lignes de bus tient compte des projets d'urbanisation et de la volonté politique, inscrite dans le PLUi, de mieux desservir les zones d'emplois et d'activités de l'agglomération.</p> <p>Le réseau objectif définit les grands principes à atteindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des trajets plus directs vers les zones d'emplois et d'habitats denses, • Des temps de parcours optimisés, • Des fréquences de passage attractives, mieux équilibrées entre les lignes afin de faciliter les correspondances et le cadencement, • Une meilleure intermodalité, notamment à la gare de Saint-Quentin, • Poursuite de la mise en place des mesures du schéma d'accessibilité PMR des transports collectifs tout au long de l'optimisation du réseau Pastel. <p>Mise en place d'un groupe de travail interservices pour organiser les transports urbains selon les besoins de la collectivité</p>
Échéance	Modification au coup par coup, en fonction de la vision long terme
Maître d'ouvrage	CASQ
Partenaires	CG02, Saint-Quentin Mobilité, SNCF

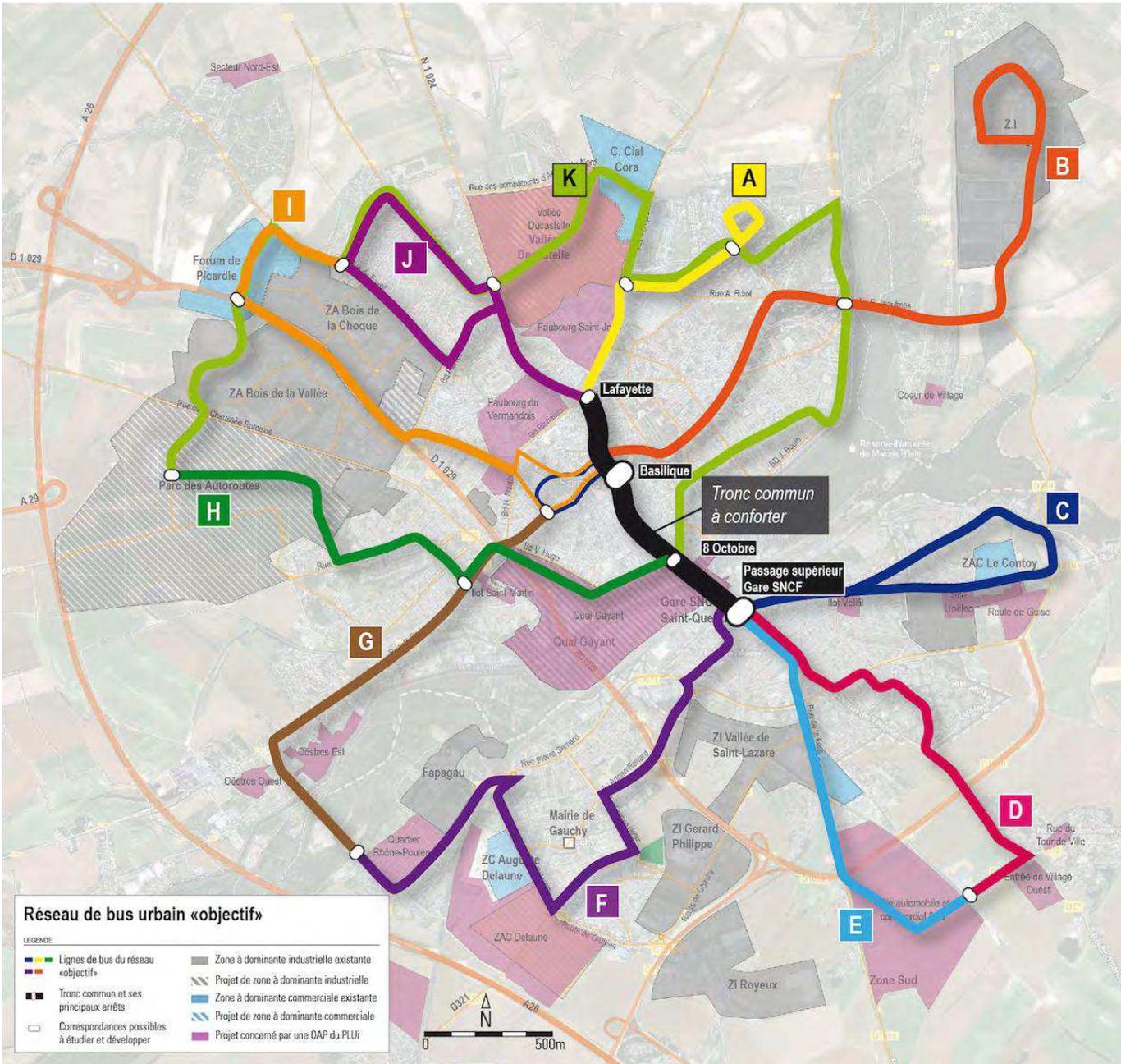
Coûts financiers	Groupe de travail	Résultats attendus	Meilleure connaissance des projets urbains et l'intégration des TC, meilleur suivi de l'offre TC par la collectivité.
-------------------------	-------------------	---------------------------	---

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi



Vision à long terme du réseau
Réseau « objectif »

Les principes retenus :

- Développement du réseau actuel selon des lignes diamétrales passant par le centre ville de St-Quentin et la gare. Une ligne pourrait être une rocade sur la partie nord de l'aire agglomérée.
- Des trajets plus directs vers les zones périphériques
- Un tronc commun central plus performant
- Des lignes plus équilibrées en terme d'horaires, permettant de meilleures correspondances

Ci-contre, une cartographie à retravailler en groupe de travail et à revisiter pour chaque zone nouvelle d'urbanisation.

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

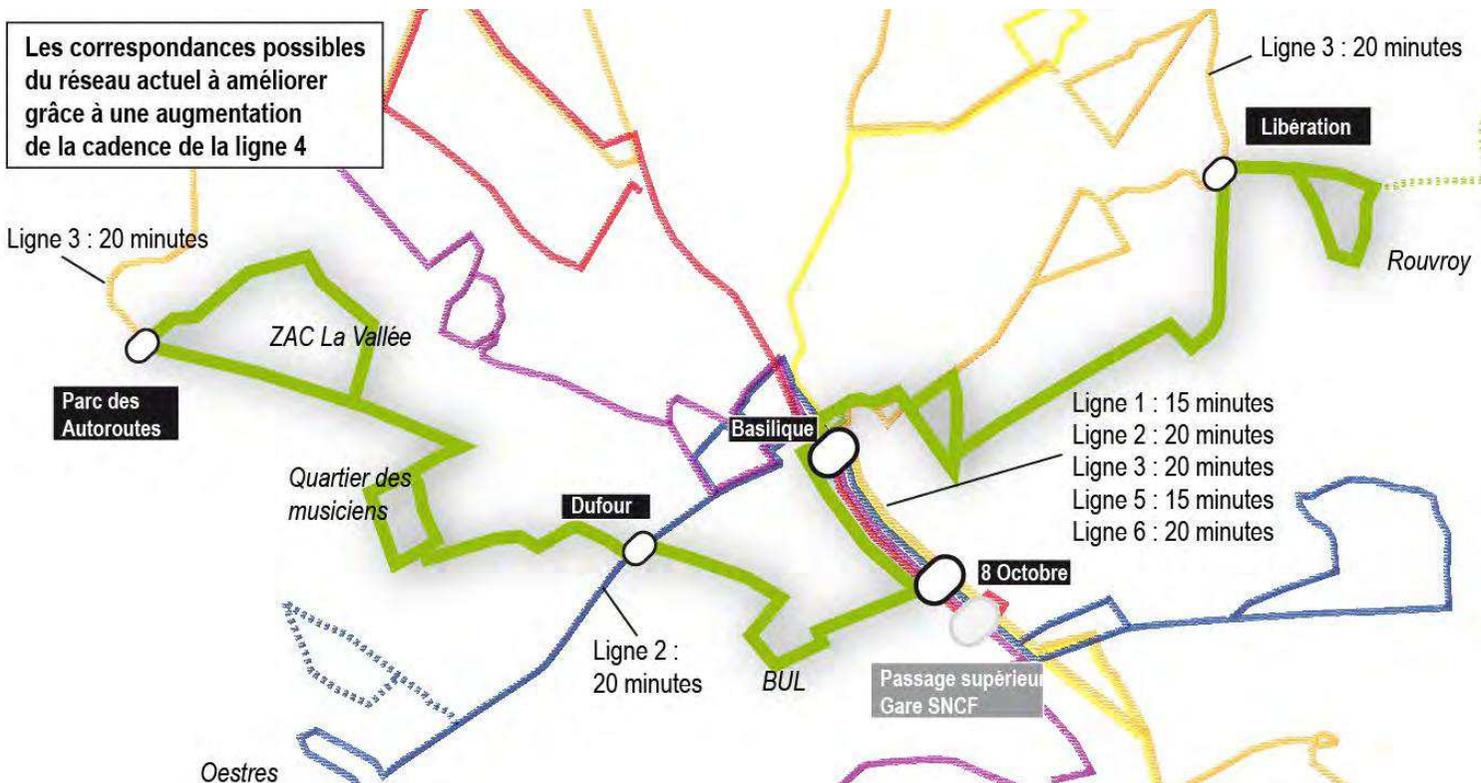
Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 9	Mettre en œuvre les évolutions prioritaires		
Objectif	Définir les évolutions à réaliser à court terme pour répondre aux objectifs identifiés lors de l'élaboration du PLUi : desserte des zones d'emplois existantes et d'urbanisation nouvelle prévue à court/moyen terme		
Description	<p>L'évolution de trois lignes est à envisager à court terme :</p> <p>Ligne 4 : Expérimentation à mettre en place pendant au moins 6 mois (incluant l'été pour la desserte de la BUL). Elle a actuellement une fréquence de 30 minutes, l'expérimentation implique d'augmenter la fréquence à 20 ou 15 minutes.</p> <p>Ligne 5 : Le premier passage à 5h13 du TER vers Paris n'est pas desservi par le réseau urbain (ligne 5). L'expérimentation d'un service supplémentaire est à mener sur une période de 6 mois (septembre à février) avec une communication conséquente auprès des usagers actuels du train.</p> <p>Ligne 6 : modification du tracé de la ligne pour améliorer le temps de parcours, rendre plus directe la desserte de la ZAC Delaune (Voir Action 16) .</p> <p>Horizon Aménagement de la ZAC</p>		
Échéance	Court terme		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Saint-Quentin Mobilité
Coût financiers	<p>Les charges d'exploitation supplémentaires pour la ligne 4 (sur la base de 4,80€/km) :</p> <p>passage à 15' pendant 6 mois : + 470 k€</p> <p>passage à 20' pendant 6 mois : + 230 k€</p>	Résultats attendus	<p>Meilleures conditions de correspondances pour les clients de la ligne 4.</p> <p>Amélioration de l'attractivité de la ligne 6 et augmentation de la fréquentation.</p>

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème



A court terme

Restructuration de la ligne 4 à court terme : augmentation de la fréquence du bus (de 30 minutes aujourd'hui à 15 ou 20 minutes).

Principale indication de réussite de l'expérimentation : la fréquentation de la ligne à mesurer avant et après par un comptage « montées/descentes » aux arrêts. Cela permettra également de mieux ajuster la mesure lorsqu'elle sera pérennisée.

A moyen ou long terme

Dans le réseau « Objectif », le tracé de la ligne 4 est à revoir pour mieux desservir le Parc des Autoroutes (à étudier plus finement lorsque la zone d'activités se développera) de manière plus rapide (réduire les « boucles », emprunter les voies du réseau structurant, améliorer l'accessibilité à pied aux arrêts pour augmenter l'aire de couverture des arrêts, etc.)

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 10 Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus aux programmes de voiries

Objectif Le réseau de bus urbain est aujourd'hui contraint par la circulation et l'encombrement de la rue d'Isle, l'axe où se situe les principaux pôles d'échanges du réseau.

Le réaménagement en Zone 30 complet des rues d'Isle et de Lyon avec priorisation des bus aux carrefours à feux permet d'améliorer la performance des bus sur cet axe (tronc commun de toutes les lignes de bus urbains) et de préfigurer un futur aménagement plus lourd post-PDU.

Description S'appuyer sur l'étude d'opportunité d'aménagements de la rue d'Isle et de la rue de Lyon menée par la Ville en 2009 pour mettre en œuvre le scénario « Zone 30 avec priorisation bus ».

Mener une étude plus approfondie sur les aménagements à mettre en place (étude maîtrise d'œuvre).

Échéance Court terme

Maître d'ouvrage	Ville de Saint-Quentin	Partenaires	CASQ, Saint-Quentin Mobilité
-------------------------	------------------------	--------------------	------------------------------

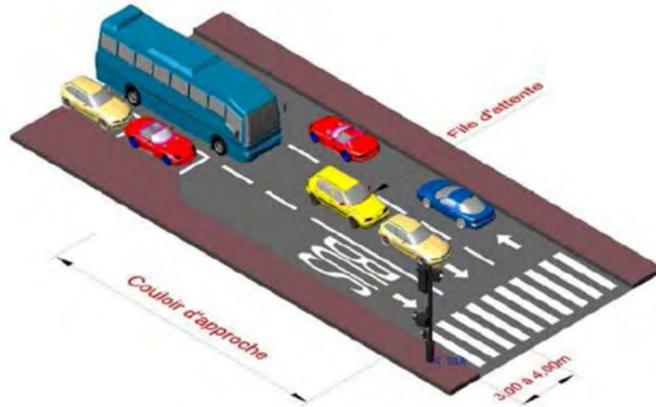
Coûts financiers	Etude : 30 à 50 k€ Pour six boucles et détecteur + génie civil : 50 à 100 k€	Résultats attendus	Meilleure performance des bus et par conséquent meilleure attractivité du réseau Pastel.
-------------------------	---	---------------------------	--

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

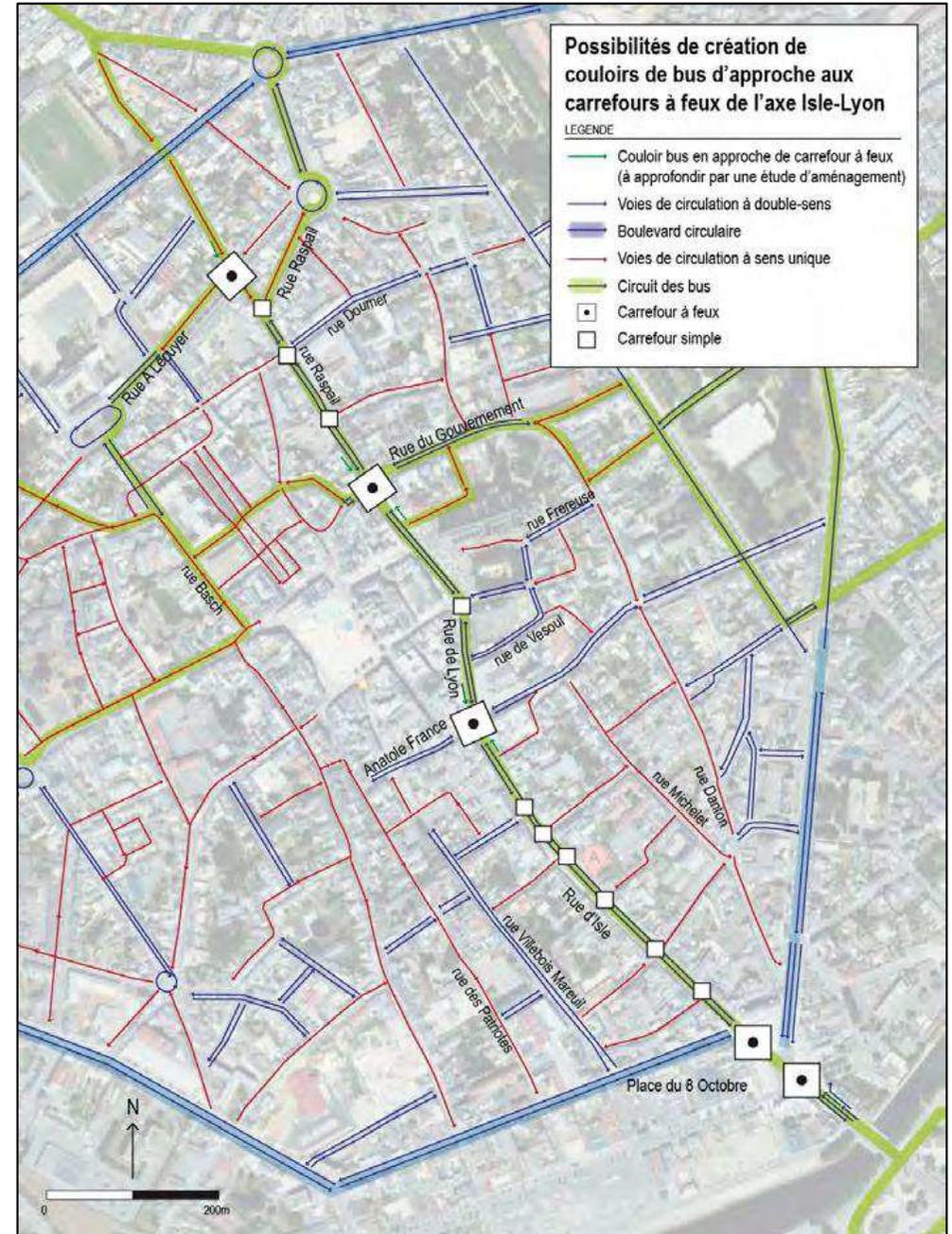
Les indicateurs de suivi



Le système le plus simple à réaliser à St-Quentin serait l'arrêt en amont de la file de stationnement latérale pour permettre la création d'un couloir bus « en approche » de carrefour à feux. Cela permet de mettre en place une boucle dans la chaussée, ou encore une détection de bus par système embarqué sans remettre en question tout l'équipement de signalisation lumineuse de la ville.

Toutefois, le système à adopter est à étudier.

Selon le schéma ci-contre six priorités bus pourraient être mises en place en supprimant quelques places de stationnement et en aménageant des couloirs bus en approche des carrefours à feux –sous réserve d'une étude d'aménagement plus approfondie (Source : RR&A)

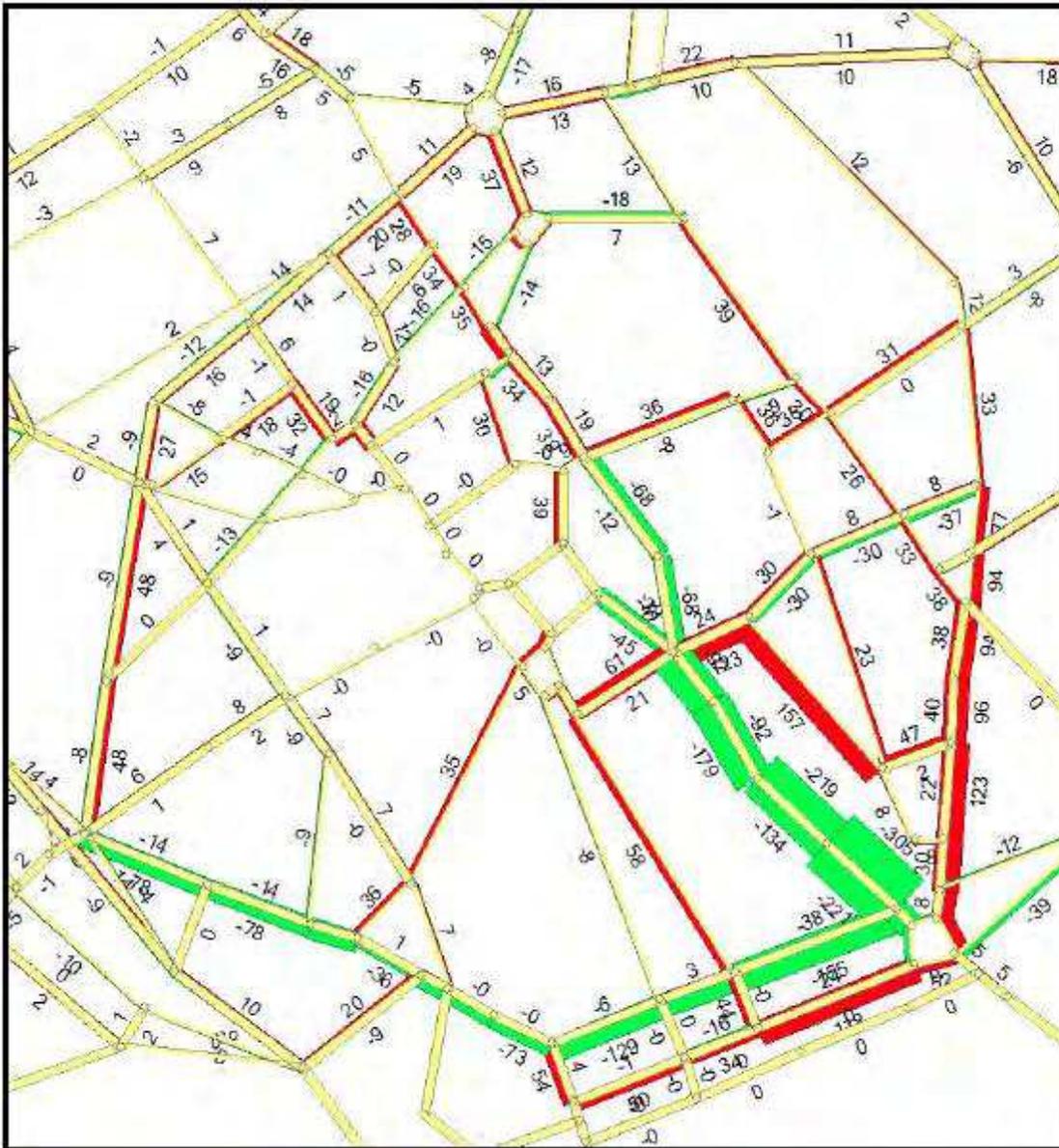


Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi



Extrait de l'étude menée par Egis pour la ville de Saint-Quentin et Saint-Quentin Mobilité en 2009

Le schéma montre que la mise en Zone 30 de l'axe et de la création de priorités bus aux carrefours à feux a un impact assez diffus sur les voies parallèles. (En vert, le délestage du trafic, en rouge le trafic reporté.)

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 11 Améliorer le réseau de Transport à la Demande

Objectif	Assurer que le service de transport à la demande réponde aux besoins des communes non desservis par le réseau de bus urbain		
Description	<p>Le PDU de 2006 préconisait la mise en place d'un transport à la demande sans contrainte d'origine ou de destination.</p> <p>Depuis, le réseau TAD mis en place comporte des lignes « virtuelles » déclenchées par réservation. Lors de la concertation auprès des communes du PLUi, plusieurs communes ont signalé le manque de connaissance du service ou un service non adapté aux besoins exprimés par les habitants.</p> <p>Pour améliorer le TAD, il s'agit de mener une étude prospective spécifique. L'étude doit comprendre une enquête auprès d'un échantillon assez important de la population habitant et travaillant dans les villages et des élus ainsi qu'une analyse socio-économique de l'offre et la proposition d'adaptation éventuelle. Elle doit également étudier l'opportunité et la faisabilité d'un partenariat avec les taxis locaux.</p>		
Échéance	Court terme pour l'étude Moyen terme pour la mise en œuvre des propositions retenues		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes, Saint-Quentin Mobilité, taxis locaux
Coûts financiers	Etude : 30 k€	Résultats attendus	Meilleure connaissance et meilleure réponse aux besoins

Figure 5 : Carte du réseau de TAD opérationnel en Septembre 2006



Sources : Fond de plan de l'agglomération de Saint-Quentin, SQM, 2006
Source : Modélisation de la demande de TAD, le positionnement des lignes, les communes d'agglomération de Saint-Quentin, Luc Pasquier, mai 2009



Source : Dépliant du réseau Pastel

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 12 Améliorer les accès pour tous les modes à la gare de Saint-Quentin

Objectif	Améliorer l'attractivité des pôles d'échanges en les rendant plus accessibles aux piétons et aux cyclistes.		
Description	L'étude d'accessibilité à pied et à vélo a été réalisée dans le cadre des études de réaménagement du parvis de la gare. Réaliser les cheminements à aménager pour améliorer l'accessibilité de la gare à pied et à vélo proposés par l'étude.		
Échéance	Court terme : les cheminements piétons Moyen terme : les itinéraires vélos		
Maître d'ouvrage	CASQ, Ville de Saint-Quentin	Partenaires	Département
Coûts financiers	Aménagements : 250 k€		
Résultats attendus	Une accessibilité à pied plus facile à la gare. Moins de rabattement en voiture.		



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 13 Créer des services multimodaux

Objectif Améliorer la connaissance et les synergies des réseaux en interaction, en particulier à la gare.

Description Aujourd'hui, les échanges entre les différents réseaux de transports collectifs (Pastel, département, SNCF) sont limités et il manque une réflexion globale sur la multimodalité. Les actions à mettre en place en priorité :

- Créer une carte des lignes de bus départementaux en centrant sur l'agglomération pour une meilleure connaissance du réseau par les habitants et ceux qui y travaillent. Créer une carte multi-réseaux (voir maquette ci-après).
- Communiquer sur les horaires des bus et des trains par : des affichages simples, des prospectus, des affichages dynamiques à la gare routière sur les arrivées/ départs des trains, les éventuels retards, etc.
- Développer d'autres services de mise en relation des informations relatives aux différents réseaux de transports publics et privés.

Échéance Court terme

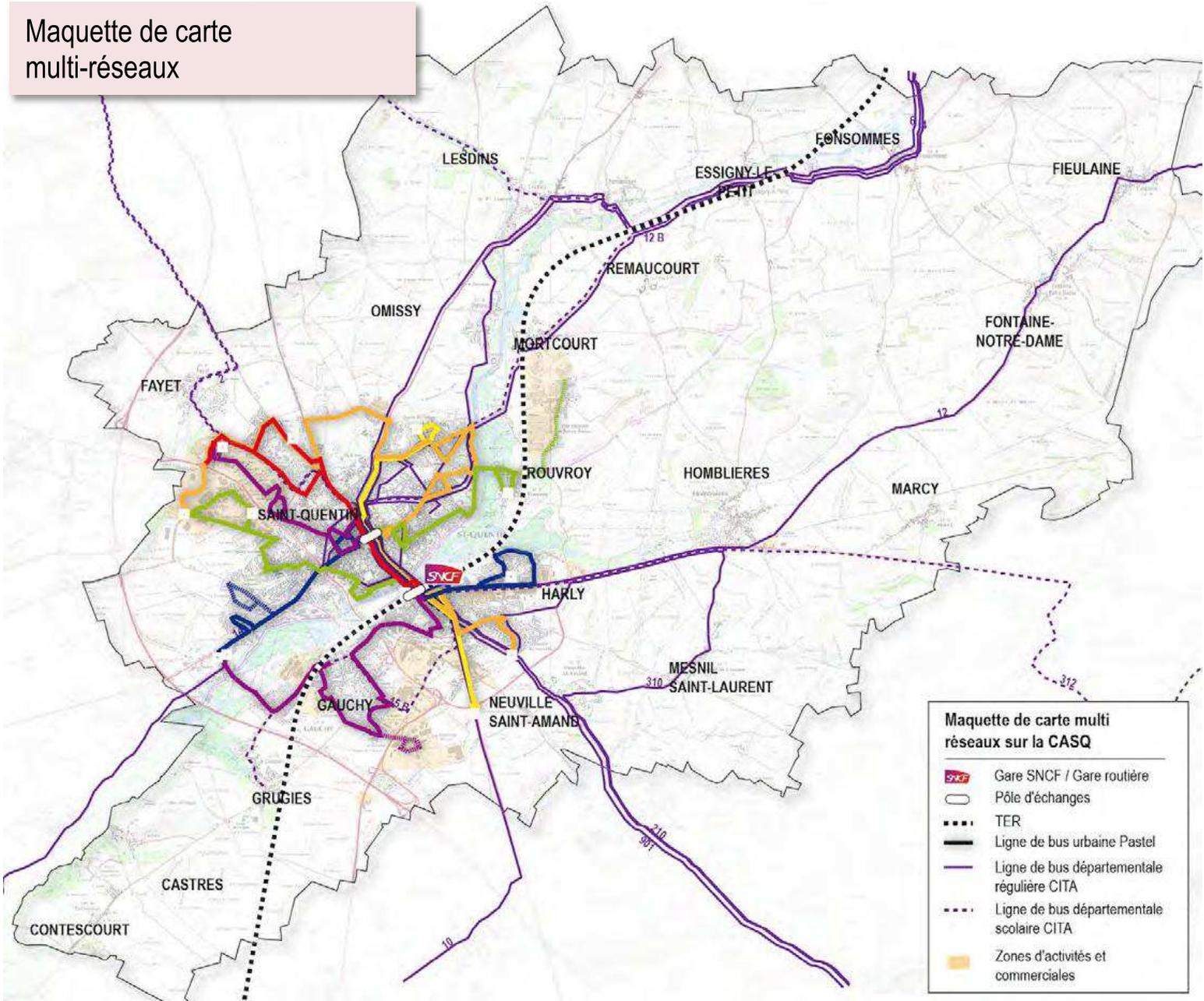
Maîtres d'ouvrages CASQ, Département

Partenaires Saint-Quentin Mobilité, SNCF

Coûts financiers 25 à 50 k€ (Charte graphique, coût graphiste)
Plus Production de support à rajouter

Résultats attendus Une meilleure connaissance des réseaux par les usagers; des correspondances plus aisées.

Maquette de carte
multi-réseaux



Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



AXE C Volet sur les mobilités douces

L'orientation générale

Développer la pratique des mobilités douces comme une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements courts (échelle du quartier ou de la commune) et de moyennes distances (échelle communale ou intercommunale).

Les Objectifs du PDU

Favoriser la marche, remettre le piéton au cœur de la ville

La marche a été identifiée comme un levier important pour améliorer le cadre de vie dans l'agglomération. Pour remettre le piéton au cœur de la ville, souvent il ne faudrait que de légers investissements : un cheminement doux entre deux rues de lotissement qui réduirait un détour contraignant pour la marche, la réflexion en amont du piéton et de la trame piétonne dans les projets d'urbanisation, ou de zones d'emplois, la mise en « Zone de rencontre » de rues étroites permettant aux piétons d'avoir la priorité en tout point de la rue, etc.

Remettre le piéton au cœur de la ville, c'est également assurer que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est garantie.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Développer la pratique du vélo, mode idéal pour les distances de moins de 5 km

La CASQ a réalisé un schéma directeur cyclable en 2001 et l'a mis à jour en 2010. Néanmoins, le réseau reste très discontinu et les aménagements nouveaux peinent à se réaliser.

Le programme d'actions favorise une mise en place progressive des itinéraires cyclables, d'abord en s'appuyant sur les itinéraires de loisirs, et des projets en cours : chemins le long de la Somme, intégrés au projet du Quai Gayant.

La hiérarchisation viaire en Actions 1 et 2 permet d'identifier les voiries à partager soit avec des Zones 30 ou Zone de rencontre afin d'y inclure les cyclistes dans une circulation plus apaisée et adaptée au partage entre les modes de déplacements.

Le développement du stationnement des vélos sur l'agglomération est également indispensable. Le vol des vélos est un vrai frein à la pratique du vélo. Il faut prévoir des stationnements de proximité près des accès des bâtiments publics, avec des arceaux, pour faciliter l'usage du vélo pour les déplacements de « porte à porte », un vrai atout du vélo par rapport à la voiture ! En complément, le stationnement sécurisé sur les sites où le stationnement des vélos est de longue durée : travail, école, résidence, est également à réfléchir.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 14	Définir un plan piéton	p. 52
Action 15	Anticiper l'aménagement des nouveaux quartiers autour du piéton	p. 53
Action 16	S'appuyer sur le PDIPR pour renforcer le maillage des cheminements piétons dans toute l'agglomération	p. 55

Développer l'usage du vélo

Action 17	Définir un programme phasé en trois temps : court, moyen et long termes	p. 57
Action 18	Développer le stationnement des vélos	p. 60
Action 19	Communiquer et promouvoir le vélo, sur ses bienfaits, sur ses services, sur les intermodalités possibles	p. 61

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 14	Définir un plan piéton		
Objectif	Les continuités piétonnes sont indispensables à la pratique de la marche. Aussi, les actions 1 et 2 visent à développer les zones apaisées à l'échelle de l'agglomération ce qui permettra de placer le piéton au coeur de l'organisation de la rue et de sécuriser ses déplacements.		
Description	<p>Etablir un schéma directeur des itinéraires piétons visant notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer des continuités de cheminements confortables pour les piétons entre les coeurs de quartiers • Traiter les traversées d'axes à 50 km/h • Améliorer le confort du piéton dans les sites à forte affluence (grands équipements, zones commerciales, etc.) • Créer des cheminements confortables et sécurisés entre les communes (pour la pratique de loisirs mais aussi la pratique « utilitaire » pour les communes rapprochées) <p>Tirer parti de la démarche « code de la rue » (développement des zones 30 et des zones de rencontre) pour développer rapidement les espaces accessibles aux personnes à mobilité réduite. Plusieurs dispositifs seront prévus dans le cadre d'aménagement de voirie afin de rendre plus accessibles les cheminements et espaces publics (bandes podotactiles, signalétique spécifique, paliers de repos...).</p>		
Échéance	Court à moyen terme		
Maître d'ouvrage	CASQ, Département	Partenaires	Communes, Département
Coûts financiers	Etude « schéma directeur des itinéraires piétons » : 30 à 40 k€	Résultats attendus	Amélioration du cadre de vie. Amélioration des conditions qui favorisent la marche.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 15 Anticiper l'aménagement des nouveaux quartiers autour du piéton

Objectif	Intégrer les piétons aux projets d'aménagements de nouvelles urbanisations		
Description	<p>En lien avec l'action 11, les nouvelles urbanisations doivent permettre aux futurs habitants d'accéder aux principaux lieux de vie et services à pied : commerces de proximité, écoles, arrêts de bus, etc.</p> <p>Il s'agit en particulier de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer des trames piétonnes bien maillées : trame 100 m x 100 m • Introduire de la mixité fonctionnelle au sein des nouveaux quartiers, pour raccourcir les déplacements utilitaires • Créer des espaces publics agréables et engageant 		
Échéance	Au fur et à mesure des nouveaux projets		
Maître d'ouvrage	CASQ, Aménageur		
Partenaires	Communes, Département		
Coûts financiers	Intégrés aux coûts des projets	Résultats attendus	La création de trames urbaines qui favorisent la marche, adaptées à la recherche des itinéraires courts et directs.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Une trame de « 100m x 100m »

Plus la trame urbaine est fine, plus la liberté des pratiques urbaines est grande.

Au vu de l'analyse des dimensions des trames urbaines des villes étudiées, il ressort que la dimension « optimale » des îlots se situe entre 60 et 120 m de côté. Pour simplifier, nous retenons comme maille optimale une maille publique de 100 m de côté.

Le « 100m x 100m » peut constituer un objectif-cible du PLUi (de l'OAP PDU). Sa mise en œuvre est cependant adaptée en fonction des contextes locaux. Ainsi, si cet objectif doit être recherché dans les secteurs d'extension urbaine et sur les parcelles dont la collectivité a la maîtrise, il doit être modulé en fonction des enjeux locaux dans les secteurs bâtis constitués, et concernant le franchissement des principaux obstacles.

Source : RR&A, développé dans le cadre du Plan Piéton de Strasbourg

Rappel du diagnostic et des enjeux

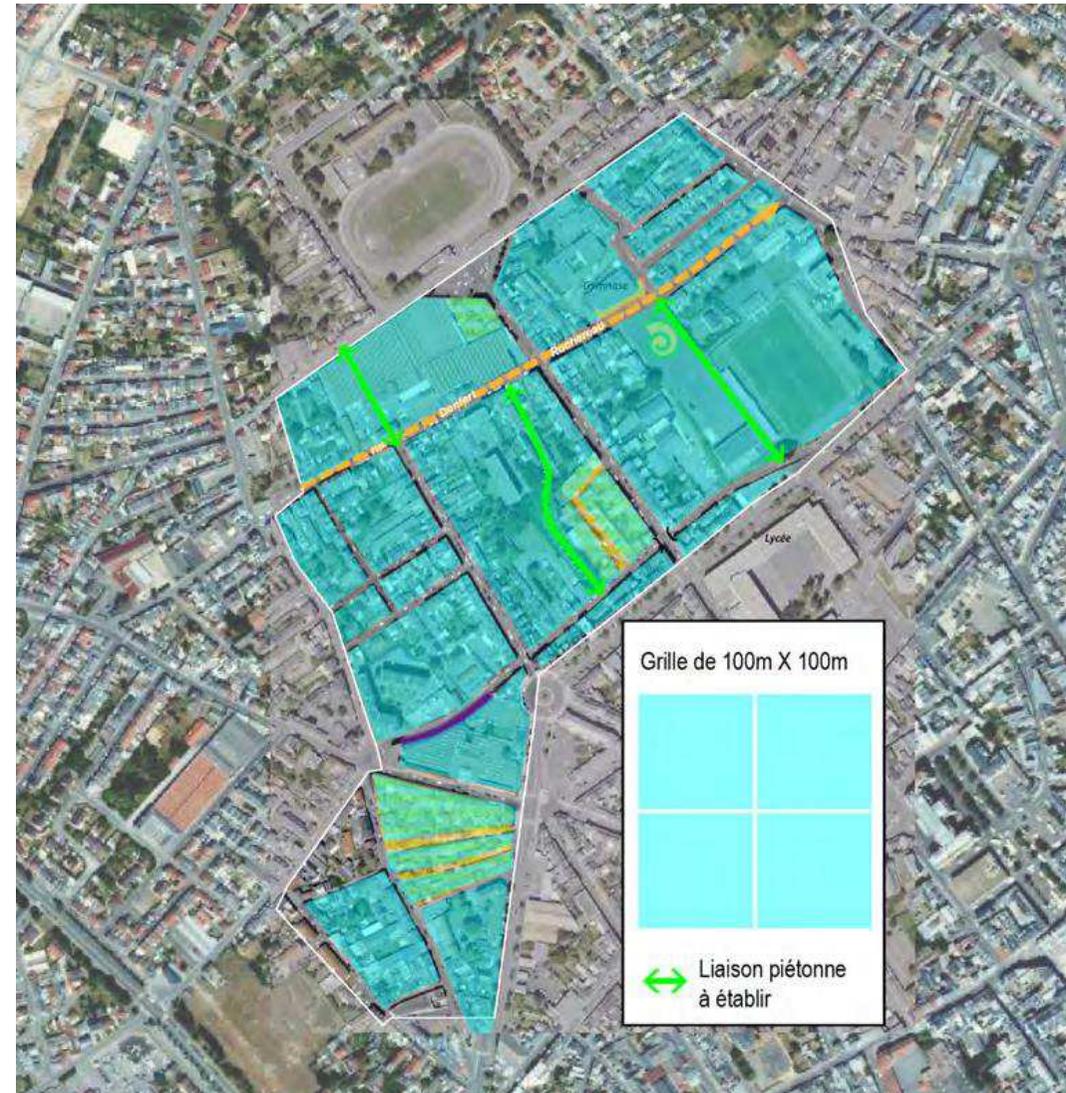
L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

Projet du Faubourg Vermandois (OAP du PLUi)

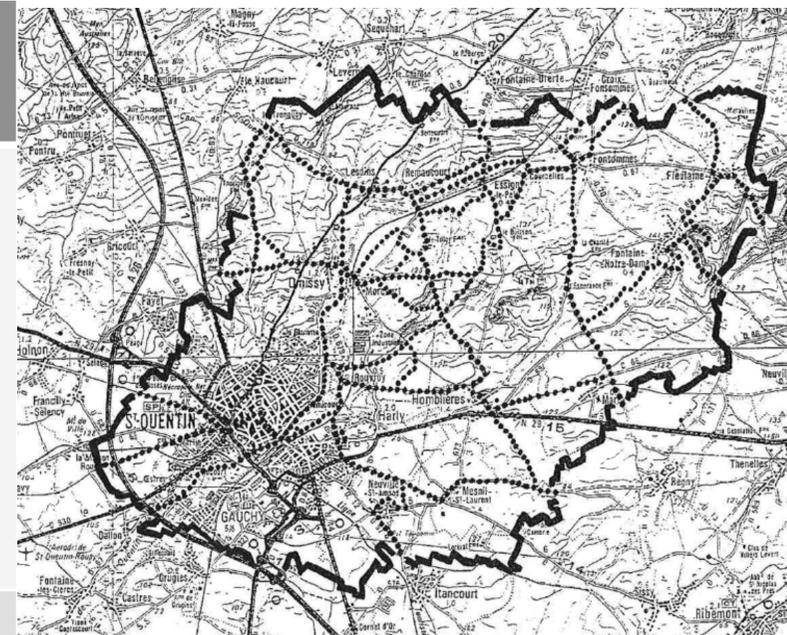


Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 16 S'appuyer sur le PDIPR pour renforcer le maillage des cheminements piétons dans toute l'agglomération

Objectif	Inclure les communes rurales dans le développement des mobilités douces sur l'agglomération.
Description	<p>En lien avec l'action 14 sur le schéma des itinéraires piétons, la CASQ peut s'appuyer sur le Plan Département des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) qui a été élaboré sur l'ensemble des communes.</p> <p>Il s'agit de mettre en œuvre le balisage et une cartographie de ces chemins selon la charte du PDIPR. La distribution de la carte peut être effectuée en mairie et à l'office de tourisme.</p>
Échéance	A très court terme.
Maître d'ouvrage	Département, CASQ
Partenaires	Communes
Coûts financiers	A définir avec le Conseil Général sur la base de ce qui est déjà en place et/ou déjà en cours.
Résultats attendus	Le maillage des chemins qui favorise la marche. La communication sur leurs existence auprès des habitants de la CASQ et des visiteurs.



Carte du PDIPR disponible à ce jour

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 17 Définir un programme d'aménagements cyclables phasé en trois temps : court, moyen et long termes

Objectif Développer la pratique du vélo sur l'agglomération

Description

Réaliser les itinéraires du schéma directeur cyclable, en s'appuyant

- En phase 1 « court terme » sur les itinéraires de loisirs
- En phase 2 « moyen terme » sur les itinéraires structurants d'agglomération
- En phase 3 « long terme » sur les itinéraires inter-quartiers, inter-communaux

Ce réseau est une première étape à réaliser dans le cadre de ce PDU. La suite doit pouvoir inclure l'aménagement des voiries intercommunales périphériques, par exemple par la modération de vitesse sur les chemins ruraux (Niveau 4b du schéma de hiérarchisation du réseau viaire).

En parallèle au déploiement des aménagements cyclables, et en lien avec les actions 1 et 2, identifier très rapidement les voiries de desserte locale où il est possible/souhaitable de limiter les vitesses à 30 km/h ou zone de rencontre 20 km/h. La circulation des vélos est ainsi intégrée de fait dans des rues à circulation apaisée.

Échéance Court, moyen et long termes

Maître d'ouvrage

CASQ

Partenaires

Communes, Département

Coûts financiers

Lorsque possible à intégrer aux coûts de projets ou réfection de voirie (programme pluriannuel)

Court terme : 500 k€
Moyen terme : 500 k€
Long terme : 1000 k€

Résultats attendus

L'amorce d'un programme d'aménagements en faveur de la pratique du vélo.

Le développement de la pratique du vélo pour tous les motifs de déplacements.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

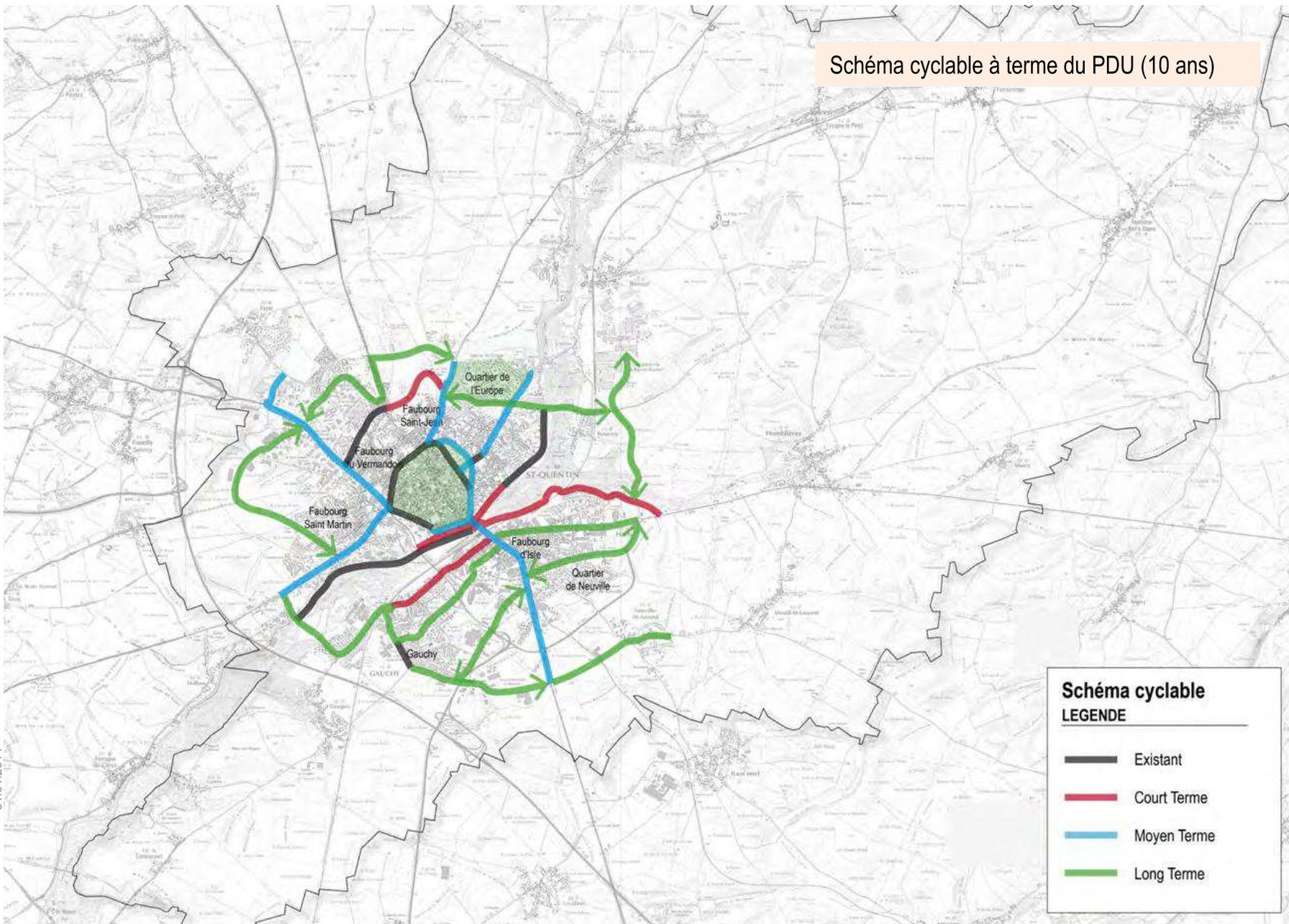
Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 18 Développer les services de stationnement vélos

Objectif Développer le stationnement vélo pour répondre à la crainte du vol, un des principaux freins à la pratique du vélo

Description

De manière « systématique » sur l'espace public pour le stationnement de courte durée (1 arceau = stationnement de 2 vélos) :

- Devant les équipements publics : 5 à 10 arceaux
- Devant les commerces, établissements de restauration : 5 arceaux
- Aux entrées des parcs ou places : 5 arceaux / entrée
- Devant les équipements sportifs et culturels : 10 arceaux
- Sur voirie dans les quartiers résidentiels : 1 place de stationnement voiture permet d'intégrer 4 à 5 arceaux vélo

Mener une réflexion sur le stationnement des vélos de longue durée (abris, dispositifs sécurisés, etc.)

- dans les groupes scolaires, collèges, lycées et post-secondaires
- aux pôles d'échanges
- dans les zones d'emplois
- etc.

Échéance Court terme pour le stationnement de courte durée / Moyen et long termes pour le stationnement de longue durée

Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes, Saint-Quentin Mobilité, Etablissements scolaires, etc.
-------------------------	------	--------------------	--

Coûts financiers	35 € / arceau (< 20 k€ pour 500 arceaux) 2 000 € / abri ou « box » collectif	Résultats attendus	L'Incitation de la pratique du vélo grâce à des solutions pour le stationnement des vélos sur l'espace public et à proximité des principaux équipements.
-------------------------	---	---------------------------	--

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 19 Communiquer et promouvoir le vélo, sur ses bienfaits, sur ses services, sur les intermodalités possibles

Objectif Promouvoir la pratique du vélo sur l'agglomération et améliorer l'image de ce mode de déplacement « actif »

Description Communication et information sur le vélo

- Mise en oeuvre d'actions pédagogiques et de communication auprès de la population : valoriser les dispositifs d'autoréparation, rendre visible et faciliter les manifestations concernant le vélo
- Création de cartes de temps de parcours à pied ou à vélo
- La Direction Générale de la santé lance en 2011, une étude pour la création d'une méthodologie aidant les villes à réaliser ce type de support
- Création de supports représentant les « itinéraires malins » de l'agglomération

Échéance Moyen et long termes

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires Communes

Coûts financiers < 20 k€ pour les outils de communication
A intégrer aux coûts de l'action 10 (communication sur l'offre TC)

Résultats attendus

Une meilleure connaissance par les habitants et visiteurs des aménagements réalisés, et information sur les services dédiés aux vélos (stationnement, loueurs de vélo, circuit de loisirs ou touristiques, etc.)

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

AXE D Les démarches transversales et innovantes

L'orientation générale

Le développement des modes alternatifs se réalise également grâce à des mesures sortant du cadre de l'organisation des transports. Il doit faire partie des projets urbains et de rénovation urbaine et des projets d'entreprises ou d'associations.

Les Objectifs du PDU

Articuler Urbanisme et Transport dans les nouveaux projets urbains permet d'influencer les choix modaux des nouveaux habitants dès leur installation ! En intégrant les modes alternatifs à la conception des projets.

Les démarches AEU (Ademe) et « écoquartier » sont deux exemples de démarches qui intègrent les mobilités d'emblée.

Développer les Plans de déplacements (PDE), c'est réfléchir aux déplacements des pendulaires en y associant les salariés et les dirigeants des entreprises. A l'issue des PDE, les salariés souhaitant accéder aux modes de déplacements alternatifs y trouvent des solutions adaptées, les dirigeants, quant à eux, peuvent trouver de réelles économies dans la gestion de leurs flottes de véhicules (ou de vélos !).

La démarche s'étend aux zones de plusieurs entreprises, aux administrations et aux écoles.

L'accompagnement à la mise en place de nouveaux services qui ne sont pas encore présents dans l'agglomération fait également partie des démarches innovantes à développer : services d'autopartage, de mise à disposition de vélo à assistance électrique, de vélo-école, etc.

Parfois il suffit de la mise à disposition d'une salle, ou l'organisation d'un colloque pour aider une association ou un projet d'entreprise nouvelle.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Articuler Urbanisme et Transports

Action 20	Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets de développement urbain	p. 62
-----------	--	-------

Les démarches innovantes

Action 21	Soutenir les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) et développer des actions en partenariat avec l'activité commerciale	p. 64
Action 22	Favoriser l'implantation de nouveaux services alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, vélo à assistance électrique, co-voiturage, etc.)	p. 65

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB / 31.01.2014



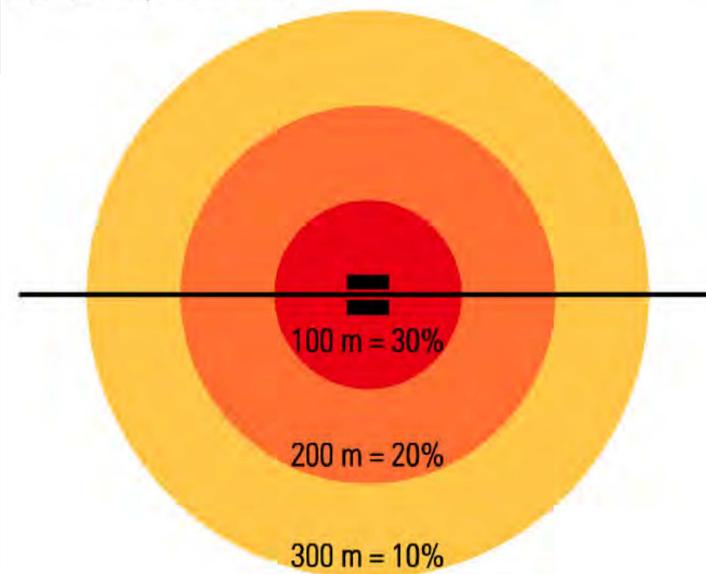
Axe D Les démarches transversales et innovantes

Articuler Urbanisme et Transports

Action 20 Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets de développement urbain

Objectif	Dans les projets urbains (résidentiels et zone d'emplois), créer des trames viaires qui sont favorables aux mobilités alternatives à la voiture		
Description	<p>Dès la conception des projets urbains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les voiries s'inscrivent dans le schéma de hiérarchisation viaire de l'Action 1 • Aménager en fonction de la charte de l'Action 2 • Réfléchir à la desserte des bus (quelle ligne ? Quel trajet ? Quelle accessibilité aux arrêts pour les piétons ?) • Réfléchir aux cheminements des piétons et des cyclistes <p>C'est dès l'installation, que le nouvel habitant va choisir son mode de déplacement de prédilection !</p>		
Échéance	Au fur et à mesure des projets		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes
Coûts financiers	Intégrés aux projets urbains	Résultats attendus	Adoption des modes alternatifs par les nouveaux habitants.

Evolution de la part modale des transports publics en fonction de la distance des arrêts, dans un quartier de Genève



Source : Office cantonal de la mobilité, République et Canton de Genève, 2005

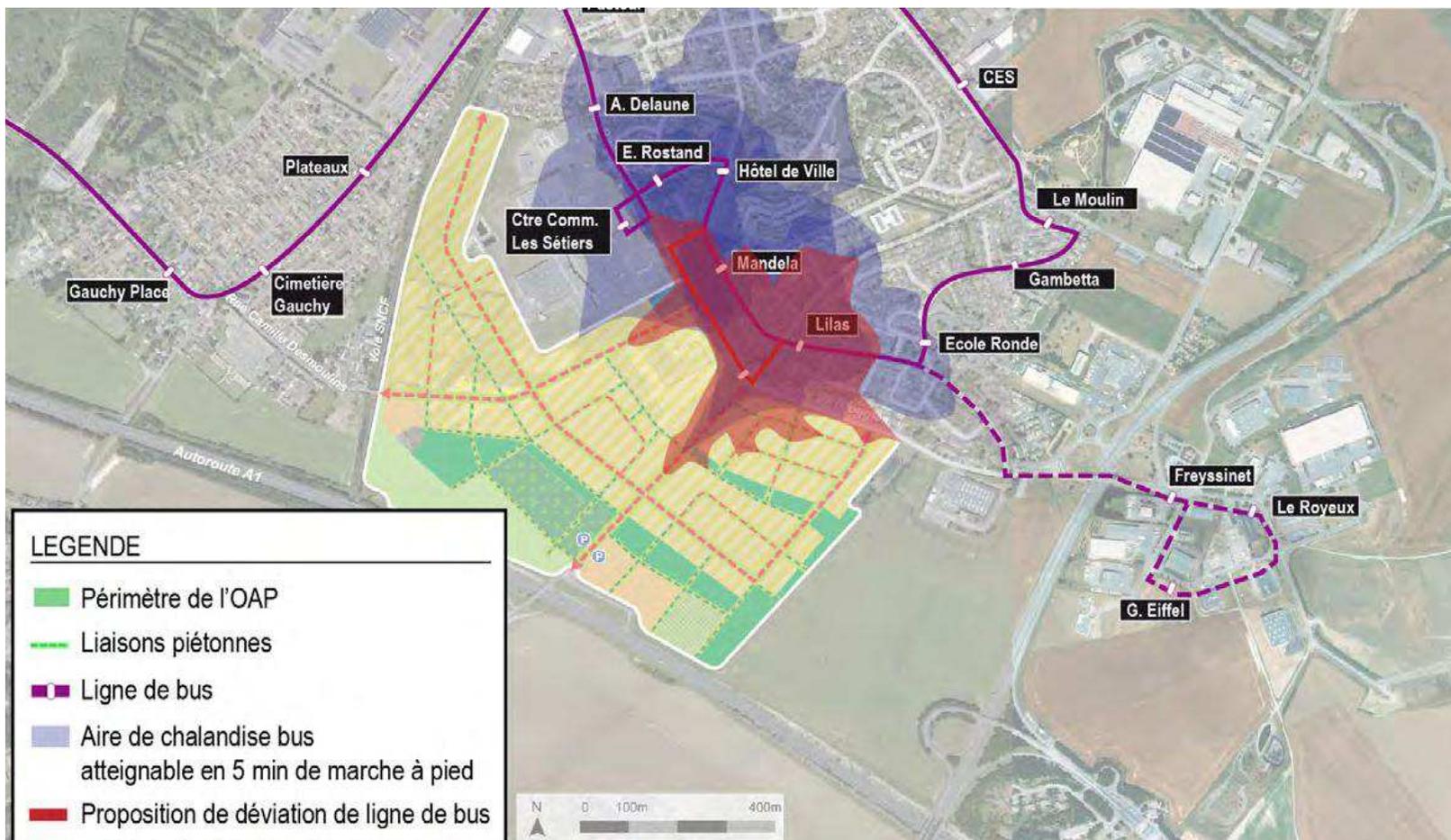
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Projet de la ZAC Delaune (OAP du PLUi)



Le projet Delaune est localisé en périphérie de Gauchy. Telle qu'elle est configurée aujourd'hui, la ligne de bus Pastel 6 ne dessert que très partiellement les nouvelles habitations (aire d'influence de l'arrêt le plus près en rouge). Il serait judicieux de déplacer la ligne au cœur du nouveau quartier.

Le tracé doit être réfléchi en amont et les voiries doivent être aménagées de manière à permettre le passage des bus sur la même voie (éviter les boucles), et les arrêts localisés de manière centrale pour éviter la multiplicité des arrêts et ainsi les temps de parcours longs.

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 21	Inciter les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) ou d'Etablissements Scolaires (PDES)
------------------	---

Objectif	Offrir aux entreprises ou aux zones de plusieurs entreprises un accompagnement de la mise en place de Plans de Déplacements Entreprises (PDE)
-----------------	---

Description	<p>Un PDE se constitue de trois phases principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête sur les pratiques des salariés auprès des salariés et des dirigeants (sous forme de questionnaires papier ou site internet) • Etude sur l'accessibilité multimodale du/des sites : quels sont les problèmes fonctionnels ? Est-ce que l'offre répond à la demande ? • L'élaboration d'une série de mesures à mettre en place pour adapter les offres (stationnements vélo, navette TC, mise à disposition de vélo, etc.) et faire évoluer les pratiques.
--------------------	---

Les salariés et les dirigeants peuvent également établir une charte d'engagement, et expliciter les indicateurs de suivi pour évaluer périodiquement le PDE et sa mise en place.

Dans un premier temps, un PDA (Plan de Déplacements Administration) est à mettre en place au sein de la CASQ pour créer une expertise sur la question. La méthode peut ainsi être transposée ou adaptée aux entreprises intéressées.

Échéance	Tout au long du PDU
-----------------	---------------------

Maître d'ouvrage	CASQ (pour l'accompagnement), Entreprises (pour le PDE)	Partenaires	Ademe, Région
-------------------------	--	--------------------	---------------

Coûts financiers	Pour un PDE / PDA, enquête, étude et accompagnement : environ 40 k€ Outils de communication : 5 k€	Résultats attendus	Prise de conscience des enjeux environnementaux par les entreprises et salariés; Elaboration de solutions partagées et adaptées.
-------------------------	---	---------------------------	---

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 22	Favoriser l'implantation de nouveaux services alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, vélo à assistance électrique, co-voiturage, etc.)
-----------	---

Objectif	Faciliter l'implantation d'innovations ayant trait aux modes de déplacements écologiques
Description	<p>La CASQ devient marraine des nouvelles innovations, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créant des liens entre les entreprises offrant des solutions et les entreprises s'engageant dans les PDE, ou s'implantant dans les nouvelles zones d'emplois • Mettant à disposition des locaux aux jeunes entrepreneurs ou d'associations pour la mise en place de projets en lien avec la mobilité nouvelle • Organisant annuellement un forum ou un colloque sur l'écomobilité, en invitant des experts d'autres régions et les acteurs locaux (institutions, associations, entreprises) à intervenir
Échéance	Tout au long du PDU
Maître d'ouvrage	CASQ
Partenaires	Ademe, Région, Entreprises

Coûts financiers Coût salarial (1/2 poste ou ¼ poste ?)

Résultats attendus

Meilleure connaissance par la collectivité des initiatives privées ;
Création de conditions favorables pour l'émergence de nouvelles offres.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

**Les indicateurs
de suivi**

4. Les indicateurs de suivi

Les indicateurs PDU : des données utiles pour mieux connaître ses réseaux mais aussi anticiper sur l'avenir

Pour suivre les mesures du PDU, il convient de mettre en place un certain nombre d'indicateurs quantitatifs.

Cela permet à la collectivité de :

- mieux connaître les pratiques des réseaux de transports tout au long de la vie du PDU,
- évaluer les actions, et éventuellement les approfondir (poursuivre l'apaisement des voiries par la mise en zone de rencontre d'autres rues, d'étendre l'expérimentation prévue sur la ligne 4 du réseau Pastel, de poursuivre l'aménagement du réseau cyclable, etc.),
- anticiper sur la suite du PDU.

Les données obtenues seront intégrées à l'Observatoire territorial et pourront servir à tout projet engagé par l'agglomération.

1. Suivre les évolutions des pratiques modales des habitants de l'agglomération

Pour quels motifs utilise-t-on davantage les modes doux ? La voiture ? Comment les pratiques modales évoluent-elles ?

Outils : Enquête ménage déplacements

Maître d'ouvrage : Région Picardie

Partenaires : Département, CASQ, Communes

Actions concernées : toutes les actions du PDU

2. Mesurer les évolutions du trafic sur l'ensemble du réseau viaire

Est-ce que le trafic augmente ? Est-ce qu'il diminue ? Sur quels axes ?

Outils : enquêtes de trafic par compteurs automatiques périodiques (pose annuelle) sur les grands axes (boulevards, RD1029, voie structurante de quartier, traversée de village) ; différenciation par catégories : Véhicules Légers, Poids Lourds ; relevé de la vitesse

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Département, communes, entreprise d'enquêtes

Coûts : 3 000 euros /an

Actions concernées : 1, 4

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

3. Connaître la fréquentation des bus urbains

Quels sont les arrêts de bus les plus fréquentés ? Quelles sont les évolutions de la fréquentations ? Quelles sont les origines-destinations des clients ? Quelles améliorations attendent les clients ?

Outil 1 : enquêtes « montées/descentes » (comptages des voyageurs montant et descendant aux arrêts) tous les 5 ans environ (dont une première en début de PDU car la dernière date de 2007-2008)

Coûts : 20 à 30 k€

Outil 2 : enquête client « origine-destination » (questionnaire par enquêteur sur le bus par exemple) tous les 5 ans

Coûts : 5 à 10 k€ en selon l'échantillon ciblé

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaire : Saint-Quentin Mobilité, entreprise d'enquêtes

Actions concernées : 8, 9, 10, 13

4. Connaître la fréquentation et les modes de rabattement à la gare

D'où viennent les rabattants ? Quels modes utilisent-ils pour venir à la gare ? Quelles sont les évolutions ? Quelles pratiques privilégiées ? Pour quels modes faudrait-il davantage de services pour en développer l'usage ?

Outils : micro-trottoirs, enquêteurs munis de bornes mobiles, à mener tous les 2 ans environ

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : SNCF, Région, entreprise d'enquêtes

Coûts : 1 500 euros / enquête

Actions concernées : 12, 13, 14, 16, 18

5. Suivre et communiquer sur le linéaire d'aménagements cyclables réalisés, l'offre de stationnement

Combien de mètres de pistes cyclables existent-ils dans l'agglomération ? Est-ce que le réseau cyclable est mis en œuvre tel que prévu dans le schéma directeur des modes doux et le PDU ?

Maître d'ouvrage : CASQ

Actions concernées : 16, 17, 18

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



6. Connaître la fréquentation des aménagements cyclables

Est-ce que les aménagements réalisés sont utilisés ? Par quels types de cyclistes (pendulaires, loisirs, cyclo-touristes) ? Quels jours dans la semaine sont privilégiés ?

Outil 1 : comptages automatiques (pose annuelle)

Coûts : 2000 euros /an

Outil 2 : enquête « à vue » ou avec questionnaire (tous les 2 ans)

Coûts : 2000 euros / enquête

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Communes, entreprise d'enquêtes

Actions concernées : 16, 17, 18

7. Suivre les données d'accidentologie

Quels sont les points durs à traiter ? Quelles sont les évolutions ? Faut-il apaiser davantage les voiries ?

Outil : bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC) rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent. Le BAAC regroupe quatre types d'informations : caractéristiques, lieux de l'accident, véhicules, et usagers impliqués.

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Préfecture de l'Aisne et son Observatoire de la Sécurité Routière, Département, service de police ou gendarmerie

Actions concernées : 1, 2, 14, 16

8. Suivi environnemental

En complément de l'ensemble des indicateurs cités, l'observatoire territorial de la CASQ mettra en oeuvre un certain nombre d'indicateurs environnementaux afin de suivre et d'évaluer l'impact environnemental du PDU. Sont concernées toutes les actions du PDU.

La pollution de l'air

Afin de suivre l'impact environnemental du PDU sur la qualité de l'air les indicateurs choisis sont :

- Les niveaux des polluants caractéristiques de la pollution routière (NOx, PM10, O3 et Benzène) mesurés grâce aux réseaux de stations de mesures d'Atmo Picardie ;
- Le nombre de véhicules propres du réseau Pastel ;
- Le nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils des polluants liés au trafic routier en partenariat avec Atmo Picardie.

Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique

Le suivi de l'impact environnemental du PDU sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique pourra se faire par l'intermédiaire des actions suivantes :

- Le suivi des évolutions des trafics routiers en véhicules légers et poids lourds sur le territoire. Aujourd'hui peu de données existantes séparent les véhicules légers et les poids lourds. Il sera intéressant lors des prochains recueils d'informations sur les trafics routiers de l'agglomération de distinguer ces deux catégories de véhicules motorisés afin d'évaluer de manière plus précise les effets du plan d'actions du PDU. Les campagnes de comptages routiers doivent être renouvelées régulièrement.
- Suivi par le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la CASQ.

Les nuisances sonores

Les indicateurs les plus pertinents pour observer les effets du PDU sur l'évolution des nuisances sonores de l'agglomération sont :

- Le nombre d'habitants exposés à des dépassements des seuils réglementaires des niveaux sonores émis par les trafics routier et ferroviaire sur une journée (Lden) ou durant la nuit (Ln). Le suivi de ces indicateurs sera rendu possible grâce à la mise à jour de la carte stratégique du bruit émis par les transports sur le territoire.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi