



Schéma cyclable départemental

**Conseil général de la Somme
Direction de la Modernisation des Infrastructures
Service Etudes générales et Prospective**

Sommaire

<i>I - Diagnostic</i>	6
<i>1 - Identification des forces et faiblesses du territoire</i>	7
1-1 Le canal de la Somme	7
1-2 Les véloroutes	7
1-3 Les aménagements cyclables du SMBSGLP	8
1-4 Un territoire et une population ruraux	9
1-5 Une géographie source d'atouts et de points faibles	9
1-6 Une demande sociale	9
1-7 Une faible densité urbaine	9
1-8 Le schéma régional des véloroutes et voies vertes	10
<i>2 - Analyse de la pratique du vélo</i>	13
2-1 Généralités	13
2-2 Retour des intercommunalités	15
2-3 Pratique de l'intermodalité	17
<i>3 - Analyse de l'offre actuelle et des projets</i>	19
3-1 Les aménagements et jalonnements cyclables du SMBSGLP	19
3-2 La Véloroute Vallée de Somme	20
3-3 Autres voies vertes	21
3-4 Parcours vélo et VTT	22
3-5 Aménagements urbains	22
3-6 Les projets	24
3-7 La question des délaissés ferroviaires	26
<i>4 - Les services aux cyclistes</i>	30
4-1 Les points de location vélo	30
4-2 Vélo service	30
4-3 Vélam	30

4-4 Le réseau « Côte Picarde à Vélo » / « Somme à Vélo »	31
5 - Analyse de l'accidentologie	32
5-1 Hors/ en agglomération	32
5-2 Circonstances des accidents	32
5-3 Dans le temps : selon le mois	32
5-4 Dans le temps : selon le jour	33
5-5 Dans le temps : selon l'heure	33
5-6 Lieux	33
5-7 Les conflits	34
5-8 Enseignements	36
5-9 Comparaison avec d'autres départements	36
6 - Organisation des déplacements au sein du territoire	39
6-1 Les aires d'influence urbaine	39
6-2 Analyse du trafic automobile	40
7 - Vitesse des véhicules et nombres de poids-lourds	45
7-1 Vitesse des véhicules	45
7-2 Nombre de poids-lourds	46
8 - Contraintes topographiques et relief	50
9 - Aménagements actuels et prévus dans les Départements limitrophes	53
9-1 Le Conseil général du Pas-de-Calais	53
9-2 Le Conseil général du Nord	53
9-3 Le Conseil général de l'Aisne	54
9-4 Le Conseil général de l'Oise	54
9-5 Le Conseil général de la Seine-Maritime	55
10 - Etude spécifique aux collèges	57

11 - Définition du potentiel cyclable des itinéraires	65
11-1 Liaison utilitaires	65
11-2 Liaisons touristiques et de loisirs	66
Conclusion du diagnostic	71
Le schéma de principe	72
Plan d'actions	75
Introduction	76
Objectif 1 – Créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage utilitaire	77
Action 1-1 Définir les grands principes d'intervention pour le réseau cyclable départemental	77
Action 1-2 Intégrer la dimension vélo (dont le schéma de principe) dans tous les nouveaux projets routiers sur le réseau routier départemental	77
Action 1-3 Inciter les collectivités locales à aménager des itinéraires cyclables à vocation utilitaire.	78
Action 1-4 Adapter les sections de véloroute pouvant assurer un usage utilitaire aux exigences d'une telle pratique	78
Objectif 2 – Créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage touristique et de loisir	80
Action 2-1 Assurer l'achèvement et le prolongement amont de la Véloroute Vallée de Somme entre Péronne et le département de l'Aisne ainsi que la liaison vers la Trans'Oise	80
Action 2-2 Participer à la réalisation des véloroutes locales portées par les EPCI	80
Action 2-3 Inciter les collectivités locales à aménager des itinéraires cyclables de part et d'autre de la Véloroute Vallée de Somme	81
Objectif 3 – Mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes	82
Action 3-1 : Etendre le label « Côte Picarde à Vélo » / « Accueil Vélo »	82
Action 3-2 : Organiser des campagnes de « marquage » de vélo pour lutter contre le vol	82

Action 3-3 Aménagement de parkings à vélo sécurisés et confortables dans les collèges	83
Action 3-4 Développer l'intermodalité Car + Vélo	84
Action 3-5 Aménager des équipements à destination des cyclistes le long de la Véloroute Vallée de Somme	85
Objectif 4 - Inciter le grand public à la pratique du vélo	86
Action 4-1 Valoriser sur le plan touristique la Véloroute Vallée de Somme	86
Action 4-2 : Communiquer en interne sur la démarche « Schéma cyclable du Conseil général » et l'incitation à la pratique du vélo	86
Action 4-3 Communiquer en externe sur la démarche « Schéma cyclable du Conseil général » et l'incitation à la pratique du vélo	87
Action 4-4 Sensibilisation des collégiens et des parents d'élèves à la pratique du vélo	88
Action 4-5 Mettre en place une ressourcerie à vélo	91
Objectif 5 – Promouvoir le schéma cyclable dans les territoires	92
Action 5-1 Communiquer sur le schéma de principe auprès des communes et des EPCI	92
Action 5-2 Anticiper l'adaptation des territoires à la pratique cyclable	92
Objectif 6 – Suivi et évaluation du schéma	93

I - Diagnostic

Diagnostic achevé en novembre 2013

1 - Identification des forces et faiblesses du territoire

1-1 Le canal de la Somme

Le Département dispose d'un atout fort qu'est le canal de la Somme. Véritable artère qui traverse le département d'Est en Ouest et qui par les liaisons qui peuvent être créées peut irriguer la totalité du Département. La véloroute Vallée de Somme, qui reprend ce tracé, est en cours d'aménagement. Elle relie Péronne à Saint-Valery-sur-Somme. Cette véloroute s'inscrit dans un itinéraire national encore plus vaste, appelé V30, qui relie Saint-Valery-sur-Somme à Dijon via Reims.



Ailly-sur-Somme, C. Leblanc

1-2 Les véloroutes

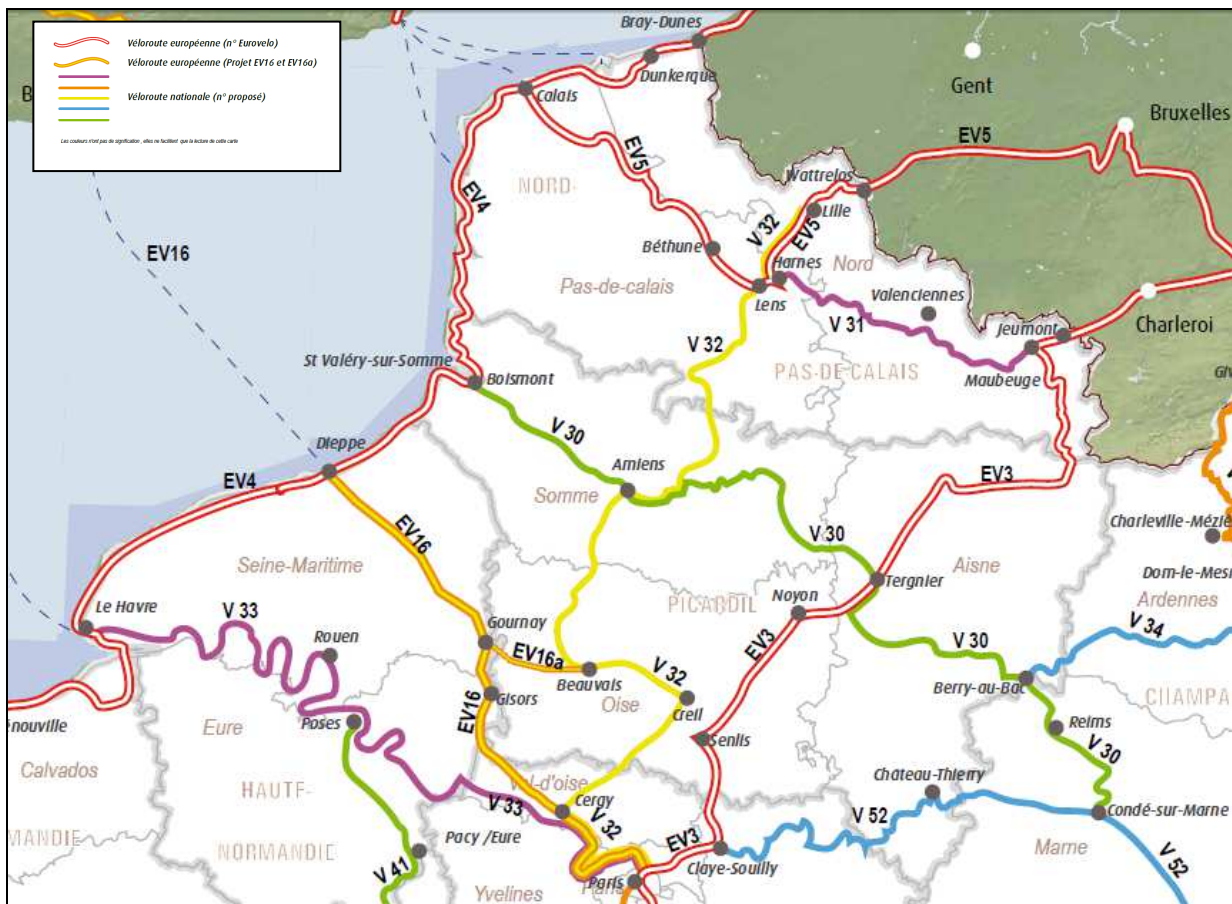
Le Département se situe sur le tracé de l'Eurovéloroute numéro 4 (EV4), appelée Véloroute d'Europe Centrale, qui relie Kiev, en Ukraine, à Roscoff dans le Finistère. Dans le département, elle longe le littoral et emprunte les aménagements et jalonnements cyclables du Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (SMBSGLP). Cette liaison est en cours de réalisation.

Un autre axe retenu et inscrit au schéma national est la liaison Paris-Lille (V32) qui, dans le département passerait par Amiens et Albert.

Le Département de la Somme se trouve à proximité d'autres grandes véloroutes européennes :

- l'eurovéloroute n°3 (EV3), qui relie Trondheim, en Norvège, à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne et qui traverse les départements voisins du Nord, de l'Aisne et de l'Oise.
- l'eurovéloroute n°5 (EV5), la Via Francigena, qui relie Londres à Brindisi, en Italie, et traverse le Nord-Pas de Calais,
- l'Avenue Verte London-Paris (EV16), dont un itinéraire (EV16a) traverse le département de l'Oise.

Carte des véloroutes



Source : Départements et Régions cyclables

Ainsi, le territoire de la Somme se situera, à terme, sur un maillon entre ces véloroutes. Il bénéficiera également d'une très bonne accessibilité et d'un bon encrage dans le réseau national et nord-ouest européen. Le raccordement « cyclable » de la Somme au Bénélux constituera, qui plus est, une opportunité supplémentaire, avec l'arrivée de nouveaux usagers, dans la mesure où les belges et les néerlandais sont de grands adeptes du vélo.

1-3 Les aménagements cyclables du SMBSGLP



Le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard s'est engagé, il y a quelques années, dans une politique volontariste en terme d'aménagements et de jalonnements cyclables dans le secteur de la Baie de Somme. Ces derniers ont une vocation touristique et de loisir. A ce titre, le SMBSGLP dispose d'une expertise et d'un retour d'expérience qu'il pourra faire partager au Conseil général. L'autre atout est que le département dispose déjà, sur une partie de son territoire, d'un réseau cyclable existant et reconnu.

1-4 Un territoire et une population ruraux

Deux fois plus utilisé en zone rurale qu'en zone urbaine, le vélo trouve dans le département de la Somme, un territoire à fort potentiel de développement. En effet, sur 782 communes, 742 comptent moins de 2 000 habitants. Ainsi, 288 773 sommiens vivent dans une commune rurale soit 49,5 % de la population totale.



Mailly-Raineval, D. Cry

1-5 Une géographie source d'atouts et de points faibles

Bien qu'à l'échelle du département, la topographie peut, sur certains secteurs, paraître trop marquée pour la pratique du vélo, le département de la Somme possède, à l'échelle de la France, un relief relativement plat, particulièrement favorable à la pratique du vélo.

La situation géographique du département, en bordure de la Manche, l'expose aux fréquentes perturbations océaniques pluvieuses. Ainsi, on observe en moyenne et par an 128 jours de pluie sur l'ouest du département et 123 à l'est, soit près d'un jour sur trois. Cependant, les 185 jours de pluie annuels d'Amsterdam démontrent que l'humidité ne peut constituer un réel frein à la pratique du vélo.

1-6 Une demande sociale

Les demandes de mise en place de pistes cyclables le long des axes départementaux sont nombreuses, ce qui atteste de la demande sociale qui est forte et d'une attente importante.

1-7 Une faible densité urbaine

Le département de la Somme présente, de manière générale, une densité urbaine relativement faible. L'organisation spatiale est caractérisée par un réseau important de petites, voire très petites communes, réparties de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire.



Agenvillers, P. Frutier

Ainsi, les distances entre ces communes et les pôles d'emplois, de services et de commerces dépassent fréquemment les 5 km, qui sont reconnus pour être la distance « socialement acceptable » pour un usage utilitaire du vélo.

De plus, cette même organisation spatiale se traduit par une très grande périurbanisation et un nombre important de communes « dortoirs ». Or, cette situation est très favorable à l'usage de la voiture individuelle. Preuve en est, 53 % des ménages des communes périurbaines du grand amiénois possèdent, au moins, deux voitures (étude mobilité ADUGA, 2010).

La mobilité des périurbains est particulière dans la mesure où elle est, plus qu'ailleurs, planifiée, ces derniers effectuant des boucles de déplacements. (L. Cailly, « Mobilité en péri-urbain : quelles solutions ? », les entretiens du Certu, 31/01/2012). Autrement dit, un seul déplacement, peut avoir plusieurs objectifs : déposer les enfants à l'école, rejoindre le lieu travail, effectuer des achats... Or, dans ce cas, les reports modaux depuis la voiture jusqu'au vélo sont particulièrement difficiles.

1-8 Le schéma régional des véloroutes et voies vertes

La région Picardie est déjà couverte par un schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Le 3 février 2006, le comité régional pour le développement des véloroutes et voies vertes en Picardie s'est réuni à Amiens. Ce Comité a validé le volet régional du schéma national des véloroutes et voies vertes de 1998. Ce schéma s'accompagne d'une charte qualité destinée à fournir les outils et les conseils nécessaires pour mener à bien les projets.

Le schéma des véloroutes a donc l'ambition de revêtir une approche globale, d'un côté par l'intégration des axes européens et en assurant la continuité avec les régions voisines, d'un autre côté par l'aide aux acteurs locaux par la mise en cohérence des projets avec les grandes lignes du schéma.

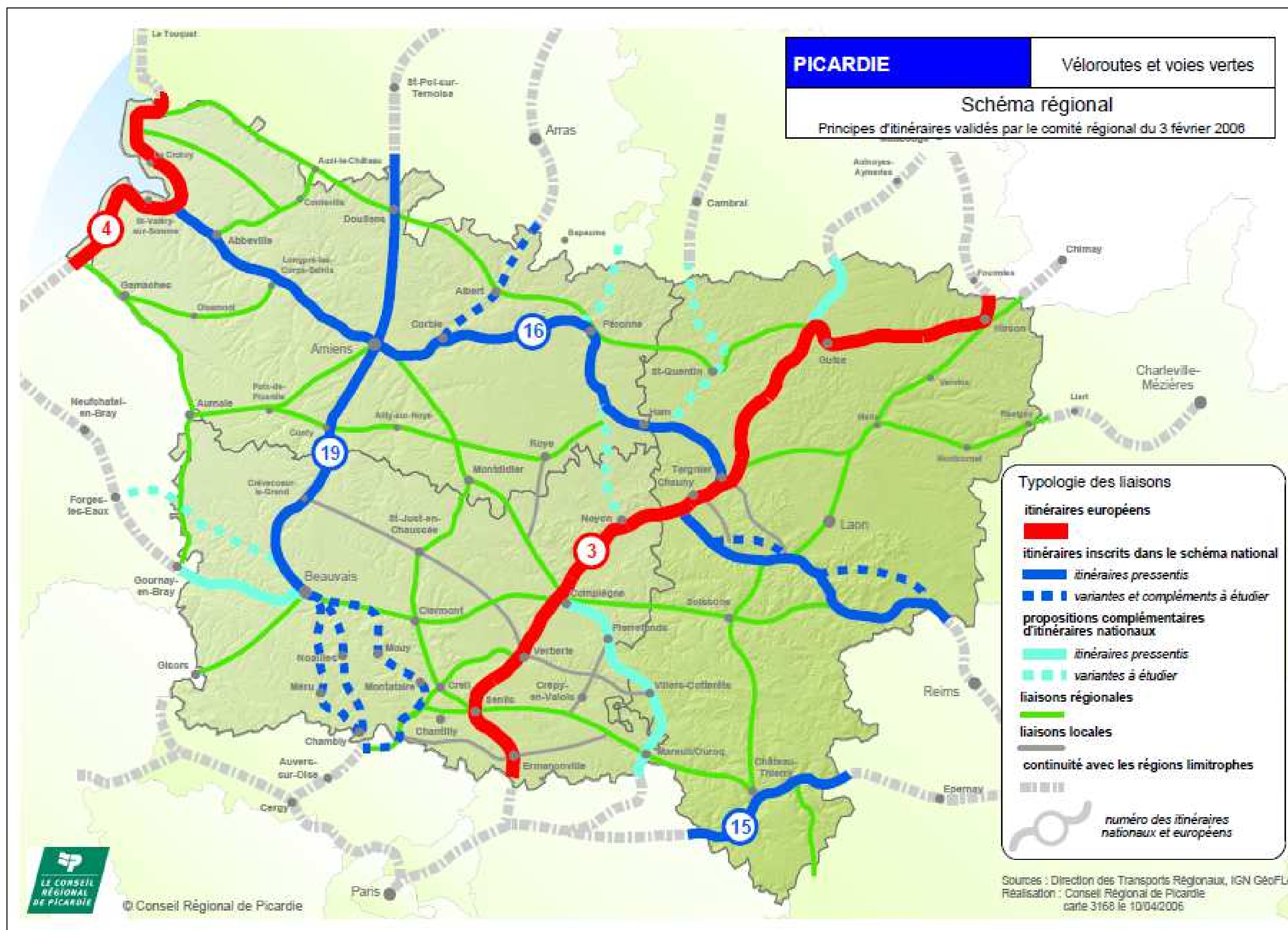
Les Régions et Départements limitrophes ont été interrogés par le Préfet de Région en 2004 afin de vérifier la compatibilité des propositions picardes avec leurs schémas et projets respectifs.

Ce schéma s'articule en 4 types d'itinéraires :

- les liaisons européennes,
- les liaisons nationales,

- les liaisons régionales,
- les liaisons locales.

Le Conseil général de la Somme dispose donc déjà d'un document d'Action très abouti, qui fait suite à des travaux d'études approfondis, à une phase de concertation et sur lequel le présent schéma cyclable pourra s'appuyer (cf. carte des principes d'itinéraire du schéma régional).

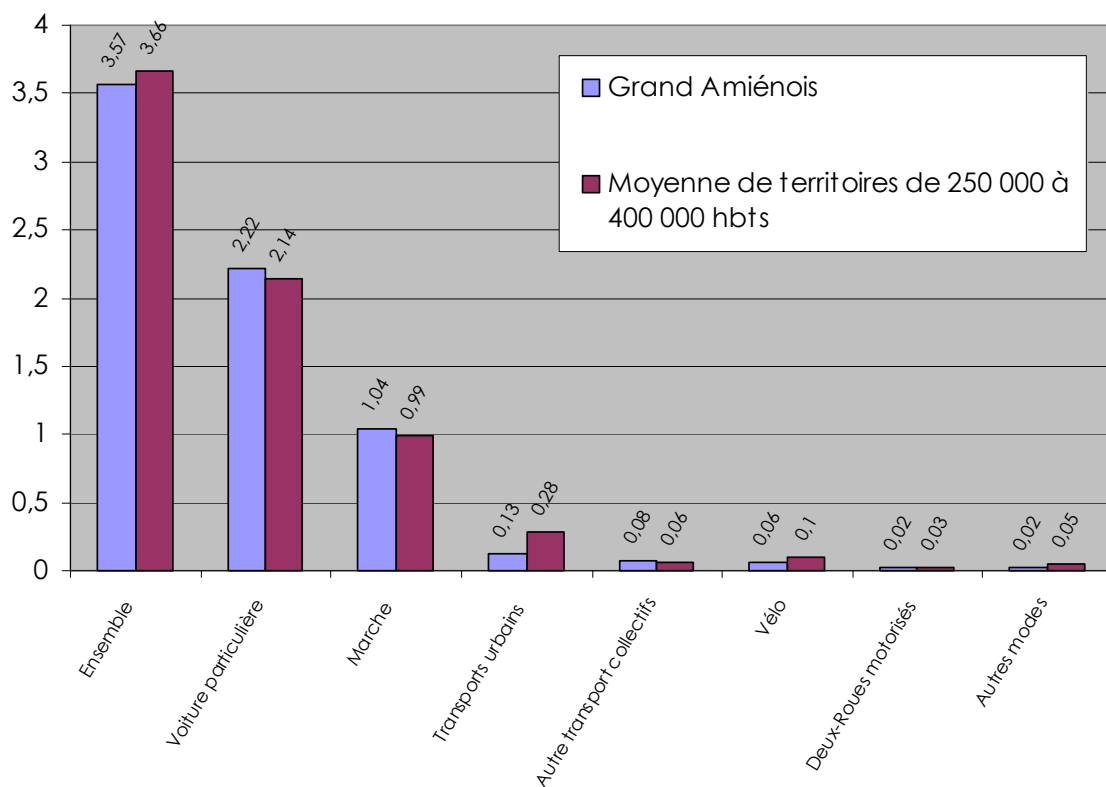


2 - Analyse de la pratique du vélo

2-1 Généralités

Il n'existe pas d'enquête de déplacement réalisée à l'échelle du département de la Somme. Cependant, en 2010, l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) a réalisé une étude sur la mobilité des habitants de son territoire. Etant donné que ces derniers représentent près de 58 % de la population départementale et que ce territoire regroupe plus de 55 % des emplois de la Somme, il est possible d'en tirer quelques grands traits d'enseignement pour l'ensemble du département sans cependant en faire des généralités.

Mobilité : nombre de déplacements par personne, par jour



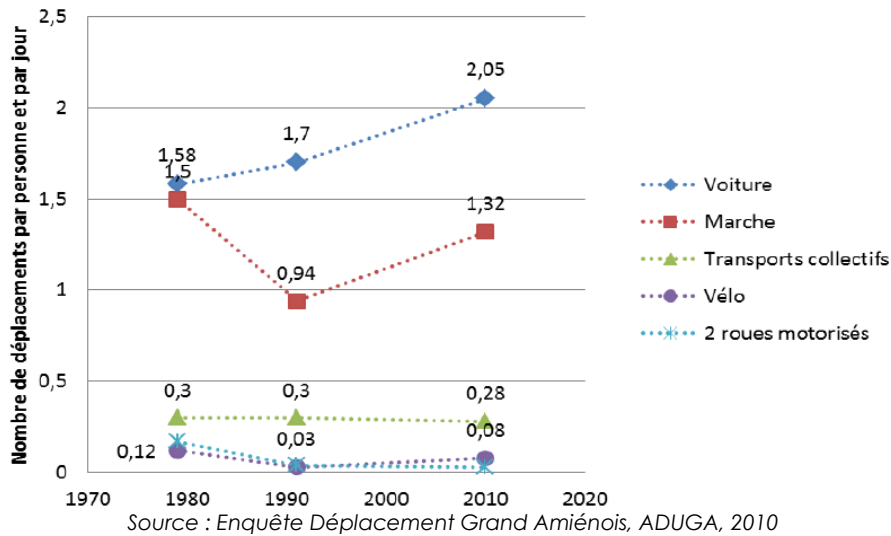
Source : Enquête Déplacement Grand Amiénois, ADUGA, 2010

Confrontés à la moyenne des autres territoires de taille comparable, les habitants du Grand Amiénois sont un peu moins mobiles. Ils se déplacent plus à pied et en voiture et moins en transport collectif. Cependant, la voiture est comme partout le mode déplacement majoritaire devant la marche.

Dans le Grand Amiénois, la pratique du vélo est faible et légèrement inférieure à la moyenne des autres territoires de taille comparable. Ainsi, la marge de progression est encore plus importante qu'ailleurs.

Au sein du territoire du Grand Amiénois, des disparités sont notables. Les habitants d'Amiens Métropole se déplacent plus que leurs voisins du reste du Grand Amiénois. Ils sont moins équipés en voiture particulière. La pratique de la marche, du vélo et l'usage des transports en commun sont également plus importants chez ces personnes.

Évolution de la mobilité par mode sur 10 communes
Source : EMD 1979, 1991, 2010

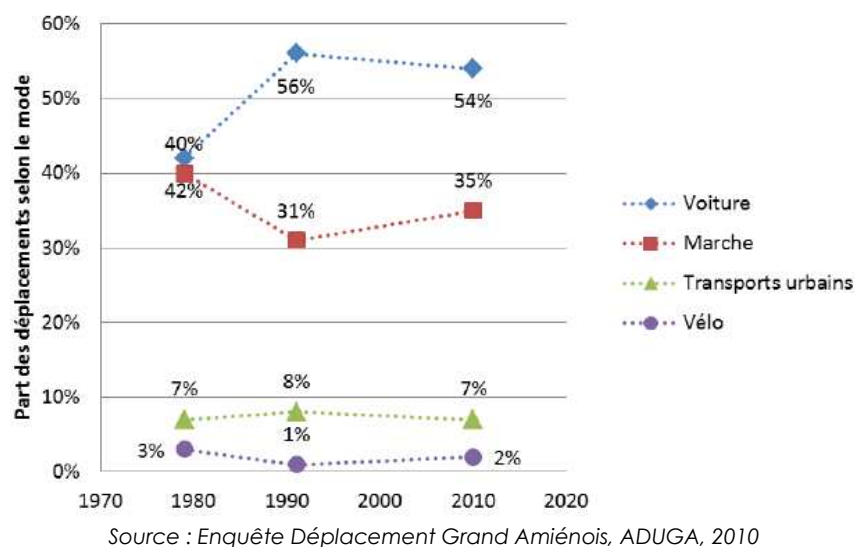


L'approche temporelle permet de dégager l'évolution de la pratique des différents modes de déplacement. Il ressort de cette comparaison une augmentation continue du nombre de déplacements en voiture, un nouveau regain de la pratique de la marche, une stagnation voire une légère diminution du nombre de déplacements en transports en commun.

Concernant le vélo, on observe une hausse de la pratique depuis 1990. Cependant, malgré cette hausse, le niveau de pratique du vélo reste inférieur à ce qu'il fût dans les années 1980. Ceci rappelle, s'il en était besoin, que la pratique du vélo « de masse » ne serait qu'un retour à un usage ancien et non une nouveauté.

Néanmoins, étant donné que le nombre de déplacements a lui-même augmenté, il convient de se référer à la part de marché de chacun des modes.

Évolution des parts de marché selon le mode
Sources : EMD 1979, 1991, 2010



Le constat est alors différent. Après avoir connu un maximum en 1990, la part de l'usage de la voiture dans le total des déplacements baisse depuis 20 ans. La pratique de la marche

tout comme celle du vélo progressent. En revanche, les transports collectifs voient leur part de marché baisser et revenir à leur niveau de 1980.

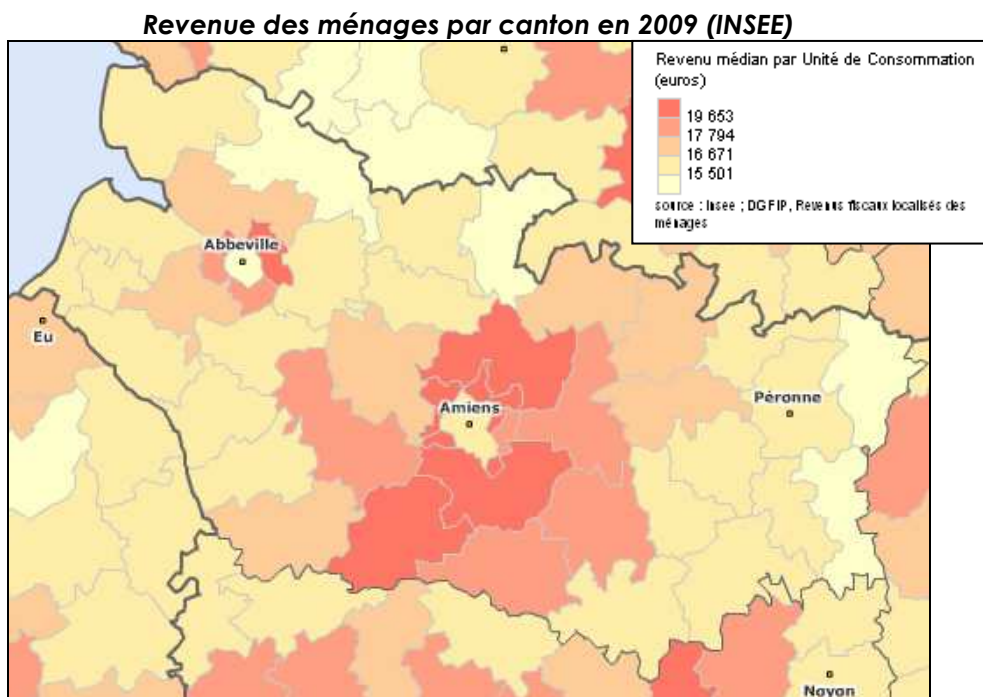
2-2 Retour des intercommunalités

Durant l'été 2012, l'ensemble des EPCI de la Somme a été contacté dans le cadre du présent diagnostic. Cette prise de contact a notamment permis d'évaluer la pratique du vélo pour chacun des territoires. (Absence de données pour la CC de Bresle Maritime et de Haute-Somme).

Le premier enseignement est que la pratique du vélo diffère, d'un territoire à l'autre, au sein du département. Trois types d'usage se côtoient : l'usage de loisir, qui semble être prépondérant, sportif et utilitaire. Ce dernier usage est observé sur plusieurs secteurs :

- au sein d'Amiens Métropole,
- au sein de la commune d'Albert (déplacements domicile-travail, lycée-gare)
- au sein de la commune de Montdidier,
- au sein de la commune de Roisel (déplacements domicile-travail),
- au sein de la commune de Nesle (déplacements domicile-collège),
- sur le territoire de la communauté de communes du pays Hamois et notamment à Ham et entre Ham et Athies (RD 937)
- au sein des communes de la Communauté de communes d'Authie-Maye où la pratique du vélo utilitaire n'a jamais vraiment disparu,
- au sein et entre les communes de la Communauté de communes du Val de Somme : Hamelet, Vaire-sous-Corbie, Vaux-sur-Somme, liaison Lamotte-Brebière-Camon,
- entre Corbie La Neuville et Bonnay,

D'une manière générale, l'usage du vélo utilitaire se distingue dans toute la partie est du département (Ham, Roisel, Nesle, Montdidier, Albert). L'explication semble être économique. C'est ici que l'on retrouve les revenus par ménage les plus faibles du département. L'équipement automobile des ménages y est également moins important, notamment dans le Pays Hamois où près de 20% des ménages n'ont pas d'automobile.



Partout ailleurs, les usages identifiés ont tous une vocation de loisirs :

- sur le littoral,
- le long du chemin de halage du canal de la Somme,
- sur les routes à faible trafic du Bernavillois et du Vimeu Vert,
- sur la RD 8 (depuis Amiens) et la RD 920 (vers Poix-de-Picardie) sur le territoire de la communauté de communes du canton de Conty ainsi que sur la coulée verte,
- sur les routes du secteur de Montdidier et de Blangy-sur-Bresle,
- aux alentours de la forêt de Crécy,
- dans la vallée de l'Omignon,
- sur les chemins de randonnée du canton de Roisel, du pays Neslois, de la Communauté de communes Ouest-Amiénois, du Vimeu Vert, de la région d'Hallencourt et du Val de Somme,
- autour des étangs du vélodrome à Albert,
- sur les circuits VTT du Val de Noye,
- le long de la vallée de l'Ancre (sites de mémoire),
- sur l'axe Longpré-les-Corps-Saint – Oisemont,
- sur la RD 71 entre Hamelet et Corbie,
- enfin, une pratique du vélo est visible sur l'axe vallée de la Somme – Saint-Légers-les-Domart – Flixecourt et dans le secteur du Pernois.



Pratique du vélo de loisir le long du canal de la Somme, Lamotte-Brebière, CDT Somme, ASFlament.

D'une manière générale, 80% des circuits de randonnées du Conseil général sont accessibles aux VTT.

Sur le littoral, le niveau de fréquentation des aménagements cyclables n'est pas le même sur l'ensemble du réseau (SMBSGLP). La partie nord enregistre les flux les plus importants :

- 1 200 vélos entre Quend et Quend-Plage,
- 800 vélos entre Le Crotoy et Noyelles/Mer
- 400 vélos au Hourdel.

Les boucles sont moins fréquentées que les pistes, même si toutes sont utilisées.

La grande majorité des flux est liée à un usage touristique. L'usage utilitaire (5%) et d'itinérance (3 à 5%) reste faible. (Source : SMBASGLP)

Sur le territoire d'Amiens Métropole, la part modale du vélo a été estimée entre 2 et 4 %. Cette part varie en fonction du type d'usager : c'est chez les scolaires et les étudiants qu'elle est la plus élevée. Cette pratique du vélo, essentiellement utilitaire, est concentrée sur les secteurs aux fonctions urbaines mixtes favorisant les déplacements de courtes distances. La part modale du vélo décroît également à mesure de l'éloignement de la ville centre d'Amiens. Enfin, la distance moyenne effectuée à vélo par déplacement est de 1,7 km. (Source : SDAC Amiens, 2012)

Inversement, sur certaines communautés de communes, aucune pratique du vélo ne se distingue, y compris pour un usage de loisir. C'est le cas sur les communautés de communes du Vimeu Industriel et du Doullennais ainsi que sur l'ensemble du plateau agricole du Santerre (intercommunalité d'Avre Luce et Moreuil, de Haute-Picardie, du canton de Combles, du Santerre et du Grand Roye).

2-3 Pratique de l'intermodalité

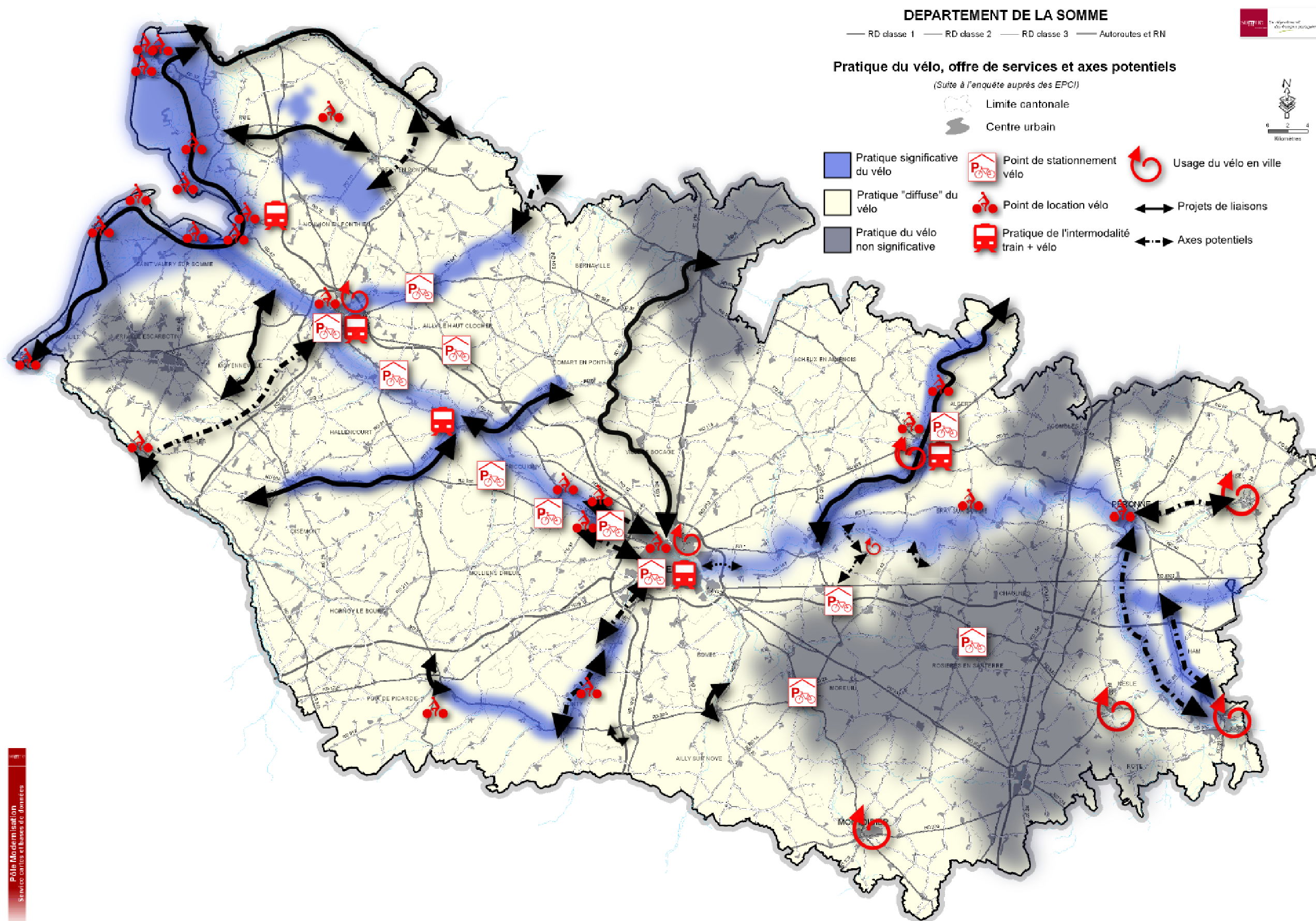
L'interrogation de l'ensemble des intercommunalités a permis de constater que l'usage de l'intermodalité est très peu pratiqué.

Seule la combinaison vélo – train peut être observée sur quelques gares SNCF du territoire. C'est le cas en gare de :

- Amiens,
- Noyelles-sur-Mer,
- Longpré-les-Corps-Saints, où des résidents de la commune se rendent sur leur lieu de travail, à Amiens, en combinant le vélo et le train,
- Albert, où des lycéens font la liaison entre la gare et le lycée à vélo,
- Ham.

Selon les statistiques de Véloservice, à Amiens, environ 3% des clients étaient des usagers combinant le train au vélo. Cette part a tendance à baisser très légèrement.

La pratique de l'intermodalité vélo + bus n'a été constatée qu'à Amiens. Selon les chiffres de Véloservice, 1% des usagers combinaient le bus au vélo. Cette part semble être en augmentation.



Pôle Modernisation Services clients et usagers

3 - Analyse de l'offre actuelle et des projets

Le territoire du département de la Somme compte déjà quelques aménagements ou jalonnements cyclables existants. Ces derniers sont répartis de manière hétérogène sur le territoire. Cependant, l'espace littoral est le mieux doté avec plusieurs équipements de type pistes cyclables et boucles de découverte. Ces derniers sont gérés par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (SMBSGLP). Liés à l'activité touristique de la zone, ces aménagements ont une vocation de loisirs.

A ce réseau, s'ajoute la Véloroute de la vallée de la Somme, en cours d'aménagement par le Conseil général, qui a vocation à devenir un itinéraire cyclable structurant à court terme. Il existe également d'autres voies vertes, des parcours VTT et quelques aménagements ponctuels à vocation utilitaire.

3-1 Les aménagements et jalonnements cyclables du SMBSGLP

Le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard a jalonné des boucles cyclables de découvertes. Ces derniers permettent de parcourir le littoral et l'arrière pays en empruntant des routes à faible trafic. Il y a, au total, 9 boucles cyclables :

- la tadorne : 24 km, Quend – Saint-Quentin-en-Tourmont
- l'avocette : 8 ou 19 km, Le Crotoy, Rue, Saint-Quentin-en-Tourmont,
- le héron : 16 ou 17 km, Le Crotoy, Noyelles-sur-Mer, Ponthoile, Favières,
- le gravelot : 13 ou 28 km, Saint-Valery-sur-Somme, Cayeux-sur-Mer, Lanchères,
- le vanneau : 28 km, Cayeux sur Mer et Hautebut (Woignarue), Lanchères,
- le geai : 17 ou 21 Km, Noyelles-sur-Mer, Crécy-en-Ponthieu, Nouvion-en-Ponthieu, Ponthoile,
- la mésange : 28 km, Saint-Valery-sur-Somme, Nibas,
- le butor étoilé : 8 km, SAILLY-FLIBEAUCOURT, Noyelles-sur-Mer, Aire autoroutière de la Baie de Somme,
- la spatule blanche : 32 km : Cayeux-sur-Mer, Saint-Valery-sur-Somme, Noyelles-sur-Mer, Le Crotoy.

A ces jalonnements, s'ajoutent des aménagements cyclables. Il existe une piste cyclable reliant la pointe du Hourdel à Saint-Firmin-les-Crotoy en passant par Saint-Valery-sur-Somme et Noyelles-sur-Mer. Cette dernière longe la RD 940, mesure 22 km et est revêtue d'un enrobé lisse. Une autre longe la RD 32D entre Monchaux et Quend-Plage et une dernière suit la RD 332 entre Fort-Mahon-Plage et Quend-Plage.

Enfin, les 15 km de chemin de halage du canal maritime entre Abbeville et Saint-Valery-sur-Somme sont ouverts à la circulation cycliste avec un revêtement en enduit gravillonné.

L'ensemble de ces aménagements et jalonnements est destiné principalement à la pratique du vélo de loisir.



Ouvrage de franchissement d'un cours d'eau aménagé par le SMBSGLP

Aménagement et jalonnement cyclables du SMBSGLP



3-2 La Véloroute Vallée de Somme

Composante de l'itinéraire national n°30 (Baie de Somme – Dijon), la Véloroute Vallée de Somme est inscrite au schéma directeur national des véloroutes et voies vertes. Depuis 2006, cette véloroute est inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes de la région Picardie.

Dans la traversée du département de la Somme, elle représente un linéaire d'environ 124 kilomètres entre Saint-Valery-sur-Somme et Péronne.

Des sections sont d'ores et déjà réalisées et ouvertes à la circulation des modes doux (vélos, piétons) et ou autres modes, du fait de convention de superposition d'affectation sur un linéaire de **70km** :

- le long du canal maritime entre Abbeville et Saint-Valery-sur-Somme,
- entre La Breilloire (Flixecourt) et Montières (Amiens Ouest),
- entre Camon et Méricourt-sur-Somme,
- entre Bray-sur-Somme et Cappy.

Le tracé dans le département de la Somme se situe tantôt en rive gauche tantôt en rive droite de la Somme et/ou du canal, dont il emprunte les berges.

La véloroute traverse 48 communes riveraines.

Le projet s'inscrit dans le « Grand projet Vallée de la Somme » du Conseil général de la Somme.

La répartition entre voie partagée et voie en site propre est globalement de l'ordre 12% - 88%, ce qui confèrera à l'itinéraire un haut niveau de sécurité

Au vu de l'importance de son linéaire (124 km) et de sa position centrale, cette véloroute a vocation à être une infrastructure cyclable structurante du département.

Son extension vers Ham et le département de l'Aisne est à l'étude.

3-3 Autres voies vertes

A côté de la véloroute de la vallée de la Somme, trois autres voies vertes existent.

La Traverse du Ponthieu

Cette voie verte, qui emprunte une ancienne voie ferrée, relie Abbeville au département du Pas-de-Calais en traversant Caours-L'Heure, Neufmoulin, Saint-Riquier, Coulouvillers, Oneux, Cramont, Conteville et Bernâtre. Elle est revêtue de sable stabilisé et destinée aux VTC, VTT, cyclotouristes et cavaliers avec une bande enherbée tout au long des 24 km de l'itinéraire.

La coulée verte

Cette dernière relie Bacouel-sur-Selle à Monsures dans la Somme mais se prolonge jusque Crevecœur-le-Grand dans l'Oise.

Elle correspond à l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Amiens à Beauvais. Elle dessert 8 communes de la Somme sur 17 km.



La coulée verte est également empruntée par les coureurs comme, ici à Conty.

La voie verte Longpré-les-Corps-Saints - Oisemont

Il s'agit encore une fois d'une requalification d'une ancienne voie ferrée en voie verte. Ce projet est porté par un syndicat mixte qui regroupe les communautés de communes de Oisemont, Hallencourt et du sud-ouest Amiénois.

Enfin, il existe une voie cyclable en site propre entre Doullens et Grouches-Luchuel aménagé par le Communauté de Communes du Doullennais.

3-4 Parcours vélo et VTT

Ponctuellement, il existe des parcours de vélo ou de VTT, jalonnés à l'initiative des communautés de communes. Certains d'entre eux font l'objet d'un balisage par le Conseil général.

Parcours Virades de l'Espoir

L'association "les virades de l'espoir", dont le but est de venir en aide aux personnes atteintes de la mucoviscidose, organisait, chaque année, une course de vélo sur le territoire de la Communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois. Le Conseil général vient de reconnaître ce circuit et de le baliser.

Parcours de la communauté de communes du val de Noye

Cette collectivité dispose de 4 circuits VTT. Ces derniers ont été reconnus et balisés par le Conseil général. Ils constituent le réseau départemental de parcours VTT et feront prochainement l'objet de l'édition d'un guide.

3-5 Aménagements urbains

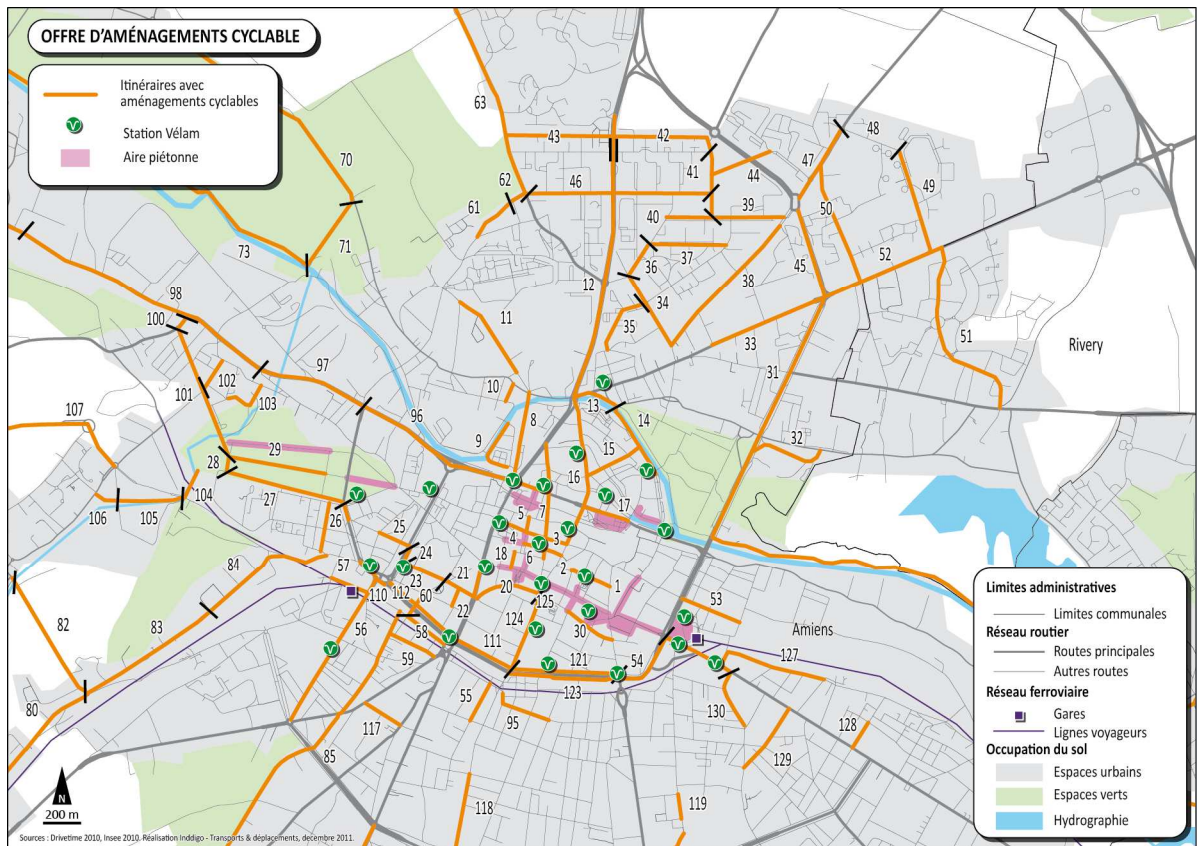
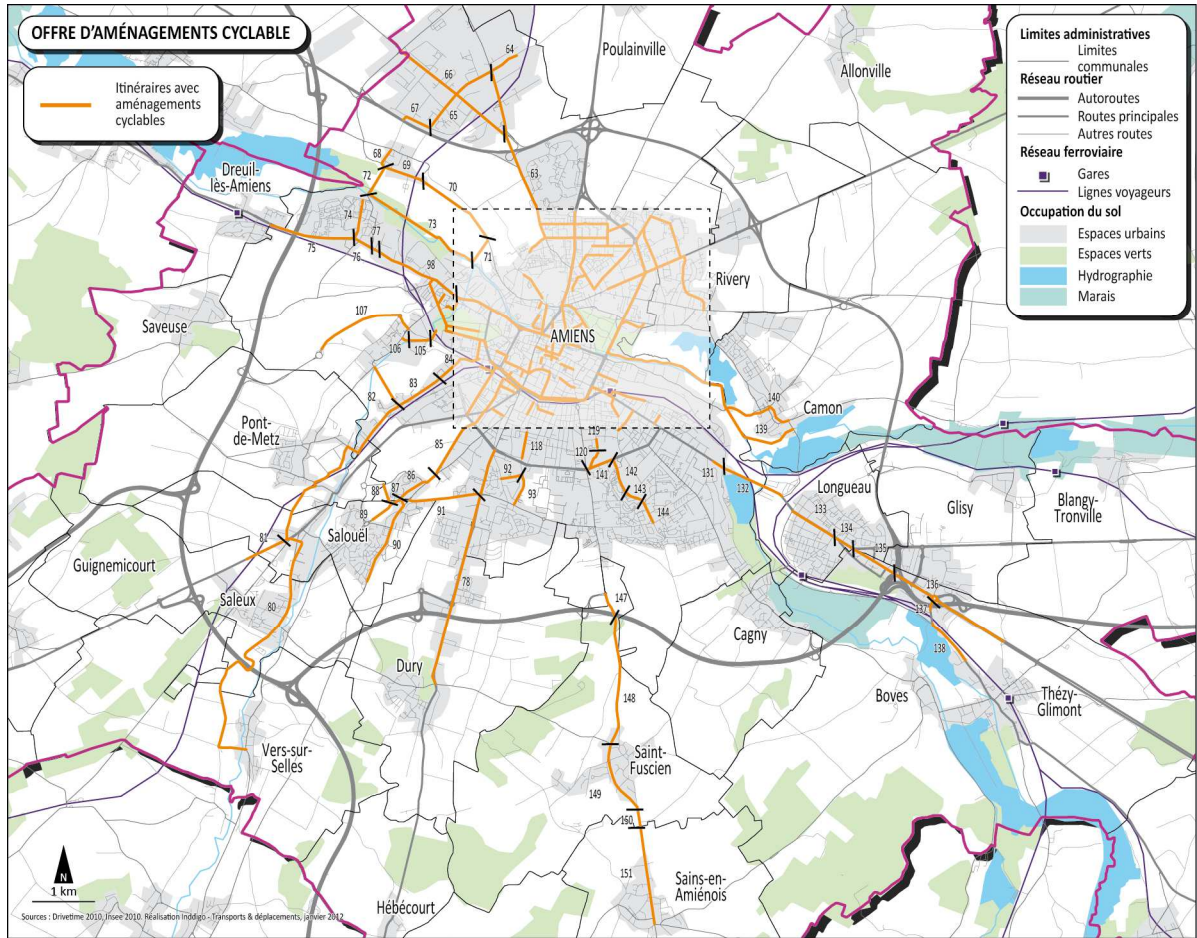
Contrairement aux précédents aménagements cyclistes qui avaient une vocation plutôt tournée vers un usage du vélo de loisir, d'autres aménagements sont destinés à une pratique utilitaire. Ces derniers sont majoritairement situés en agglomération et aménagés par les communes ou les établissements intercommunaux.

C'est dans la métropole amiénoise et dans la ville d'Abbeville, que l'on retrouve le plus d'aménagements existants.

Les aménagements d'Amiens Métropole

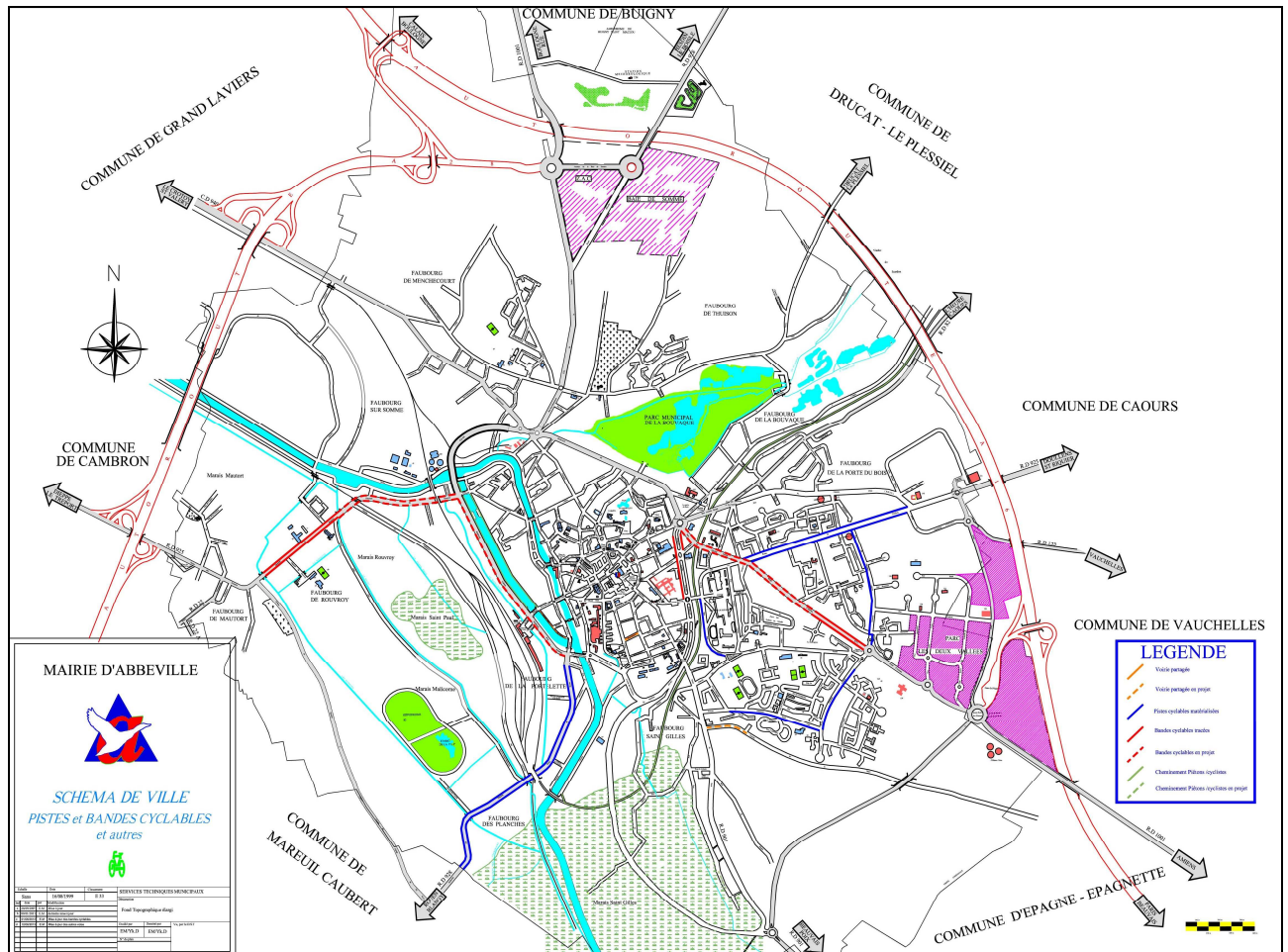
En 2008, le territoire de la communauté d'agglomération d'Amiens métropole comptabilisait un réseau cyclable de 93 km (hors voie piétonne). Les aménagements se répartissaient comme suit :

- 25% en bande cyclable,
- 21% espaces mixtes piétons vélos
- 14% en pistes cyclables,
- 9% en itinéraires jalonnés,
- 8% en voies vertes,
- 8% en double sens cyclable
- 7% en zone trente,
- 7% couloir bus/vélo,
- 1% en voirie partagée



Les aménagements de la ville d'Abbeville

Actuellement, les seuls aménagements cyclables de la communauté de communes de l'Abbeillois sont regroupés sur la commune centre d'Abbeville. Ils se composent de pistes, de bandes cyclables et de cheminements cyclistes.



En plus de ces aménagements, des infrastructures ponctuelles existent :

- une piste cyclable est aménagée entre la commune d'Estrées-Deniecourt et la zone d'activité de Haute Picardie (dont la gare TGV fait partie),
- deux pistes cyclables sont aménagées dans la commune d'Albert,
- une piste cyclable est aménagée entre Albert et Méaulte,
- une voie verte est aménagée autour des étangs du vélodrome d'Albert,
- une bande cyclable relie le collège et le lycée de Ham au centre de la commune.

3-6 Les projets

De nombreux projets d'aménagements ou de jalonnements cyclables existent. Portés majoritairement par les communautés de communes, ils possèdent presque tous une vocation de loisir. Si certains sont encore au stade de la réflexion, d'autres devraient voir le jour à court terme.

Projets du SMBSGLMP

Le syndicat mixte est en cours d'aménagement de l'eurovéloroute n°4 (EV4). Il s'agit de relier les pistes existantes entre elles pour créer une continuité cyclable en site propre depuis le Pas-de-Calais jusqu'à la Seine-Maritime.

Le circuit du geai va être modifié pour des raisons de sécurité et passé par l'aire autoroutière de la baie de Somme.

Deux nouvelles boucles cyclables sont en projet : une dans le secteur de Mers-les-Bains et une dans celui de Valloires.

Le SMBSGLMP souhaiterait faire de ces pistes des voies vertes.

Enfin, le SMBSGLP réfléchit aux liaisons entre Rue et la baie de Somme et l'aire autoroutière de SAILLY-FLIBEAUCOURT et la baie de Somme.

En lien avec les aménagements du SMBSGLP, la commune de Quend projette d'aménager des pistes cyclables dans son tissu urbain.

Prolongement amont de la véloroute de la vallée de Somme

Actuellement, la véloroute de la vallée de Somme s'arrête à Péronne. Cette infrastructure a vocation à se prolonger le long du fleuve jusqu'à la limite départementale avec l'Aisne. Cette liaison est à l'étude. Le tracé n'est pas encore arrêté dans la mesure où il est conditionné par la réalisation ou non du canal Seine-Nord Europe. En effet, si ce dernier voit effectivement le jour, il sera équipé d'une voie verte, qui pourra supporter le prolongement amont de la véloroute de la Somme.

Projet de la véloroute de la mémoire

Cet itinéraire de 38,5 km a vocation à relier Amiens à Arras en passant par Corbie et Albert en suivant la vallée de l'Ancre. Cette véloroute se raccordera, au sud, à la Véloroute de la Vallée de la Somme et, au nord, à la Véloroute de la Mémoire du Conseil général du Pas-de-Calais. Ce projet comprend 106 km de boucles locales se raccordant à l'axe principale.

Prolongement de la voie verte Longpré-les-Corps-Saints - Oisemont

Actuellement, cette voie relie Longpré-les-Corps-Saints à Oisemont. Dans un deuxième temps, cette liaison sera prolongée jusque Rambures. En revanche, elle ne devrait plus emprunter le tracé d'une ancienne voie ferrée.

Projet de voie verte Flixecourt-Saint-Ouen

Ce projet est porté par la Communauté de communes du Val de Nièvre et Environs. Il consiste en l'aménagement d'un délaissé ferroviaire entre Canaples, Saint-Ouen, Flixecourt et l'Etoile.

La coulée verte Péronne-Roisel

Un autre projet de véloroute est à l'étude. Il concernerait une ancienne voie ferrée entre Roisel et Péronne. L'objectif serait de la requalifier en voie verte. Le prolongement de cette coulée verte jusqu'au département du Nord est également souhaité par la communauté de communes de Haute-Somme.

Projet de voie verte Amiens-Doullens

Les communautés de communes du Nord d'Amiens réfléchissent à l'aménagement d'une voie verte le long de l'ancienne voie de chemin de fer qui reliait Amiens à Doullens. Ce projet est inscrit dans le SCOT du Grand Amiénois.

Valorisation de la vallée de la Trie

La communauté de communes du Vimeu Vert réfléchit actuellement à un projet de valorisation de la vallée de la Trie. Cela se traduirait par l'aménagement d'un cheminement doux le long de la Trie qui prendrait en considération les vélos. Le prolongement de cette coulée verte jusqu'à la vallée de la Bresle, au sud, est également à l'étude.

Projets de la communauté de communes Authie Maye

Cette communauté de communes réfléchit actuellement à deux projets. Le premier consisterait en la réalisation d'un itinéraire cyclable le long de la vallée de l'Authie. Et le second serait un jalonnement cyclable, empruntant des voies communales et des routes départementales à faible trafic entre Crécy-en-Ponthieu et Bernay-en-Ponthieu avec un prolongement jusqu'à Rue et les pistes cyclables existantes du SMBSGLP.

Projet de parcours VTT

Le réseau de parcours VTT départemental se compose actuellement des 4 parcours du val de Noye et du circuit des virades de l'espoir. En plus de ces boucles existantes, le Conseil général a 44 autres circuits en projet, 9 ont été validés en comité technique, 13 sont présélectionnés et en attente d'une expertise approfondie et 18 sont en attente pour une préexpertise par un club.

Projets d'aménagements utilitaires

Amiens Métropole réalise actuellement son schéma directeur d'aménagements cyclables (SDAC). Ce dernier devrait prévoir de nouveaux aménagements cyclables articulés autour de liaisons structurantes, radiales et tangentielles et une étendue des zones à voirie partagée (zone 30).

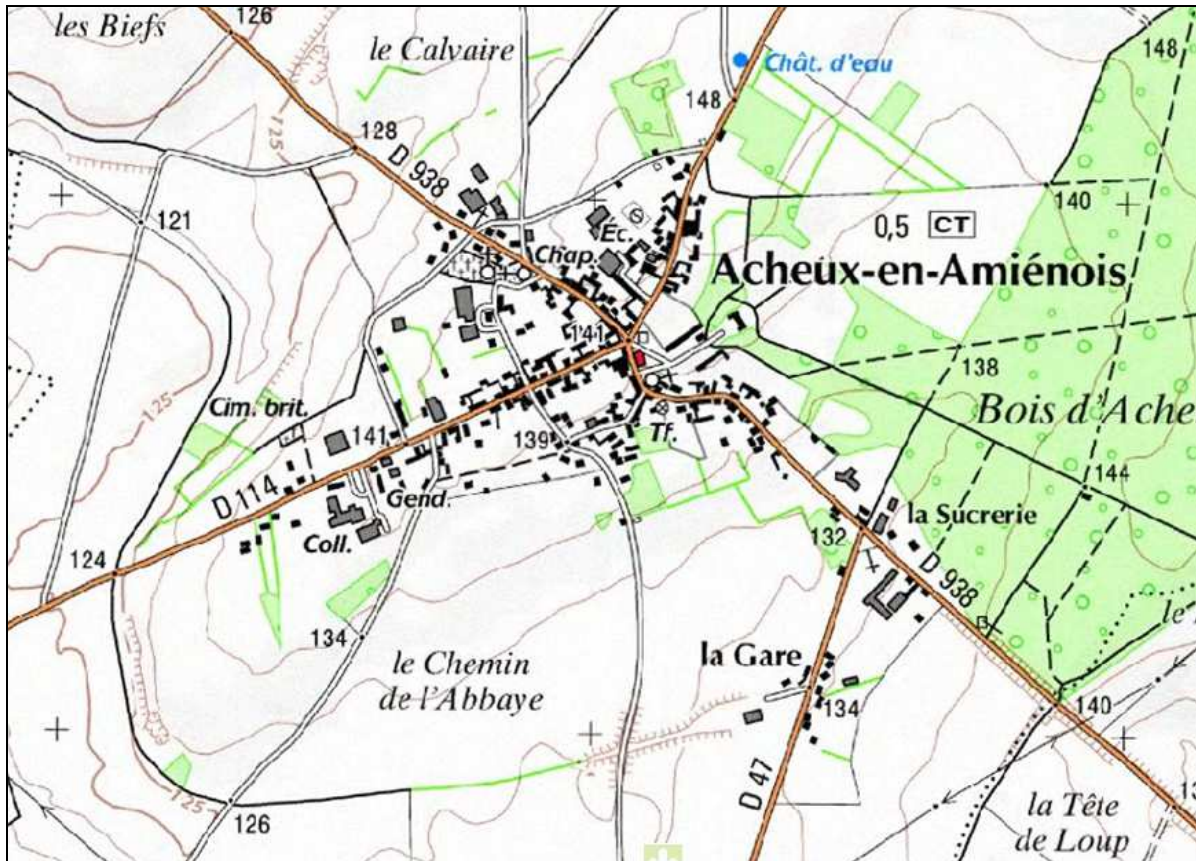
D'autres aménagements utilitaires sont prévus localement :

- une liaison douce est prévue entre Le Bosquel et la ZAC du même nom,
- une liaison douce est inscrite au projet de PLU d'Ailly-sur-Noye entre cette commune et Guyencourt-sur-Noye.

3-7 La question des délaissés ferroviaires

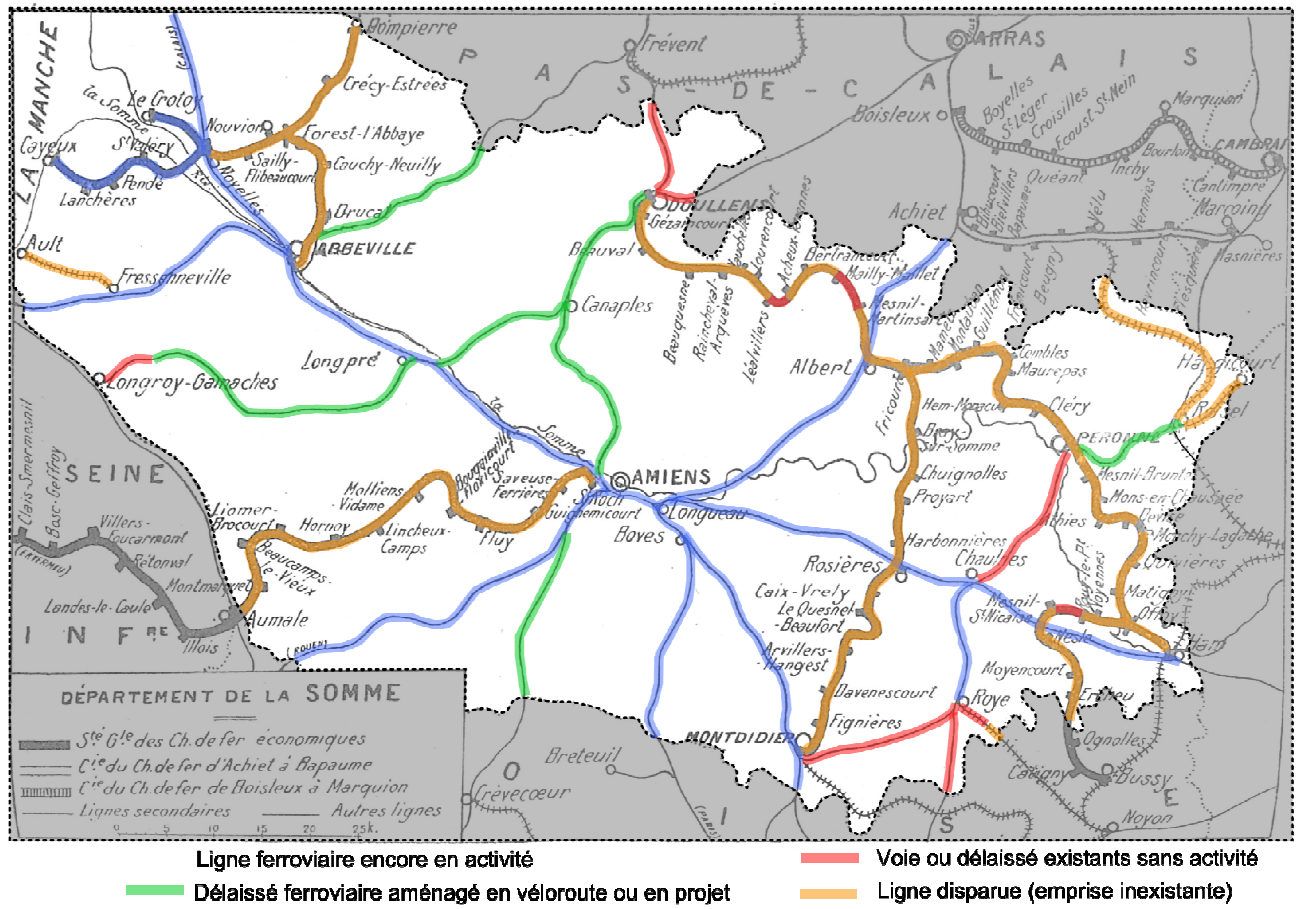
De nombreux aménagements ou projets cyclables empruntent d'anciennes voies ferrées désaffectées. La linéarité et la faible déclivité de ces itinéraires constituent des supports intéressants pour des véloroutes. Des grands itinéraires ferroviaires ont aujourd'hui totalement disparus, à l'image des lignes suivantes : Amiens – Aumale, Montdidier – Fricourt, Doullens – Ham via Acheux-en-Amiénois et Péronne, Ham – Ercheu ou encore Noyelles-sur-Mer – Dompierre. Sauf à de rares exceptions, il ne reste plus rien sur le terrain de ces anciennes

voies ferrées. Le matériel a été déposé et le foncier réaffecté à d'autres usages (agriculture, urbanisation). A l'heure actuelle, il reste peu d'anciennes voies de chemin de fer, à l'emprise encore existante, qui ne sont pas aménagées ou font l'objet de projets. Les seuls délaissés, libres d'aménagement ou de projet sont situés dans le secteur de Roye, en direction de Montdidier ou de l'Oise, dans le secteur de Doullens en direction du Pas-de-Calais et entre Chaulnes et Péronne. Cependant, cette dernière voie n'est pas encore déposée et son démantèlement semble peu probable.



De l'ancienne voie ferrée Doullens-Péronne, ne subsiste que la toponymie, des chemins ruraux ou des haies. Exemple dans le secteur d'Acheux-en-Amiénois (scan 25, IGN)

Plan du réseau départemental de chemins de fer du département de la Somme (1928) (Source C. Villeteuse)



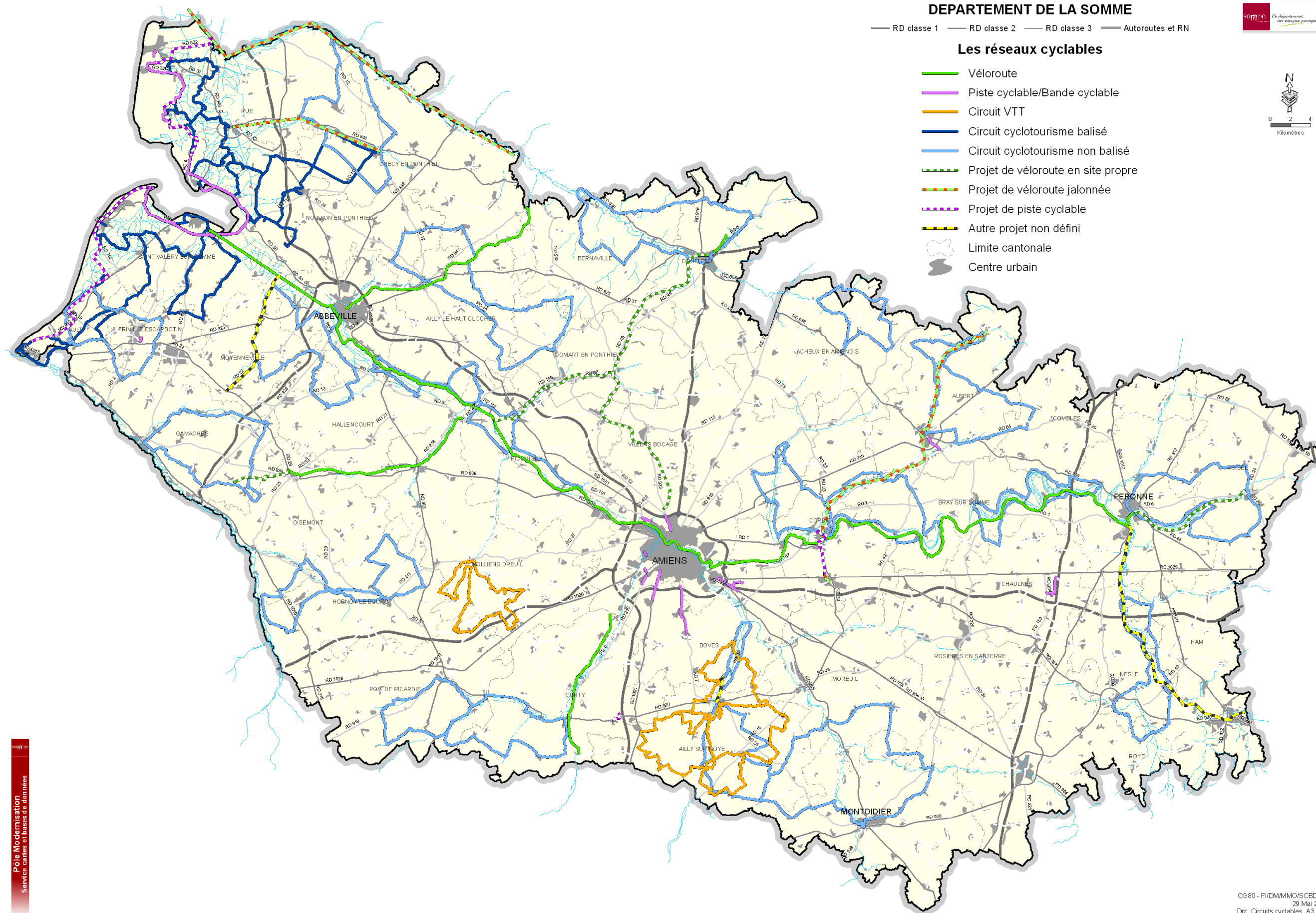
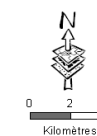
DEPARTEMENT DE LA SOMME

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



Les réseaux cyclables

-  Véloroute
-  Piste cyclable/Bande cyclable
-  Circuit VTT
-  Circuit cyclotourisme balisé
-  Circuit cyclotourisme non balisé
-  Projet de véloroute en site propre
-  Projet de véloroute jalonnée
-  Projet de piste cyclable
-  Autre projet non défini
-  Limite cantonale
-  Centre urbain



4 - Les services aux cyclistes

4-1 Les points de location vélo

Sur l'ensemble du territoire, hors Amiens Métropole, dix-huit points de location vélo ont été identifiés. Près de la moitié d'entre eux se situe sur le littoral. Sur ce secteur, la plupart des services de location sont proposés par des privés : terrains de camping, magasins de sport...

Dans l'intérieur des terres, il s'agit de prestations proposées par les offices de tourisme : Bray-sur-Somme, Authuille, Albert, Ailly-sur-Somme, Poix-de-Picardie. A cela s'ajoute le service de location de vélo proposé par les bases nautiques de Loeuilly, de Saint-Sauveur. Un privé propose également ce service à La Chaussée-Tirancourt.

Exception faite du littoral, seul l'office de tourisme d'Albert rencontre un succès dans la location de vélo. Dans le secteur de Poix-de-Picardie, la topographie, marquée, semble être un réel frein à la pratique du vélo (*CC Sud-ouest Amiénois*). Ailleurs, il semble qu'il y ait un déficit de connaissance de ce service (Ailly-sur-Somme) ou que le service ne corresponde pas aux pratiques touristiques : tourisme de mémoire à Bray-sur-Somme et Authuille (*CC Pays du Coquelicot*).

La commune du Crotoy a intégré la question du stationnement des vélos dans son Plan de Déplacement, qu'elle est en train de réaliser. Amiens métropole se démarque avec deux services principaux : Vélo service et Vélam.

4-2 Vélo service

Déléataire du service Buscyclette d'Amiens Métropole, Vélo Service est une association proposant la location courte et longue durée de vélo. En plus de ce service, l'association assure également le gardiennage, la réparation et mène des actions de sécurisation et de promotion de la pratique du vélo.

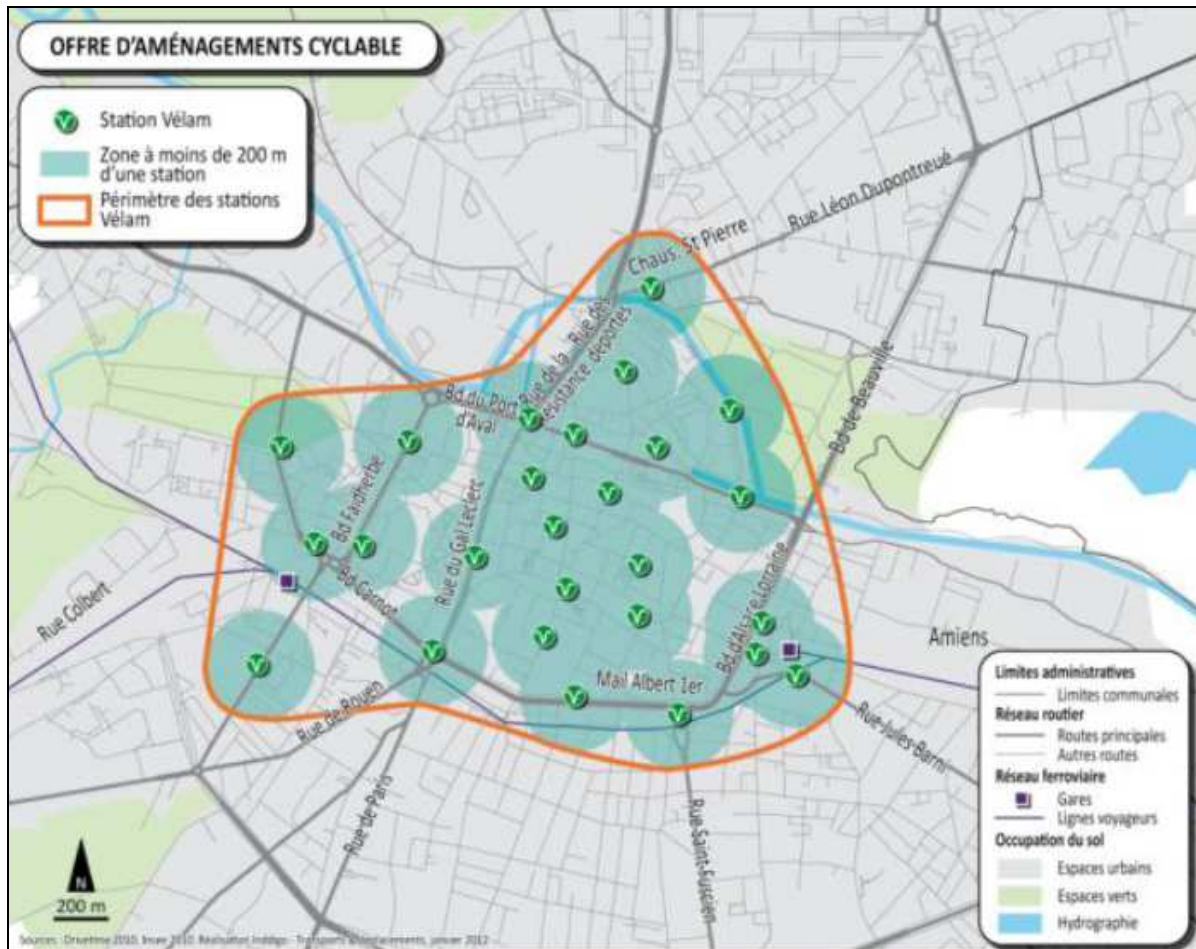
Le service location connaît un succès continu depuis 2008, avec un nombre de vélos loués en constante progression. La location est très majoritairement à l'année ou au mois. Les moins de 26 ans représentent plus de la moitié des clients.

Les vélos de villes pour adultes sont les plus demandés (97 % des demandes en 2011) très loin devant les VTT, les vélos pour enfants ou les vélos à assistance électrique.

Parallèlement à la location, le service réparation s'est considérablement développé avec près de 1 000 actes de réparation en 2011 soit 17 fois plus qu'en 2002.

4-3 Vélam

Le bilan de ce système de vélos en libre service est plus mitigé. Le nombre de vélos loués a baissé de 2008, date de mise en service, à 2010. Depuis, une légère augmentation a été observée. En 2011, 80% des locations étaient de longue durée.



4-4 Le réseau « Côte Picarde à Vélo » / « Somme à Vélo »

Un des objectifs affichés sur la côte picarde est de gérer les flux de visiteurs en limitant le nombre de véhicules motorisés. Pour cela, le réseau « Côte Picarde à Vélo » / « Somme à Vélo » a été développé pour promouvoir les destinations touristiques Baie de Somme et Vallée de Somme à travers un accueil de qualité approprié aux attentes des cyclotouristes sur la Côte Picarde et dans la Vallée de la Somme.

Une charte a ainsi été rédigée. D'une part, elle engage les professionnels à proposer un accueil et des services adaptés aux touristes à vélo. D'autre part, elle permet aux touristes à vélo d'identifier les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo et de bénéficier ainsi d'un accueil et de services appropriés.

La charte a vocation à regrouper des hébergeurs (tout type d'hébergement déclaré et classé), des loueurs et réparateurs de vélo, des sites de visite et des offices de tourisme.

L'animation de ce réseau est assurée par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard et le Comité du Tourisme de la Somme.

Actuellement, 33 hébergeurs, 3 restaurateurs et/ou 25 loueurs de vélos ont adhéré à cette charte. Tous sont situés sur la frange littorale.

5 - Analyse de l'accidentologie

Dans la Somme, entre 2007 et 2011, 210 accidents, soit 6,2% des accidents ont impliqué au moins un cycliste. 2,9% d'entre eux (6 de totalisés) ont été mortels. Ces statistiques sont issues de l'outil Concerto, logiciel d'exploitation des données de l'accidentologie au niveau départemental.

Au niveau national, en 2011, 7% des accidents ont impliqué un cycliste et 3,1% d'entre eux ont été mortels (statistiques issues de la Prévention Routière).

La catégorie des cyclistes (3,7 % des personnes tuées en 2010) a bénéficié d'une baisse de 46,2 % du nombre des personnes tuées depuis 2000.

5-1 Hors/ en agglomération

21 accidents (soit 10%) ont eu lieu hors agglomération dont 4 mortels.

Au niveau national, le pourcentage est plus élevé (14% ont eu lieu en rase campagne)

Sur les 189 accidents en agglomération, 160 ont eu lieu dans l'agglomération amiénoise (85%) dont 145 à Amiens (77%) générant 1tué.

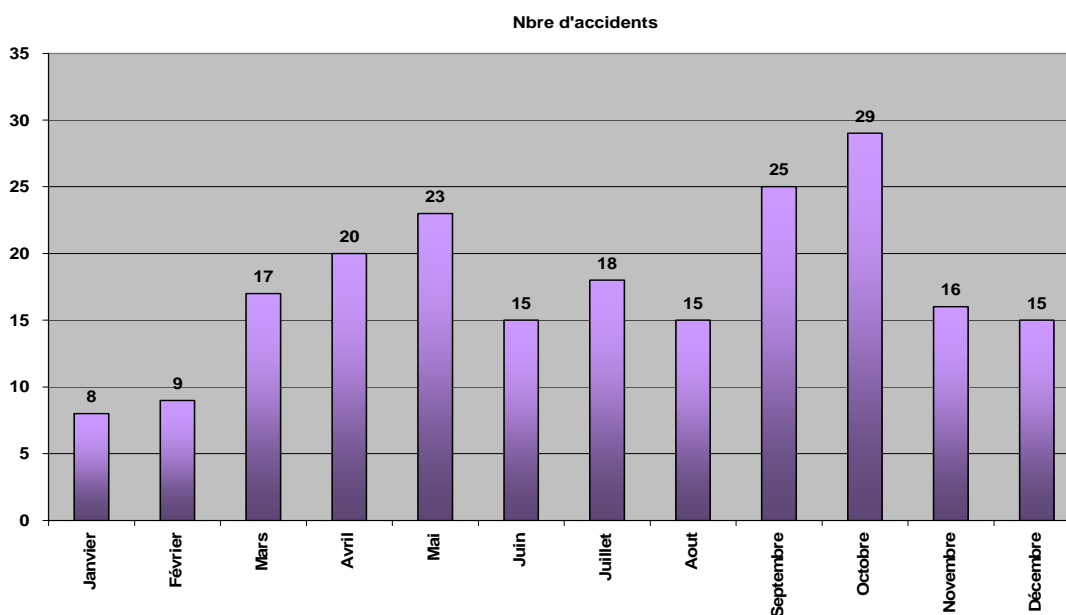
5-2 Circonstances des accidents

83% des accidents ont eu lieu le jour et 9,5% dans un lieu avec l'éclairage public allumé.

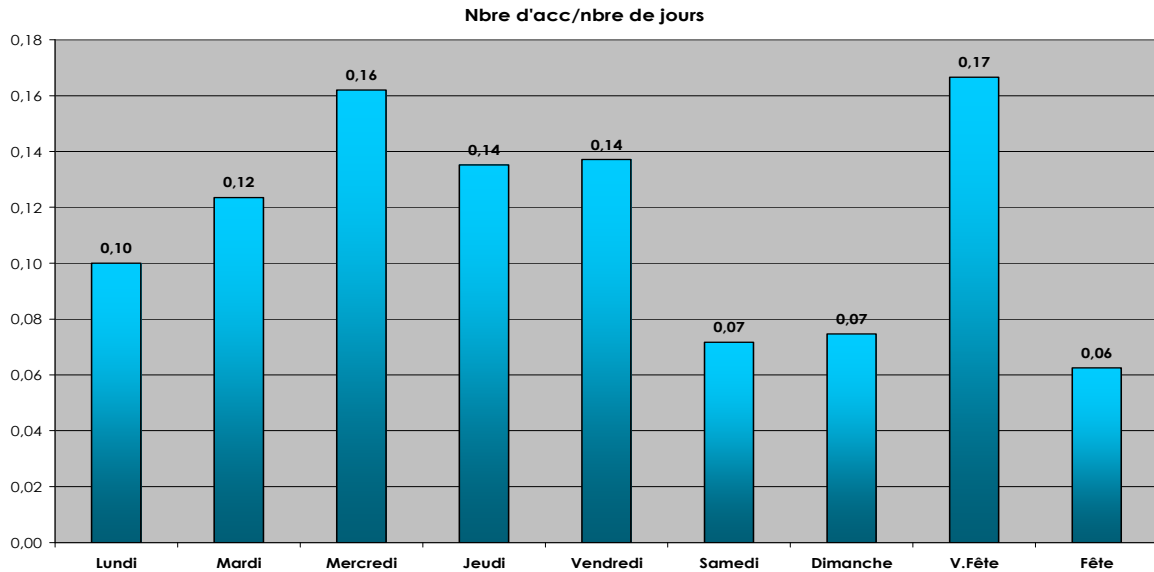
A l'échelle nationale, 77% des accidents mortels de cyclistes ont lieu le jour.

Dans 85% des accidents, les conditions météorologiques étaient normales.

5-3 Dans le temps : selon le mois

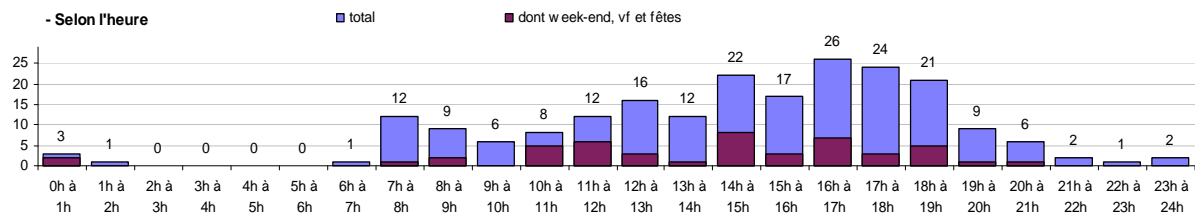


5-4 Dans le temps : selon le jour



Si le nombre d'accidents est plus élevé le mercredi et veille de fête, le niveau de gravité (nombre de tués par nombre d'accidents) est élevé les dimanches, les veilles de fêtes et surtout les jours de fête (25%).

5-5 Dans le temps : selon l'heure



5-6 Lieux

48 accidents ont eu lieu sur RD soit 23% (ce chiffre est toutefois à prendre avec précaution car il peut exister des accidents sur RD qui ont été classés en VC).

Au niveau national, ce ratio représente 26,7% pour 2011.

91% se sont produits dans une portion rectiligne.

74 accidents (35%) ont eu lieu en ou à proximité d'une intersection (41% dans une intersection en X, 28% dans une intersection à 3 branches (Y ou T) et 24% dans un giratoire).

D'après la Prévention Routière et au niveau national, 75% des tués cyclistes ont eu lieu hors intersection.

8 accidents ont eu lieu à proximité d'une école.

3 accidents ont eu lieu sur des aménagements cyclables à Longueau, avenue Roger Dumoulin et Chaussée St Pierre à Amiens. Cependant, ce chiffre semble être sous-estimé.

5-7 Les conflits

Nombre d'accidents impliquant un cycle avec au moins un...

	seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé > 125 cm3	VL ou VU	PL	Les autres modes
Cycle	11	12	3	2	6	173	4	1

En intersection (hors ou en agglomération)

	Accidents impliquant au moins 1 cycle	
Accid. avec piéton(s)	1	1,4%
Accid. sans piéton :		
Véhic.seul	- sans collision - obs.fixe ou autre coll.	1 1,4%
		0 0,0%
2 véhicules	- collision frontale - collision arrière - collision par côté	5 6,8%
		3 4,1%
		59 79,7%
+ de 2 véhicules	- en chaîne - collision multiple	0 0,0%
		0 0,0%
TOTAL	74	100,0%

Hors intersection (hors ou en agglomération)

	Accidents impliquant au moins 1 Cycle	
Accid. avec piéton(s)	11	8,5%
Accid. sans piéton :		
Véhic.seul	- sans collision - obs.fixe ou autre coll.	3 2,3%
		7 5,4%
2 véhicules	- collision frontale - collision arrière - collision par côté	16 12,3%
		20 15,4%
		55 42,3%
+ de 2 véhicules	- en chaîne - collision multiple	2 1,5%
		1 0,8%
TOTAL	130	100,0%



Campagne de communication relative aux risques de collision avec un cycliste (Sécurité Routière)

Hors agglomération seulement

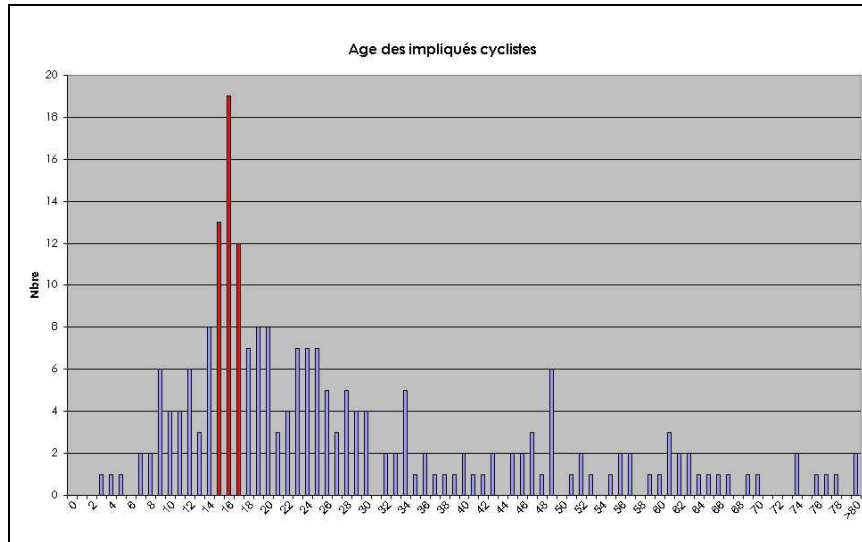
		Accidents impliquant au moins 1 Cycle	
Accid. avec piéton(s)		0	0,0%
Accid. sans piéton :			
Véhic.seul	- sans collision	1	4,8%
	- obs.fixe ou autre coll.	1	4,8%
2 véhicules	- collision frontale	3	14,3%
	- collision arrière	5	23,8%
	- collision par côté	7	33,3%
	- autre collision	2	9,5%
+ de 2 véhicules	- en chaîne	2	9,5%
	- collision multiple	0	0,0%
TOTAL		21	100,0%

Les obstacles heurtés

Ils sont principalement des véhicules en stationnement (14 véhicules heurtés)

Les impliqués cyclistes

Ils sont majoritairement de sexe masculin (78%) et âgés de 15 à 18 ans.



5-8 Enseignements

Dans le Somme, la part des cyclistes impliqués dans un accident de la route est légèrement plus faible (6%) qu'au niveau national (7%). Les accidents hors agglomération sont proportionnellement plus importants dans ce département que dans le reste de la France.

Parmi les 10% d'accidents en agglomération, 85% se sont passés dans l'agglomération amiénoise. La part d'accident en intersection est plus importante dans la Somme (1/3) que dans le reste du pays (1/4). Dans le cas d'un accident en intersection, il s'agit dans 8 cas sur 10 de collision latérale. Hors intersection, les caractéristiques sont moins marquées : les collisions latérales représentent 42% des cas, celles par l'arrière 15% et celles frontales 12%.

Sur les 210 accidents, seuls 3 ont eu lieu sur des aménagements cyclables, ce qui souligne l'efficacité en termes de sécurité des aménagements existants.

L'écrasante majorité des accidents impliquant un cycliste concernait une automobile (82%). La deuxième cause était une collision avec un piéton (6% des cas). Les cas de collision avec des deux-roues motorisés, des poids lourds ou avec d'autres cycles sont très rares (moins de 3% des cas).

Enfin, les cyclistes accidentés sont essentiellement des jeunes de sexe masculin.

5-9 Comparaison avec d'autres départements

- **SEINE-MARITIME (76)** : itinéraires cyclables (vélo route ou voies vertes) : 319 km
Linéaire de routes départementales : 6600 km
- **MORBIHAN (56)** : plan linéaire vélo du Cg : 350 km dont 250 en site propre comprenant 90 km de chemin de halage du canal de Nantes à Brest, et 100km en voirie partagée à faible trafic
Linéaire de routes départementales : 4200 km
- **GIRONDE (33)** : environ 900 km, dont 500 en dehors de l'agglomération bordelaise.
Linéaire de routes départementales : 6487 km
- **HAUT-RHIN (68)** : itinéraires cyclables du Conseil général : 530 km

Linéaire de routes départementales : 2542 km

L'accidentologie de ces départements (période d'étude 2007-2011) :

Départements	76	56	68	33	80
Accidents corporels (tous usagers, tous réseaux confondus)	4471	3505	2200	10312	3361
Part d'accidents mortels	6,3%	6,6%	7,5%	4,1%	7,4%
Part d'accidents avec au moins 1 cycliste	4,7%	9,6%	11,3%	8,7%	6,2%
Accidents corporels impliquant 1 cycliste	209	335	248	892	210
Part d'accidents mortels	3,2%	4,7%	2,4%	2,8%	2,9%

Accidents impliquant au moins 1 cycliste					
Hors agglomération	16,7%	22,1%	16,5%	8,7%	10,0%
Jour	80,0%	88,0%	88,0%	80,4%	83,0%
Nuit sans éclairage	1,4%	1,8%	1,6%	1,2%	2,4%
Conditions météo normales	85,6%	87,0%	88,7%	86,5%	85,0%
Sur RD	40,2%	20,0%	49,2%	11,0%	23,0%
Dans les aggro +20 000 hab	52%	55%	55%	21%	70%
En intersection	30,6%	35,5%	59,7%	54,5%	35,0%
Proximité d'une école	3,3%	6,9%	1,4%	0,8%	3,8%
Classe d'âge sur-impliquée	14-15	14-20	18-20	18-20	15-18

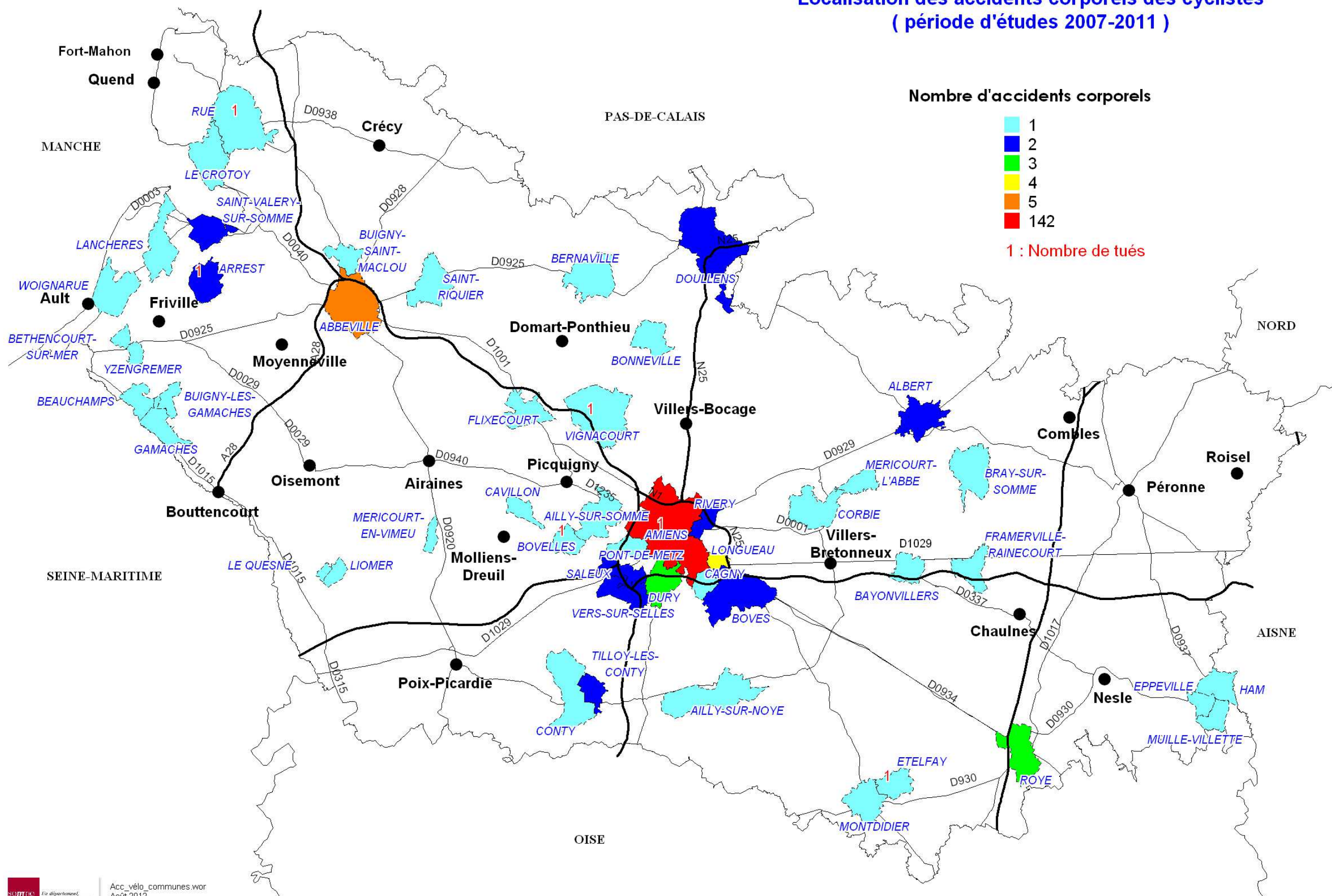
Dans le cas de la Somme, les accidents dans les grosses agglomérations (+ de 20 000 habitants) ont une part plus élevée que ceux des autres départements. A contrario, celle des accidents hors agglomération est faible (10%).

Les caractéristiques jour, nuit ou, en conditions météorologiques défavorables ne diffèrent pas trop d'un département à l'autre.

Les départements qui ont un linéaire cyclable important ont, comparé aux autres départements, une proportion plus importante d'accidents en intersection et une plus faible aux abords des établissements.

Toutefois, il est difficile d'établir une comparaison entre ces départements, car nous n'avons aucune notion des kilomètres parcourus par les cyclistes.

Localisation des accidents corporels des cyclistes (période d'études 2007-2011)



Acc_vélo_communes.wor
Août 2012
DM/MMO/SRC

6 - Organisation des déplacements au sein du territoire

6-1 Les aires d'influence urbaine

Le territoire de la Somme se caractérise par une très forte polarisation autour d'Amiens. Son aire urbaine, c'est-à-dire son aire d'influence, s'étend dans un rayon de près d'une trentaine de kilomètres, englobant un tiers du département et s'étendant de l'Oise au Pas-de-Calais (cf. carte des aires d'influence des villes). Ainsi, et selon la définition de l'INSEE, dans ce périmètre, plus de 40% de la population résidente ayant un emploi travaillent à Amiens ou dans des communes attirées par celle-ci.

Abbeville est la deuxième aire urbaine du département, qui sans pouvoir être comparée à Amiens, dispose d'une taille significative et dont l'influence s'étend sur une quinzaine de kilomètres à la ronde.

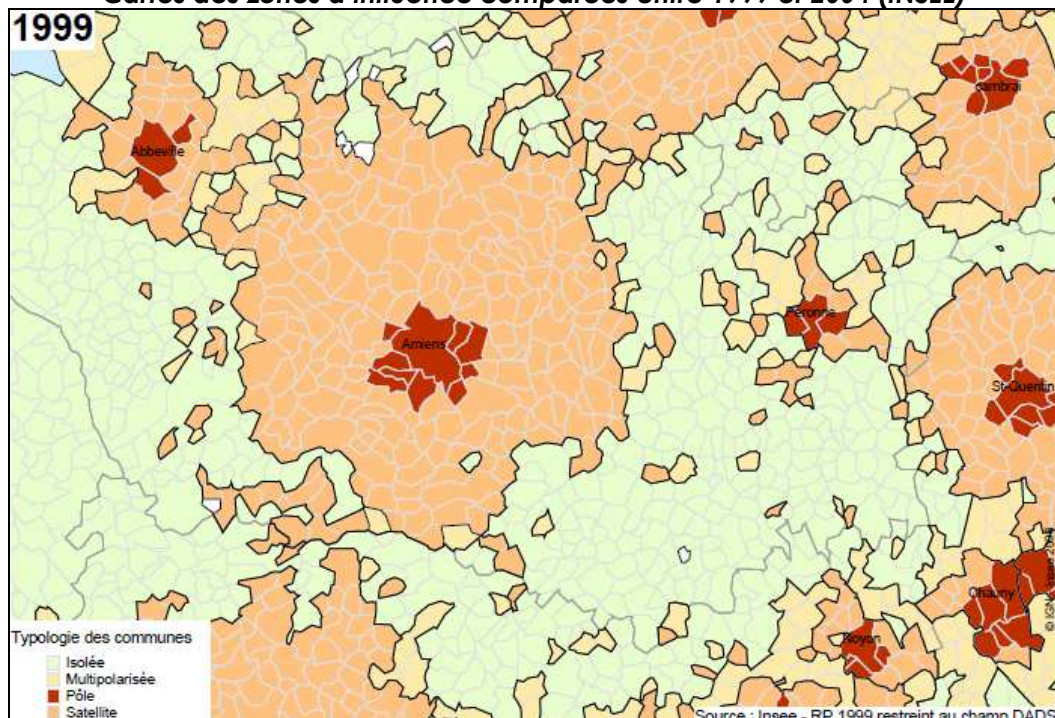
Ensuite les autres aires urbaines sont Péronne, Doullens, Albert, Montdidier, la conurbation urbaine Fressenneville-Frivilles-Escarbotin-Feuquières-en-Vimeu (les 3F), Gamaches, Roye, Nesle et Ham. Cependant, l'aire d'influence de ces pôles urbains dépasse à peine les communes limitrophes.

Enfin, certaines communes de la Somme appartiennent aux couronnes de pôles urbains situés dans un département limitrophe : Eu, Blangy-sur-Bresle et Saint-Quentin.

Les pôles urbains se caractérisent par des flux concentrés et convergents depuis la périphérie des aires vers le centre.

Et ce phénomène s'amplifie. Alors qu'Amiens Métropole regroupait, en 1999, 72 % des emplois du Grand Amiénois, ce chiffre est passé à 75 % en 2004 (INSEE). Entre ces deux dates, on observe également un étalement de l'aire d'influence d'Amiens et d'Abbeville.

Cartes des zones d'influence comparées entre 1999 et 2004 (INSEE)





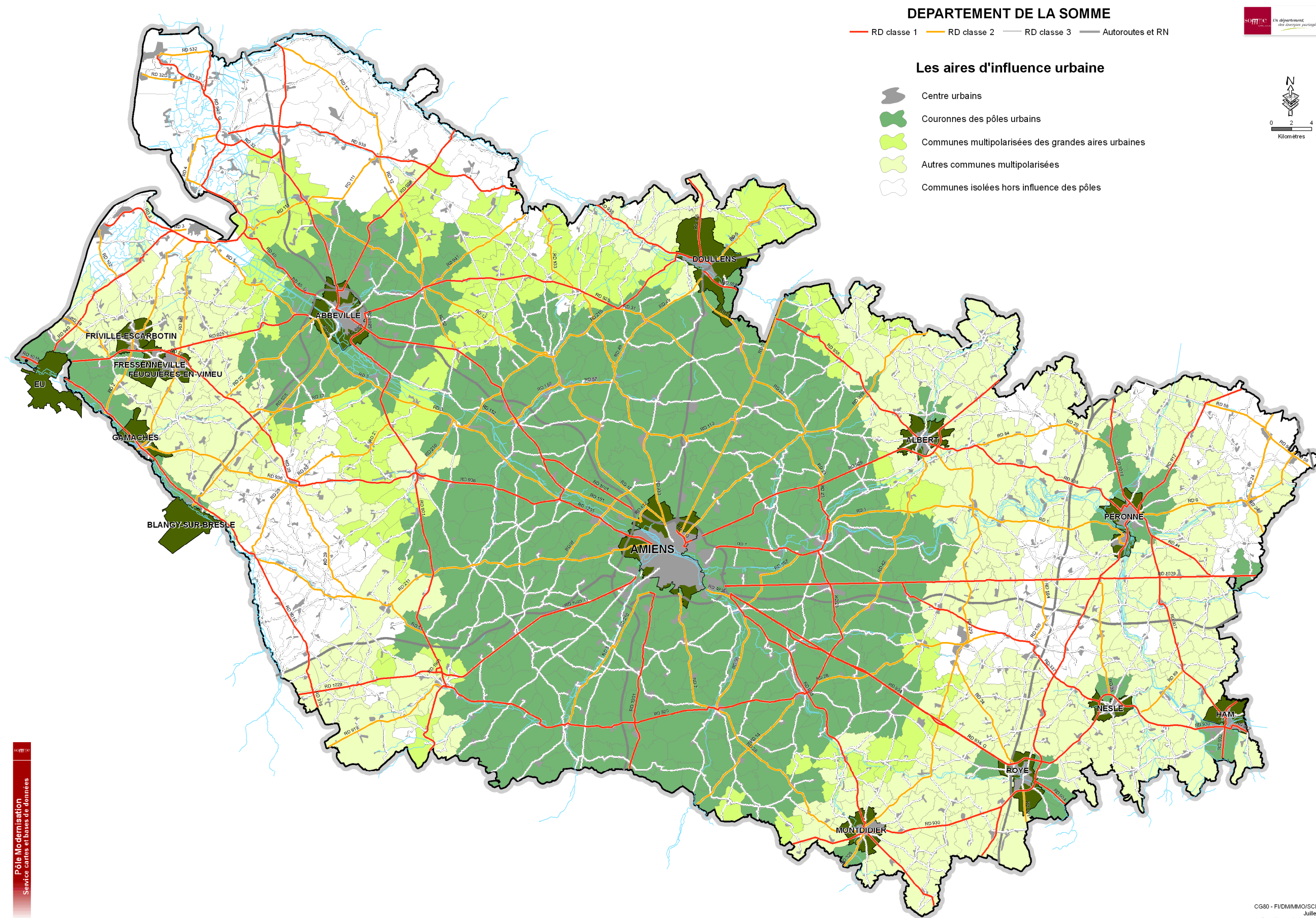
Ce phénomène est également visible sur les départements limitrophes. Les aires d'influence d'Arras, d'Amiens et de Beauvais sont maintenant contiguës.

Inversement, certaines portions du territoire sont signalées par l'INSEE comme isolées et hors de l'influence des pôles. Il s'agit du Marquenterre et de la région de Crécy-en-Ponthieu, de Saint-Valery-sur-Somme et Cayeux-sur-Mer, de la région de Oisemont, d'une partie du sud-ouest Amiénois et de quelques communes du Santerre éloignées des pôles. Ces territoires sont caractérisés par une plus grande « autonomie », des flux plus diffus et moins concentrés.

De manière concrète, cette organisation se traduit par une cinquantaine de liaisons, reliant entre elles deux communes, dont les flux pendulaires sont supérieurs à 100 mouvements (cf. *carte Flux journaliers domicile/travail, domicile/collège*). 23 de ces liaisons concernent l'agglomération amiénoise, 8 l'agglomération abbevilloise et 5 le Vimeu industriel. Les autres communes qui attirent quotidiennement plus de cent actifs ou scolaires en provenance d'une autre commune sont Mers-les-Bains, Domart-en-Ponthieu, Doullens, Villers-Bocage, Corbie, Albert, Péronne, Ham et Montdidier.

6-2 Analyse du trafic automobile

L'analyse de la carte du trafic automobile (cf. *carte trafic routier de 2011*) permet de retrouver clairement l'aire d'influence des pôles urbains. Cette carte fait tout d'abord ressortir l'importance de la métropole amiénoise et son attractivité. Cette dernière est caractérisée par un réseau routier stellaire, c'est-à-dire en étoile, qui converge vers Amiens et qui enregistre les plus importants trafics automobiles du département.



Pôle Modernisation
Service études et bases de données

Ceci se traduit par les très nombreux déplacements domicile-travail.

L'analyse de la carte du trafic automobile permet également de dégager le pôle urbain d'Abbeville, de Péronne, de Roye, d'Albert, de Doullens, des 3 F, des villes-sœurs et de Montdidier.

D'autres villes, non classées comme pôles urbains par l'INSEE, se démarquent pourtant sur cette carte. Il s'agit de Rue, Saint-Valery-sur-Somme, Corbie, Oisemont ou encore Poix-de-Picardie.



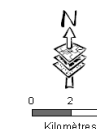
Trafic automobile sur le réseau routier départemental, P. Sergeant

A l'inverse, certaines parties du territoire se caractérisent par un très faible trafic automobile. C'est le cas de la zone située entre Oisemont et Hornoy-le-Bourg et la région d'Acheux-en-Amiénois.

L'étude du taux de motorisation des ménages permet de compléter l'analyse (cf. carte de motorisation des ménages). Il ressort que l'on retrouve la part des ménages, sans automobile, la plus faible sur les EPCI entourant Amiens Métropole (minimum de 5,7 % chez les ménages de la Communauté de communes du Bocage et de l'Hallue). Cela traduit le caractère résidentiel et périurbain de ces territoires où la voiture est presque l'unique mode de déplacement. C'est aussi sur ces territoires que l'on retrouve les ménages aux revenus les plus élevés du Département.

Inversement, la part des ménages sans automobile frôle, voire dépasse les 20 %, dans les territoires dotés de réel pôle urbain : Amiens Métropole, Abbevillois, Mers-les-Bains-Eu-Le Tréport. L'explication réside dans le fait que la concentration, sur un même espace d'emplois, de logements et de services, limite les distances des déplacements. Ainsi, la part modale de la voiture diminue au profit des autres modes, d'autant plus que des services de transports en commun existent.

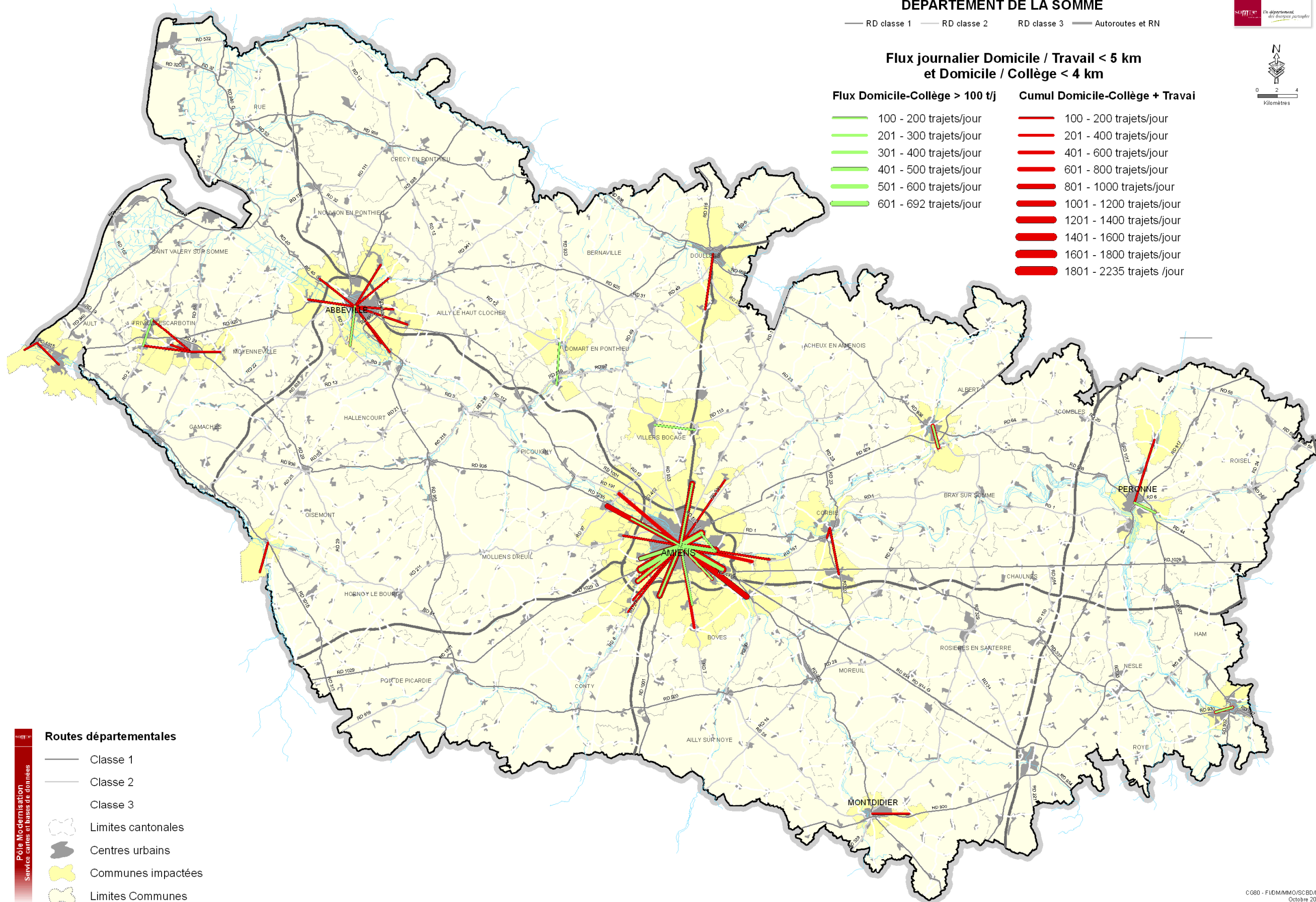
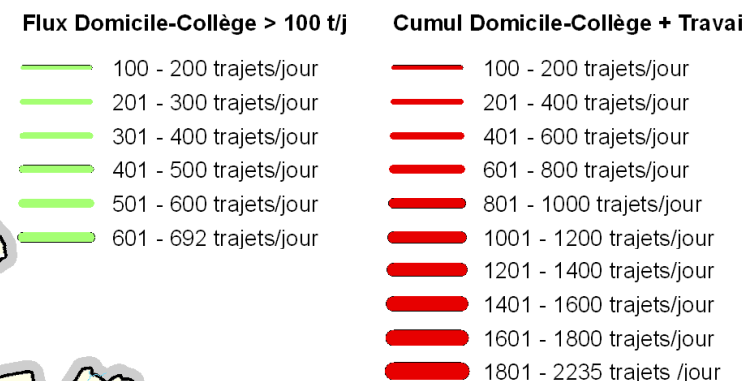
D'autres territoires, sans grand pôle urbain, présentent une part de ménages, sans automobile, très élevée : le littoral, le Doullennais et le Santerre. Ici l'explication semble plus économique. Il s'agit des territoires où les revenus des ménages sont les plus faibles du département. De plus, ces territoires présentent un réseau de petits pôles de proximité, ce qui réduit les distances des déplacements et rend la voiture moins compétitive.



DEPARTEMENT DE LA SOMME

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

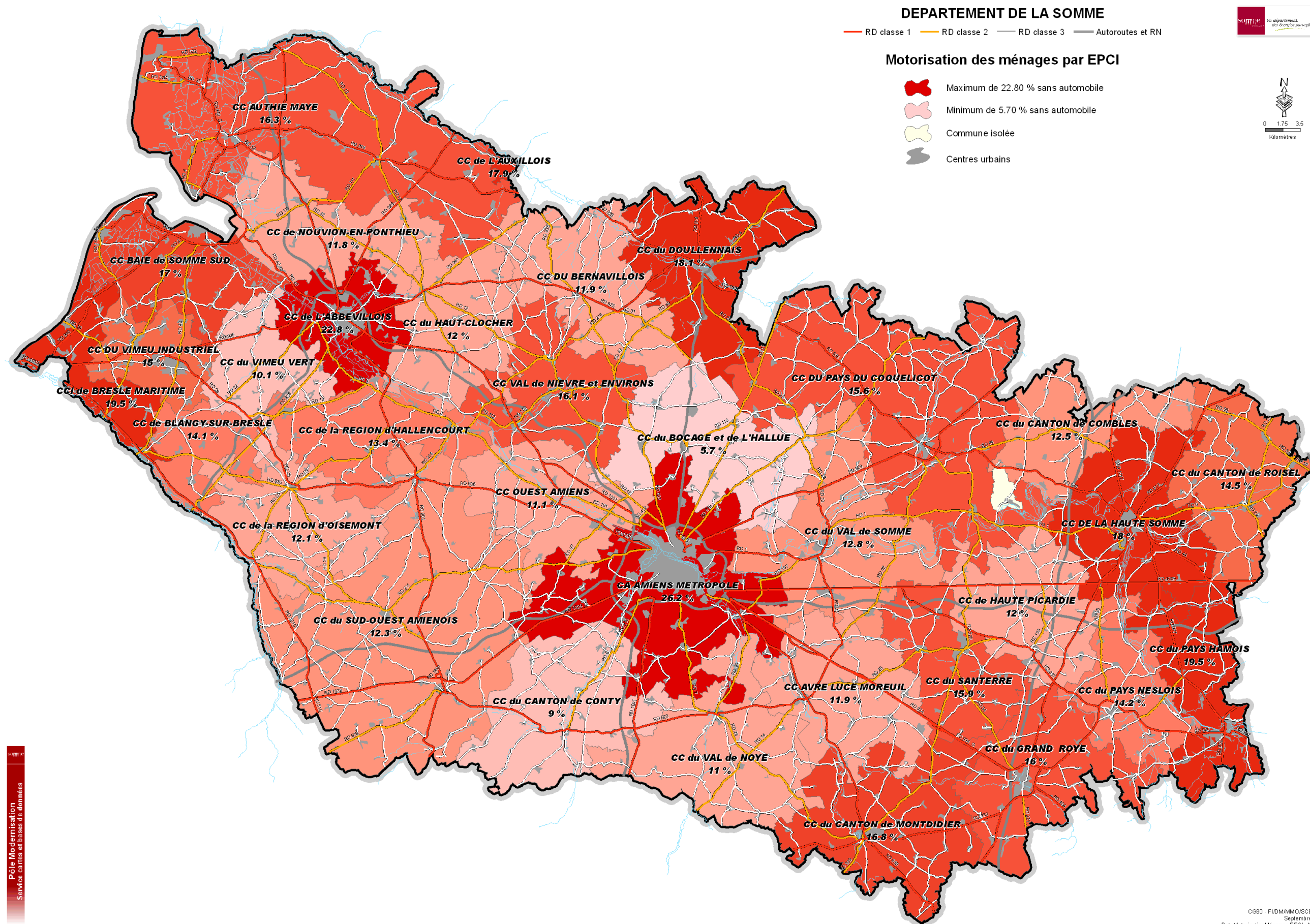
Flux journalier Domicile / Travail < 5 km et Domicile / Collège < 4 km



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Limites cantonales
- Centres urbains
- Communes impactées
- Limites Communes

CG80 - FID/MMO/SCBD/IP
Octobre 2012
Dpt_Flux-Dom-Trav-Etu_A3.mxd



Pôle Modernisation
 Services carriés et bases de données

CG80 - FIDM/MMAO/SCBD/DP
 Septembre 2012
 Dpt_MotorisationMénagesEPCI_A3.mxd

7 - Vitesse des véhicules et nombres de poids-lourds

Selon la fonction des routes départementales et leur configuration, la vitesse des véhicules n'est pas la même, ni le nombre de poids lourds. Or, ces deux données conditionnent la cohabitation avec les cyclistes. Le différentiel de vitesse entre un cycliste et un véhicule motorisé est un facteur important d'accident corporel. Plus ce différentiel est élevé, plus le risque est important. Les collisions entre les poids lourds et les cyclistes sont rares, mais très graves pour ces derniers.

7-1 Vitesse des véhicules

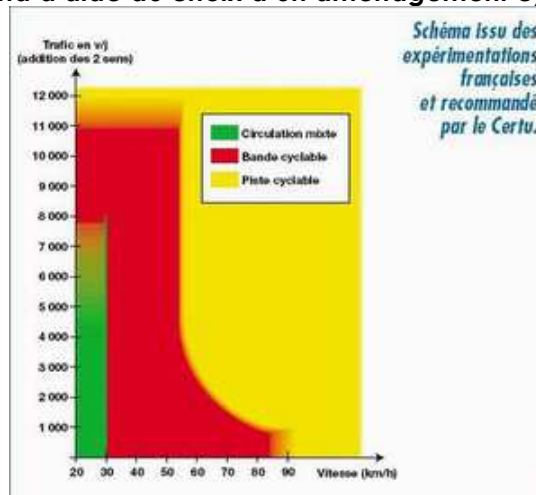
L'ensemble des stations de comptage n'est pas équipé pour déterminer la vitesse des véhicules. Cependant, les 31 points de comptage munis d'un tel dispositif font apparaître une vitesse moyenne de 77,1 km/h sur le réseau routier départemental en 2011. Pour comparaison, ce chiffre était de 77,6 km/h en 2008, ce qui traduit une très légère baisse de la vitesse sur les routes départementales.

Cette moyenne cache des disparités. Ainsi, sur trois routes départementales, la vitesse moyenne des véhicules, hors agglomération, est supérieure à la limitation. Ainsi, la RD 1029, la RD 938 et la RD 929 supportent, respectivement, une vitesse moyenne de 90,7 km/h, 91,1 km/h et 93,3 km/h.

D'une manière générale, 38,5 % des véhicules ont roulé en excès de vitesse sur les RD du département de la Somme en 2011. Ils étaient 40,25 % en 2008 et 41,55 en 2006. La part des véhicules roulant au-delà de la limite autorisée est donc en légère baisse. Sur certaines RD, la part des véhicules roulant à une vitesse supérieure à la limitation peut dépasser les 90 %. Il s'agit, dans ces cas là, de secteurs situés en agglomération, où la très grande majorité des automobilistes ne respecte pas les 50 km/h. C'est notamment le cas à Cramont (RD 925), Hombleux (RD 930), Mouflers (RD 1001), Oust-Marest (RD 1015) et Valines (RD 925). Il s'agit, soit de villages-rues traversés par un grand itinéraire routier, soit de secteurs considérés comme en agglomération où le caractère urbain n'est pas marqué.

La comparaison avec les données nationales montre que la vitesse moyenne en France sur les routes nationales et départementales à grande circulation est supérieure à celle observée dans la Somme : 81 km/h au niveau national contre 77,1 km/h au niveau départemental.

Schéma d'aide au choix d'un aménagement cyclable



En revanche, la proportion de véhicules dépassant la limitation autorisée est sensiblement supérieure dans le département de la Somme (38,5 %) qu'au niveau national (31 %).

L'analyse de la vitesse des véhicules est importante dans la mesure où, croisée au trafic, elle permet de déterminer le type d'aménagements cyclables à privilégier (cf. schéma ci-dessous)

7-2 Nombre de poids-lourds

D'une manière générale, les routes supportant le plus de trafic sont celles qui comptabilisent le plus de poids lourds. Cependant, la polarisation de flux autour d'Amiens est légèrement moins marquée et certains espaces qui ne se distinguaient pas, par un trafic tous véhicules confondus important, se démarquent par leur nombre élevé de poids lourds.

A l'échelle du département, certains secteurs se singularisent par leur trafic poids-lourds très important :

- la liaison Amiens-Roye et le secteur de Roye (RD 934, RD 1017),
- la liaison Abbeville – Hesdin (RD 928)
- le Santerre et l'ensemble des liaisons entre ses principaux bourgs : Montdidier-Roye (RD 930), Roye-Nesle (RD 930), Roye-Péronne (RD 1017), Nesle-Roye (RD 930), Nesle-Ham (RD 930),
- le Vimeu et la vallée de la Bresle (RD 925, RD29, RD 1015),
- le Marquenterre (RD 40, RD 940, RD 1001),
- la liaison Amiens-Albert-Bapaume (RD 929)
- la liaison Amiens-Saint-Quentin et notamment le secteur des échangeurs autoroutiers de l'A1 (RD 1029),
- la liaison Amiens-la Seine-Maritime via Poix-de-Picardie (RD 1029).

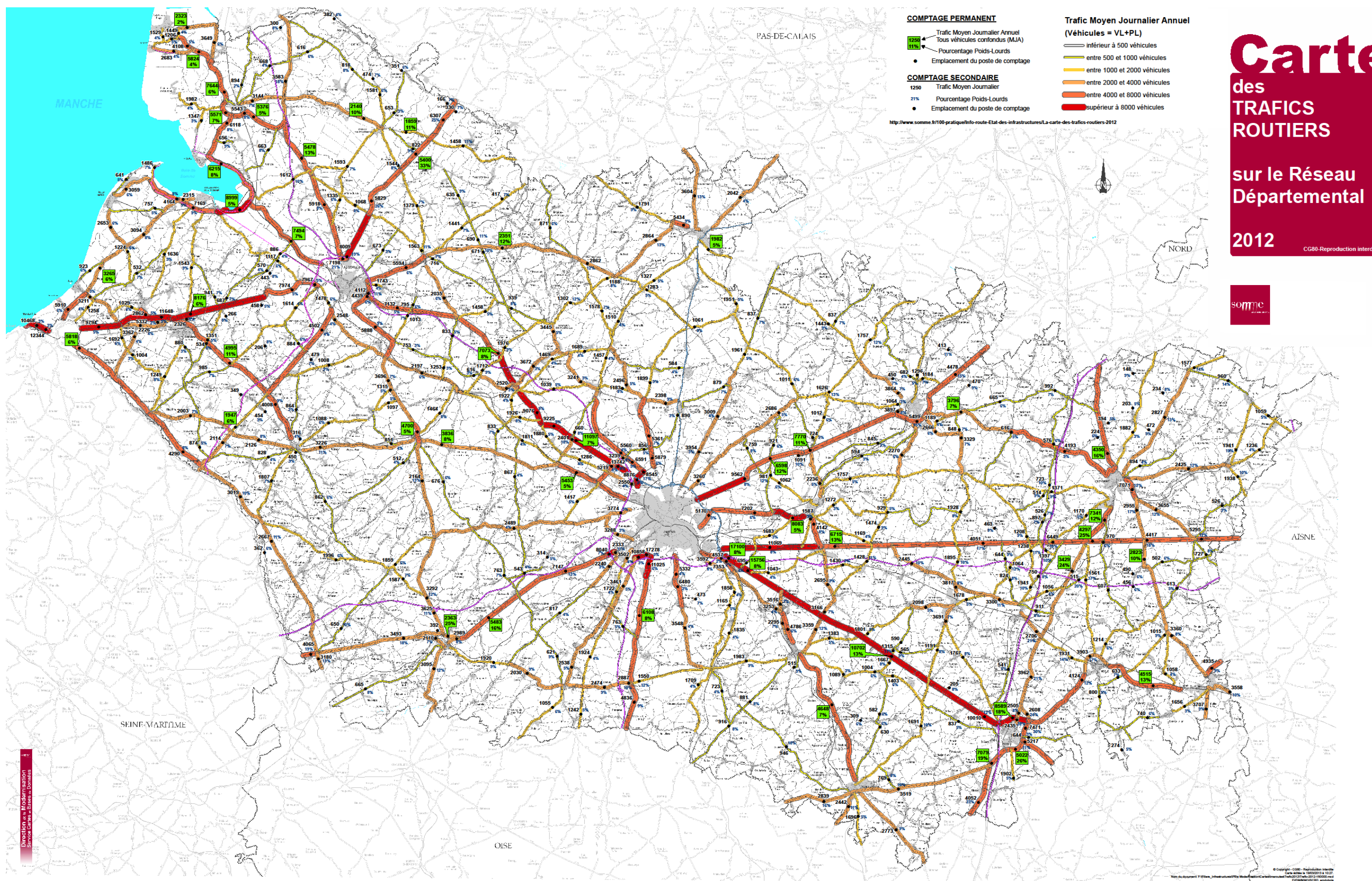
Dans Somme, le trafic poids-lourds se singularise par une forte saisonnalité lié à la culture de la betterave, des féculés et dans une moindre mesure des céréales. Ainsi, de septembre à décembre de chaque année, de très nombreux poids-lourds transportant des betteraves sillonnent le réseau routier départemental.

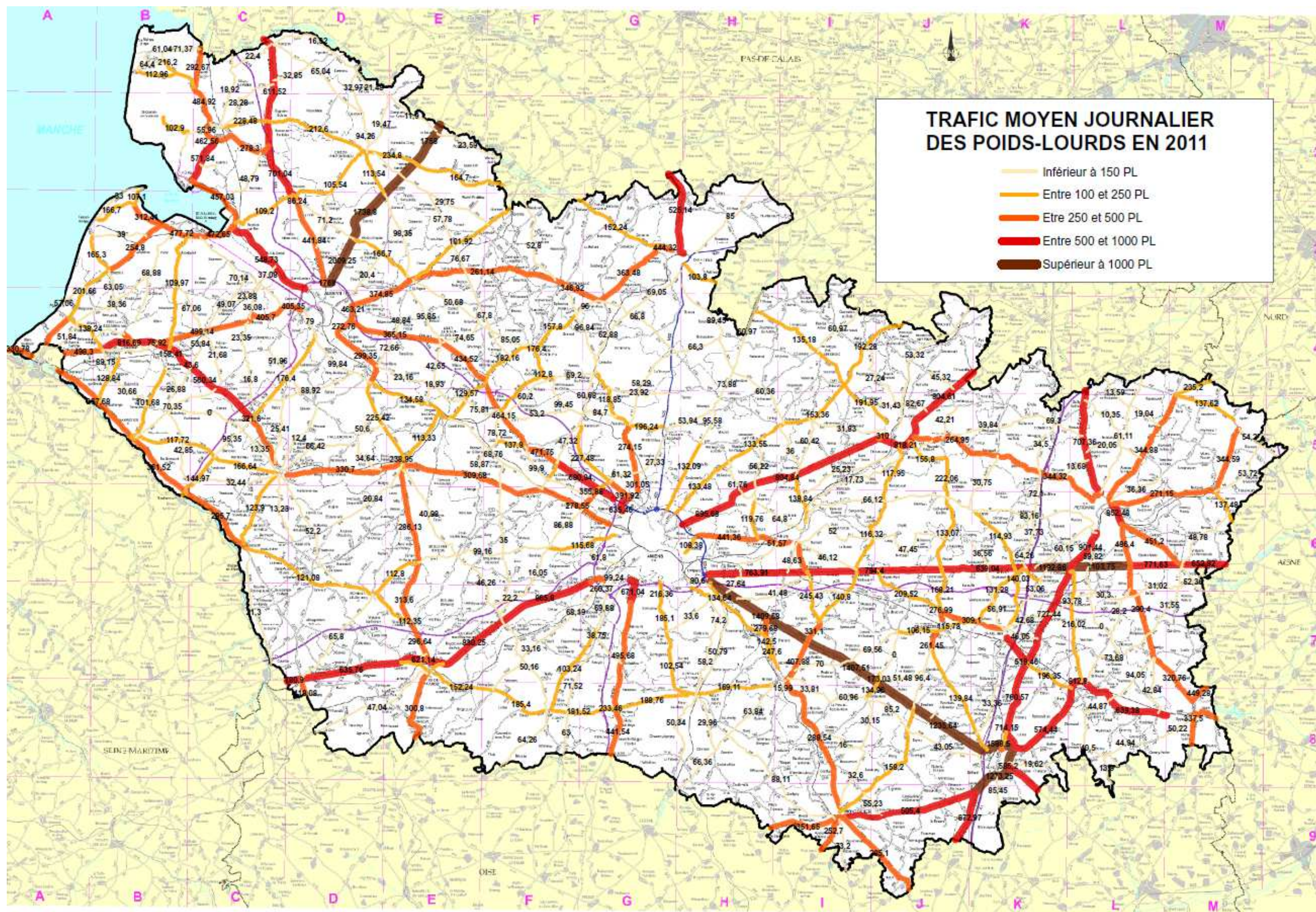
Le transport de matières dangereuses concerne également plusieurs secteurs du département. L'agglomération amiénoise est la plus impactée (Amiens, Argoeuves, Poulainville, Dreuil-lès-Amiens, Longueau, Bacouël) mais également la Santerre (secteur de Nesle, Roye, Epeville et Villers-Faucon) et de manière plus isolée Abbeville et Mers-lès-Bains.



Trafic poids-lourds sur la RD1017, P. Sergeant

A l'inverse, les routes départementales d'autres secteurs sont moins empruntées par des poids-lourds. Il s'agit du secteur du sud-ouest amiénois (Hornoy-le-Bourg) et du nord-amiénois (Acheux-en-Amiénois).





8 - Contraintes topographiques et relief

La topographie est un élément important dans la mesure où elle conditionne la pratique du vélo. Un relief marqué freine l'usage quotidien du vélo. Sur ces espaces, le vélo y est exclusivement pratiqué par les cyclistes les plus sportifs ou les plus motivés.

Le relief du département de la Somme est marqué par quatre éléments principaux :

- un plateau s'étendant sur les $\frac{3}{4}$ du territoire, à environ 75 m d'altitude. Sur cet espace, le relief est relativement homogène, plat, notamment sur le Santerre. Il y a peu de variation d'altitude. Plus on s'éloigne de la vallée, vers le nord ou vers le sud, plus on rencontre de secteurs présentant des altitudes plus élevées créant des dénivelés pouvant atteindre au maximum 90 m (Doullennais),



Rupture topographique sur le plateau agricole à Fignières

- la vallée de la Somme et ses nombreux affluents qui entaillent le plateau. La vallée s'élargit de manière notable à mesure qu'elle s'approche de son estuaire. Les nombreux étangs et méandres témoignent du très faible dénivelé de ces vallées. A la vallée de la Somme, s'ajoutent les vallées de deux autres fleuves côtiers : l'Authie et la Bresle. Au sein des ces vallées, les dénivelés sont à peine perceptibles. Il est à noter le secteur de la Haute-Somme, au niveau de Ham, où nous observons un point bas sur une certaine étendue.



Plaine du Santerre à Eppeville

- la plaine maritime qui présente une altitude très basse, voire inférieure au niveau de la mer, et une topographie très homogène sur toute son étendue sans aucun obstacle topographique,

- un secteur à la topographie très marquée, variant de 75 à 210 m d'altitude, entaillé de nombreuses vallées sèches. Dans ce secteur, situé aux confins de la Somme, de l'Oise et de la Seine-Maritime, les dénivelés peuvent atteindre 130 m.

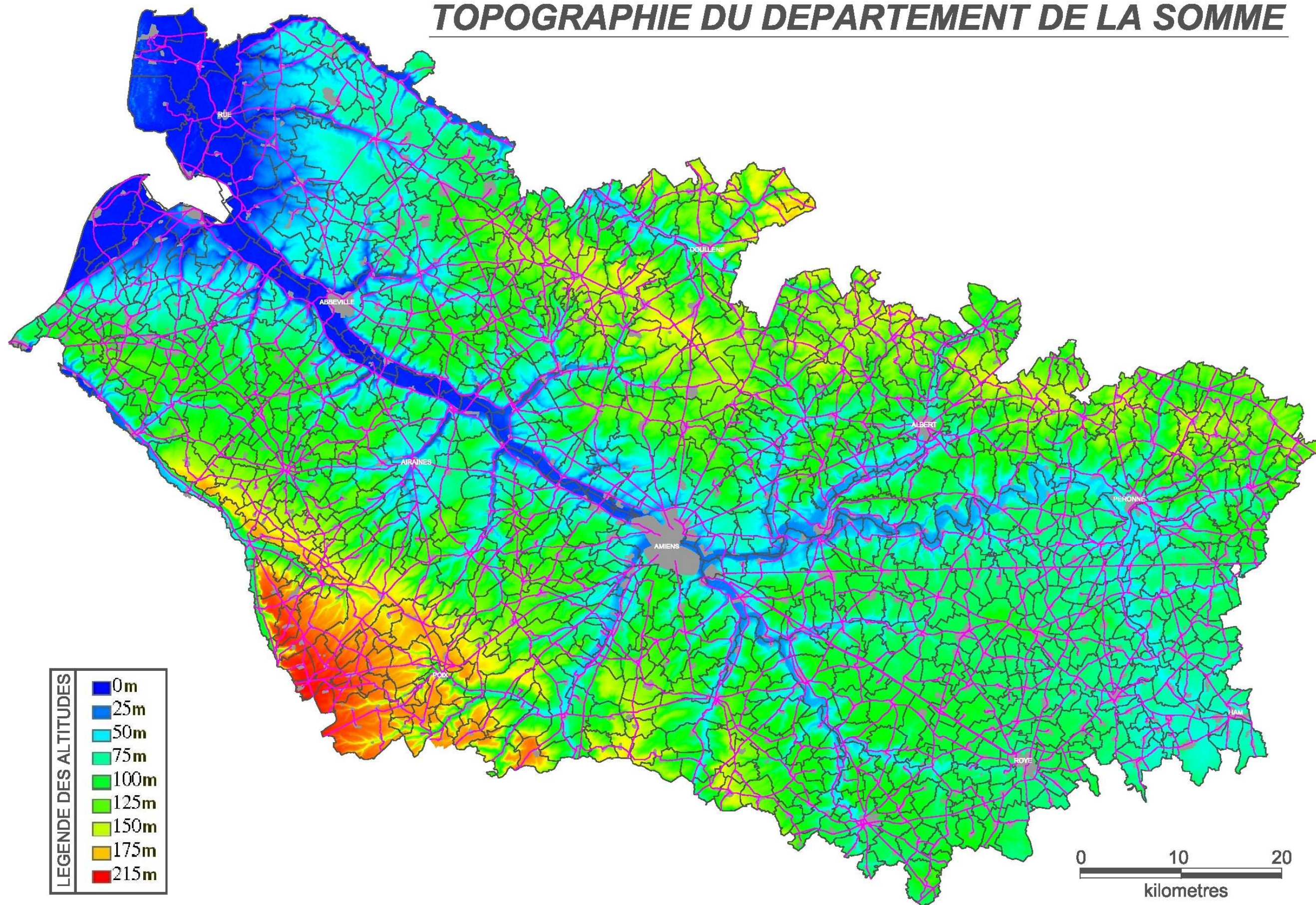
Les trois premiers espaces sont caractérisés par un relief plutôt plat. Au sein de ces trois entités géographiques, la topographie se prête volontiers à la pratique du vélo. En revanche, si le passage du plateau à la plaine maritime est très progressif, le passage de la vallée de la Somme au plateau est brutal avec de très forts dénivelés, excepté à l'amont de Péronne. Ces derniers peuvent atteindre 50 à 75 m. Ainsi, sur les itinéraires « à cheval » sur la vallée et le plateau, la pratique du vélo peut être difficile.



Passage abrupt entre le plateau agricole au premier plan, et la vallée de la Somme encaissée, à l'arrière plan, ici à Cappy, C. Leblanc

En revanche, sur le dernier espace, situé au sud-ouest du département, les différences d'altitudes peuvent constituer un véritable frein à la pratique du vélo. Le très faible succès du service de location de vélo, proposé par l'office de tourisme de Poix-de-Picardie, est d'ailleurs imputable, selon ses responsables, au relief.

TOPOGRAPHIE DU DEPARTEMENT DE LA SOMME



9 - Aménagements actuels et prévus dans les Départements limitrophes

9-1 Le Conseil général du Pas-de-Calais

Le Conseil général du Pas-de-Calais a approuvé un plan de la mobilité, dans lequel est intégré un schéma cyclable. Ce dernier reprend les itinéraires de véloroutes européennes, nationales et régionales. L'objectif est de terminer l'aménagement de ces itinéraires et de s'appuyer sur ces véloroutes pour desservir les gares et les collèges.

Ces véloroutes ne sont pas toujours en site propre. Elles empruntent parfois des routes à faible trafic.

Plusieurs de ces véloroutes débouchent dans le département de la Somme. Tout d'abord l'EV4, la véloroute du littoral qui se raccorde aux aménagements du SMPGLP au niveau du Pont-à-Cailou. Sur le territoire du Pas-de-Calais, l'aménagement de cet itinéraire est en cours. La partie sud, limitrophe avec la Somme, est la plus avancée.

Le Conseil général a également inscrit à son schéma le prolongement de la traverse du Ponthieu entre Bernâtre et Hesdin via Auxi-le-Château. Hesdin où passe la véloroute régionale au fil de l'eau, qui relie Le Touquet à la Belgique en suivant en partie, la vallée de la Canche. Hesdin où débute également un projet de bande dérasée multifonctionnelle jusqu'à Saint-Omer.

La véloroute de la mémoire relie, dans le Pas-de-Calais Arras à Achiet en passant par Saulty. Cet itinéraire est terminé. Il se compose d'un aménagement en site propre entre Arras et Saulty et d'un jalonnement, en cours, entre Saulty et Achiet. La liaison Saulty Pommerehne, inscrite au schéma cyclable du Pas-de-Calais, permettra de relier cette véloroute à Doullens. Le jalonnement Saulty – Achiet permettra également un raccordement avec la véloroute de la mémoire de la Somme, à Miraumont.

A ces véloroutes, s'ajoutent des aménagements cyclables, en bordure de route, répondant à une demande locale et à un usage utilitaire. Ces derniers sont concentrés sur le littoral (pistes cyclables) ainsi que dans le bassin minier et l'Arrageois (bandes cyclables).

9-2 Le Conseil général du Nord

Le Département du Nord dispose, en 2012, d'un réseau très dense d'aménagements cyclables le long de ses routes départementales, constitué de bandes (709 km) ou de pistes éloignées de la chaussée (310 km). Les secteurs de la métropole lilloise, de Valenciennes et de Dunkerque sont les mieux équipés. Il n'y a pas d'aménagement cyclable sur le secteur « frontalier » entre le Nord et la Somme. A proximité la limite départementale, il n'y a pas non plus, côté département du Nord, de projet d'aménagement cyclable connu.

Le Conseil général du Nord a également aménagé 90 km de voies vertes, divisées en six itinéraires. Deux autres tracés sont actuellement à l'étude dont un débouchera dans le département de l'Aisne. En revanche, aucune voie verte, existante ou en projet, ne concerne le territoire départemental de la Somme.

9-3 Le Conseil général de l'Aisne

Le Département de l'Aisne s'est doté d'un schéma cyclable en novembre 2012. Ce dernier décline sur son territoire les 3 itinéraires de véloroutes européens et nationales, ainsi qu'une liaison locale.

Sur les 3 grandes véloroutes qui traversent le département, l'EV3, la V52 et la V30, seule la dernière concerne le département de la Somme. Elle relie, en 114 km, Berry-au-Bac, à la limite avec la Marne à Sommette-Eaucourt ou Pithon, communes axonaises limitrophes de la Somme et voisine de Ham.

Cette véloroute emprunte alternativement des chemins de halage, des voies partagées à faible trafic automobile (30 à 40 % du linéaire), des voies forestières et des chemins ruraux. Actuellement, 16 km sont déjà réalisés, au niveau du domaine de l'Ailette, soit environ 15% de l'itinéraire.

Le Conseil général de l'Aisne a opté pour une signalisation « douce ». La promotion sera confiée, après mise en service, à l'ADRT.

Ponctuellement, en fonction des territoires traversés, les VVV seront valorisées pour un usage utilitaire du vélo. Le rabattement vers les gares est également prévu.

En dehors des VVV, peu d'aménagements cyclables sont existants ou prévus.

9-4 Le Conseil général de l'Oise

Le Département de l'Oise aménage la Trans'Oise. Il s'agit d'un réseau de voies vertes de 240 km qui constitue un maillon de l'itinéraire européen Paris-Londres (EV16). En novembre 2012, 80 km étaient mis en service. L'itinéraire se compose de délaissés ferroviaires, de voies forestières, de chemins de halage ou d'aménagements en bordure de routes départementales. Hors agglomération, il s'agit de voies en site propre (à l'exception de certaines portions de voies forestières, ouvertes à la circulation, mais dont la vitesse est limitée à 30 km/h). La partie nord de ce réseau se termine à la limite avec le département de la Somme au niveau de la commune de Libermont.

Ce réseau constitue le Schéma Cyclable du département de l'Oise. En fonction de sa situation géographique, l'itinéraire retenu répond à un usage de loisir, touristique ou utilitaire. En plus, des itinéraires inscrits dans la Trans'Oise, le Conseil général finance des aménagements cyclables dans le cadre de la desserte des collèges et des gares.

Selon les grandes Actions du schéma cyclable de l'Oise, deux itinéraires débouchent dans la Somme :

- la liaison Beauvais-Amiens, déclinaison régionale de l'axe nationale Paris-Lille, débouche au niveau de la coulée verte (qui relie dans la Somme Monsures à Bacouel-sur-Selle),
- une liaison régionale qui rejoint Montdidier.

En plus de la Trans'Oise, il y a des aménagements cyclables ponctuels composés de bandes cyclables, de pistes cyclables ou de bandes dérasées multifonctionnelles en bordure de route départementale.

Un projet particulier concerne une liaison cyclable entre la commune de Golancourt dans l'Oise à Muille-Villette et Ham dans la Somme. En effet, bien que située dans le département

de l'Oise, cette commune est localisée dans l'aire de chalandise des commerces et services de Ham.

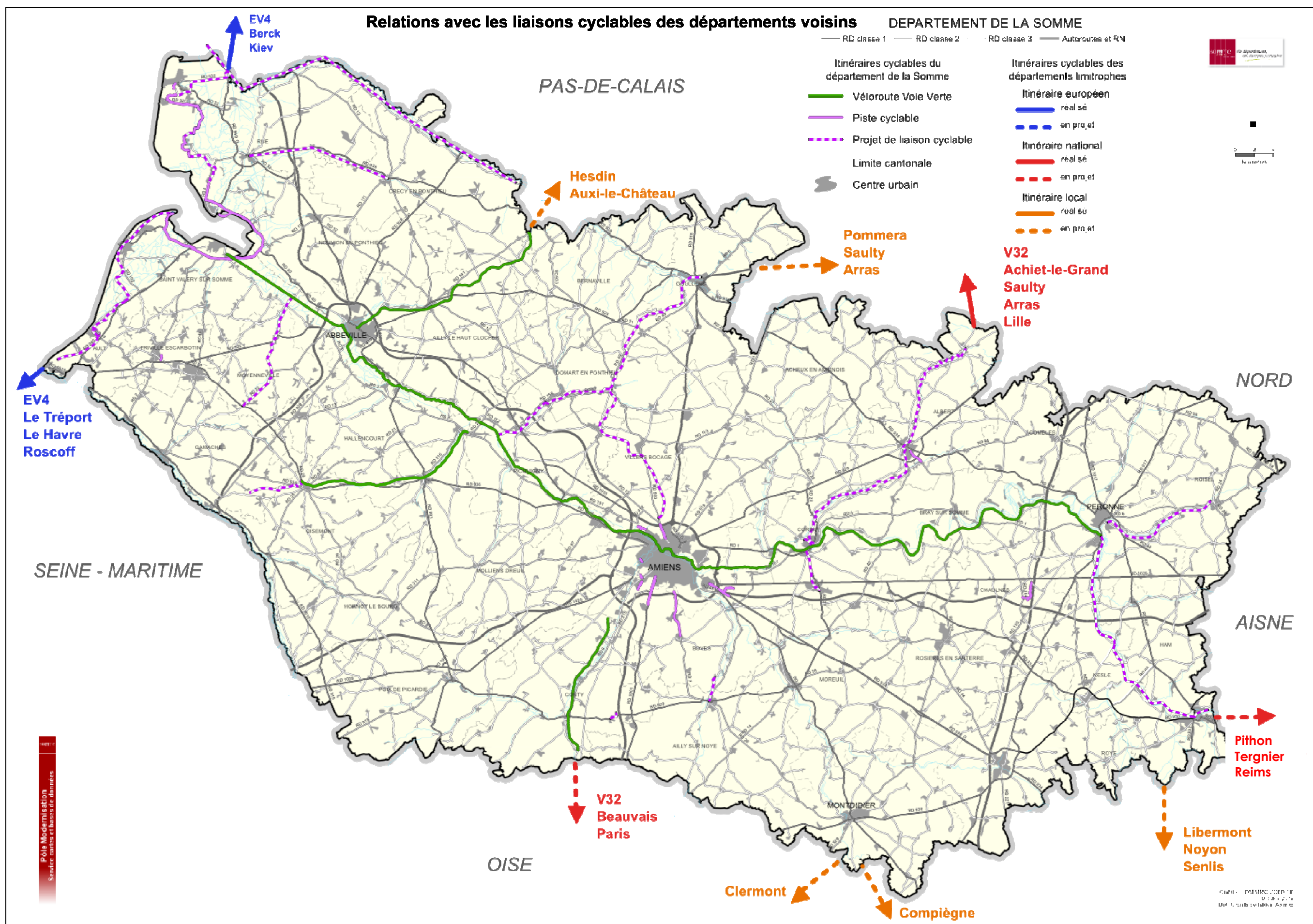
9-5 Le Conseil général de la Seine-Maritime

Le Département de Seine-Maritime compte, en 2012, 323 km de voies vertes réparties en 5 itinéraires. L'un d'entre eux, la véloroute du littoral, constitue le prolongement, en Seine-Maritime, de l'EV4, qui dans la Somme, longe le littoral et dont la réalisation, en cours, est assurée par le SMBSGLP. Cette véloroute relie Le Tréport au Havre, en 175 km. La quasi-totalité de l'itinéraire est aménagée. Seule une petite portion au nord de Dieppe n'est pas encore achevée.

A ces véloroutes, s'ajoutent 34 circuits cyclotouristiques qui totalisent 1 146 km de linéaire.

Hormis la véloroute du littoral, aucun autre aménagement ou jalonnement cyclable, existant ou prévu, ne concerne la limite commune entre la Somme et la Seine-Maritime.

Il est à noter que, outre les véloroutes voies vertes, le Conseil général de Seine-Maritime a aménagé des bandes dérasées multifonctionnelles le long de certaines de ses routes départementales. Si cet équipement n'est pas à proprement parler un aménagement cyclable, il peut faciliter et sécuriser, dans certains cas, la pratique du vélo. A proximité de la limite entre le département de la Somme et de la Seine-Maritime, la RD 925 est équipée de ce type d'aménagement, sur le territoire de la commune d'Eu. Dans ce secteur, il y a près de 1,5 km de bande dérasée multifonctionnelle, dont la largeur varie de 1,25 m à 1,65 m.



10 - Etude spécifique aux collèges

Gestionnaire des collèges, des routes départementales et du transport scolaire, le Département est un acteur clé, qui dispose d'une marge de manœuvre importante pour développer l'usage du vélo utilitaire dans les déplacements domicile-collège.

Développer la pratique du vélo dans le milieu scolaire est un enjeu important. C'est dans les premières années que se fait l'apprentissage et l'éducation aux différents modes de déplacement, la façon de s'en servir et leurs avantages.

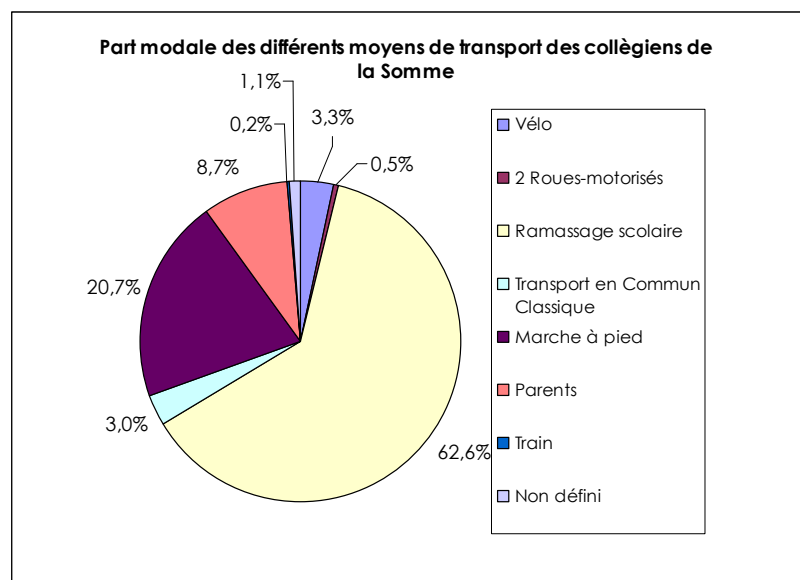
Le déplacement scolaire à vélo est écologique et très économique, que ce soit pour la collectivité ou pour son utilisateur. Il répond également à un enjeu de santé publique. A l'image du nord et de l'est de la France, la Picardie est une des régions, les plus touchées par l'obésité (source INSEE).

Deux facteurs sont les principaux responsables :

- l'alimentation : les picards mangent moins de fruits, de légumes, de poissons et plus de boissons sucrées que les autres français,
- la pratique sportive : les picards font moins de sport et passent plus de temps devant un écran que les autres français.

La pratique régulière du vélo pourrait donc jouer sur ce deuxième facteur et s'inscrire dans un plan de lutte contre l'obésité. L'enjeu est d'autant plus important que la dernière étude sur le sujet, réalisée auprès des jeunes du département voisin de l'Aisne montrait une inquiétante évolution. Les proportions d'élèves en surcharge pondérale ont progressé de 30 % chez les garçons et de 54 % chez les filles entre 1997 et 2004. La Picardie est d'ailleurs une des cinq régions françaises où l'obésité a le plus progressé depuis 1997 (source ObEpi).

Selon les différentes études réalisées, il ressort que la distance socialement acceptable pour les déplacements domicile-collège des jeunes est de 3 à 4 km.



Le Département de la Somme dispose d'un territoire rural composé d'une multitude de petites communes. Ainsi, les établissements scolaires sont intercommunaux et très nombreux sont les collégiens qui se rendent dans un collège situé hors de leur commune de résidence.

Les déplacements sont donc le plus souvent motorisés et, en partie, assurés par le réseau trans'80. Les résultats de l'enquête, réalisée par le Conseil général, relative à la mobilité et à la pratique du vélo chez les collégiens de la Somme, le confirme (cf. graphique et carte ci-après).

Or, certains de ces déplacements pourraient se faire à vélo. En prenant en compte les établissements dont le Conseil général a en charge le transport scolaire, c'est-à-dire tous les collèges publics du département à l'exception de ceux d'Amiens, Rivery, Longueau et Abbeville, il y a environ 10 000 élèves qui résident à moins de 4 km de leur collège. 8 000 habitent dans la commune du collège et près de 1 700 dans une commune située à moins de 4 km du collège (données du service des Transports du Conseil général). Ce qui signifie que 15% des élèves disposant d'un titre de transport résident à moins de 4 km de leur collège.

En moyenne, autour de chaque collège, il y a 210 collégiens résidant dans un rayon de 4 km.

Cette moyenne cache de grandes disparités. Certains établissements disposent d'un potentiel d'usagers du vélo encore plus important : Ailly-sur-Somme (432), Friville-Escarbotin (390), Doullens, collège J. Rostand (389), Corbie, collège E. Lefebvre (387), Feuquières-en-Vimeu (377) et Ham, collège V. Hugo (376).

En revanche, sur d'autres communes, la situation est opposée : Bray-sur-Somme (92), Villers-Bocage (72), Bernaville (68), Crécy-en-Ponthieu (62) ou Acheux-en-Amiénois (41).

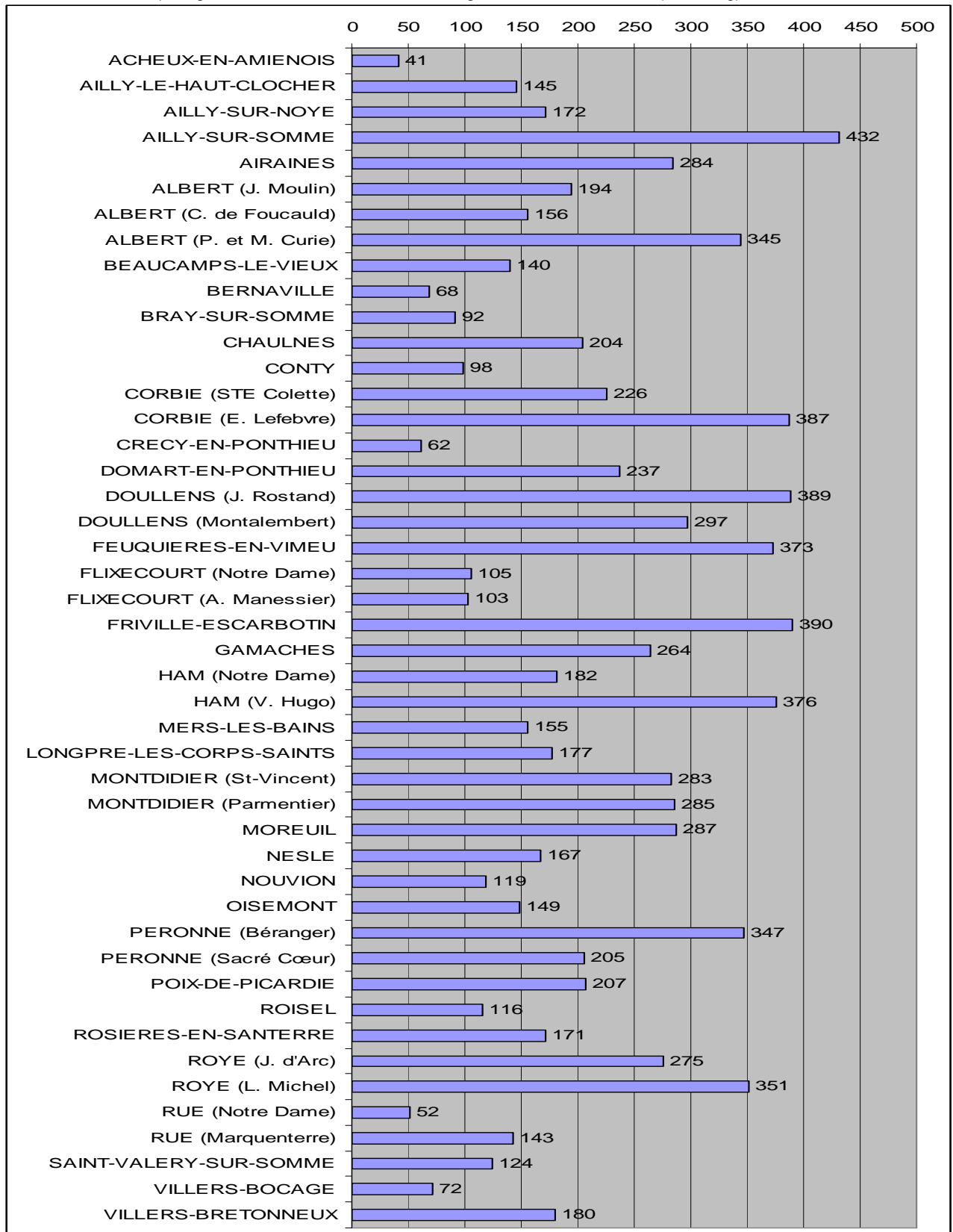
Selon le poids démographique des communes, certains axes auraient, sans tenir compte des caractéristiques techniques et géographiques, des potentiels d'usagers importants.

C'est notamment le cas sur les axes suivants :

- Corbie – Fouilloy (104 collégiens)
- Feuquières-en-Vimeu – Fressenneville (95 collégiens)
- Domart-en-Ponthieu – Saint-Ouen (89 collégiens),
- Ham – Eppeville (85 collégiens).

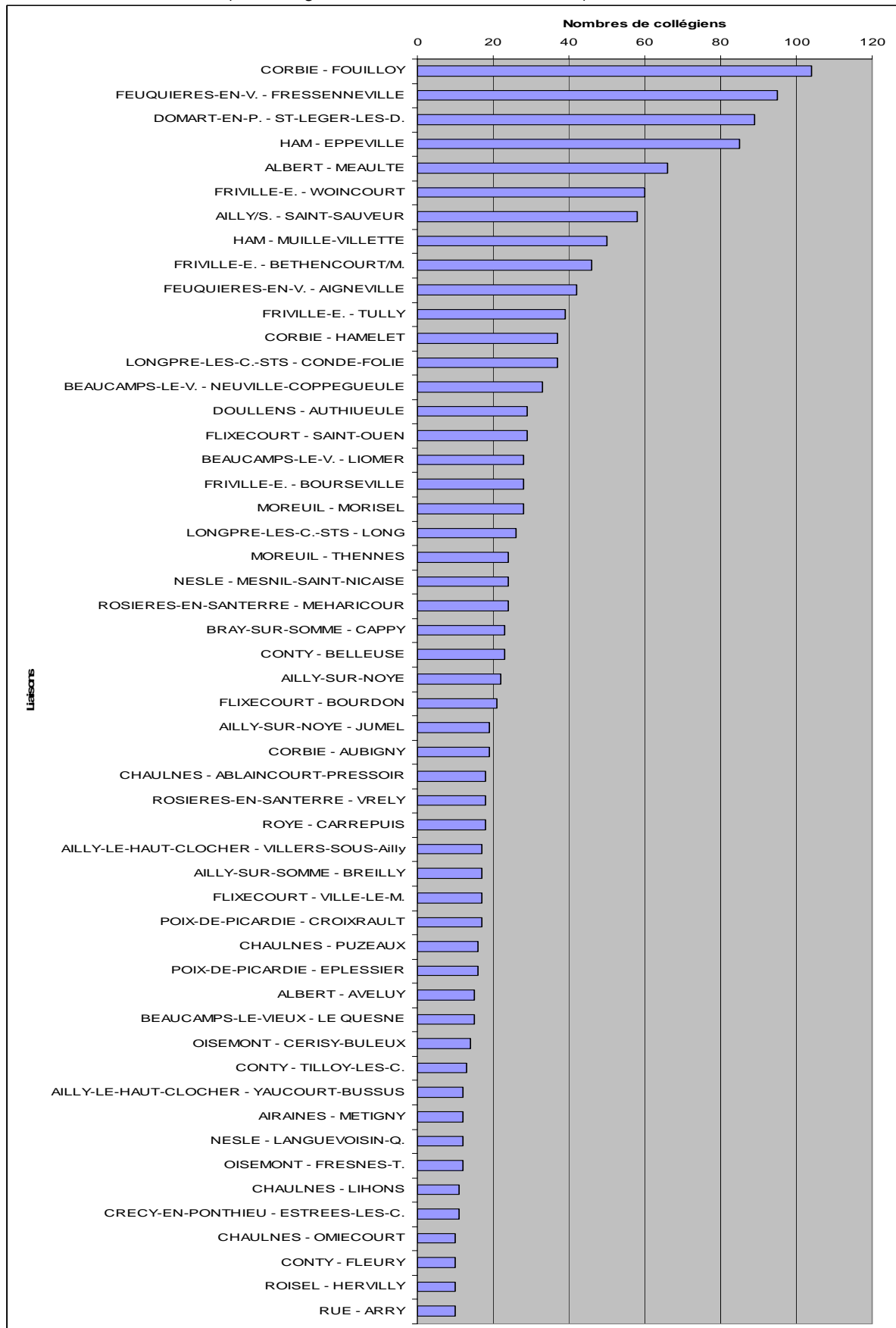
Potentiel d'usager du vélo par collège

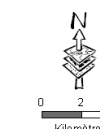
(collégiens résidents à moins de 4 km du collège, données du service Transport du Cg)



Potentiel d'usager du vélo par axe

(>10 collégiens, données du service des Transports du CG





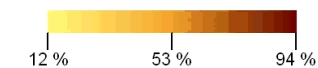
DEPARTEMENT DE LA SOMME

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

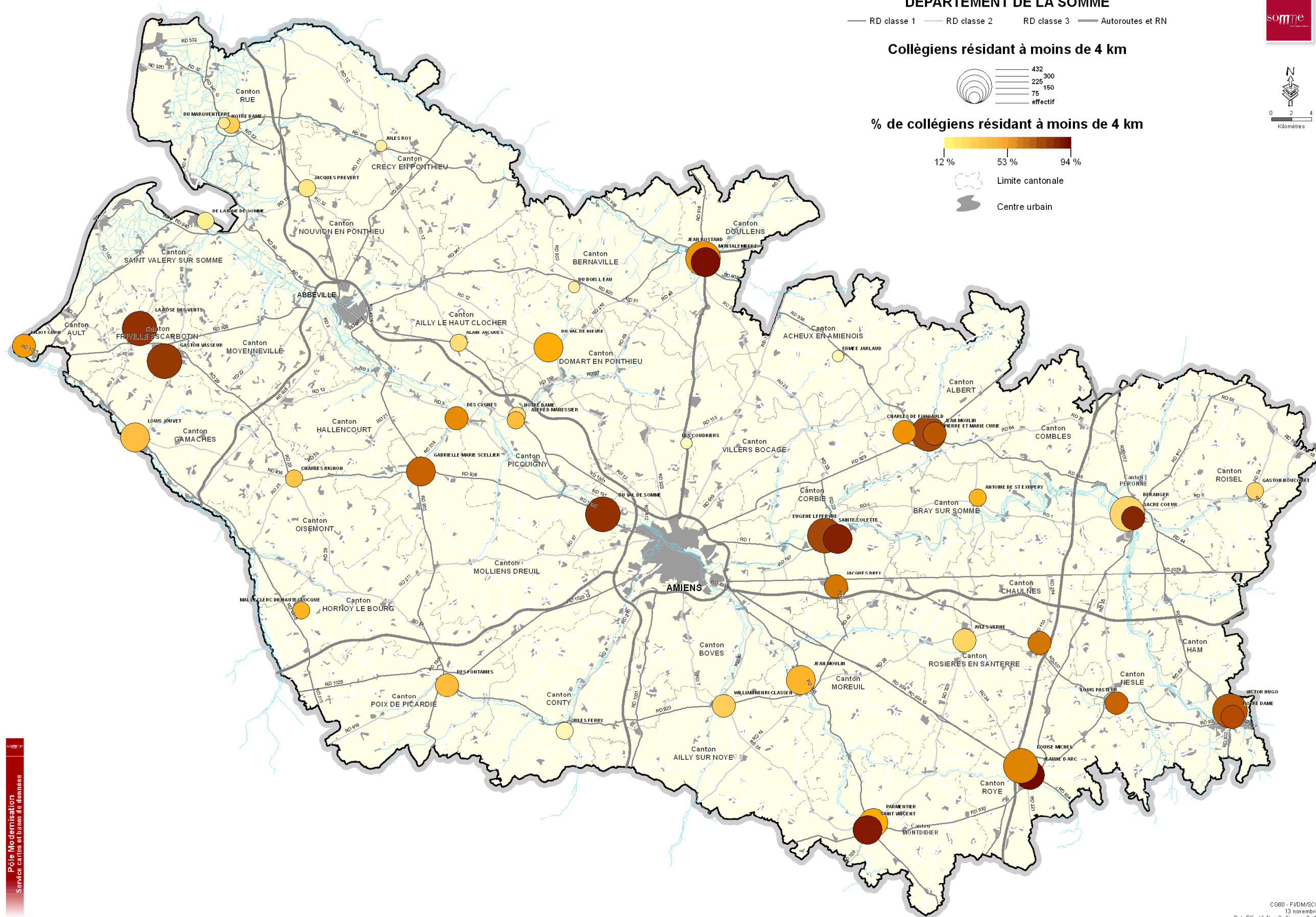
Collégiens résidant à moins de 4 km



% de collégiens résidant à moins de 4 km

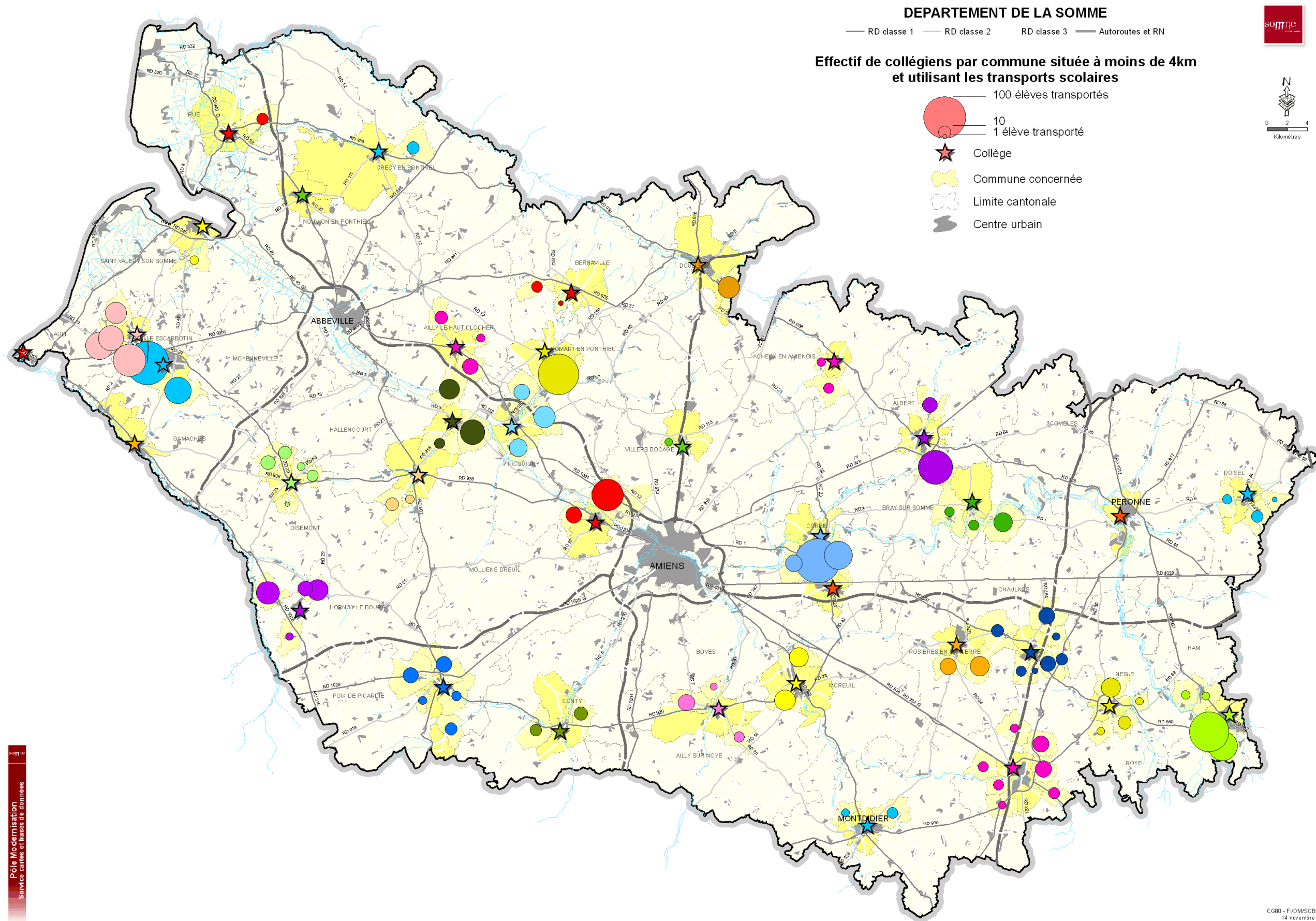


— Limite cantonale
— Centre urbain



Pôle Modernisation
Service cartus et bases de données

CG80 - FIDM/SCBD/DP
13 novembre 2013
Dpt_Effectif-4km-Collèges_v3_A3.mxd



En croisant les critères les plus déterminants pour la pratique du vélo, issus de l'enquête réalisée auprès des collégiens et des données du service des Transports du Conseil général (nombre et part des collégiens résidents à moins de 4 km, topographie, présence d'aménagements cyclables, sensibilisation du collège à la pratique du vélo, attente sociale en termes d'aménagement ou de stationnement cyclable) on peut proposer une hiérarchisation relative au potentiel cyclable de chaque établissement.

Collèges au potentiel très important

Amiens (E. Lucas, J.-M. Laurent, A. Lejeune, C. Franck), Feuquières-en-Vimeu (G. Vasseur), Ailly-sur-Somme (Val de Somme), Friville-Escarbotin (Rose des vents), Abbeville (Millevoeye), Villers-Bretonneux (J. Brel), Albert (P. et M. Curie et J. Moulin), Corbie (E. Lefebvre), Doullens (J. Rostand et Montalembert*), Rivery (J. Verne), Montdidier (Saint-Vincent*), Roye (Jeanne d'Arc* et L. Michel)

Collèges au potentiel important

Abbeville (Ponthieu), Amiens (A. Janvier), Chaulnes (A. Briand), Longueau (J. Curie), Montdidier (A. A. Parmentier), Moreuil (J. Moulin), Ham* (V. Hugo et Notre Dame), Longpré-les-Corps-Saints (Cygnes), Rosières-en-Santerre (J. Verne), Rue (Marquenterre), Corbie (Sainte-Colette*), Péronne (Béranger) et Nesle* (L. Pasteur)

Collèges au potentiel moyen

Amiens (A. Rimbaud, Etouvie), Domart-en-Ponthieu (Val de Nievre), Péronne (Sacré Cœur*), Saint-Valery-sur-Somme (Baie de Somme), Flixecourt* (A. Manessier et Notre Dame), Roisel (G. Boucourt), Villers-Bocage (Les Coudriers), Oisemont (C. Bignon), Mers-les-Bains (F. Joliot Curie), Bray-sur-Somme* (St-Exupéry), Acheux-en-Amiénois (E. Jarlaud), Airaines (G.M. Scellier), Bernaville (Bois l'Eau), Rue (Notre Dame*), Abbeville (Notre Dame*) et Albert (C. de Foucauld*)

Collèges au potentiel faible

Gamaches (L. Jouvot), Ailly-le-Haut-Clocher (A. Jacques), Ailly-sur-Noye (W.H. Classen), Crécy-en-Ponthieu* (J. Roy), Nouvion (J. Prevert), Poix-de-Picardie (Fontaine), Beaucamps-le-Vieux*, Conty (J. Ferry)

* Cette hiérarchisation tient compte d'éléments fournis lors de l'enquête. Ainsi, pour les collèges n'ayant pas répondu, signalés par un astérisque, l'estimation s'est faite en ne tenant compte que de la topographie, du nombre et de la part des collégiens résidents à moins de 4 km. Il convient donc d'appréhender leur classement avec approximation.

L'absence d'éléments relatifs aux collèges Sagebien et Guy Maréchal d'Amiens ainsi qu'aux collèges privés de la capitale picarde est par contre trop grande pour estimer leur potentiel.

11 - Définition du potentiel cyclable des itinéraires

L'étude des itinéraires a été scindée en deux, en distinguant les liaisons utilitaires des liaisons touristiques et de loisirs. Les premières ont fait l'objet d'une étude spéciale. Pour les deuxièmes, l'analyse s'est basée sur le schéma cyclable régional.

11-1 Liaison utilitaires

La méthode retenue a été d'identifier, dans un rayon de 5 km, les liaisons utilitaires potentielles autour des pôles générateurs de flux, c'est-à-dire des aires d'influence urbaine au sens de l'INSEE. D'autres agglomérations, bien que n'étant pas considérées comme aire urbaine, ont été retenues, dans la mesure où elles constituent des pôles de proximité offrant un certain niveau de service. Afin de traiter les liaisons domiciles collèges, l'ensemble des communes dotées de ce type d'établissement ont été considérées comme pôles.

Cette méthodologie a permis de faire ressortir près de 450 axes.

Puis, l'ensemble de ces liaisons a fait l'objet d'une analyse multicritère. Cette étude a croisé les critères physiques et humains suivants :

- la distance,
- la topographie (dénivelé moyen et maximal),
- le nombre de collégiens,
- le nombre d'actifs
- le nombre de ménages.

Le croisement de ces critères a permis de hiérarchiser les 450 axes en fonction du « potentiel cyclable » de ces derniers. Cette analyse a permis une discrétisation en 4 classes : potentiel très faible, potentiel faible ou moyen, potentiel élevé, potentiel très élevé (cf. carte page suivante).

Illustration de la méthode avec un exemple
La liaison Frivilles-Escarbotin – Tully

1. Croisement des critères

Itinéraire	Effectif collégiens	Nombre de ménages	Nombre d'actifs	Distance	Dénivelé moyen	Dénivelé max
Frivilles-Escarbotin - Tully	39	252	246	3,09 km	0,05 %	2,24 %

2. Pondération des critères

Attribution de point en fonction de la « performance » de chaque critère (de 1 point à 4 points)

Distance:

0 à 2,5 km : 4 pts ; 2,5 à 5 km : 3pts ; 5 à 7,5 km : 2pts, < 7,5 km : 1 pt

Dénivelé moyen :

0 à 0,7% : 4 pts ; 0,7% à 1,4% : 3 pts ; 1,4 à 2,1% : 2 pts ; <2,1% : 1 pt

Dénivelé maximal :

0 à 12 % : 4 pts ; 12 à 24% : 3 pts ; 24 à 36% : 2 pts ; <36% : 1 pt

Nombres de collégiens, ménages et actifs :

Pour chaque effectif, la moyenne a été calculée. Les communes qui disposaient d'un effectif compris entre 1,5 et 2 fois supérieur la moyenne avaient 4 pts, entre 1 et 1,5 fois supérieur la moyenne : 3 pts ; entre 1 fois et 1,5 fois inférieur à la moyenne 2 pts et entre 1,5 fois et 2 fois inférieur à la moyenne : 1 pt.

Itinéraire	Effectif collégiens	Nombre de ménages	Nombre d'actifs	Distance	Dénivelé moyen	Dénivelé max
Frivilles-Escarbotin - Tully	4	3	3	3	4	4

3. Calcul de l'intérêt cyclable

Les points ont été additionnés par itinéraires

Plus de 18 points : intérêt très élevé

18 à 15 points : intérêt élevé

15 à 13 points : intérêt faible ou moyen

Moins de 13 points : intérêt très faible.

Cette étude permet de faire ressortir des territoires à la géographie favorable à la pratique du vélo utilitaire : le Vimeu industriel, le val de Nièvre (Flixecourt, Saint-Ouen et Domart-en-Ponthieu), la vallée de la Somme (Abbeville, Ailly-sur-Somme, Picquigny, Corbie, Péronne et Ham), de la Bresle (Eu et Gamaches) et de l'Ancre (Albert) ainsi que le plateau du Santerre (Rosières-en-Santerre, Chaulnes, Nesle et Roye). A l'inverse, d'autres espaces semblent moins appropriés : le sud et le sud-ouest Amiénois (Hornoy-le-Bourg, Beaucamps-le-Vieux, Poix-de-Picardie, Quevauvillers, Ailly-sur-Noye) ou encore la région de Bray-sur-Somme, d'Acheux-en-Amiénois, de Roisel et de Crécy-en-Ponthieu.

11-2 Liaisons touristiques et de loisirs

Dans un deuxième temps, la carte des liaisons potentielles utilitaires a été superposée au schéma cyclable régional, afin d'identifier les axes également concernés par un usage de loisirs.

Ce croisement permet d'identifier des itinéraires de loisir, qui disposent d'un potentiel important à très important pour un usage utilitaire.

Axes au potentiel utilitaire très élevé déjà aménagés

Corbie - Fouilloy	Véloroute Vallée de Somme
Corbie - Daours	Véloroute Vallée de Somme
Corbie - Aubigny	Véloroute Vallée de Somme
Airaines - Allery	Coulée verte Longpré - Rambures
Doullens - Grouches-Luchuel	Liaison locale
Corbie - Vecquemont	Véloroute Vallée de Somme
Picquigny - Belloy-Sur-Somme	Véloroute Vallée de Somme



Véloroute Vallée de Somme

Axes au potentiel utilitaire élevé déjà aménagés

Abbeville - Caours	Traverse du Ponthieu
Abbeville - Mareuil-Caubert	Véloroute Vallée de Somme
Ailly-Sur-Somme - Dreuil-Les-Amiens	Véloroute Vallée de Somme
Ailly-Sur-Somme - Picquigny	Véloroute Vallée de Somme
Corbie - Vaire-Sous-Corbie	Véloroute Vallée de Somme
Saint-Riquier - Caours	Traverse du Ponthieu
Saint-Riquier - Oneux	Traverse du Ponthieu
St-Valéry/Somme - Noyelles-Sur-Mer	EV4
Longpré-Les-C.-St - Bettencourt-R.	Coulée verte Longprés - Rambures
Oisemont - Ramburelles	Coulée verte Longpré - Rambures
Picquigny - Breilly	Véloroute Vallée de Somme
Saint-Riquier - Neufmoulin	Traverse du Ponthieu
St-Valery/Somme - Boismont	Véloroute Vallée de Somme

D'autres axes au potentiel utilitaire important se trouvent sur des projets de véloroutes voies vertes.

Axes au potentiel utilitaire important situés sur le tracé de projet

Liaison	Potentiel	Projets
Péronne - Doingt	Très élevé	Liaison Roisel Péronne
Albert - Aveluy	Très élevé	Véloroute de la Mémoire
Albert - Dernancourt	Elevé	Véloroute de la Mémoire
Corbie - Villers-Bretonneux	Elevé	Véloroute de la Mémoire
Roisel - Tincourt-Boucly	Elevé	Liaison Roisel Péronne
Rue - Arry	Elevé	Liaison régionale

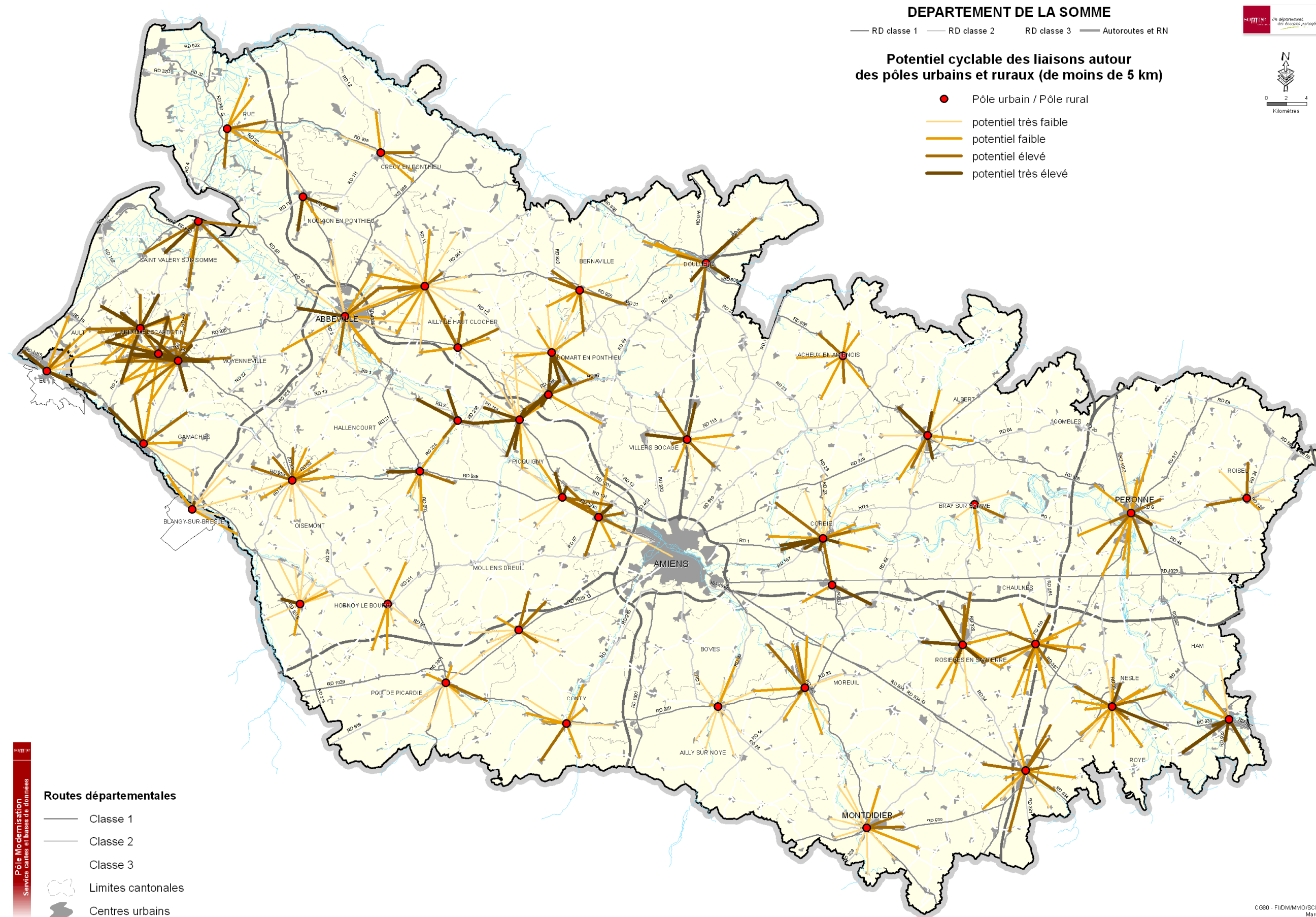
Enfin, d'autres axes, au potentiel utilitaire important, se situent sur des liaisons inscrites au schéma cyclable régional.

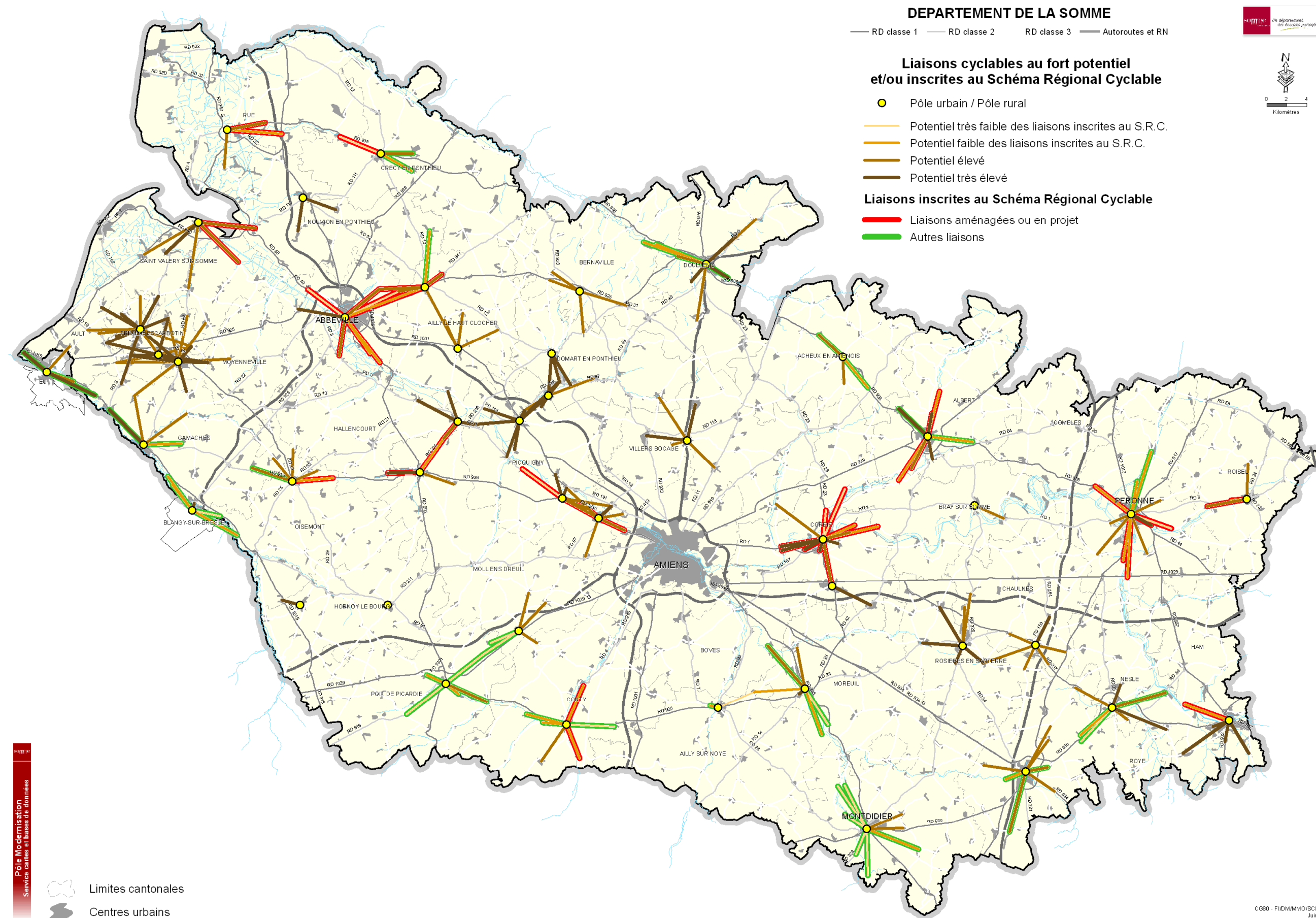
Axes au potentiel utilitaire important situés sur des liaisons inscrites au schéma cyclable régional

Liaison	Potentiel	Projets
Gamaches - Beauchamps	Très élevé	Liaison régionales
Albert-Bouzincourt	Très élevé	Liaison régionale
Doullens - Authieule	Très élevé	Liaison régionale
Poix-De-Picardie - Famechon	Elevé	Liaison régionale
Roye - Beuvraignes	Elevé	Liaison locale
Crécy-En-Ponthieu - Estrees-Les-C.	Elevé	Liaison régionale
Nesle - Voyennes	Elevé	Liaison régionale
Acheux-En-Amiénois - Louvencourt	Elevé	Liaison régionale
Doullens - Hem	Elevé	Liaison régionale
Moreuil - Thezy-Glimont	Elevé	Liaison régionale
Roye - Carrépuis	Elevé	Liaison régionale

Enfin, certaines liaisons inscrites au schéma cyclable régional ne correspondent pas à des liaisons utilitaires et ne font l'objet d'aucun projet connu.

Liaison	Type de liaison
Moislains (Péronne) - Nord	Nationale (variante)
Cléry/S. (Péronne) – Fricourt (Albert)	Régionale
Bouzaincourt (Albert) – Hédauville (Acheux-en-A.)	Régionale
Louvencourt (Acheux-en-A.) – Authieule (Doullens)	Régionale
Outrebois (Doullens) – Vitz/Authie	Régionale
Marcheville (Crécy-en-P.) – Gapennes (St-Riquier)	Régionale
Bouvaincourt/Bresle (Eu) – Beauchamps (Gamaches)	Régionale
Gamaches – Bouttencourt (Blangy/B.)	Régionale
Nesle-L'Hôpital (Blangy/B.) - Aumale	Régionale
Aumaule – Eplèsier (Poix-de-Picardie)	Régionale
Famechon (Poix-de-Picardie) – Contre (Conty)	Régionale
Bosquel (Conty) – Jumel (Ailly/N.)	Régionale
Ailly/N. - Roye	Régionale
Amiens – Thézy-Glimont (Moreuil)	Régionale
Braches (Moreuil) – Gratibus/Marestmontiers (Montdidier)	Régionale
Ayencourt-le-M. (Montdidier) – Oise	Régionale
Piennes-Onvillers (Montdidier) - Oise	Régionale
Beuvraignes (Roye) - Oise	Régionale
Carrépuis (Roye) – Marché-Allouarde (Nesle)	Régionale
Tilloy-Florville (Gamaches) – Ramburelles (Oisemont)	Régionale
Amiens – Revelles (Quevauvillers)	Régionale





Pôle Modernisation
Service cartographie et bases de données

Limites cantonales
Centres urbains

Conclusion du diagnostic

Le département de la Somme dispose d'atouts objectifs pour la pratique du vélo : le canal de la Somme dont le Conseil général est propriétaire, la proximité avec le Bénélux, de nombreuses véloroutes qui traversent ou passent à proximité du territoire, la présence d'un réseau cyclable existant et reconnu sur le littoral, une topographie favorable et enfin un schéma cyclable régional existant.

L'offre de services à destination des cyclistes est également conséquente sur la côte picarde et en développement dans l'intérieur des terres. Un autre point fort est le foisonnement de projets en réalisation ou à l'étude, qui atteste d'un regain d'intérêt pour la pratique du vélo.

En revanche, le département présente des points faibles. Le climat est perçu comme défavorable pour la pratique régulière du vélo. La faible densité urbaine et le caractère périurbain marqué du territoire ont pour conséquences des distances domicile/travail, domicile/étude ou domicile/service relativement longues. Enfin, le département dispose d'un faible linéaire de réseau cyclable, surtout si on le compare à ses voisins du nord (Nord et Pas-de-Calais) et de l'Ouest (Seine-Maritime). Cette carence est également prégnante en termes d'offre de service dans l'intérieur des terres.

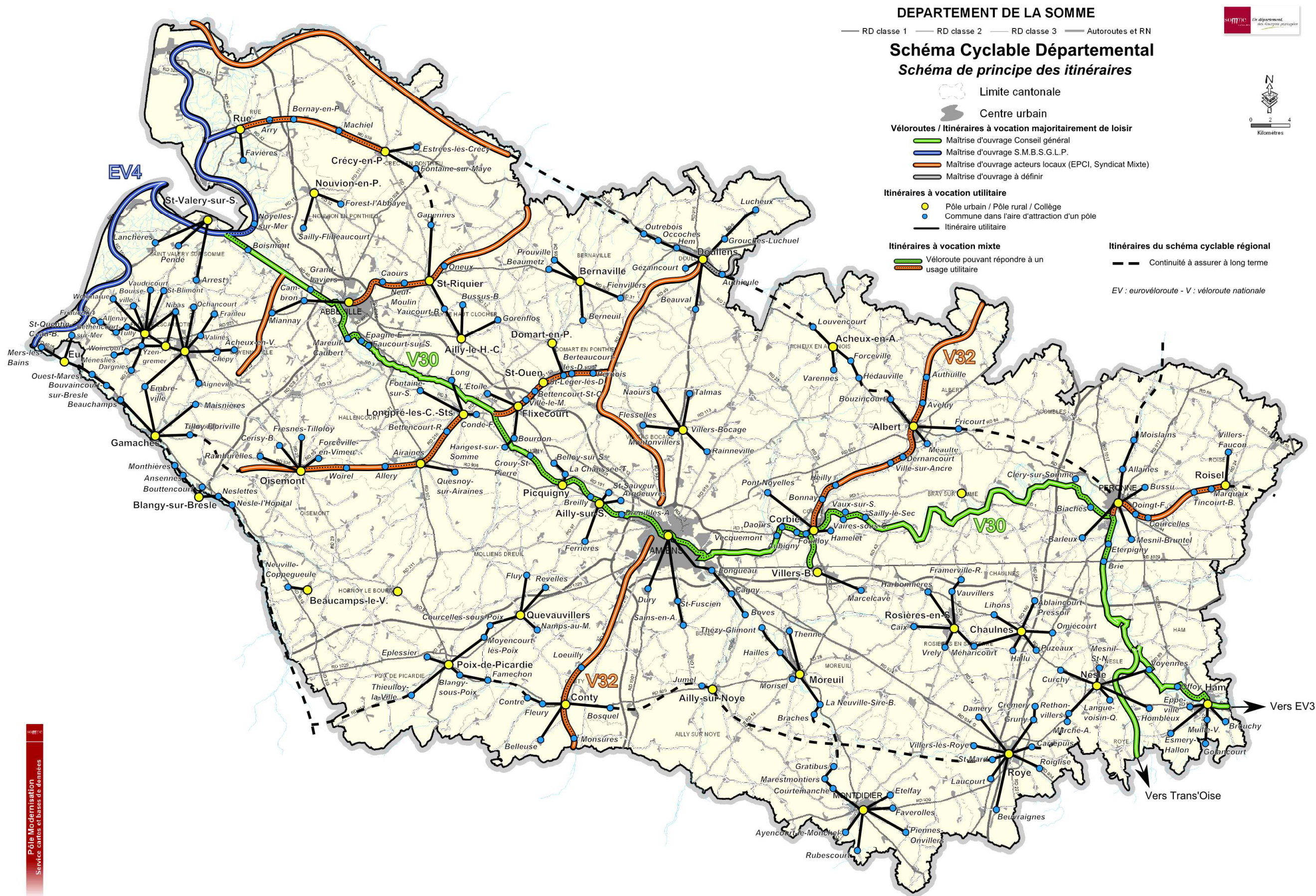
Le département de la Somme présente ainsi une géographie plus favorable à la pratique du vélo de loisir qu'à la pratique utilitaire. Les très nombreux projets cyclables de type « véloroute » ou « voie verte » soulignent cette Action. Les aménagements purement utilitaires se limitent aux quelques grandes agglomérations. Et l'étude des projets en cours confirme ce déséquilibre. L'identification des tracés qui s'inscrivent dans des fuseaux ayant un potentiel utilitaire, peut être une opportunité pour inverser cette tendance. D'autant plus que certaines liaisons « de loisirs », déjà aménagées peuvent répondre à des usages fonctionnels.

Le schéma de principe

Schéma de principe achevé en décembre 2013

Le schéma de principe se compose :

- des liaisons utilitaires à fort potentiel,
- des liaisons touristiques et de loisirs du schéma cyclable régional, retenues
- les projets locaux retenus par le Conseil général,
- des projets dont le Conseil général est le maître d'ouvrage (VVV et raccordement avec les départements voisins)



Pôle Modernisation
Service cartes et bases de données

Plan d'actions

Plan d'actions achevé en septembre 2014

Introduction

Le Conseil général de la Somme ne disposait pas, jusqu'à présent, d'outil pour porter une politique cyclable et donc pour développer les actions en faveur du vélo, mode de déplacement en renouveau.

Pourtant, comme l'a montré le diagnostic, le Département dispose d'un certain nombre d'atouts pour la pratique de la bicyclette sur son territoire. Ce plan d'action propose donc d'activer des leviers pour accompagner et amplifier l'essor de l'usage du vélo. Les Actions ont volontairement été différenciées en fonction des différents types d'usages de la bicyclette.

Face aux enjeux de la desserte cyclable des établissements scolaires, développés dans la partie diagnostic, ce plan d'actions comporte un volet spécial collège.

Objectif 1 – Créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage utilitaire

Action 1-1 Définir les grands principes d'intervention pour le réseau cyclable départemental

Afin de créer un réseau d'aménagements cyclables utilitaires cohérent à l'échelle du département, il conviendra de constituer une boîte à outils regroupant les recommandations techniques nationales sur les aménagements cyclables ainsi que les grands principes d'aménagement qu'aura définis le Conseil général de la Somme pour s'adapter au mieux aux caractéristiques du territoire en y intégrant la signalisation. En partageant ce document avec les communes et les EPCI, ces dernières disposeront d'un outil d'aide à la décision quant aux choix techniques d'aménagement (piste, bande cyclable, voirie partagée). Ce "guide technique" comprendra une grille de critères aidant au choix de l'itinéraire à retenir pour concrétiser une liaison utilitaire et d'en définir la maîtrise d'ouvrage. Il comportera également un volet signalisation et signalétique afin d'harmoniser les itinéraires cyclables dans le Département.

Son champ d'application sera étendu aux aménagements à usage touristique et de loisir. Il comportera un volet "charte signalétique" afin que la signalisation éventuellement mise en place par les communes ou EPCI reste cohérente avec celle du Conseil général.

Porteur

> Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures

Coût : faible (si publication papier)

Action 1-2 Intégrer la dimension vélo (dont le schéma de principe) dans tous les nouveaux projets routiers sur le réseau routier départemental

Lors de travaux de modernisation sur une route départementale, permettant de concrétiser le schéma de principe, le Conseil général réalisera l'aménagement cyclable. Si un EPCI ou une commune souhaite concrétiser une liaison cyclable reprise au schéma de principe le long d'une route départementale ne devant pas faire l'objet de travaux de modernisation, celui-ci ou celle-ci portera le projet.

Porteurs

> Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures
> Communes et EPCI

Partenaire administratif

> Direction générale adjointe Développement des Territoires

Coût : élevé si Cg porteur ou moyen si Cg financeur

Action 1-3 Inciter les collectivités locales à aménager des itinéraires cyclables à vocation utilitaire.

Dans le cadre du diagnostic du schéma cyclable départemental, le Conseil général a identifié des liaisons cyclables potentielles répondant aux critères du déplacement utilitaire. Ces liaisons utilitaires sont par définition de courtes distances (3 à 5 km). A ce titre, elles constituent des liaisons intercommunales dont la maîtrise d'ouvrage est du ressort des EPCI. Le choix de la liaison à retenir pour concrétiser le schéma de principe se fait avec la grille d'évaluation.

Porteurs

- > Communes
- > EPCI

Partenaires techniques

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
 Direction de la Modernisation des Infrastructures
 Direction de l'Exploitation et de la Maintenance

Partenaire administratif

- > Direction générale adjointe Développement des Territoires

Coût : moyen en financement pour le CG

Action 1-4 Adapter les sections de véloroute pouvant assurer un usage utilitaire aux exigences d'une telle pratique

Les véloroutes sont des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, continus et adaptés à la circulation à vélo dans un but de découverte, de loisir et de tourisme. Les tracés de certaines véloroutes pourraient également répondre à des usages utilitaires, pour les actifs, les scolaires et les habitants. Pour ce faire, des aménagements complémentaires sont nécessaires par exemple la pose d'un revêtement roulant quelque soit les conditions climatiques, la mise en place d'une signalisation adaptée et une sécurisation de certains points noirs permettant des déplacements adaptés à un public plus jeune (collégiens)

Axes au potentiel utilitaire très élevé déjà aménagés

Corbie - Fouillooy	VVV de la Somme
Corbie - Daours	VVV de la Somme
Corbie - Aubigny	VVV de la Somme

Airaines - Allery	VVV Longpré - Rambures
Doullens - Grouches-Luchuel	Liaison existante
Corbie - Vecquemont	VVV de la Somme
Picquigny - Belloy-Sur-Somme	VVV de la Somme

Axes au potentiel utilitaire élevé déjà aménagés

Abbeville - Caours	Traverse du Ponthieu
Abbeville - Mareuil-Caubert	VVV de la Somme
Ailly-Sur-Somme - Dreuil-Les-Amiens	VVV de la Somme
Ailly-Sur-Somme - Picquigny	VVV de la Somme
Corbie - Vaire-Sous-Corbie	VVV de la Somme
Saint-Riquier - Caours	Traverse du Ponthieu
Saint-Riquier - Oneux	Traverse du Ponthieu
St-Valéry/Somme - Noyelles-Sur-Mer	EV4
Longpré-Les-C.-St - Bettencourt-R.	VVV Longprés - Rambures
Oisemont - Rambureselles	VVV Longpré - Rambures
Picquigny - Breilly	VVV de la Somme
Saint-Riquier - Neufmoulin	Traverse du Ponthieu
St-Valéry/Somme - Boismont	VVV de la Somme

Porteurs

- > Communes
- > EPCI

Partenaire technique

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures

Partenaire administratif

- > Direction générale adjointe Développement des Territoires

Coût : moyen

Objectif 2 – Créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage touristique et de loisir

Action 2-1 Assurer l'achèvement et le prolongement amont de la Véloroute Vallée de Somme entre Péronne et le département de l'Aisne ainsi que la liaison vers la Trans'Oise

Terminer la Véloroute Vallée de Somme entre Saint-Valery-sur-Somme et Péronne en s'assurant d'avoir des continuités dans la traversée des agglomérations d'Amiens et d'Abbeville. Aménager la section Péronne – Département de l'Aisne selon le tracé retenu ainsi que la liaison afin de rejoindre la Trans'Oise.
Continuer le déploiement de la signalétique de la véloroute et des aires sur les sections aménagées et à aménager.

Porteurs

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures

Partenaire

- > Mission Grand Projet Vallée de Somme
- > Direction générale adjointe Développement des territoires
Direction du développement économique et de l'emploi
- > EPCI

Coût : élevé - inscription potentielle CPER et FEADER

Action 2-2 Participer à la réalisation des véloroutes locales portées par les EPCI

Le diagnostic du Schéma Cyclable a identifié de nombreux projets de véloroutes portés par les EPCI. Afin de participer au développement de ce réseau local, le Conseil général accompagnera les porteurs de ces projets.

Porteurs

- > Communes
- > EPCI

Partenaire technique

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures

Partenaire administratif

- > Direction générale adjointe Education, Développement de la personne et Mobilité
Direction de la Jeunesse et des Sports

Coût : élevé

Action 2-3 Inciter les collectivités locales à aménager des itinéraires cyclables de part et d'autre de la Véloroute Vallée de Somme

Inciter les partenaires locaux à créer des itinéraires cyclables de part et d'autre de la véloroute, sur des routes à faible circulation et qui se raccordent aux aménagements en site propre. Cela dans le but de :

- élargir, à moindre frais et sans aménagement lourd, le réseau cyclable ;
- diffuser les flux depuis la vallée vers les autres territoires et équilibrer les retombées économiques ;
- faciliter la découverte des éléments touristiques à proximité de la vallée mais non desservis par la Véloroute Vallée de Somme
- proposer un produit touristique plus étoffé.

Détail Action

Le Conseil général mettra à disposition des partenaires locaux une charte signalétique à travers le guide afin que les éléments de jalonnement implantés par les communes ou EPCI restent cohérents avec la signalétique de la Véloroute Vallée de Somme. Ces aménagements cyclables pourront prendre la forme d'un réseau de nœuds, tel qu'il est développé par le Conseil général pour la randonnée pédestre. Il accompagnera les porteurs des projets sur cette action.

Porteur

- > EPCI

Partenaire technique

- > Direction générale adjointe Education, Développement de la personne et Mobilité
- > Mission Grand Projet Vallée de Somme
- > Direction générale adjointe Développement des territoires
Direction du développement économique et de l'emploi

Partenaire administratif

- > Direction générale adjointe Développement des territoires

Coût : faible

Objectif 3 – Mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes

Action 3-1 : Etendre le label « Côte Picarde à Vélo » / « Accueil Vélo »

Actuellement, seul le littoral dispose d'établissements labellisés « Côte Picarde à Vélo ». Il y a un véritable enjeu touristique à développer ce label dans l'intérieur des terres pour équilibrer l'offre touristique. Cette Action fait écho à la démarche de labellisation des « bistrots de pays ».

Détail Action

Soutenir Somme Tourisme et étendre le label national « Accueil Vélo » dans l'intérieur des terres.

Porteur

> Somme Tourisme

Partenaire

> Mission Grand Projet Vallée de Somme

Action 3-2 : Organiser des campagnes de « marquage » de vélo pour lutter contre le vol

Contexte

La crainte du vol est un premier obstacle à la pratique utilitaire du vélo. Selon la FUB, 40% des vélos volés sont retrouvés. Mais la restitution au propriétaire est le plus souvent impossible face à l'absence d'immatriculation du vélo (seul 20% des vélos retrouvés sont restitués à leur propriétaire). Le marquage des bicyclettes permet d'identifier et de retrouver le propriétaire.

Détail Action

Organiser des campagnes de marquages pour baisser les coûts et toucher plus de cyclistes à destination du grand public et des collégiens (en lien avec un organisme doté d'une machine à graver ou suite à l'acquisition par le Conseil général de la Somme de cet équipement)

Porteur > Délégation au Développement durable

Partenaires > FUB (véloservice, véloxygène) > Prestataires privés (vélocistes)

Coût : faible

Action 3-3 Aménagement de parkings à vélo sécurisés et confortables dans les collèges

Contexte

L'assurance d'avoir une place disponible dans un lieu couvert et fermé ou surveillé est un point déterminant dans le choix de se déplacer à vélo. Comme expliqué dans le rapport de l'enquête sur la mobilité et la pratique du vélo des collégiens de la Somme de mars 2013, la part modale du vélo est plus importante dans les collèges disposant d'un parking surveillé et/ou fermé que dans ceux où le lieu de stationnement est non surveillé et en accès-libre. Ainsi, si les bonnes conditions sont réunies dans plusieurs collèges, elles ne le sont pas dans tous. Les actions doivent donc être ici ciblées.

Détail Action

Les collèges suivants présentent un parking à vélo couvert, surveillé ou fermé et dont la capacité est satisfaisante : J.M Laurent, A. Rimbaud, A. Lejeune d'Amiens, Millevoye et Ponthieu d'Abbeville, Chaulnes, Longueau, Roye (L. Michel), Péronne (Béranger), Flixecourt (Manessier), Roisel, Bray-sur-Somme, Acheux-en-Amiénois, Airaines et Beaucamps-le-Vieux. Des interventions ne sont donc pas nécessaires sur ces parkings. Dans les autres, des actions seraient à mener sur les parkings existants. Il s'agirait de :

- mettre en place des systèmes de fermeture ou de surveillance,
- couvrir les emplacements,
- accroître la capacité d'accueil,
- aménager un nouveau parking.

Les interventions devront être priorisées en considérant le potentiel des collèges comme un critère de hiérarchisation ainsi que les collèges engagés dans des démarches A21 scolaire et PDJ.

Détail des interventions en fonction du potentiel

Potentiel	Collège	Commune	d'in système de fermeture Ou	de couvrir	Accroître la capacité à vélo	Aménager
Très important	E, Lucas	Amiens			x	
	Rose des vents	Friville-Escarbotin	x			
	C, Franck	Amiens	x			
	J, Brel	Villers-Bretonneux			x	
	P.M. Curie	Albert		x	x	
	J. Moulin	Albert	x	x		
	E. Lefebvre	Corbie	x			
	Rostand	Doullens	x			
J, Verne	Rivery	x				
Impor tant	A. Janvier	Amiens	x			
	A. A. Parmentier	Montdidier		x		
	J, moulin	Moreuil		x		

Potentiel	Collège	Commune	d'in système de fermeture	Ou de couvrir	Accroître la capacité à vélo	Aménager
	Cygnès	Longprés-les-C.Sts.		x		
	J. Verne	Rosières-en-Santerre	x	x		
	Marquenterre	Rue		x	x	
Moyen	Baie de Somme	Saint-Valery-sur-Somme				x
	Etouvie	Amiens	x			
	Les Coudriers	Villers-Bocage	x	x		
	C. Bignon	Oisemont	x			
	F. Joliot Curie	Mers-les-Bains	x			
	GM Scellier	Airaines	x			
	Bois l'Eau	Bernaville	x			
	L. Jouvet	Gamaches	x			
Faible	A. Jacques	Ailly-le-Haut-Clocher	x			
	WH Classen	Ailly-sur-Noye	x	x		
	R. Roy	Crécy-en-Ponthieu			x	
	J. Prevert	Nouvion		x		
	Fontaine	Poix-de-Picardie				x
	J. Ferry	Conty	x			

Porteur

> Direction générale adjointe Education, Développement de la Personne et Mobilité
Direction des collèges

Partenaire technique

> Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction des Bâtiments Départementaux
Service Construction – Réhabilitation - Adaptation

Coûts : moyen

Action 3-4 Développer l'intermodalité Car + Vélo

Des demandes récurrentes émanent d'utilisateurs du réseau Trans'80 dans le but de pouvoir emmener leur vélo à bord des cars. Or, actuellement le Conseil général n'est pas en mesure de répondre favorablement à toutes ces demandes

Détail Action

Expérimenter différentes solutions favorisant l'usage combiné du vélo et du car sur le réseau trans'80 : mise en place de raques à vélos à bord des cars, installation de parkings à vélos sur certains points d'arrêts, proposition de location de vélos pliants aux usagers...

Porteur

> Direction de la Mobilité et des Transports

Partenaire technique

> Communes
> Transporteurs

Coût : moyen

Action 3-5 Aménager des équipements à destination des cyclistes le long de la Véloroute Vallée de Somme

Détail Action

Assurer un haut niveau de service aux usagers cyclistes de la Véloroute Vallée de Somme avec l'aménagement de parkings à vélos sécurisés, de points d'eau et de sanitaires tout au long de l'itinéraire et notamment au niveau des maisons de la Vallée.

Porteurs

> Missions Grand Projet Vallée de Somme
> Direction de la Modernisation des Infrastructures
> Agence Fluviale et Maritime
> Direction générale adjointe Développement des territoires
 Direction du développement économique et de l'emploi

Partenaires

> Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard
> EPCI
> Communes

Coût : moyen

Objectif 4 - Inciter le grand public à la pratique du vélo

Action 4-1 Valoriser sur le plan touristique la Véloroute Vallée de Somme

Détail Action

Travailler avec Somme Tourisme pour commercialiser des produits touristiques autour de la Véloroute Vallée de Somme
Développer le support internet commun « www.vallee-somme.com » et l'application mobile.

Porteurs

- > Somme Tourisme
- > Mission Grand Projet Vallée de Somme
- > Direction de la Communication
- > Direction du développement économique et de l'emploi

Partenaires

- > Offices de Tourisme
- > Prestataires privés

Coût : Temps humain

Action 4-2 : Communiquer en interne sur la démarche « Schéma cyclable du Conseil général » et l'incitation à la pratique du vélo

Détail Action

Présenter une synthèse du plan d'Actions dans le magazine « Nous Sommes »

Partager le retour d'expérience de certains agents qui ont opté pour les déplacements à vélo pour se rendre au travail

Organiser des évènements en fonction de l'actualité (Fête du vélo, Semaine de la mobilité et de la sécurité routière)

Sensibiliser les ambassadeurs du développement durable à la démarche « Schéma cyclable du Conseil général »

Porteur

- > Délégation au Développement Durable

Partenaire technique

- > Mission Communication Interne

> Direction de la Mobilité et des Transports

Coût : faible

Action 4-3 Communiquer en externe sur la démarche « Schéma cyclable du Conseil général » et l'incitation à la pratique du vélo

Détail Action

Mise en ligne du schéma cyclable départemental : diagnostic, schéma de principe et plan d'Action

Présenter une synthèse du plan d'Actions dans le magazine du Conseil général

Publication d'une cartographie interactive, en ligne, sur les itinéraires aménagés et ceux en projet

Communiquer sur les itinéraires utilitaires au plus gros potentiel : proposition d'un tracé en détaillant la distance et le temps nécessaire (feuille de route)

Communiquer sur la pratique du vélo utilitaire et ses avantages auprès du public fréquentant les services de la Direction générale adjointe Solidarité

Organiser une réunion d'information sur la démarche auprès des entreprises et collectivités partenaires du plan de déplacements inter-administrations du Conseil général de la Somme

Profiter des évènements dans lesquels le Conseil général est organisateur ou partenaire pour faire la promotion de notre schéma cyclable et de nos aménagements : Rendez-vous du Fleuve, Samarienne, Fête nationale du cyclotourisme.

Porteurs

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
- > Direction générale adjointe solidarité
- > Direction générale adjointe Développement des territoires
- > Direction de la communication
- > Mission Editorial et Equipe Multimédia

Partenaires

- > Mission Editorial et Equipe Multimédia
- > Ensemble des services au contact du public

Coût : faible

Action 4-4 Sensibilisation des collégiens et des parents d'élèves à la pratique du vélo

Contexte

L'impact de la sensibilisation sur la pratique du vélo semble réel. Les collèges ayant mis en place ce type d'action observent une part modale du vélo plus importante (cf. rapport de l'enquête sur la mobilité et la pratique du vélo des collégiens de la Somme - Mars 2013).

Actuellement, la sensibilisation aborde les questions de sécurité routière et d'apprentissage du vélo. Cela semble être un bon angle d'intervention. En effet, l'insécurité sur la route est le 4^{ème} frein, identifié, à la pratique du vélo.

Le lien entre « santé » et « pratique du vélo » n'est en revanche jamais abordé. Au vue des données liées à l'obésité, qui placent la région parmi les territoires les plus touchés de France, il conviendrait de développer la sensibilisation également autour de cette thématique.

Les actions de sensibilisation ne doivent pas oublier les parents. Ils sont des interlocuteurs incontournables. L'utilisation du vélo, par leurs enfants, ne peut se faire sans leur approbation. Ce point est d'autant plus important que la « crainte des parents » est un des freins identifiés à la pratique du vélo.

Une réponse à cette inquiétude pourrait être la mise en place d'un « bus cyclistes » ou « vélo bus ». Il s'agit d'un groupe de cyclistes, encadré par un adulte, qui se déplace ensemble, sur un itinéraire défini, comprenant des points d'arrêt et des horaires de passage.

Certains collèges disposent d'un potentiel à la pratique du vélo important et très important, alors qu'ils n'ont jamais mis en place des actions de sensibilisation. Ainsi, la mise en place d'animation relative à l'usage de la bicyclette dans ces établissements pourrait avoir un impact très important.

Potentiel	Collège	Commune	Action de sensibilisation			
			Jamais	Une fois	Plusieurs fois	PDJ
Très important	E, Lucas	Amiens			x	x
	J.M. Laurent	Amiens		x		x
	A. Lejeune	Amiens	x			x
	Val de Somme	Ailly-sur-Somme	x			
	G. Vasseur	Feuquières-en-Vimeu		x		
	Rose des vents	Friville-Escarbotin				
	C, Franck	Amiens	x			
	J, Brel	Villers-Bretonneux			x	
	P, M, Curie	Albert	x			
	J. Moulin	Albert			x	
	E. Lefebvre	Corbie	x			
	Millevoeye	Abbeville			x	
	Rostand	Doullens	x			

Potentiel	Collège	Commune	Action de sensibilisation			
			Jamais	Une fois	Plusieurs fois	PDJ
	J, Verne	Rivery	x			
Important	A. Janvier	Amiens			x	
	L. Michel	Roye	x			
	J. Curie	Longueau		x		
	A. Briand	Chaulnes		x		
	Ponthieu	Abbeville	x			
	A. A. Parmentier	Montdidier		x		
	J, moulin	Moreuil		x		
	Cygnès	Longprés	x			
	J. Verne	Rosières-en-Santerre				
	Marquenterre	Rue			x	
Moyen	Baie de Somme	Saint-Valery-sur-Somme	x			
	Béranger	Péronne	x			
	A. Manessier	Flixecourt				
	E. Jarlaud	Acheux-en-Amiénois	x			
	Saint-Exupéry	Bray-sur-Somme				
	G.M. Scellier	Airaines	x			
	G. Boucourt	Roisel	x			
	A. Rimbaud	Amiens	x			
	Etouvie	Amiens		x		
	Les Coudriers	Villers-Bocage	x			
	C. Bignon	Oisemont	x			
	Val de Nievre	Domart-en-Ponthieu	x			
	F. Joliot Curie	Mers-les-Bains		x		
	GM Scellier	Airaines	x			
	Bois l'Eau	Bernaville		x		
L, Jouvét	Gamaches	x				
Faible	A. Jacques	Ailly-le-Haut-Clocher	x			
	WH Classen	Ailly-sur-Noye		x		
	Hauteclouque	Beaucamps-le-Vx				
	R. Roy	Crécy-en-Ponthieu				
	J, Prevert	Nouvion	x			
	Fontaine	Poix-de-Picardie	x			
	J, Ferry	Conty	x			

Détail Actions

Mettre en place un programme de sensibilisation à la pratique du vélo à destination des collégiens **et des parents d'élèves**.

Cibler les animations sur :

- l'apprentissage du vélo,
- la sécurité routière,
- les bienfaits sur la santé,
- aide à l'identification des itinéraires domicile-collège

Prioriser les actions sur les collèges n'ayant jamais mis en place ce type d'actions et ayant un potentiel important et très important : collèges d'Amiens (A. Lejeune, C. Franck), d'Albert (P.M. Curie), Corbie (E. Lefebvre), Doullens (Rostand), Rivery, Roye (L. Michel), Abbeville (Ponthieu) et Longprés-les-Corps-Saints.

Inciter à l'expérimentation des « bus cyclistes » ou « vélo bus » dans un collège et sur un axe à fort potentiel. Propositions :

*Corbie > Fouilloy > Aubigny > Daours,
Feuquières-en-Vimeu > Fressenneville,
Feuquières-en-Vimeu > Chépy,
Feuquières-en-Vimeu > Aigneville,
Frivilles-Escarbotin > Tully > Béthencourt-sur-Mer,
Albert > Méaulte,
Friville-Escarbotin > Woincourt,
Villers-Bretonneux > Marcelcave,
Feuquières-en-Vimeu > Valines,
Albert > Bouzincourt*

Réaliser des achats groupés de vélos, proposer le prêt gratuit avec une option d'achat aux familles des collégiens volontaires pour expérimenter la pratique et partager le retour d'expérience.

Porteur

- > Direction générale adjointe Education, Développement de la personne et Mobilité
Direction des Collèges

Partenaires

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
Direction de la Modernisation des Infrastructures
Service Sécurité Routière et circulation
- > Communes et EPCI

Coûts : faible

Action 4-5 Mettre en place une ressourcerie à vélo

Détail Action

Confier la réparation ou la révision de vélos inutilisés à un centre d'insertion par le travail et le revendre au grand public à un prix symbolique.

Porteurs

> Direction de l'Insertion et du logement

Coût : moyen

Objectif 5 – Promouvoir le schéma cyclable dans les territoires

Action 5-1 Communiquer sur le schéma de principe auprès des communes et des EPCI

Détail Action

Présenter aux EPCI et communes le schéma de principe et les axes, situés sur leur territoire, pouvant se prêter volontiers à un usage utilitaire pour réintroduire le mode vélo dans les représentations collectives des élus locaux. Le guide technique des aménagements cyclable du Conseil général leur sera remis en complément de la présentation.

Porteurs

- > Direction générale adjointe Développement des Territoires
 - Direction de l'Aménagement et du Développement durable des Territoires
 - Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme durable

Partenaires

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
 - Direction Exploitation et Maintenance
 - Agences départementales

Action 5-2 Anticiper l'adaptation des territoires à la pratique cyclable

Relancer la pratique utilitaire du vélo sans modifier l'urbanisme, qui continue d'entretenir la dépendance à la voiture, compromet profondément l'efficacité des actions entreprises.

Détail Action

Vérifier et compléter la prise en compte du vélo dans les documents de planification et de programmation en matière d'urbanisme tout au long de la démarche de suivi de leur élaboration (porter à connaissance, avis sur les arrêts projets PLU et PLUI).

Porteurs

- > Direction générale adjointe Développement des Territoires
 - Direction de l'Aménagement et du Développement durable des Territoires
 - Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme durable

Partenaire

- > Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département
 - Direction de la Modernisation des Infrastructures
 - Service Etudes générales et Prospective

Objectif 6 – Suivi et évaluation du schéma

Objectif

Suivre la réalisation des actions pour adapter éventuellement certaines dispositions du schéma afin d'en améliorer si nécessaire sa mise en œuvre. S'assurer que les actions ont pour conséquences un changement d'habitude et favorisent l'usage du vélo. Estimer les retombées économiques pour le département de sa politique en faveur du vélo.

Détail Action

Mettre en place des indicateurs afin de mesurer le taux de réalisation, l'évolution de l'usage du vélo et la fréquentation des axes à vocation touristique.

Etablir un bilan annuel des réalisations. Faire le point notamment dans les collèges de l'évolution du taux d'occupation des parkings vélos. Continuer la mise en place de compteurs sur la VVS. Encourager les collectivités porteuses de projets cyclables à mettre en place des moyens de mesure de la fréquentation ou à réaliser des mesures ponctuelles.

Porteurs

> Direction générale adjointe Aménagement et Equipement du Département

Partenaires

- > Direction générale adjointe solidarité
- > Direction générale adjointe Développement des territoires
Direction du développement économique et de l'emploi
- > Somme Tourisme
- > Mission Grand Projet Vallée de Somme
- > Communes EPCI