



SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENTAL 2021-2028

Février 2022

Édito du Président



Dans un contexte d'évolution majeure des modes et des pratiques de déplacement, le Conseil départemental de la Somme a inscrit en 2020 l'actualisation de son Schéma départemental cyclable. Par cette démarche, le Département entend répondre concrètement aux enjeux de la transition écologique et des déplacements du quotidien des Samariens, en développant notamment les modes doux pour les trajets courts.

Dans un territoire rural comme le nôtre, les différents modes de déplacement doivent être pris en compte. Fort de ses 4600km de routes départementales, le présent schéma a été réalisé en complémentarité avec celui sur le développement des aires de covoiturage afin de renforcer et de favoriser l'intermodalité des différents modes de transport.

Il accompagne également le programme structurant « Vallée de Somme, Vallée Idéale » sur le volet touristique : il s'agit ici de permettre la découverte de sites culturels et naturels exceptionnels d'est en ouest, en aménageant des itinéraires cyclables de qualité, plus sécurisés et se raccordant sur les infrastructures existantes, en cohérence avec le réseau développé par les collectivités locales.

Sur la base d'un document « projet », les élus locaux ont été concertés durant l'année 2021. Parallèlement, une consultation publique, au travers des partenaires de la mobilité et des associations d'usagers, a également été mise en œuvre. Le projet a ainsi été enrichi et complété pour disposer d'un schéma abouti et ambitieux pour notre département.

Cette dynamique se traduira, dans la Somme, par le développement de notre réseau cyclable et par des actions volontaristes en faveur de la pratique du vélo, pour tous les publics, le tout en étant clairs sur nos interventions et novateur dans les investissements à réaliser.

À la lumière de ce nouveau mandat, avec votre concours, je vous invite à parcourir et partager ce Schéma départemental cyclable 2022-2028, résolument tourné vers les mobilités de demain.

Stéphane HAUSSOULIER

Président du Conseil départemental de la Somme



Sommaire

I- La genèse du schéma cyclable départemental 2021-2028	6
I.1) Le Schéma cyclable de 2015	6
I.2) Bilan du plan d'actions vélo de 2015	6
II- Contexte et objectifs du Schéma cyclable 2021-2028	14
II.1) Une nécessité de faire évoluer le schéma cyclable actuel.....	14
II.2) Les objectifs du Schéma cyclable 2021-2028.....	15
III- Déclinaison du réseau cyclable et des projets existants.....	17
III.1) Un réseau cyclable au cœur du réseau européen	17
III.2) Deux itinéraires nationaux	20
III.3) Des réseaux cyclables à vocation régionale ou locale.....	24
III.4) Le réseau de points nœuds « Somme à vélo ».....	47
III.5) La question des délaissés ferroviaires	52
III.6) Les continuités cyclables avec les départements limitrophes.....	53
IV- Diagnostic du territoire départemental	58
IV.1) Un territoire rural.....	58
IV.2) Une faible densité urbaine peu favorable au report modal.....	58
IV.3) Des conditions climatiques océaniques.....	61
IV.4) Contraintes topographiques et relief	62
IV.5) Des caractéristiques démographiques et économiques variées	65
IV.6) Un schéma en cohérence avec le grand projet « Vallée de Somme, Vallée Idéale ».....	69
IV.7) Organisation des déplacements au sein du territoire	73
IV.8) Vitesse des véhicules et nombre de poids lourds.....	78
V- Analyse de la pratique du vélo	82
V.1) Une demande sociale	82
V.2) Pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail	83
V.3) Pratique du vélo pour les usages touristiques et de loisirs.....	88
V.4) Pratique de l'intermodalité	92
V.5) Les services aux cyclistes	94
V.6) Analyse de l'accidentologie des cyclistes	96
VI – Définition du potentiel cyclable des itinéraires	105
VI.1) Liaisons utilitaires	105
VI.2) Croisement des liaisons utilitaires avec les véloroutes et voies vertes	109
VI.3) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les gares	116
VI.4) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les sites de sports de nature	119
VI.5) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les collèges	122
Conclusion du diagnostic	124
VII - Le schéma de principe	126

VIII – Plan d'actions.....	129
Objectif 1 – Disposer d'un réseau cyclable à l'échelle du département	130
Objectif 2 – Uniformiser, sécuriser et répondre aux besoins des usage(r)s	141
Objectif 3 – Mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes.....	147
Objectif 4 – Inciter à la pratique du vélo.....	149
Annexe 1 : Liste des liaisons utilitaires hors réseau de véloroutes et voies vertes défini dans le schéma de principe	154
Annexe 2 : Liste des liaisons gare-commune	158
Annexe 3 : Distance à vélo entre les sites de sports de nature et les véloroutes voies vertes....	161
Annexe 4 : Liste des liaisons collège-commune.....	164

I- La genèse du schéma cyclable départemental 2021-2028

1.1) Le Schéma cyclable de 2015

Le schéma cyclable départemental en vigueur a été voté lors de la session du Budget prévisionnel 2015. Il a été élaboré en interne par la Direction de la Modernisation des Infrastructures en partenariat avec les différentes directions concernées.

Pour la partie diagnostic, tous les EPCI ont été consultés à l'été 2012, ce qui a permis d'établir une cartographie relativement précise des usages, des axes cyclables existants et des projets prévus à plus ou moins long terme. Un travail important a également été réalisé auprès des collèges afin d'avoir un recensement précis des usages et de la pratique du vélo dans chaque établissement.

Lors du vote, des choix ont été faits sur les actions que devait mener en priorité le Département avec principalement l'achèvement de la Véloroute Vallée de Somme (VVS) entre Saint-Valery-sur-Somme et Péronne et son prolongement entre Péronne et les limites départementales (Aisne et Oise). L'ensemble de cet itinéraire sera achevé en 2022.

Un constat plus mitigé a été établi sur les autres itinéraires identifiés dans le schéma cyclable tant pour l'aménagement de nouveaux axes que pour l'entretien des axes existants qui bien souvent se trouvent sur le territoire de plusieurs EPCI.

Ce schéma actuel est constitué d'un état des lieux des aménagements existants et d'une analyse détaillée du territoire qui a permis d'établir la carte du schéma cyclable comportant des axes à vocation de loisirs et tourisme et des liaisons utilitaires. La seconde partie du schéma comporte les actions qui avaient été ou non validées lors du vote de 2015.

1.2) Bilan du plan d'actions vélo de 2015

Le précédent Schéma cyclable du Département de la Somme, adopté en 2015, faisait partie intégrante d'un plan vélo lancé pour impulser la pratique cyclable d'un point de vue touristique comme pour les déplacements du quotidien. Il avait acté un schéma de principe constitué de liaisons utilitaires à fort potentiel, de certaines liaisons touristiques et de loisirs du Schéma régional Picardie, de projets locaux retenus par le Département ainsi que des projets dont le Département de la Somme était le maître d'ouvrage (Véloroute Vallée de Somme et raccordement avec les départements voisins).

Ce Schéma apportait les outils pour porter une politique cyclable, à partir d'un plan réparti en 6 objectifs et 20 actions, soit autant de leviers pour accompagner et amplifier l'essor de la pratique du vélo. Ces actions étaient déclinées en fonction des différents types d'usages du vélo, et un volet spécifique concernant les collèges a été intégré pour tenir compte des problématiques spécifiques de ce public jeune, utilisant souvent le vélo mais plus souvent victime d'accidents, à un âge où se forment certaines habitudes de déplacements.

a) Bilan de l'objectif 1 (création de liaisons utiles)

L'objectif 1 du Schéma cyclable de 2015 visait à créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage utilitaire. A ce jour, en complément des sections de la Véloroute Vallée de Somme pouvant supporter des déplacements du quotidien, 4 opérations ont été réalisées.

Objectif 1 - opérations réalisées	Nature de travaux	Maîtrise d'ouvrage	linéaire (m)	Montant financé par le CD TTC	Partenaire / ou aide
Liaison Amiens Saint-Fuscien	Réalisation de bandes cyclables	Département	2200	dans le cadre des travaux de couches de roulement	Amiens Métropole
Création du barreau du CHU	Réalisation de la piste cyclable	Département	1200	84 000 €	Amiens Métropole
Liaison Camon Lamotte-Brebière	Piste cyclable	Amiens Métropole	2500	20 801€	Aide dans le cadre de la Politique territoriale
Sécurisation au niveau du circuit de la mémoire	Réalisation de chaudiou	Département	1200	10 000 €	
Montant total				114 801€	

La liaison Amiens-Saint-Fuscien (2,2 km) a été aménagée en bandes cyclables de part et d'autre de la RD 7 par le Département en même temps que la réfection de la couche de surface de la chaussée. Amiens Métropole a confié la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'opération au Département, par le biais d'une convention de participation technique et financière.



Aménagements sur la RD 7 entre Amiens et Saint-Fuscien

La création du barreau routier du CHU d'Amiens, inauguré en avril 2019, a été accompagnée d'une liaison cyclable mixte piétons/vélos sous forme de voie verte le long de ses 1 200 m de linéaire. Le Département a souhaité aménager une continuité d'itinéraire cyclable entre les nouvelles résidences avenue Paul Claudel, l'IUT, le parking relais du bus à haut niveau de service et Dury. A l'heure actuelle, la jonction cyclable entre le giratoire de l'échangeur de la rocade et Dury n'est pas encore réalisée.



Aménagement vélos/piétons le long du barreau du CHU

La liaison entre Camon et la maison éclusière de Lamotte-Brebière (2,5 km) a été aménagée par Amiens Métropole avec une participation financière du Département dans le cadre de sa Politique territoriale. Il s'agit d'une piste cyclable en accotement de chaussée le long de la rue Henri Barbusse à Camon et de la rue du 8 Mai à Lamotte-Brebière. Elle est complémentaire de la section de la Véloroute Vallée de Somme rejoignant le chemin de halage par la rue René Gambier (piste cyclable aménagée par Amiens Métropole) et le chemin de la Canardière ; le chemin de halage à Camon étant réservé aux pêcheurs. Ainsi, l'ensemble forme une boucle cyclable de part et d'autre de la Somme, avec un franchissement de l'écluse élargi spécifiquement pour les vélos.



Aménagements cyclables sur la route Camon/Lamotte-Brebière

Enfin, un chaucidou a été réalisé par le Département en 2019 sur la RD 163 sur 1,2 km au niveau de Beaumont-Hamel dans le cadre de la sécurisation du circuit de la Mémoire. Le gestionnaire du site du trou de mine de Beaumont-Hamel souhaitait revoir ses accès. Le service Sécurité Routière du Département a retenu la création d'un chaucidou. Le principe est que le véhicule routier roule au centre de la chaussée et qu'il se déporte vers sa droite lorsqu'il croise un autre véhicule en s'assurant qu'aucun cycliste ne roule sur la bande latérale qui lui est réservée. Ce tronçon a été propice à cette expérimentation parce qu'il ne présente pas de problème de visibilité, a un trafic faible (moins de 500 véhicules/jour et très peu de poids lourds) et a une largeur suffisante. La chaussée a été reprofilée avant la pose d'un nouvel enduit et la pose d'un marquage au sol sous forme de chevrons. Cette signalisation horizontale a été accompagnée de panneaux d'annonce explicatifs en entrée de chaucidou, en français et en anglais (les Anglais pourraient avoir le réflexe de se serrer à gauche), cette route faisant partie du Circuit du Souvenir.

Cette expérience concluante sera reconduite avec la pose par le Département de nouvelles sections de chaucidous notamment dans le cadre du réseau points nœuds à l'ouest du territoire.



Chaucidou sur la RD 163 à Beaumont-Hamel

b) Bilan de l'objectif 2 (création de liaisons touristiques et loisirs)

L'objectif 2 du Schéma de 2015 avait vocation à créer un réseau d'aménagements cyclables répondant à un usage touristique et de loisirs, soit avec une maîtrise d'ouvrage du Département, soit en aidant les collectivités locales à porter des projets dans le cadre de sa Politique territoriale. Le bilan en 2020 est plutôt mitigé, avec seulement deux réalisations et deux cofinancements dans le cadre de l'action 11 en faveur de la mobilité et des aménagements cyclables.

Objectif 2 - opérations réalisées ou en cours	Nature de travaux	Maîtrise d'ouvrage	linéaire (km)	Montant financé par le CD TTC	Partenaire / ou aide
V30 Véloroute Vallée de Somme (VVS) (hors traversée d'Abbeville et Cappy Eclusier prévu entre 2020 et 2022)	Cheminement, aire d'arrêt, mesures compensatoires, signalétique balisage	Département	160 km dont 40 km sur la section Péronne Ham	21 000 000€ (sur 10 ans)	Région et FEADER
Prolongement de la véloroute du Vimeu à l'Airaines Oisemont Rambures	Balisage et aménagement de chemin	CC Somme Sud Ouest	10	71 233€	Aide dans le cadre de la Politique territoriale
véloroute Vallée de la Bresle entre Eu et Gamaches	Création de chemin et balisage	CC Villes Sœurs	20	300 000€	Aide dans le cadre de la Politique territoriale
Déploiement du réseau points nœuds	Signalisation	Département	1000	146 810€	Eurocyclo et ADEME
Montant total				21 518 043€	

Le Département a poursuivi l'aménagement de la Véloroute Vallée de Somme entre Saint-Valery-sur-Somme et Péronne, commencé en 2011. Cet aménagement correspond aussi à l'action 1 du Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI) 2017-2021, qui visait à finaliser la Véloroute Vallée de Somme.

Si en 2015, 66,4 km de voies vertes avaient déjà été réalisées, ce sont 35,5 km supplémentaires qui ont vu le jour entre 2016 et 2019. Les dernières réalisations concernent les sections Abbeville/Pont-Rémy, Pont-Rémy/Cocquerel, traversée de Long, Picquigny/Ailly-sur-Somme, Blangy-Tronville/Vecquemont, Méricourt-sur-Somme/Gare du petit train de la Haute-Somme, Frise/Péronne canal du Nord et la liaison vers le centre-ville de Péronne.

Le prolongement amont a été réalisé en 2018 et 2019 suite à la convention de superposition d'affectations passée entre le Département et Voies Navigables de France permettant de faire

passer les vélos sur le chemin de halage du canal du Nord. Le tracé part de Péronne jusqu'à Buverchy le long du chemin de halage, pour ensuite emprunter des voies circulées jusqu'à Ham et la limite départementale avec l'Aisne. La jonction avec la Trans'Oise a également été balisée depuis Buverchy. Ces aménagements restent provisoires dans l'attente de l'aménagement du chemin de halage du canal de la Somme entre Offoy et Ham et du canal Seine Nord Europe.

La section Cappy/Éclusier-Vaux (3,4 km) sera aménagée en voie verte entre 2020 et 2022, tout comme la première partie de la traversée d'Abbeville (550 m sur 1,6 km), qui reste le dernier gros chantier à réaliser avant de boucler l'ensemble de la Véloroute. Au linéaire en site propre, il convient d'ajouter les 19,1 km empruntant des petites routes en site partagé avec jalonnement. A terme, la Véloroute Vallée de Somme proposera un itinéraire sécurisé de près de 160 km.

Le prolongement de la véloroute du Vimeu à l'Airaines, sur 5 km entre Oisemont et Rambures, a été réalisé par la Communauté de Communes (CC) Somme Sud-Ouest, avec des subventions du Département. Il emprunte des chemins de remembrement, mais le résultat ne donne pas totalement satisfaction : l'utilisation d'un revêtement en gros cailloux le rend très inconfortable pour les cyclistes, d'autant plus qu'il n'est pas jalonné. Une réfection de l'itinéraire, accompagnée d'un traitement de la discontinuité dans Oisemont avec la véloroute du Vimeu à l'Airaines, est à l'étude.



Prolongement de la véloroute du Vimeu à l'Airaines entre Oisemont et Rambures

Le Chemin entre Verre et Mer, entre Mers-les-Bains, Eu et Gamaches (17 km), emprunte d'anciens chemins agricoles et serpente le long des étangs de la vallée de la Bresle. Il s'agit d'une véloroute ouverte en mars 2021 et qui offre une majorité de sections en voie verte. Ce projet a été porté par la CC des Villes Sœurs, avec la participation financière des Départements de la Somme et de la Seine-Maritime dans le cadre de leur Politique territoriale.

Enfin, une première partie du réseau points nœuds a été déployée en novembre 2019 autour de Longpré-les-Corps-Saints. Le Département a posé des panneaux de signalisation verticale sur environ 60 km de routes à faible trafic qu'il a identifiées comme présentant un potentiel de découverte touristique de l'arrière-pays à vélo. Ce réseau points nœuds s'appuie sur la Véloroute Vallée de Somme pour faire découvrir des sites naturels ou architecturaux plus éloignés. C'est la première phase d'une diffusion beaucoup plus large. Les deux premiers secteurs, dans l'ouest du département, seront concernés par plus de 1 100 km de routes identifiées, avec le soutien du programme européen Interreg Eurocyclo et de l'ADEME. Ce réseau points nœuds est aussi la

traduction de l'action 3 du PDESI « Développer l'itinérance et les liaisons douces entre les sites de pratique et les pôles d'attractivité touristique et culturelle ».



Panneau sur la Véloroute Vallée de Somme à Pont-Rémy accompagné d'une signalisation points nœuds

c) Bilan de l'objectif 3 (création de services et équipements)

L'objectif 3 du Schéma cyclable de 2015 visait à mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes. Tout d'abord, le label « Côte Picarde à vélo », qui labellise des professionnels du tourisme offrant des services et des prestations pour les cyclistes, a laissé place au label national « Accueil Vélo », qui concerne l'ensemble du département. En 2020, pour l'ensemble du département de la Somme, on compte 26 hébergements locatifs, 9 hôtels, 10 campings, 9 offices de tourisme, 8 restaurants et 15 loueurs de vélos labellisés. L'animation du réseau est effectuée par Somme Tourisme en partenariat avec le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard pour les acteurs de la Baie de Somme.



Label « Accueil Vélo » à l'Office de Tourisme de Péronne

Par ailleurs, plusieurs interventions sur les parkings à vélos ont été réalisées dans les collèges. 4 parkings ont été construits ou modernisés entre 2015 et 2019, aux collèges du Ponthieu à Abbeville (2016), de Villers-Bretonneux (2018), de Bernaville et d'Ailly-le-Haut-Clocher (2019). Ces interventions se font faites généralement dans le cadre de gros travaux de réhabilitation ou d'agrandissement des collèges.

Des opérations thématiques sont mises en œuvre depuis 2018 au sein de la Direction des Bâtiments Départementaux afin d'intervenir plus spécifiquement sur les collèges (chauffage, fenêtres, restaurants...). L'une d'entre elles concerne le remplacement des abris vélos, dont la majorité date encore de la construction des collèges dans les années 1970-1980. Les abris vélos les plus anciens sont rouillés et en très mauvais état. Le Département modernisera ces abris vélos dans le cadre d'une programmation pluriannuelle afin d'améliorer l'aspect des collèges et de contribuer ainsi à une bonne image des établissements.

Ainsi 4 nouveaux collèges seront ainsi concernés par des interventions sur des parkings à vélos en 2020 (Feuquières-en-Vimeu, Nouvion et Albert Pierre et Marie Curie). 10 autres collèges devraient suivre en 2021 et 11 en 2022.

Les abris vélos dans les collèges sont généralement près de l'entrée, rarement clos mais ils doivent être facilement surveillables. Les abris récents sont équipés d'arceaux. A noter qu'avec la diminution du nombre de surveillants, certains établissements demandent des abris vélos grillagés avec un système d'ouverture et de fermeture par un surveillant.

Cependant, les retours des établissements montrent un besoin limité lié à un faible nombre d'élèves venant au collège à vélo, s'exprimant par des souhaits de réduire la capacité des abris existants ou nouveaux. Parmi les principaux freins à la pratique du vélo dans les collèges, sont mis en avant la forte proportion d'élèves demi-pensionnaires, l'environnement géographique (souvent rural, avec des distances importantes et des routes à vitesse élevée, voire des dénivelés), la présence de circuits de ramassage scolaire plébiscités par les familles, ces dernières n'étant pour la plupart pas rassurées d'envoyer leur enfant au collège à vélo même dans la commune voisine.

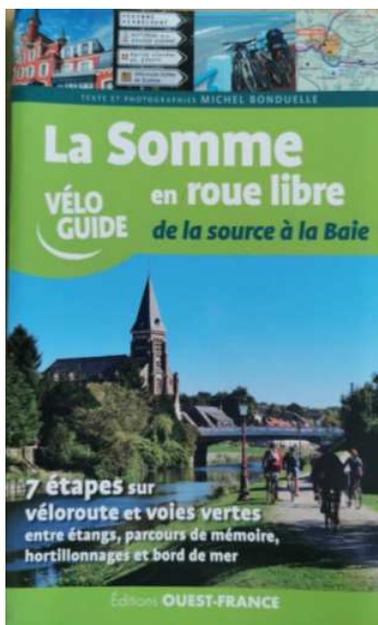
Enfin, 56 aires d'arrêt et de stationnement vélo ont été aménagées sur la Véloroute Vallée de Somme entre Saint-Valery-sur-Somme et Péronne. Elles sont équipées de bancs, de tables et de racks à vélos, et permettent aux cyclotouristes de faire une pause, de pique-niquer ou d'observer un site remarquable.



Aire d'arrêt le long de la Véloroute de la Vallée de la Somme à Saigneville

d) Bilan des objectifs 4, 5 et 6

L'objectif 4 du Schéma cyclable de 2015 avait pour but d'inciter le grand public à la pratique du vélo. Des actions de valorisation de la Véloroute Vallée de Somme ont abouti à la publication des balades le long de la Somme et du guide « *La Somme en roue libre. De la source à la Baie* », écrit par Michel Bonduelle aux éditions Ouest France. Par ailleurs, plusieurs agences de voyage commercialisent la destination Baie de Somme à vélo en proposant des séjours packagés.



Couverture du livre *La Somme en roue libre* (Michel Bonduelle, éditions Ouest-France)

Les sites Internet du Conseil Départemental et de Somme Tourisme rendent compte des évolutions de l'aménagement des véloroutes et voies vertes et présentent des idées de balades sur des itinéraires cyclables aménagés ou sur des boucles de randonnée cyclotouristique. Il est possible de préparer son séjour en identifiant les offres touristiques et les loueurs de vélos.

Par ailleurs, dans le cadre du PDESI et notamment de l'action 1 « Finaliser la VVS », plusieurs fiches balades « A vélo entre... » sont parues. Ces fiches, éditées par Somme Tourisme à destination des familles, présentent des segments de l'itinéraire avec des photos, des cartes, la localisation des sites naturels et culturels à proximité, des restaurants ou encore des loueurs et réparateurs de vélos.

En parallèle, dans le cadre de l'objectif 5 (promouvoir le Schéma cyclable dans les territoires), le Département communique et informe les EPCI dans le cadre de leurs aménagements et de l'élaboration de leurs documents de planification, notamment en intégrant la dimension vélo dans les avis qu'elle rend lorsque les collectivités locales lui portent à connaissance leurs documents d'urbanisme (PLU, PLUI, SCOT). Le Département participe aux réunions techniques et apporte un appui aux EPCI menant des projets d'aménagements prenant en compte les vélos.

Ce bilan rentre dans le cadre de l'objectif 6 du Schéma cyclable de 2015, qui visait à évaluer la réalisation des actions et les réponses apportées aux enjeux et aux objectifs définis. C'est pourquoi le Département a posé 14 compteurs sur la Véloroute Vallée de Somme, qui indiquent la fréquentation de l'axe par les cyclistes en plusieurs portions, et permettent un suivi de l'évolution de l'usage du vélo.

II- Contexte et objectifs du Schéma cyclable 2021-2028

II.1) Une nécessité de faire évoluer le schéma cyclable actuel

Le développement de la pratique du vélo et les retours très positifs de l'ensemble des usagers sur ces réalisations montrent néanmoins qu'il est nécessaire d'aller encore plus loin afin d'assurer l'interconnexion de ces itinéraires et une diffusion plus large sur l'ensemble du territoire. Pour cela, il faut s'appuyer en particulier sur le réseau des véloroutes voies vertes qui irrigue notre territoire. Les attentes des collectivités locales de la Somme sont importantes sur ce point.

Le Conseil départemental s'est positionné en faveur d'une actualisation de sa politique cyclable en intégrant l'actualisation du Schéma lors du vote du budget prévisionnel 2020, au cœur de l'action 8 – Voiries/Mobilités Douces et Alternatives. Il souhaite ainsi réduire l'empreinte écologique des déplacements du quotidien dans le département et offrir la possibilité de découvrir des sites touristiques à vélo.

La nécessité de réfléchir à un positionnement du Département se justifie également avec le nouveau Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V) des Hauts de France adopté le 30 janvier 2020 et intégré au SRADDET. Celui-ci a, notamment, confirmé la véloroute Amiens Doullens, la V32 au Sud d'Amiens comme axe régional et inscrit la Véloroute des Oiseaux du Marquenterre comme axe d'intérêt local. Parmi les objectifs du SRADDET de la Région Hauts-de-France, adopté le 30 juin 2020, on trouve l'articulation entre les différents modes de déplacement, l'encouragement des pratiques de mobilité alternatives et complémentaires à la voiture individuelle, en particulier pour les publics et les territoires les plus vulnérables. Le SRADDET fixe ainsi un objectif de part modale vélo pour les déplacements de plus de 5 km (VAE compris) de 1% en 2026 ; 5% en 2031 et 10% en 2050.

Ces objectifs de développement d'une politique cyclable s'appuyant sur des infrastructures et des services dédiés se retrouvent dans d'autres documents de planification, comme le PCAET du syndicat mixte Baie de Somme Trois Vallées, le SCOT du pôle métropolitain du Grand Amiénois ainsi que le PCAET du PETR Cœur des Hauts-de-France.

De plus, le développement du vélo à assistance électrique (VAE) augmente les distances acceptables à faire en vélo pour se rendre à son travail ou sur son lieu d'études, ce qui permet d'envisager l'extension du réseau de liaisons utilitaires du schéma actuel.

Le Gouvernement a par ailleurs annoncé le 14 septembre 2018 un Plan Vélo national visant à tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens d'ici 2024. Il prévoit le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière, la lutte contre le vol de vélos par une immatriculation rendue obligatoire dans la loi d'orientation des mobilités, la formation des plus jeunes ainsi que la généralisation des doubles sens cyclables dans tous les axes à sens unique limités à 30 ou 50 km/h. Il s'accompagne par la création du fonds national « mobilités actives » d'un montant de 350 millions d'euros par an sur 7 ans pour résorber les discontinuités cyclables, et par l'appel à projets « Vélo et territoires » de l'ADEME visant à accompagner les collectivités dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. L'ADEME a lancé un deuxième appel à projets « Continuités cyclables » le 20 décembre 2019 ciblé sur les discontinuités.

Un deuxième Plan Vélo a été annoncé le 11 mai 2020 à la sortie du confinement lié à la crise du coronavirus. Il prévoit une enveloppe de 60 millions d'euros pour aider à la réparation de vélos inutilisés et créer des stationnements vélos supplémentaires. Par ailleurs, l'État a lancé le 10 juillet 2020 un troisième appel à projets « Aménagements cyclables » pour soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables structurants dans les territoires et la pérennisation des pistes cyclables temporaires aménagées par les collectivités à la sortie du confinement. Le Département a été sélectionné dans le cadre de cet appel à projets pour la réalisation de trois voies vertes (la Traversée du Ponthieu entre Abbeville et Saint-Riquier, la voie verte de la Nièvre entre Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart et la voie verte de la Cologne entre Péronne et Cartigny).

Enfin, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 impose de nouvelles démarches notamment dans le cadre des aménagements routiers et offre plus de perspectives en faveur du développement du vélo. Elle a pour objectif de faciliter et d'encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer, avec l'ambition d'aboutir à la neutralité carbone pour les transports terrestres d'ici 2050.

La LOM codifie également le Schéma National des Véloroutes, dont la dernière version a été arrêtée au Journal Officiel le 22 janvier 2021. Les maîtres d'ouvrages sont tenus de prendre en compte ce schéma lors de leurs travaux. Dans la Somme, la Véloroute Vallée de Somme V30, la Coulée Verte et la Véloroute de la Mémoire V32 sont concernées.

II.2) Les objectifs du Schéma cyclable 2021-2028

L'ensemble des éléments ci-dessus amène à se poser la question du positionnement du Département en matière d'aménagement cyclable. En effet, au-delà de l'aspect obligatoire défini dans l'article 62 de la LOM qui impose la réalisation d'un aménagement cyclable en cas de besoin avéré lors de la construction ou des travaux de modernisation de voies hors agglomération, il convient de définir une véritable politique de développement des modes doux.

Cette dernière doit être portée par le Département et doit être transversale sur l'ensemble de ses compétences pour bénéficier d'un rayonnement et d'une communication pour tous les Samariens. Un portage fort de la collectivité apparaît comme le meilleur moyen de concrétiser les axes inscrits dans le SR3V. Le Département a d'ores et déjà débloqué dans son Plan de relance le 23 juin 2020 une enveloppe de 8,93 millions d'euros consacrée à l'aménagement de 50 km de véloroutes, l'expérimentation des chaudières et l'aide à l'acquisition de VAE.

Le nouveau schéma doit ainsi reposer sur un réseau structurant comprenant les axes nationaux, régionaux ainsi que départementaux. Tous ces axes ont vocation à devenir de grands itinéraires, à servir de desserte des principales villes du Département et lieux touristiques majeurs et de lien avec les départements limitrophes.

Ce réseau structurant doit constituer le point de départ d'un maillage plus fin du territoire relayé par le réseau points nœuds cyclables « Somme à Vélo ». Comme indiqué dans le Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires 2017-2021 (PDESI), ces axes ont également vocation à assurer la desserte des sites de sport de nature moyennant un balisage complémentaire.

De par l'expérience acquise sur la Véloroute Vallée de Somme, il apparaît que le Département est légitime à intervenir pour prendre la maîtrise d'ouvrage et aménager les axes structurants figurant sur la carte actuelle du schéma cyclable ainsi que ceux identifiés dans son actualisation. En effet, ces axes s'étendent souvent sur plusieurs territoires, ce qui ne facilite pas forcément la cohérence

d'intervention dans les démarches avant travaux, la réalisation et l'entretien futur de ces voies. De plus, le Département dispose de plus de poids pour l'obtention des aides régionales.

Cela favorise une cohérence dans le traitement de l'itinéraire et des démarches simplifiées en faisant abstraction des limites administratives territoriales. C'est notamment le cas, pour les liaisons Amiens-Doullens, Amiens-Beauvais, Flixecourt-Saint-Ouen, la véloroute du Canal Seine-Nord Europe et la véloroute des Oiseaux du Marquenterre.

Concernant les axes d'intérêt local et à usage utilitaire, il convient de définir les modalités d'intervention du Département : en direct ou en accompagnement des maîtres d'ouvrage locaux tels que les communes ou EPCI.

Jusqu'à ce jour, l'intervention départementale se faisait au travers des actions 11 et 12 de la politique territoriale 2017-2020 en faveur des modes doux. Les projets éligibles (+ de 50 000 euros H.T.) bénéficient d'une subvention de 25 %. Ces crédits sont pris sur l'enveloppe territoriale des EPCI et sont en concurrence avec les autres projets communaux. A titre d'exemple, sur la période 2017-2021, seuls 3 projets ont été financés à savoir la liaison Camon/Lamotte-Brebière, la liaison Oisemont/Rambures ainsi que le Chemin entre Verre et Mer entre Le Tréport et Gamaches.

La sortie de cette action de la politique territoriale permettra d'identifier davantage une politique cyclable plus incitative et lisible.

La question de l'entretien ultérieur des ouvrages est également mentionnée dans le schéma. L'expérience de la véloroute du Vimeu à l'Airaines et celle de la traverse du Ponthieu montrent la difficulté des collectivités à entretenir les aménagements lorsque ces derniers sont situés sur plusieurs territoires. À l'instar du chemin de halage du canal du Nord dans le cadre de la superposition d'affectation avec VNF, l'entretien de plusieurs véloroutes comme la VVS le long du canal de la Somme pourrait être confié au Département avec la possibilité de négocier des fonds de concours (ou des participations) des intercommunalités concernées, ce qui permettrait d'adapter les moyens alloués aux agences routières pour assurer cet entretien spécifique.

III- Déclinaison du réseau cyclable et des projets existants

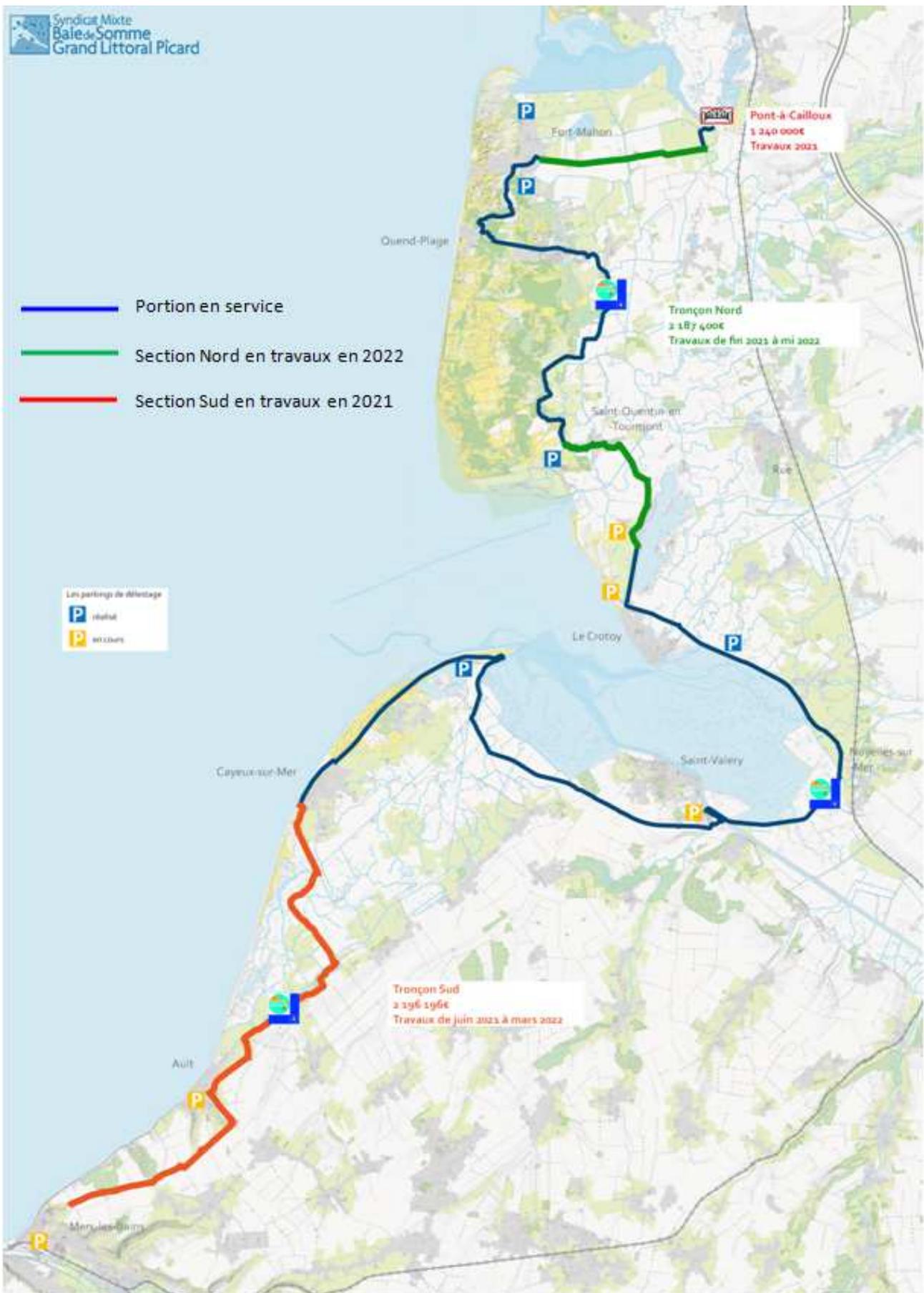
III.1) Un réseau cyclable au cœur du réseau européen

Le Département se situe sur le tracé de l'Eurovéloroute numéro 4 (EV4), appelée La Vélomaritime ou encore Véloroute d'Europe Centrale, qui relie Kiev, en Ukraine, à Roscoff dans le Finistère.



Dans le département de la Somme, elle longe le littoral et la baie de Somme sur 80 km et emprunte les aménagements et jalonnements cyclables du Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (SMBSGLP). L'aménagement de l'EV4 est en cours, il reste 35 km à réaliser pour assurer la continuité de l'itinéraire entre le Pas-de-Calais et la Seine-Maritime.

L'aménagement d'une voie verte sur 18 km entre le haut de Mers-les-Bains et Hautebut en passant au-dessus d'Ault a débuté en juillet 2021, et s'est achevé en octobre 2021. L'EV4 rejoint Cayeux-sur-Mer par des petites routes existantes. Une piste cyclable a été réalisée en 2020 entre le nord du Boulevard Maritime de Cayeux-sur-Mer et La Mollière. Elle rejoint la piste cyclable existante le long de la baie de Somme de bonne qualité, avec des traversées de routes à fort trafic sécurisées (sur des ronds-points en deux temps). Au-delà de Saint-Firmin, l'EV4 emprunte plusieurs routes départementales plus ou moins fréquentées en site partagé, en passant par le parc du Marquenterre. Elle se poursuit en site propre entre Saint-Quentin-en-Tourmont et Quend, avec un revêtement en béton de bonne qualité. Le tronçon reliant Quend-Plage à Fort-Mahon-Plage (1,7 km) a été livré en 2019. Il s'agit d'une piste cyclable sécurisée traversant deux villages de vacances. L'EV4 rejoint le département du Pas-de-Calais en site partagé sur RD jusqu'au Pont-à-Caillou, dont le franchissement porté par le SMBSGLP est actuellement en travaux pour une ouverture en 2022.

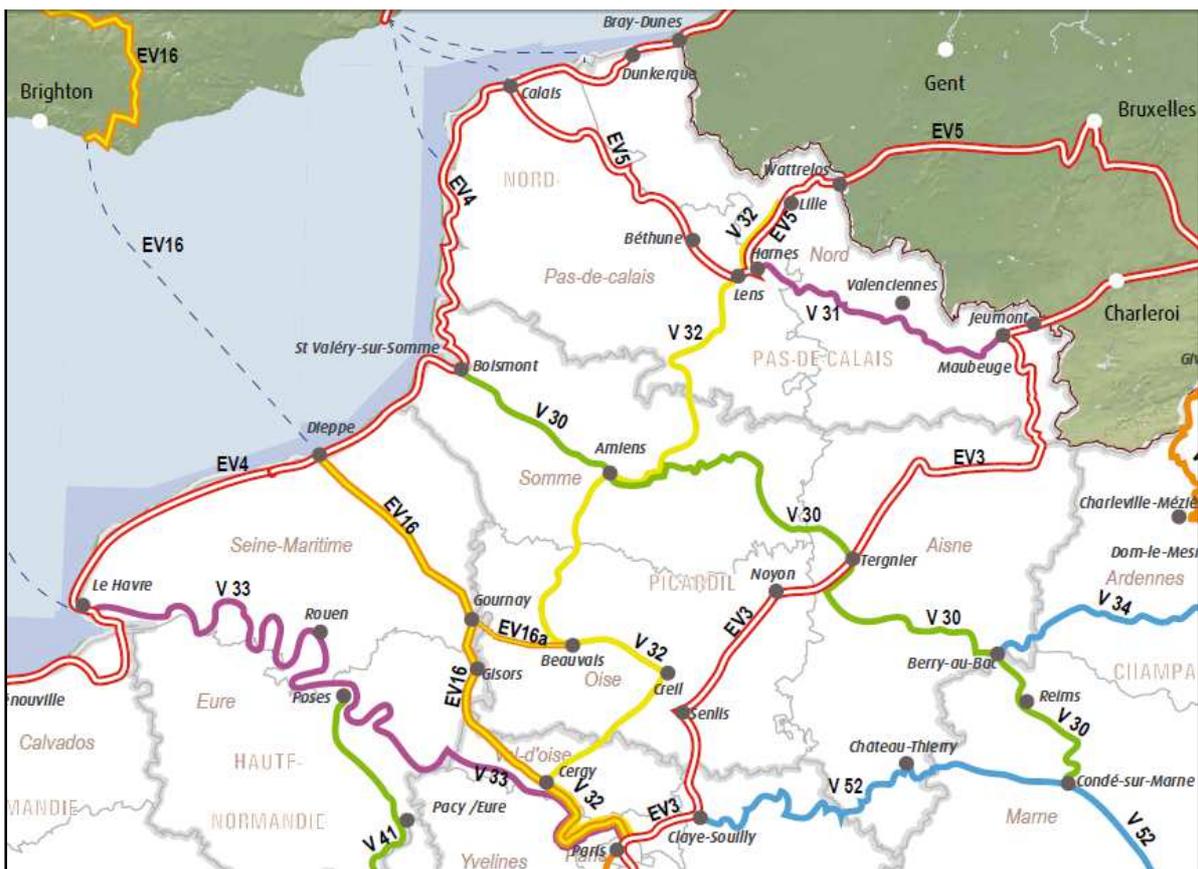


Carte des tronçons de l'EV4 restant à aménager (source : SMBSGLP)

Le département se trouve également 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.

Cette proximité a permis au Département de s'inscrire dans le projet Eurocyclo. La Véloroute Vallée de Somme (V30) permet d'assurer une continuité cyclable entre l'EV4 et l'EV3. Les V30 et V32 permettent d'assurer un lien vers l'EV5. Le programme Eurocyclo va permettre d'assurer une cohérence en matière d'étude de fréquentation, de marketing et de promotion du maillage de ces axes. Ainsi, le territoire de la Somme bénéficiera d'une très bonne visibilité, d'une accessibilité et d'un bon encrage dans le réseau national et nord-ouest européen. Le raccordement « cyclable » de la Somme au Benelux par le Nord et le Pas-de-Calais 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 cyclotourisme.



Carte du réseau national des véloroutes (source : Vélo et Territoires)

III.2) Deux itinéraires nationaux

a) Le canal de la Somme et la Véloroute Vallée de 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. La Véloroute Vallée de Somme, qui reprend ce tracé, est aménagée et balisée sur la quasi-totalité de son linéaire. Elle relie la limite Est du département avec l'Aisne jusqu'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. Elle est au cœur du projet « Vallée de Somme Vallée Idéale » du Conseil Départemental de la Somme.



Long : copyrighA. Machu



Tracé de la Véloroute Vallée de Somme

La Véloroute Vallée de Somme (VVS) relie Saint-Valery-sur-Somme à Péronne sur 124 km. Elle est majoritairement en site propre, aménagée sur les chemins de halage le long de la Somme canalisée. Elle permet de découvrir les paysages bucoliques de la vallée de la Somme, parsemée d'étangs et de marais. Le revêtement alterne entre des sections en enrobé lisse et des sections en sable stabilisé renforcé.

En 2022, la quasi totalité du parcours de la VVS aura été aménagée et balisée par le Département qui en est propriétaire. Il restera cependant après 2022 un petit tronçon de 1,1 km en traversée d'Abbeville à aménager et à sécuriser en longeant la Somme, dans un projet plus global intégrant le traitement paysager des abords de la Somme et le renforcement du lien entre les habitants et le fleuve. Ce tronçon sera finalisé à court terme par le Département en partenariat avec la Communauté d'Agglomération (CA) de la Baie de Somme.

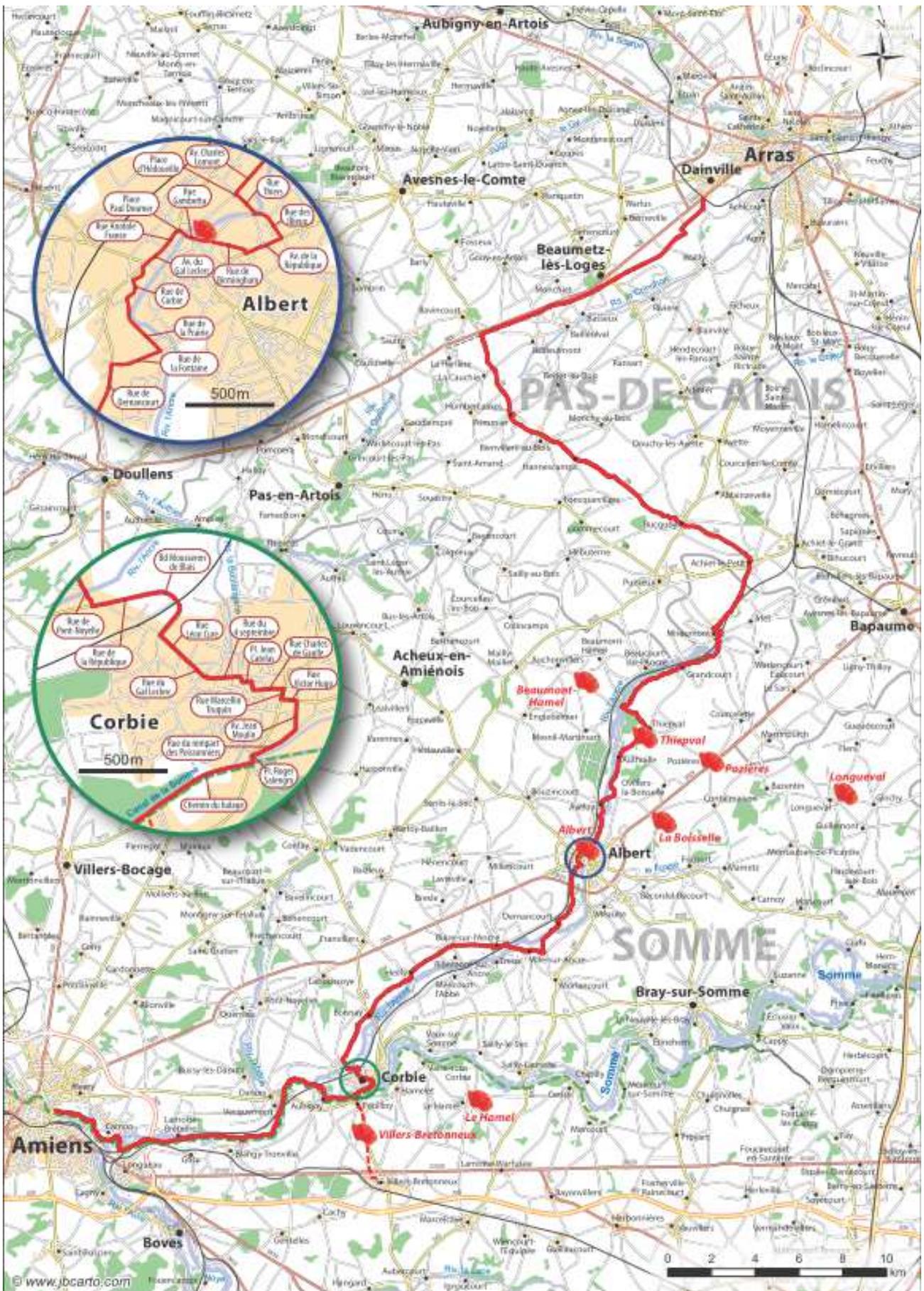
La Véloroute nationale V30 se poursuit le long de la Somme canalisée, à proximité du linéaire du futur canal Seine Nord Europe, dont l'aménagement comprendra une voie verte. Actuellement, elle rejoint Ham depuis Buverchy en site partagé sur des routes départementales parfois fréquentées qui n'offrent ni la sécurité, ni le confort aux usagers de la V30. Dans le cadre de la réouverture de la section du canal de la Somme entre Offoy et Saint-Simon, le Département envisage d'aménager le chemin de halage du canal du Nord à partir de Béthencourt-sur-Somme jusqu'à la dérivation du canal de la Somme et ensuite de continuer l'aménagement du chemin de halage du canal de la Somme jusqu'au centre de la commune de Ham. Cette nouvelle portion de véloroute (11 km) permettra d'assurer une continuité d'itinéraire.

b) La V32 (Véloroute de la Mémoire et Coulée verte)

Il s'agit du deuxième axe inscrit au schéma national des véloroutes, qui assure la liaison Paris-Lille (V32) et qui passe dans le département par Conty, Amiens et Albert. Le premier tronçon, balisé en 2016 et porté par les CC du Val de Somme et du Pays du Coquelicot, porte le nom de Véloroute de la Mémoire entre Amiens et Arras. Entre Amiens et Corbie, elle est commune avec la Véloroute Vallée de Somme (V30). Après Corbie elle longe la vallée de l'Ancre en empruntant des routes à faible circulation et en crochétant par le mémorial franco-britannique de Thiepval.

Le Département a complété cet aménagement avec la liaison entre Fouilloy et Villers-Bretonneux (bandes cyclables et voie partagée sur petite route) afin de desservir le Centre Sir John Monash situé au niveau du mémorial Australien le long de la RD 23 sur la commune de Fouilloy et le musée Franco-Australien de Villers-Bretonneux.

Le Département aménagera plusieurs sections de la Véloroute de la Mémoire en chaudières en 2022 pour sécuriser les cyclistes qui sont amenés à venir en nombre avec le projet de valorisation des sportifs de la Grande Guerre porté par la Commonwealth War Graves Commission (CWGC) dans le cadre des Jeux Olympiques de Paris 2024.



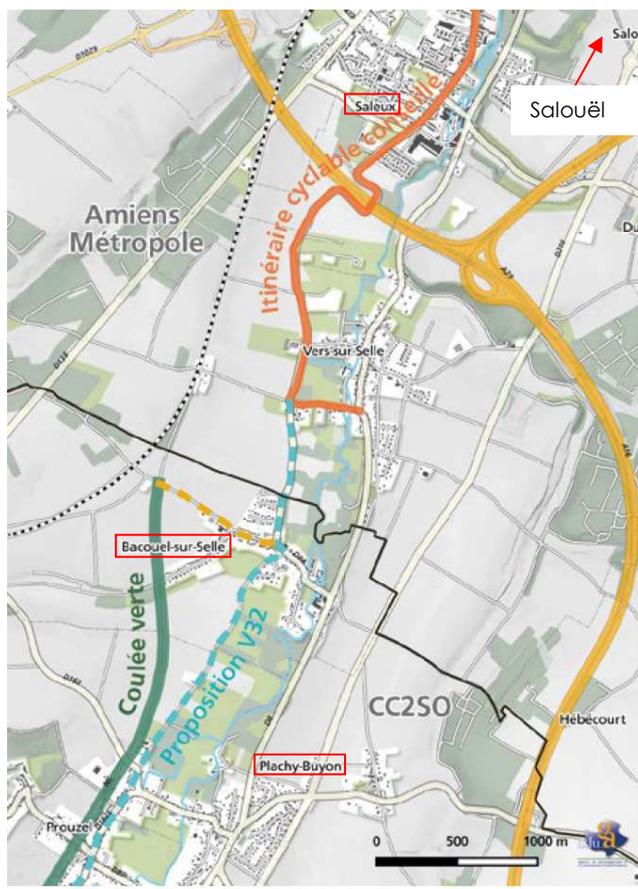
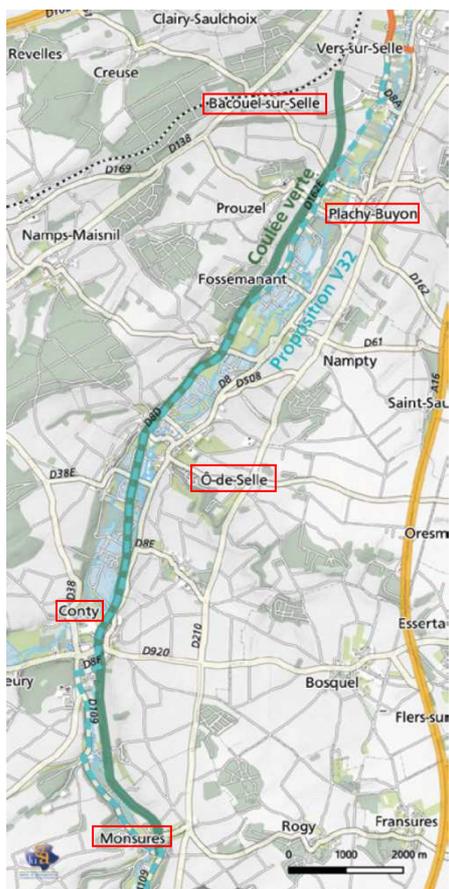
Tracé de la Véloroute de la Mémoire

Au sud d'Amiens, la V32 emprunte la Coulée verte, dont le tracé s'appuie en partie sur l'ancienne voie ferrée Amiens-Beauvais (30 km dans la Somme). Dans la Somme, elle part de Bacouël-sur-Selle pour rejoindre Monsures en passant par Loeuilly puis Conty. Elle se poursuit jusqu'à Crèvecœur-le-Grand dans l'Oise. Aujourd'hui, la Coulée verte a une vocation essentiellement touristique en tant que chemin de randonnée pédestre et équestre de découverte de la vallée de la Selle, en lien avec le centre équestre de Conty. En revanche, pour les cyclistes, elle n'a aucun revêtement : elle n'est praticable qu'en VTT et devient boueuse en temps de pluie, avec parfois des remontées de nappes. C'est en outre la seule partie de la V32 non balisée à ce jour dans le département de la Somme.

Le Département de la Somme est propriétaire de l'ensemble du linéaire de la Coulée verte. Il a signé un bail emphytéotique avec la CC du Canton de Conty (aujourd'hui intégrée dans la CC Somme Sud-Ouest). La Direction des Sports est responsable de la Coulée Verte en tant qu'itinéraire de randonnée pédestre, dans le cadre de l'action 6 du Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI) 2017-2021 « Contribuer au maintien et à l'entretien des itinéraires de randonnée structurants ». Elle délègue à la CC Somme Sud-Ouest l'entretien, la tonte et l'élagage à travers une convention et des subventions au titre de la politique territoriale du Département.

Le confortement de la Coulée verte a été identifié dans le Plan de Mobilité Rurale de la CC Somme Sud-Ouest, adopté le 12 novembre 2019, comme une action prioritaire dans le cadre du développement d'itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens et de loisirs sur son territoire. Le Département pourrait réaliser cette opération à court terme. Actuellement, le tracé n'est pas arrêté, mais il pourrait associer des portions de bandes roulantes en accotement du sentier existant avec des portions en site partagé sur des routes à faible circulation.

La continuité de la V32 entre la Coulée verte et la Véloroute Vallée de Somme n'est pas assurée. L'itinéraire Amiens-Salouël est inscrit au Schéma Directeur des Aménagements Cyclables d'Amiens Métropole, adopté en 2016. La jonction entre Salouël et la Coulée verte par des petites routes reste un enjeu.



Tracé de la Coulée verte dans la Somme et jonction avec le réseau cyclable d'Amiens Métropole

III.3) Des réseaux cyclables à vocation régionale ou locale

a) Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V)

Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes de la nouvelle Région Hauts-de-France a été adopté le 30 janvier 2020. Il remplace le schéma qui prévalait à l'échelle de la région Picardie, qui datait du 3 février 2006. La Région souhaite ainsi se doter de 3 000 kilomètres de véloroutes, c'est-à-dire doubler son réseau actuel, pour sécuriser les déplacements quotidiens et de loisirs des habitants, et assurer des retombées économiques en lien avec le cyclotourisme. Un maillage large a été retenu, en connexion avec les gares, les lieux touristiques, les établissements scolaires et les principales zones d'emplois. Une consultation des acteurs concernés dans les cinq départements de la région a été menée. La Région devrait cofinancer une partie des aménagements cyclables inscrits et veiller à une continuité du réseau entre les départements de la région et avec les départements limitrophes.

A l'instar de l'ancien SR3V de la Région Picardie, ce schéma s'articule en 4 types d'itinéraires :

- les liaisons européennes (itinéraires EuroVélo),
- les liaisons nationales (inscrites au Schéma national des véloroutes),
- les liaisons régionales,
- les liaisons locales.

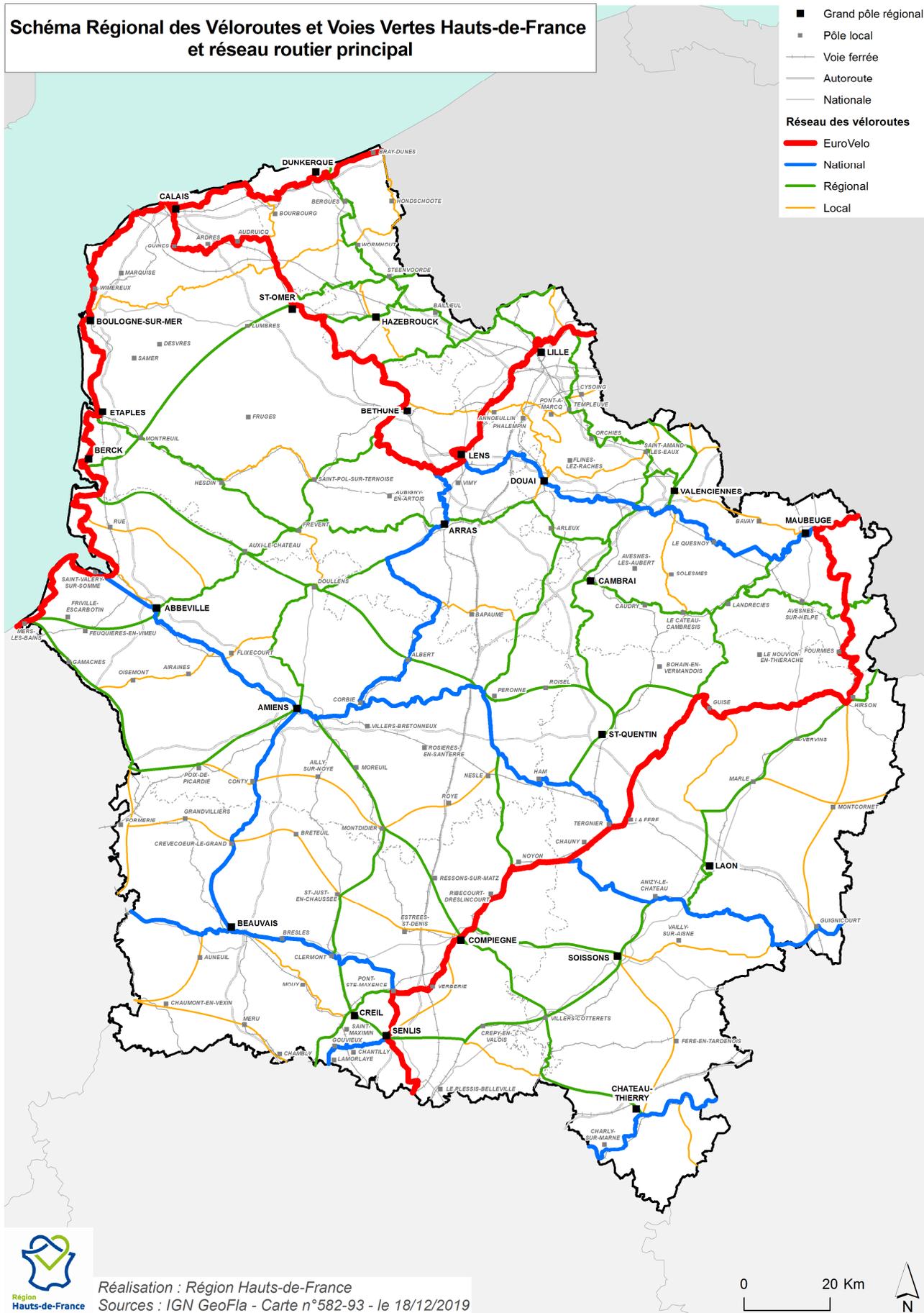
Le département de la Somme compte ainsi :

- Une **liaison européenne** : l'Eurovélo 4 le long du littoral,
- Deux **liaisons nationales** : la V30, c'est-à-dire la Véloroute Vallée de Somme prolongée vers Ham et l'Aisne, et la V32, qui relie Arras, Amiens et Beauvais en empruntant la véloroute de la Mémoire et la Coulée verte.
- Des **liaisons régionales** : véloroutes Amiens-Doullens, Amiens-Compiègne, Abbeville-Vimeu, Doullens-Péronne, Péronne-Saint-Quentin, Amiens-Aumale, de la vallée de la Bresle, de la vallée de l'Authie, du canal Seine Nord Europe, traversée du Ponthieu, Montdidier-Creil.
- Des **liaisons locales** : véloroutes du Vimeu à l'Airaines, Flixecourt-Canaples, Doullens-Frévent, traversée ouest-est de Poix-de-Picardie à Nesle, liaison EV4-Rue-Saint-Riquier, véloroute des Oiseaux du Marquenterre.

Comparé à l'ancien schéma cyclable de la Région Picardie :

- la véloroute Amiens-Doullens et la véloroute du canal Seine Nord Europe basculent du réseau national au réseau régional,
- la traversée ouest-est de Poix-de-Picardie à Nesle, la véloroute du Vimeu à l'Airaines et la liaison EV4-Saint-Riquier basculent du réseau régional au réseau local,
- la liaison Roye-Compiègne n'est plus identifiée,
- les véloroutes Doullens-Arras et Abbeville-Vimeu apparaissent dans le réseau régional,
- les véloroutes Flixecourt-Canaples et des Oiseaux du Marquenterre apparaissent dans le réseau local.

Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes Hauts-de-France et réseau routier principal



Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla - Carte n°582-93 - le 18/12/2019



a-1) Le réseau structurant du SR3V dans la Somme

Le Département a comme principal atout une diversité de l'offre touristique avec la côte picarde, labellisée Grand Site et la vallée de Somme qui irrigue le territoire d'Est en Ouest, et les sites de mémoire. Il est important d'offrir aux visiteurs et aux Samariens la possibilité de découvrir ces sites d'exception en aménageant des itinéraires doux se raccordant sur les gares et autres moyens de transport favorisant ainsi l'intermodalité.

Un premier réseau structurant peut être défini à partir des axes référencés ci-dessous auquel il faut ajouter le réseau national et européen, ainsi que la véloroute du Canal Seine-Nord Europe pour laquelle les discussions sont encore en cours pour l'aménagement et l'entretien de celle-ci.

La traversée du Ponthieu

L'aménagement de la traversée a été réalisé par la CC de l'Abbeillois (actuelle CA de la Baie de Somme) et le Syndicat Mixte du Ponthieu-Marquenterre (devenu CC), avec des aides du Département. Elle s'étend sur un linéaire de 25 km. Elle débute à Abbeville et s'achève à la limite du département en utilisant l'ancienne voie ferrée Le Tréport – Abbeville – Lille. Aujourd'hui, elle est gérée par la CA de la Baie de Somme (pour la section Abbeville/Neufmoulin), le Département de la Somme (pour la section Saint-Riquier/Conteville) et la CC du Territoire Nord Picardie (sur la commune de Bernâtre). Chacune de ces collectivités est responsable de l'entretien de cet itinéraire sur son linéaire, avec des aides départementales coordonnées par la Direction des Sports dans le cadre de l'entretien des itinéraires de randonnée pédestre structurants. Correctement aménagée, elle souffre aujourd'hui d'un déficit d'entretien régulier et coordonné.

La section entre Abbeville et Saint-Riquier a été identifiée dans le Schéma Directeur Cyclable de la CC de l'Abbeillois (réalisé en 2016) comme un axe structurant à l'échelle de l'agglomération, permettant des liaisons rapides et sécurisées depuis ou vers Abbeville pour un usage de loisirs (abbaye de Saint-Riquier) et utilitaire (liaisons entre Caours, Neufmoulin et Drucat vers les pôles d'Abbeville et Saint-Riquier). Ce schéma avait identifié des enjeux d'amélioration de la qualité d'accueil des touristes (jalonnement, espaces de repos et de stationnement) et de reprise de certains accès difficiles à la Traversée. Il notait un attrait pour la pratique quotidienne limité du fait d'un axe à caractère salissant et d'un faible entretien du revêtement sur la partie rurale de l'axe.

Le Département est en cours de reprise du revêtement de la Traversée du Ponthieu dans le cadre du Plan de Relance voté en juin 2020 ainsi que de l'appel à projets national « Fonds Mobilités Actives - Aménagements Cyclables », avec une première phase entre Abbeville et Saint-Riquier dont les travaux ont débuté en octobre 2021 pour se terminer courant 2022.

Un autre enjeu réside dans l'absence de connexion sécurisée pour les cyclistes entre la Véloroute Vallée de Somme et la Traversée du Ponthieu. Un traitement de la liaison en tant que trait d'union entre la gare, le fleuve et le centre-ville est envisagé par la Ville d'Abbeville, la CA de la Baie de Somme et le Département, en améliorant le confort des cyclistes sur une voirie très routière dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain. Une reconversion en voie verte du Pont de Béthune au sud d'Abbeville est également envisagée.

Au-delà de Saint-Riquier se pose la question d'une reprise du revêtement, afin d'offrir une meilleure cyclabilité, et d'une pose d'aires d'arrêt, de jalonnement et de signalisation. La Traversée du Ponthieu rejoint le territoire du Département du Pas-de-Calais, qui a prévu d'aménager le prolongement de la voie verte entre la limite du département de la Somme, Auxi-le-Château et Saint-Pol-sur-Ternoise dans les prochaines années. La continuité de l'itinéraire et l'harmonisation des interventions entre les deux Départements donnerait une cohérence d'ensemble à la véloroute.

Propriétaire	Pont de Béthune	Phase 1	Phase 2	Phase 3	TOTAL
Commune d'Abbeville	1,67 km	2,82 km	0 km	0 km	4,49 km
CC de l'Abbevillois	0 km	4,82 km	0 km	0 km	4,82 km
Département de la Somme	0 km	2,08 km	9,91 km	0 km	11,99 km
SIDEA Ponthieu Marquenterre	0 km	0 km	0,32 km	2,49 km	2,81 km
CC du Bernavillois	0 km	0 km	0 km	2,49 km	2,49 km
TOTAL	1,67 km	9,72 km	10,23 km	4,98 km	26,60 km

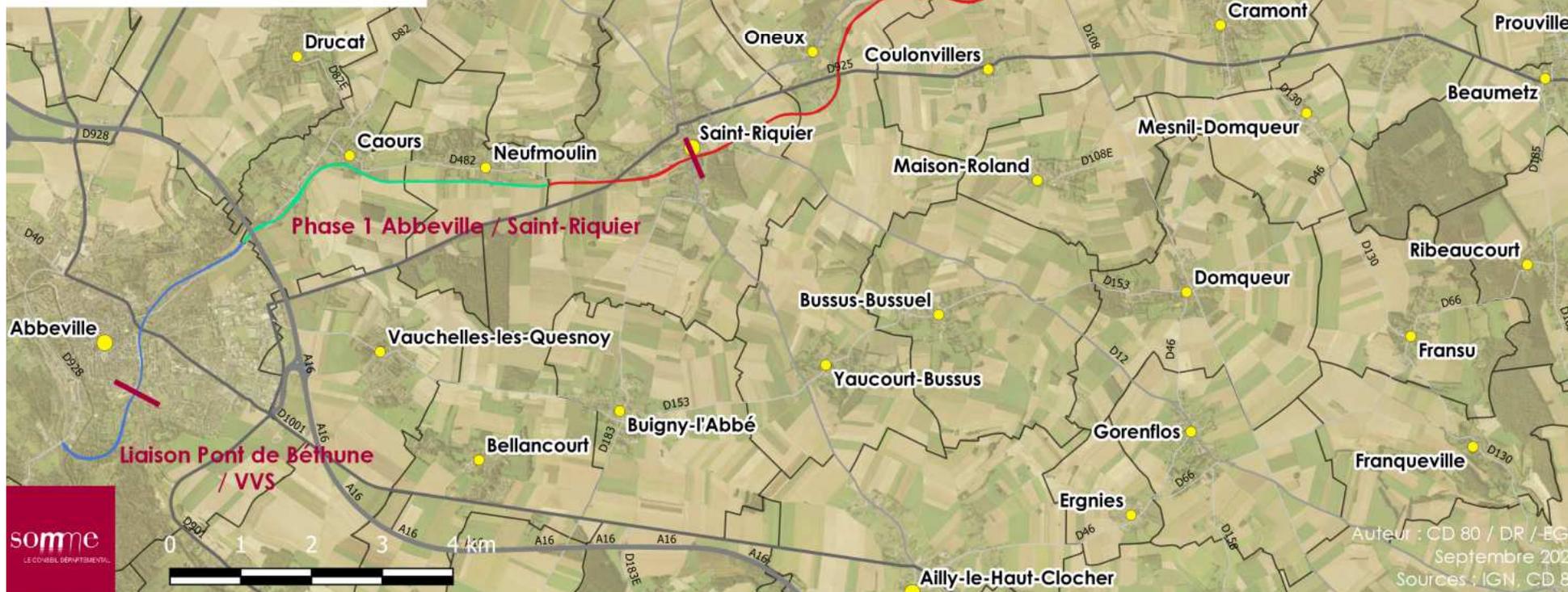
Propriétaires des parcelles attenantes à la Traversée du Ponthieu



Propriétaires des parcelles

Propriétaires

- Commune d'Abbeville
- CC de l'Abbevillois (mandataire CA de la Baie de Somme)
- Département de la Somme
- SIDEA Ponthieu Marquenterre
- CC du Bernavillois
- Limites communales

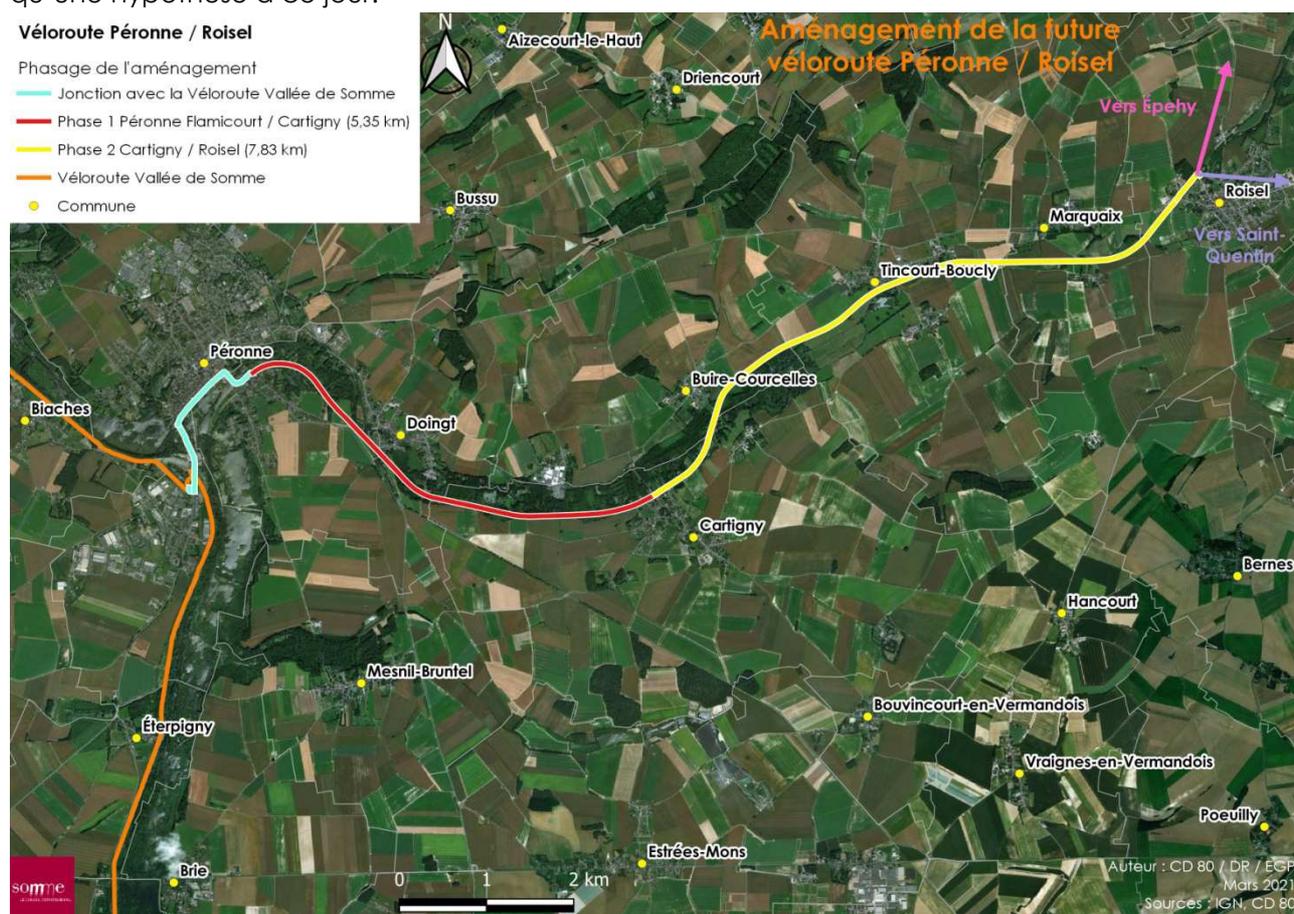


Auteur : CD 80 / DR / -EGP
 Septembre 2021
 Sources : IGN, CD 80

La véloroute Péronne-Roisel

Cet itinéraire de 13 km s'appuierait sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Saint-Just-en-Chaussée-Douai, aujourd'hui désaffectée. Il a été identifié dans le Schéma de Cohérence Territoriale Santerre Haute Somme, adopté le 11 avril 2018, dans l'orientation de développer et de concrétiser un réseau de déplacements doux sur le territoire à vocation touristique et en connexion avec la Véloroute Vallée de Somme et le futur canal Seine Nord Europe. Il s'agirait de favoriser la découverte du territoire et de mettre en valeur ses richesses environnementales et paysagères, tout en répondant aux besoins de déplacements du quotidien avec le traitement des discontinuités en milieu urbain.

Actuellement, la CC de Haute-Somme est propriétaire de l'infrastructure. Elle entretient l'emprise avec l'aide du Département, mais l'axe n'est aujourd'hui pas praticable pour les cyclistes autres que les VTT. La conversion de cette emprise en voie verte entre Péronne et Roisel est portée par le Département dans le cadre de l'appel à projets national « Fonds Mobilités Actives - Aménagements Cyclables », en lien avec le projet « Vallée de Somme Vallée Idéale », ce dernier laissant la voie à un prolongement vers les sources de la Somme (dans l'Aisne). Le Département a ainsi été sélectionné par l'État pour l'aménagement de la portion entre Péronne et Cartigny, qui présente le plus de potentiel utilitaire. Une autre opportunité pourrait consister en un aménagement en voie verte de la continuité de l'ancienne voie ferrée vers Épehy, en poursuivant dans le département du Nord vers Gouzeaucourt, Marcoing et Cambrai ; mais ce projet n'est qu'une hypothèse à ce jour.

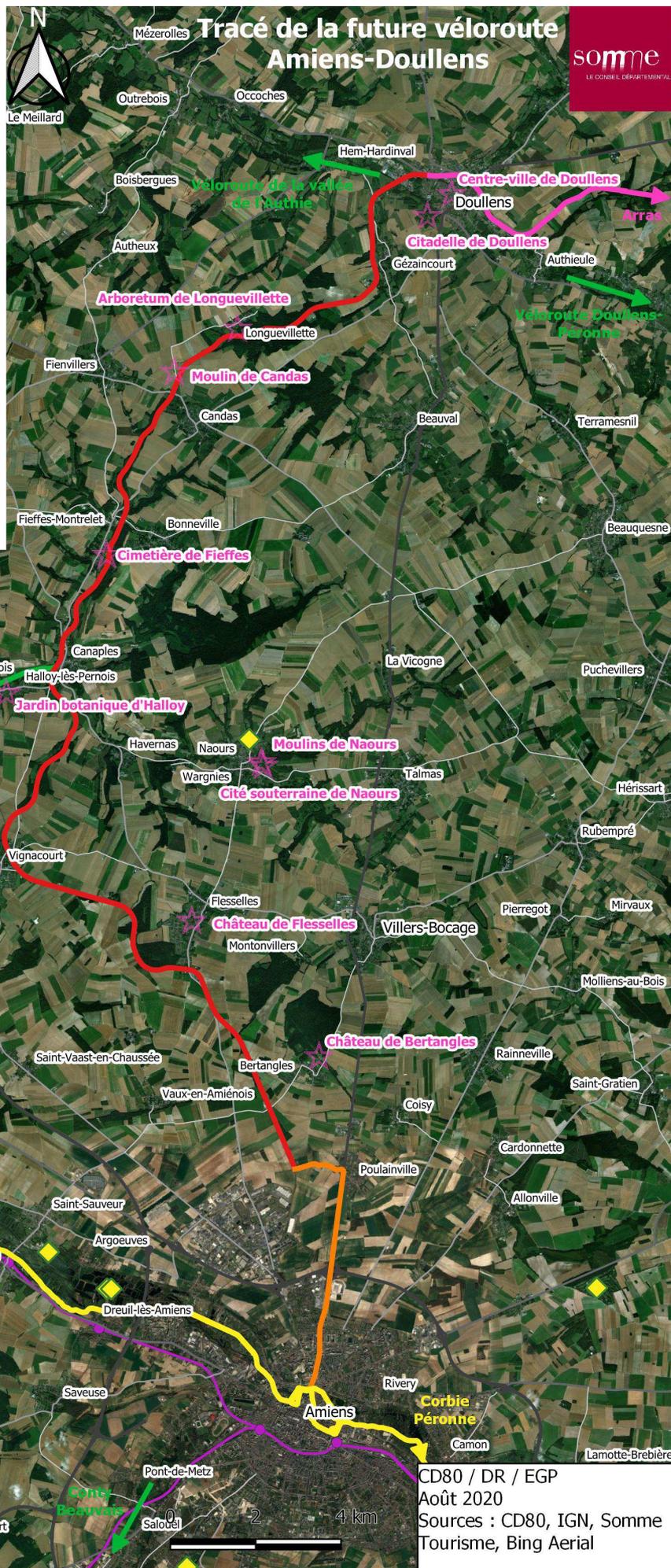


La véloroute Amiens-Doullens

Cet itinéraire d'environ 35 km s'appuierait sur les emprises de l'ancienne voie ferrée Amiens-Doullens-Arras, aujourd'hui désaffectée sauf aux environs de l'espace industriel nord d'Amiens, où elle a toujours un usage fret. Il présente un intérêt majeur pour le Département sur un axe nord-sud en connectant les vallées de la Somme, de la Nièvre et de l'Authie, en passant près des grottes de Naours et de la citadelle de Doullens, tout en préservant le patrimoine naturel existant et en impulsant un développement économique local autour du vélo. Il compléterait le maillage entre les véloroutes V30, V32 et la liaison identifiée dans le SR3V entre Doullens et la baie d'Authie, tout en plaçant Doullens sur les grands itinéraires empruntés par les cyclotouristes (Amiens-Arras). Cet itinéraire présente également un potentiel utilitaire intéressant, en particulier à l'approche d'Amiens.

Véloroute Amiens-Doullens

- Véloroute Amiens-Doullens
 - Jonction avec la Véloroute Vallée de Somme
 - Prolongement vers le Pas-de-Calais
 - Véloroute Vallée de Somme
 - Véloroute Flixecourt-Canaples
 - ☆ Curiosités touristiques
 - ◇ Sites de sports de nature
 - Autoroute / RN
- Routes départementales
- Classe 1
 - Classe 2
 - Classe 3
 - Gares de voyageurs
 - Réseau ferré



CD80 / DR / EGP
 Août 2020
 Sources : CD80, IGN, Somme
 Tourisme, Bing Aerial

L'emprise est toujours propriété de l'État (avec SNCF Réseau affectataire), avec un entretien léger assuré par SNCF Réseau. Des discussions sont en cours avec le Département, la CC du Territoire Nord Picardie, la CC Nièvre et Somme et Amiens Métropole, qui souhaitent récupérer la propriété du domaine public ferroviaire afin d'aménager une voie verte. Sur Amiens, la véloroute empruntera des aménagements type pistes ou bandes cyclables afin de rejoindre la Véloroute Vallée de Somme.

A noter que le Département du Pas-de-Calais va aménager le prolongement de l'axe Amiens-Doullens sur son territoire entre la limite du département de la Somme et Saulty, où il rejoindrait la voie verte existante vers Arras, déjà empruntée par la Véloroute de la Mémoire V32. La continuité de l'itinéraire et l'harmonisation des interventions entre les deux Départements donnerait une cohérence d'ensemble à la véloroute.

La véloroute de la vallée de la Bresle

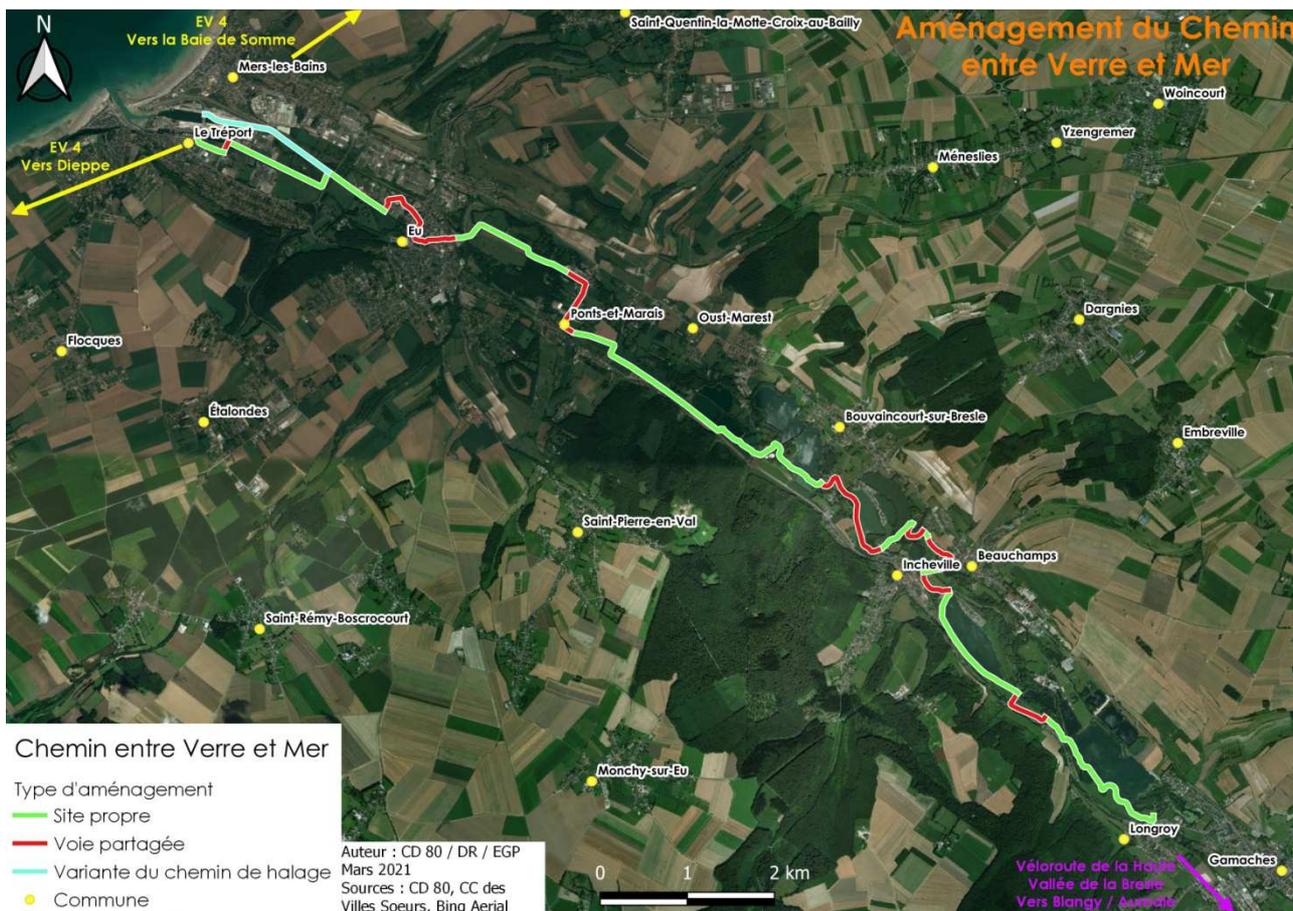
La section entre Le Tréport et Gamaches était reconnue en tant que chemin des Étangs pour la randonnée pédestre et cyclable. Elle serpentait entre les étangs qui parsèment la basse vallée de la Bresle et empruntait tantôt des chemins agricoles, tantôt des routes à faible trafic.

La conversion de ce chemin des Étangs en voie verte praticable par tous types de cyclistes est sous maîtrise d'ouvrage de la CC des Villes Sœurs, à cheval sur deux départements. Elle a reçu des subventions de la part des Départements de la Somme (300 000 €) et de la Seine-Maritime (445 347 €), pour un montant total du projet évalué à 3 M€ HT dont 2,7 M€ pour les travaux. Les travaux se sont étalés de juillet 2020 à mars 2021.

L'actuelle véloroute, dénommée « Chemin entre Verre et Mer », relie sur 17 km Longroy/Gamaches (au niveau de la salle des Marais), Eu et Le Tréport (au niveau de la mairie). Elle reprend pour l'essentiel le parcours de l'actuel chemin des Étangs, avec quelques ajustements qui ont nécessité des acquisitions foncières, notamment pour éviter le franchissement de passages à niveau. La majorité du linéaire (12 km) est en site propre, les 5 km restant empruntant des routes à faible trafic. Un jalonnement du parcours et une signalétique sont en place, ainsi que des aménagements de sécurité ponctuels près des intersections avec le réseau routier principal. Le projet intègre plusieurs passerelles de franchissement de la Bresle et du canal d'Eu à la Mer. Le chemin de halage actuel entre Eu et Mers-les-Bains a également été refait dans le cadre de la rénovation du canal.

Un prolongement de la véloroute du chemin des Étangs, appelé voie verte de la Haute Vallée de la Bresle, est prévu et porté par la CC Interrégionale Aumale Blangy-sur-Bresle. Il est actuellement au stade des études de faisabilité, inscrit dans un Contrat de Territoire signé avec la Région Normandie. Deux scénarios de tracé sont envisagés pour relier le hameau de L'Épinois à Monchaux-Soreng et Aumale. Le tracé de base est le plus proche de la Bresle et des sites touristiques, mais nécessite beaucoup d'acquisitions foncières. Son coût est estimé à 8 M€ HT pour 36 km de linéaire, dont 7 km dans la Somme (sur le territoire de la commune de Bouttencourt) essentiellement en site propre. Le tracé alternatif longerait la voie ferrée.

Un premier tronçon devrait voir le jour autour de Monchaux-Soreng (3,6 km) en 2022 afin de s'approcher des aménagements réalisés par la CC des Villes Sœurs dans la basse vallée de la Bresle. Une deuxième phase amènera la future voie verte vers Bouttencourt et Blangy-sur-Bresle, avant d'atteindre Aumale dans une phase ultérieure à échéance 10 ans. Cette véloroute pourra se connecter avec un éventuel prolongement de la voie verte du Vimeu à l'Airaine pour atteindre le château de Rambures.



La véloroute du Canal Seine-Nord-Europe

La Société du Canal Seine-Nord-Europe pilote la construction du Canal Seine-Nord-Europe, qui devrait voir le jour d'ici 2028 et qui devrait favoriser le développement du tissu économique et redessiner les paysages de l'est de la Somme. Au-delà du canal à grand gabarit qui reliera la vallée de la Seine aux ports belges et néerlandais, le projet intègre des chemins de service sur les rives. Le Département et la Région travaillent à ce qu'un de ces chemins de service dispose d'un revêtement roulant pour les cyclistes, afin que cet itinéraire devienne une réelle véloroute entre la Trans'Oise, la Véloroute Vallée de Somme et les véloroutes du Nord. L'itinéraire ferait environ 45 km dans la Somme. Le Département de la Somme a fait une proposition à la Région pour que cette véloroute puisse mixer l'utilisation du chemin de service sur certaines sections et le rabattement sur le chemin de halage du canal du Nord et la Véloroute Vallée de Somme sur d'autres portions où il est plus intéressant de se rapprocher des villages et des lieux touristiques. Le tracé s'appuiera également sur le rétablissement de la rivière Tortille dans le secteur d'Allaines et Moislains.

Le canal Seine-Nord-Europe créera de nouveaux ouvrages de grande envergure qui peuvent drainer un tourisme technique et industriel : écluses et pont-canal de la Somme. L'un des enjeux du projet est d'arriver à intégrer le futur canal dans une stratégie de développement touristique local articulée autour des espaces naturels sensibles gérés par le Département (étangs de Cléry) et de l'axe majeur que représente la Véloroute Vallée de Somme. En effet, l'un des axes du futur Contrat Territorial de Développement qui sera signé avec la CC Haute-Somme visera à travailler sur les connexions entre le futur canal Seine-Nord-Europe et le secteur de Péronne afin de diffuser les retombées économiques et touristiques.

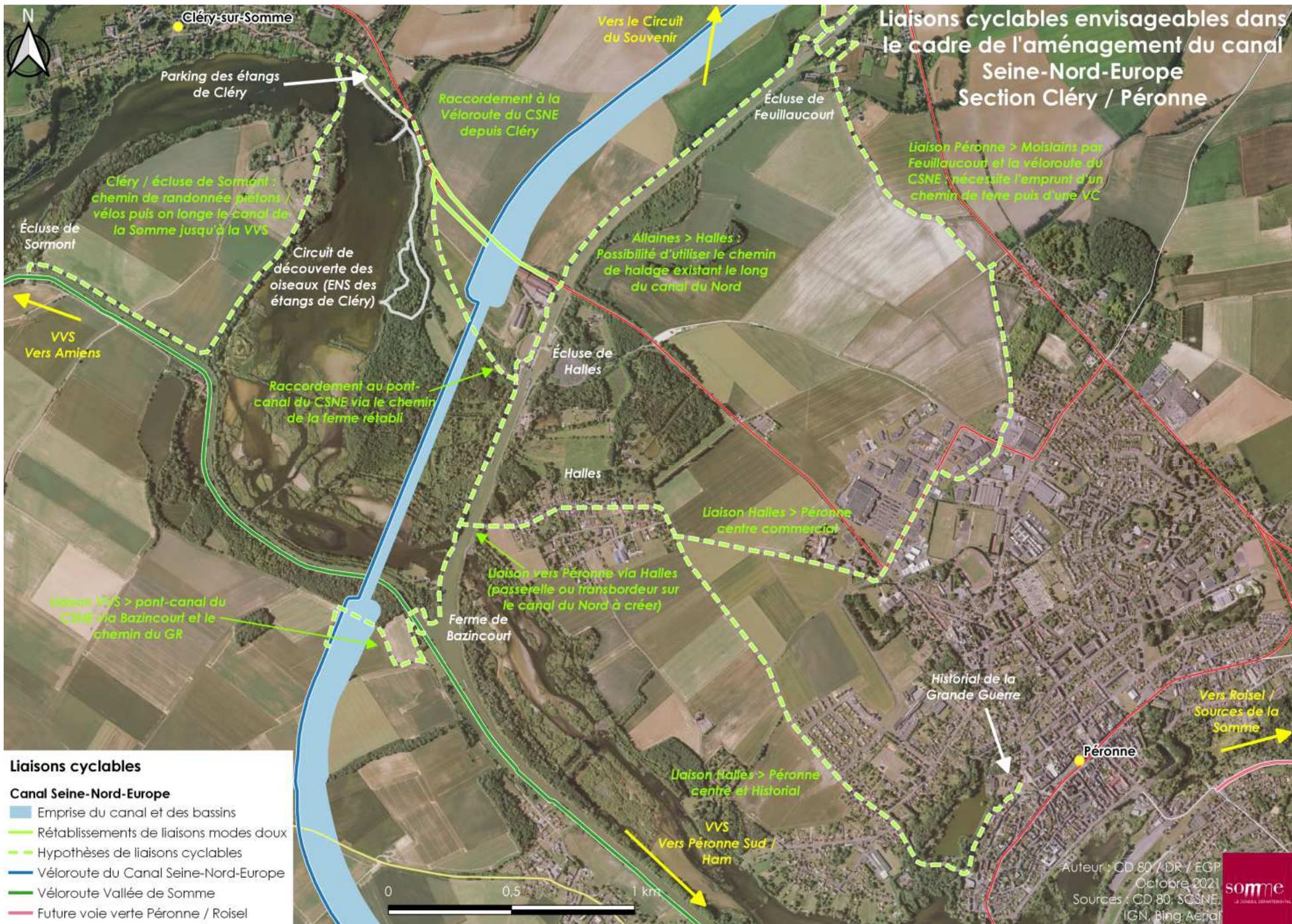
A partir de la véloroute du canal SNE, des connexions piétonnes et cyclables seront aménagées pour rejoindre la future Maison du canal et de l'environnement à Cléry-sur-Somme. Le Département est en train d'acquérir des parcelles afin de construire un chemin de randonnée jusqu'à l'écluse de Sormont sur la Somme. Les touristes pourront aussi emprunter le circuit de découverte des oiseaux des étangs de Cléry.

Depuis la rive sud du pont-canal, le Département travaille avec la Région pour qu'apparaisse une liaison vers la VVS au niveau de la ferme de Bazincourt, qui s'appuierait sur le rétablissement du GR 800. Cette connexion est stratégique parce qu'elle intègrerait le pont-canal au projet Vallée de Somme – Vallée Idéale, en permettant aux usagers de la Véloroute de découvrir de nouveaux sites touristiques dans un secteur en devenir. Cette offre touristique pourrait être complétée d'une nouvelle liaison vers l'Historial de la Grande Guerre de Péronne en passant par Halles, ce qui sera l'occasion de penser à un franchissement original du canal du Nord par un transbordeur, le milieu naturel existant ne permettant pas de construire une passerelle.

Enfin depuis le centre commerçant de Péronne, il sera possible de reprendre le chemin de terre existant pour rattraper les voies communales de Feuillaucourt et ainsi rejoindre le canal Seine-Nord-Europe au niveau de l'écluse de jonction d'Allaines, site prévu pour un port de plaisance et une base de loisirs. Les cyclistes pourront soit continuer sur la véloroute du canal SNE vers Moislains et le Nord, soit continuer sur le Circuit du Souvenir.

Toutes ces connexions seront identifiées dans le prochain Contrat Territorial de Développement qui sera engagé entre l'État, la Région, le Département et la CC Haute-Somme.

Par ailleurs, dans le cadre des rétablissements de voirie consécutifs à la construction du canal, les collectivités locales souhaitent que certains ouvrages de franchissement intègrent les modes doux par le biais de trottoirs élargis afin de répondre à des usages touristiques comme utilitaires. A titre d'exemple, les nouveaux ports intérieurs de Nesle et de Péronne draineront des emplois et donc des déplacements qui pourraient se faire à vélo depuis les communes limitrophes.



Liaisons cyclables envisageables dans le cadre de l'aménagement du canal Seine-Nord-Europe Section Cléry / Péronne

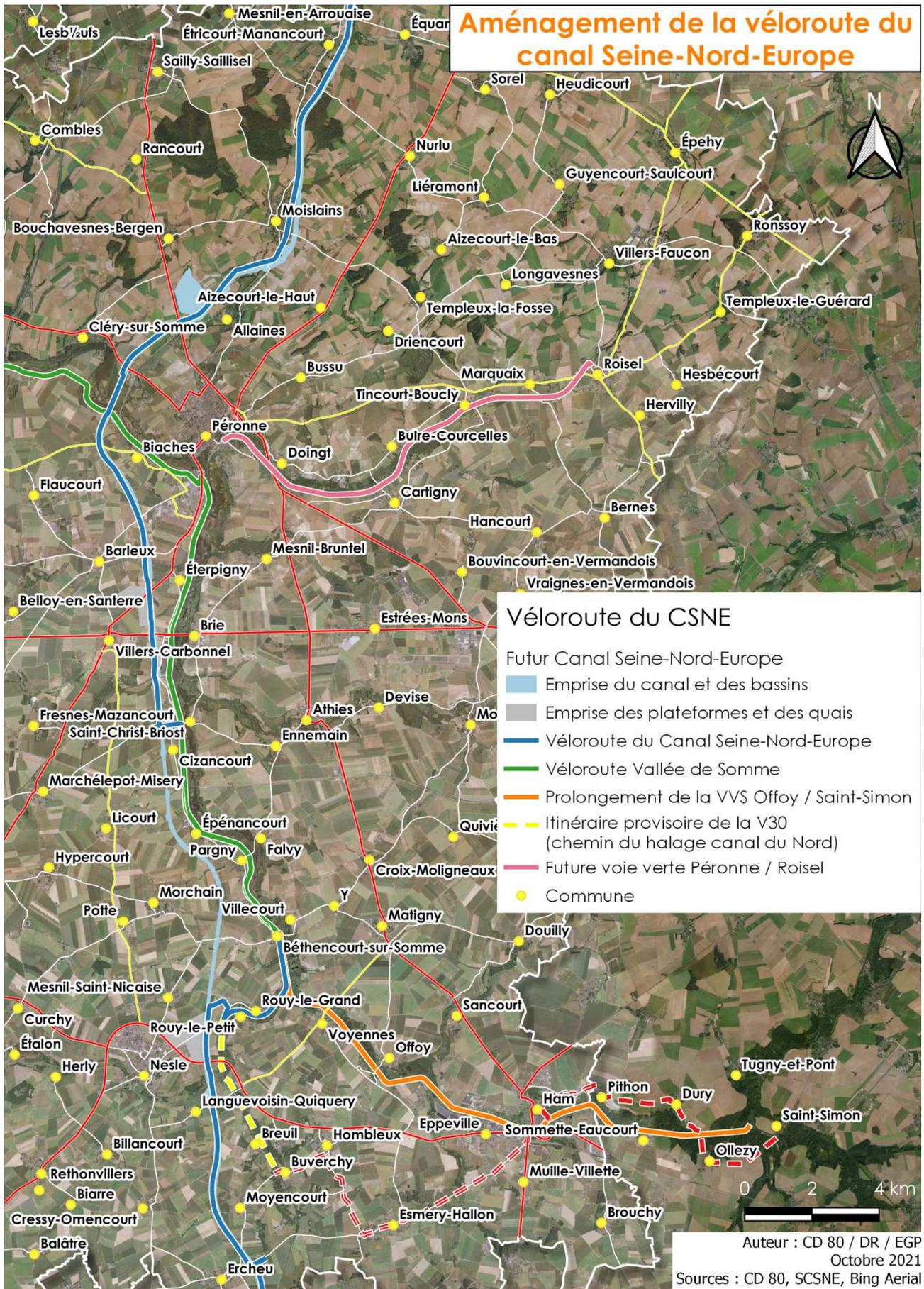
Liaisons cyclables

Canal Seine-Nord-Europe

- Emprise du canal et des bassins
- Rétablissements de liaisons modes doux
- Hypothèses de liaisons cyclables
- Véloroute du Canal Seine-Nord-Europe
- Véloroute Vallée de Somme
- Future voie verte Péronne / Roisel

Auteur : CD 80 / DR / EGP
 Octobre 2021
 Sources : CD 80 / SCSNE,
 IGN, Bing Aerial





a-2) Le réseau local du SR3V dans la Somme

La Véloroute du Vimeu à l'Airaines

L'aménagement de la voie verte a été réalisé par les intercommunalités avec des aides financières du Département. Elle débute à Longpré-les-Corps-Saints pour aboutir à Oisemont soit 21 km. La voie verte est gérée par le Syndicat Mixte d'Aménagement de l'Ancienne Voie Ferrée, située sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Longpré-les-Corps-Saints – Gamaches. Elle est revêtue en stabilisé-gravillonné, avec une bande roulante et un chemin parallèle pour les cavaliers, et est en site propre sur la quasi-totalité de son parcours. Elle présente des discontinuités dans les traversées d'Airaines et d'Oisemont.

Le Département a assuré la connexion de cette voie avec la Véloroute Vallée de Somme dans le cadre du déploiement du réseau points nœuds (traits discontinus violets sur le plan ci-dessous). Une tentative de prolongement vers Rambures portée par la CC Somme Sud-Ouest a été faite depuis la sortie de Oisemont en passant par des chemins de remembrement mais qui ne donne pas satisfaction ni en terme de fonctionnalité ni de confort.



Extrait du plan d'actions du Plan de Mobilité Rurale de la CC2SO

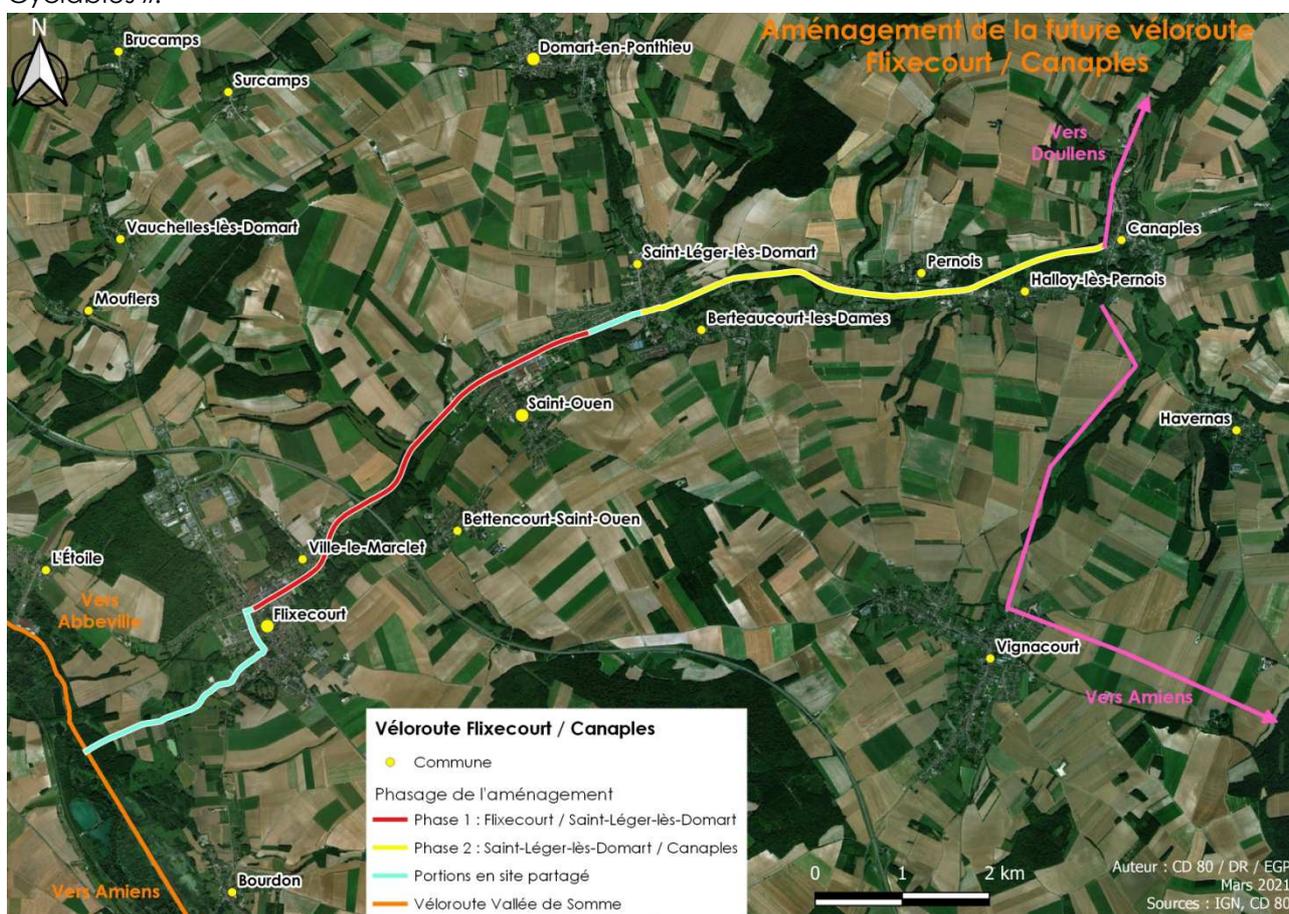
Le Plan de Mobilité Rurale de la CC Somme Sud-Ouest (CC2SO), adopté le 12 novembre 2019, a identifié dans son action « Conforter les voies vertes » un objectif d'amélioration de la lisibilité et de la continuité de l'itinéraire jusqu'à Rambures, et d'encouragement de l'accès aux commerces et services des bourgs d'Airaines et Oisemont par la voie verte. Pour y répondre, la CC2SO prévoit d'aménager et de mettre en valeur la continuité de la voie verte tout en la connectant aux centres-bourgs, en complément du déploiement par le Département du futur réseau points nœuds. Le prolongement de la voie verte de Rambures à la vallée de la Bresle, avec des branches Oisemont-Sénarpont et Airaines-Conty, est identifié comme une action réalisable à long terme.

La véloroute Flixecourt-Canaples

Cet itinéraire de 15 km relierait la Véloroute Vallée de Somme au niveau de l'écluse de la Breilloire (à Flixecourt), avec la future véloroute Amiens-Doullens à Canaples. Il offrira une connexion directe entre Doullens et la vallée de la Somme. Actuellement, l'emprise appartient toujours à l'État (SNCF Réseau affectataire) entre Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart. Au-delà, les communes possèdent l'emprise de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Canaples. L'itinéraire n'est praticable qu'en VTT.

Le PLUI du Val de Nièvre et Environs, adopté par la CC Nièvre et Somme le 25 février 2020, a identifié l'objectif « d'affirmer les déclinaisons spatiales visant à structurer et relier le territoire ». Il s'agit en particulier de renforcer les liaisons cyclables pour faciliter les déplacements du quotidien. Ainsi, le PLUI prévoit de transformer l'ancienne voie ferrée en voie verte, colonne vertébrale d'un réseau de liaisons cyclables locales.

Le Département prévoit d'aménager l'itinéraire en deux phases dont la première, entre Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart, pourrait voir les travaux démarrer dès 2023 avec l'aide des subventions de l'État obtenues dans le cadre de l'appel à projets « Fonds Mobilités Actives – Aménagements Cyclables ».



La véloroute des oiseaux du Marquenterre

Cette nouvelle voie (10 km) émane des réflexions que porte actuellement le Département sur la valorisation de la Vallée de Somme comme Vallée Idéale. Cette véloroute a pour objectif d'offrir une nouvelle porte d'entrée depuis Abbeville via la V30 vers le Crotoy, les plages du Marquenterre et de la côte d'Opale en se connectant avec la gare TGV de Rang-du-Fliers, ce qui présente un atout important pour l'itinérance au niveau régional.



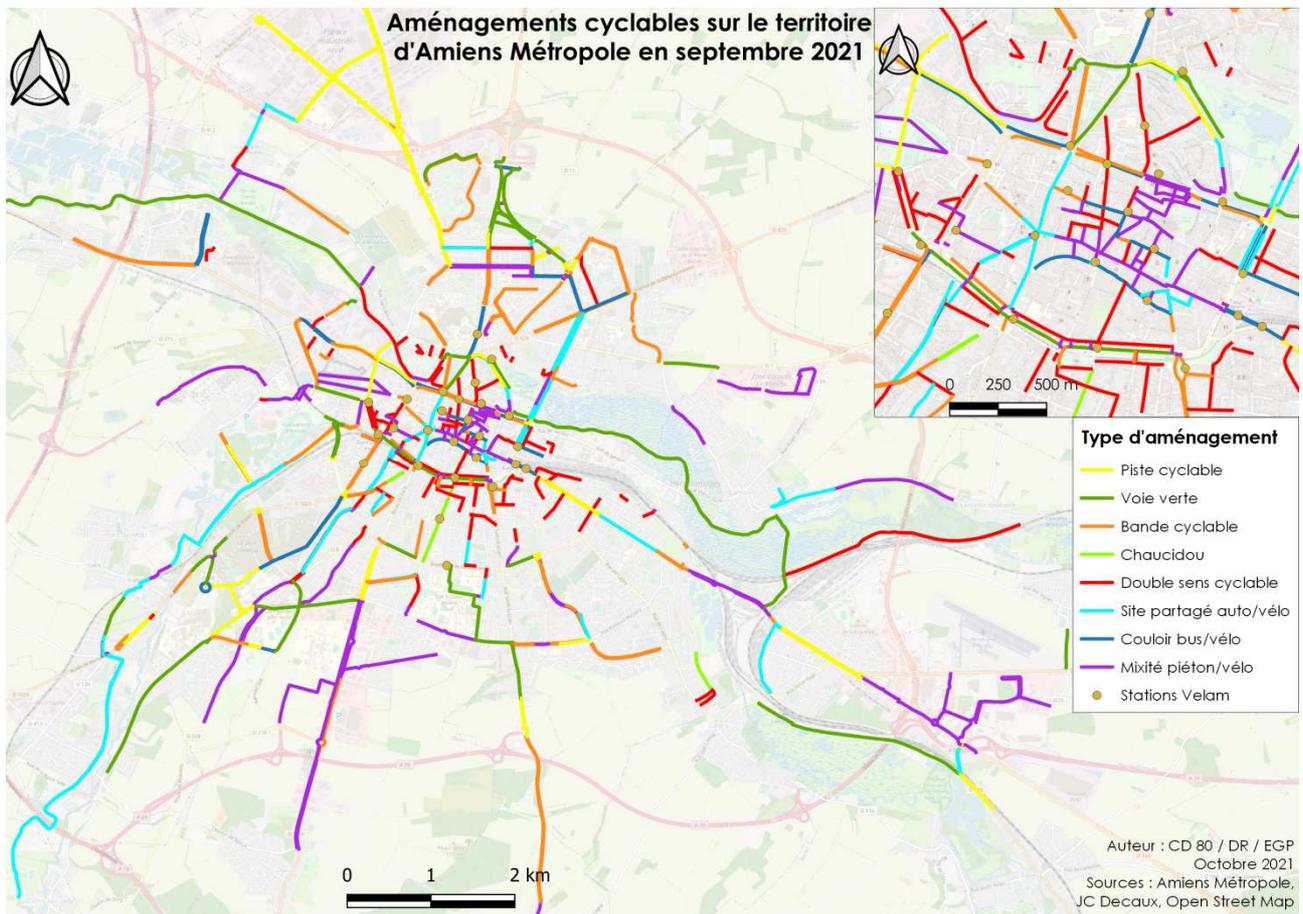
b) Les aménagements cyclables locaux et urbains

Contrairement aux précédents aménagements cyclables qui ont été conçus d'abord pour un usage de loisirs et d'itinérance touristique, d'autres sont destinés à une pratique utilitaire. Ils sont majoritairement situés en agglomération et aménagés par les communes ou les EPCI, essentiellement sur le territoire d'Amiens Métropole et dans la ville.

b-1) Les aménagements cyclables d'Amiens Métropole

En septembre 2021, le territoire d'Amiens Métropole comptabilisait un total de 211,6 kilomètres. Les principaux aménagements se répartissaient comme suit :

- 42,7 km en bandes cyclables,
- 40,8 km en mixité piétons / vélos (trottoirs, allées mixtes ou aires piétonnes),
- 32,2 km en pistes cyclables,
- 31,4 km en voies vertes,
- 26,5 km en site partagé voitures / vélos (zones 30, zones de rencontre ou logos vélos au sol),
- 22,7 km en double-sens cyclables,
- 13,5 km en couloirs bus / vélos,
- 1,9 km en chaudières.



Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables 2016-2025 d'Amiens Métropole prévoit de mailler le réseau existant et d'assurer une continuité des itinéraires, d'accompagner le projet de bus à haut niveau de service, de partager l'espace avec les autres modes, de développer le stationnement vélo et d'accompagner le projet de la Véloroute Vallée de Somme.

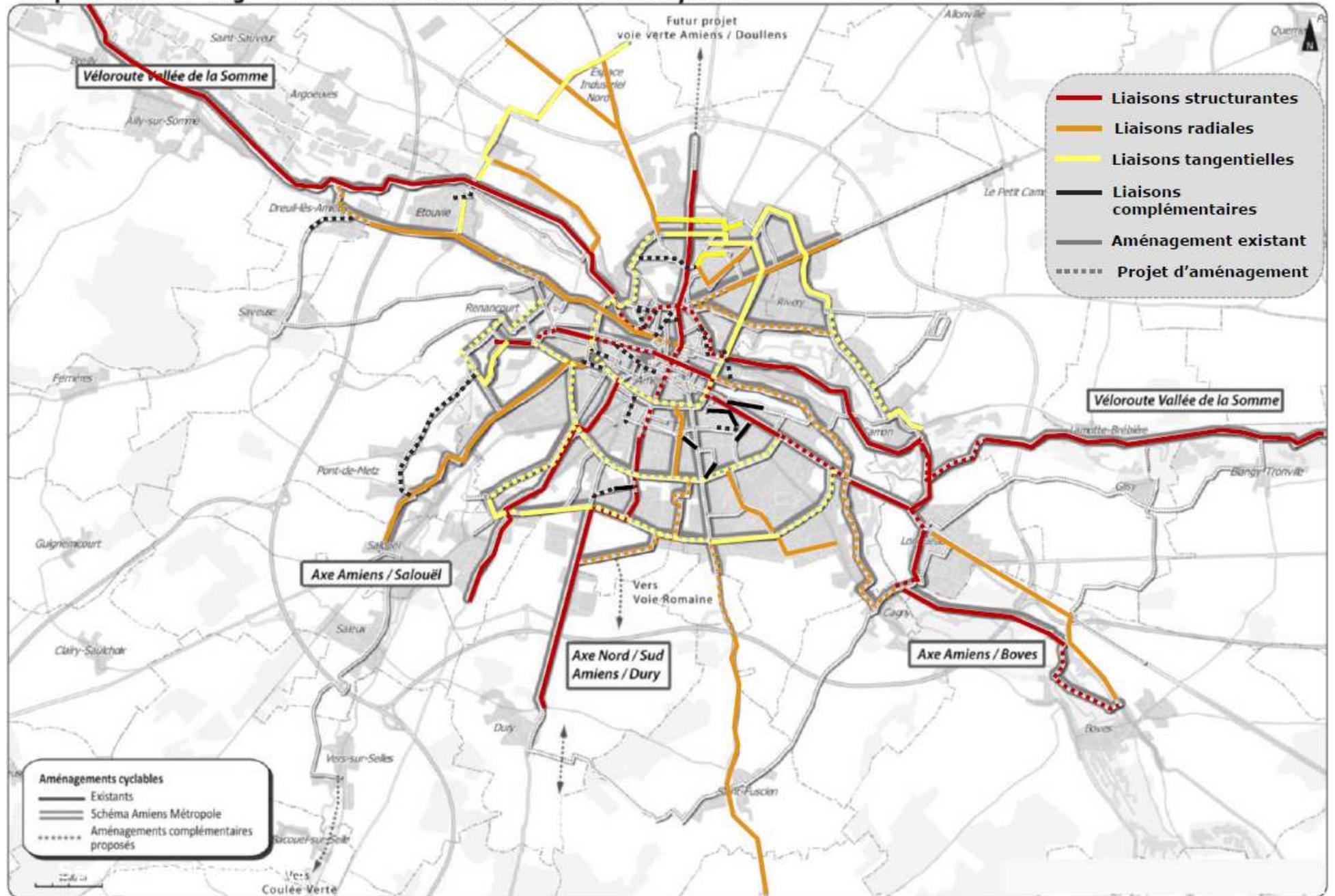
Ce Schéma intègre une carte de proposition d'aménagements et de structuration du futur réseau cyclable sur le territoire d'Amiens Métropole. Parmi les opérations jugées prioritaires, on retrouve la résorption des discontinuités, en identifiant des grands itinéraires structurants, le renforcement des liaisons cyclables autour du nouveau site universitaire de la Citadelle, un jalonnement pour les cyclistes sur les contre-allées des boulevards circulaires et la poursuite du déploiement de stationnement sécurisé en gare et dans l'espace public.

A noter que certains tronçons ont été traités depuis, notamment les axes Avenue Salvador Allende / Avenue du Château Milan et Avenue Pierre Mendès France / Avenue Georges Pompidou qui ont été ouverts en octobre 2021.

Des sas vélos aux feux ont été repeints. Un jalonnement cyclable indique maintenant la distance à vélo par rapport aux principales communes et aux équipements de la Métropole.

Les services d'Amiens Métropole travaillent actuellement sur un nouveau programme pluriannuel, qui devrait être adopté en mars 2022, et qui intégrera de nombreux chantiers d'aménagements cyclables afin de compléter et de mailler le réseau existant.

Proposition d'aménagements et structuration du futur réseau cyclable



Carte de principe du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables 2016-2025

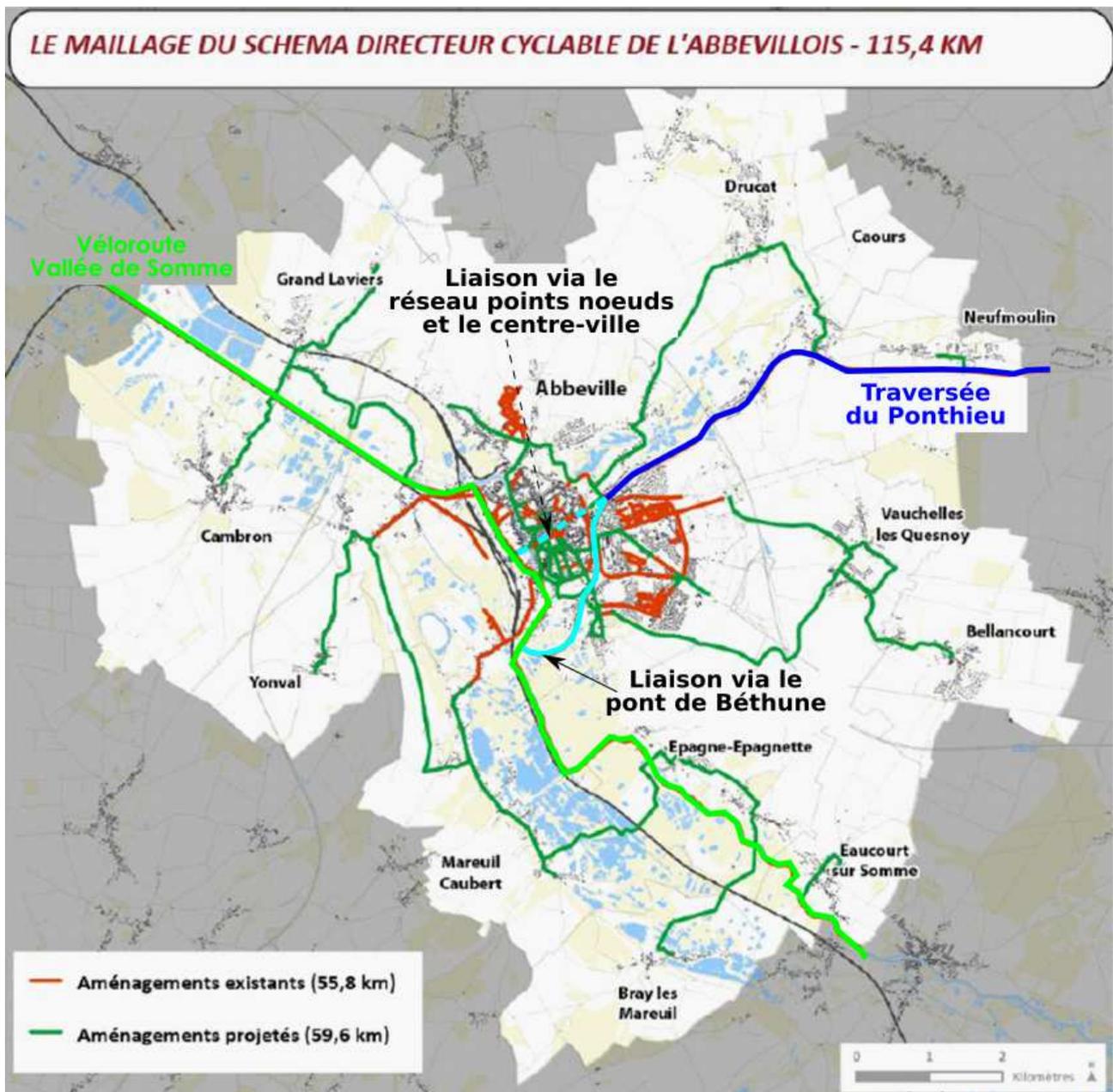
b-2) Les aménagements cyclables de la ville d'Abbeville

Hormis la Véloroute Vallée de Somme et la Traversée du Ponthieu, les seuls aménagements urbains existants dans l'agglomération d'Abbeville sont situés sur la ville d'Abbeville. En 2016, la CA de l'Abbevillois comptait 55,8 km d'infrastructures cyclables, répartis comme suit :

- 24,1 km de voies vertes (Véloroute Vallée de Somme et Traversée du Ponthieu),
- 18,9 km de zones « apaisées » (zones 30, zones de rencontre),
- 7,3 km de pistes cyclables,
- 5,5 km de bandes cyclables.

La CA de l'Abbevillois a adopté en juillet 2016 son Schéma Directeur Cyclable. Il prévoit dans la commune d'Abbeville de compléter le maillage cyclable en résorbant les discontinuités entre les pénétrantes et le centre-ville et dans les secteurs est et nord. Un rabattement avec des aménagements légers (emprunt de routes à faible trafic, traitement des intersections de manière sécurisée...) vers les véloroutes existantes est proposé pour inciter à la pratique utilitaire du vélo entre Abbeville et les communes limitrophes. Au total, ce Schéma prévoyait un doublement du kilométrage du réseau.

Le Schéma Cyclable de l'Abbevillois a aussi identifié l'outil stationnement comme un levier de report modal en faveur du vélo. Il se décline par une offre adaptée en fonction des pôles générateurs de déplacements, et notamment un pôle d'intermodalité train + vélo en gare d'Abbeville.



b-3) Le réseau de la baie de Somme

Les premiers aménagements cyclables ont été réalisés sur le territoire de la Côte Picarde pour relier les stations balnéaires et les principaux pôles touristiques du littoral (parc de loisirs de Belle Dune, parc ornithologique du Marquenterre, baie de Somme, pointe du Hourdel...). Ce réseau cyclable participe à l'attractivité touristique de la Baie de Somme et a constitué un atout important dans la labellisation Grand Site de France. Il répond également à un problème de saturation des routes menant à la Baie, face à des enjeux de préservation et de gestion durable d'un site classé site naturel sensible. Il vise à développer la pratique familiale du vélo dans des paysages remarquables, en empruntant des sites propres ou des routes à faible circulation afin d'éviter les conflits d'usage avec les automobiles. Il est composé de 9 circuits qui vont être intégrés au réseau des points nœuds Somme à Vélo, et qui permettent de découvrir les sites touristiques de l'arrière-pays (jardins et abbaye de Valloires, forêt de Crécy, paysages des Bas-Champs et marais littoraux...).

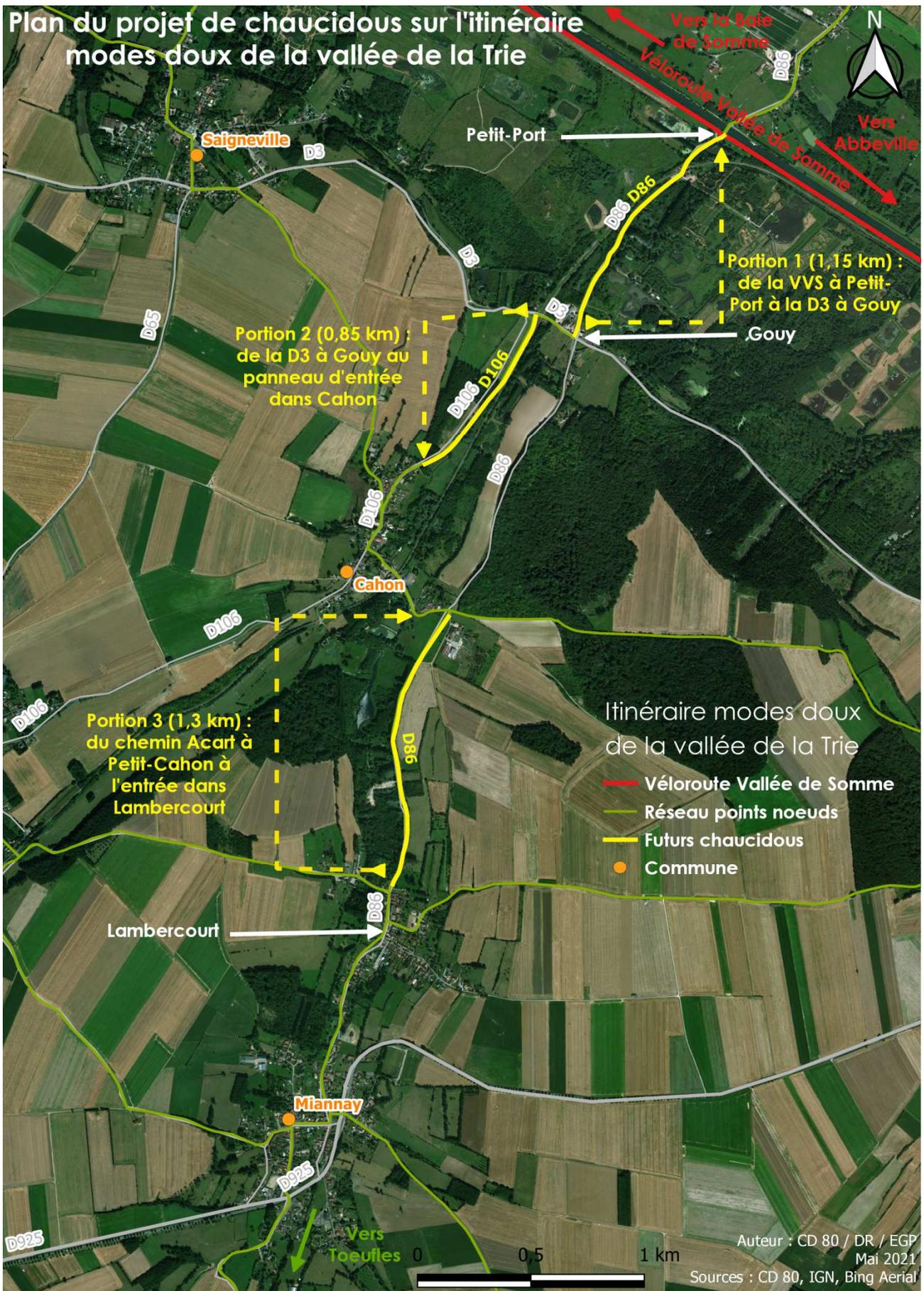


b-4) La véloroute de la vallée de la Trie

Cette future véloroute remonterait la vallée de la Trie en partant de la Véloroute Vallée de Somme à Petit-Port. La CC du Vimeu porte un projet de parcours piétons entre Cahon et Toeufles, qui intègre les vélos sur certaines portions. Un prolongement de l'itinéraire cyclable vers Gamaches pourrait être envisagé à long terme. Cet axe pourrait être l'amorce d'une future véloroute reliant Abbeville, les villes du Vimeu industriel et le littoral à Mers-les-Bains. Le Département accompagne la CC du Vimeu dans le cadre de l'opération points nœuds et de l'expérimentation des chaucidous. Deux portions de la RD 86 et de la RD 106 entre Petit-Port, Gouy et Cahon (2 km) ont ainsi été traitées en chaucidous en septembre 2021.



Chaucidou réalisé sur la RD 86 entre Petit-Port et Gouy en septembre 2021 (source CD 80)



b-5) Les autres aménagements cyclables existants

En plus de ces aménagements, quelques infrastructures ponctuelles existent :

- des bandes cyclables ont été aménagées par le Département entre Saint-Fuscien et l'échangeur 32 de la rocade d'Amiens pour favoriser les déplacements utilitaires,
- une voie partagée vélos/piétons existe entre la commune d'Estrées-Deniécourt et la zone d'activités de Haute Picardie (dont la gare TGV fait partie),
- deux pistes cyclables unidirectionnelles sur trottoirs ont été marquées à Albert (avenue Charles Lomont),
- une piste cyclable relie Albert et la zone aéronautique de Méaulte,
- une voie verte longe les étangs du vélodrome d'Albert,
- une piste cyclable existe au Faubourg de Paris à Péronne,
- des bandes cyclables relient le collège et le lycée d'Ham au centre-ville,
- une voie verte vient d'être aménagée entre Roye et Roiglise,
- des chaudières existent sur voies communales à Saint-Valery-sur-Somme, Ault, Saint-Firmin et Bernaville ainsi qu'entre Roiglise et Carrépuis.

Par ailleurs, un projet de piste cyclable existe pour relier Golancourt (dans l'Oise mais à 5 km de Ham) aux commerces de Muille-Villette et à Ham.

III.4) Le réseau de points nœuds « Somme à vélo »

Concept venant et couvrant l'ensemble des territoires belges et néerlandais, un réseau de points nœuds cyclables est constitué d'un maillage de réseau routier où les carrefours le composant sont numérotés à l'aide d'une signalétique verticale. Les panneaux indiquent le numéro du carrefour et la direction à prendre pour rejoindre les prochains points nœuds. Un carrefour devient un point nœud quand plusieurs choix directionnels s'offrent aux cyclotouristes par rapport au maillage. D'autres sites représentant un point de départ ou de connexion avec d'autres pratiques sportives ou d'intermodalité se voient également attribuer un numéro point nœud afin de pouvoir les identifier facilement sur la carte et les rejoindre sur le terrain. Ce maillage cible des cheminements carrossables, à faible circulation, et alliant à la fois la desserte des lieux de service et celui des sites d'intérêt touristique.

Pour l'utilisateur, ce maillage permet de constituer des itinéraires en lignes ou en boucles, qui peuvent être raccourcis ou rallongés selon ses envies. C'est un outil de construction d'itinéraire polyvalent.

En couvrant un vaste territoire, le maillage du réseau points nœuds permet de diffuser les bénéfices économiques du cyclotourisme sur l'ensemble du territoire et non seulement sur un pôle attractif. Il incite à sortir des sentiers battus par la découverte de l'arrière-pays, en utilisant à la fois des véloroutes et voies vertes et des routes à faible circulation adaptées aux vélos. Pour les locaux, il permet d'identifier des itinéraires reliant différents pôles de la vie quotidienne.

Dans la Somme, ce premier projet découle du volet Interreg Eurocyclo. Il est en lien avec la Véloroute de la Vallée de la Somme, qui est utilisée comme colonne vertébrale du réseau, en associant les autres voies vertes du secteur (Voie Verte du Vimeu à l'Airaines et Traversée du Ponthieu) ainsi que les deux vallées de l'Authie et de la Bresle. Sa vocation est donc de s'inscrire dans cette dynamique de développement du réseau cyclotouristique européen dans le cadre du programme Interreg Eurocyclo, mais également de favoriser les continuités cyclables sur l'ensemble du territoire. Suite à l'accueil favorable qu'a reçu la première phase du projet (en

rouge sur la carte) auprès des collectivités locales, notamment le Syndicat mixte Baie de Somme 3 Vallées, le département a étendu le réseau jusqu'à L'Étoile. Cette phase 2 (en bleu sur la carte) a été retenue à l'appel à projet de l'ADEME A VÉLO 1 ce qui permettra d'avoir 1500 km² de couverts à l'ouest du département par le réseau, représentant environ 1 100 km d'itinéraires cyclables balisés.



Exemple de lecture d'un panneau point nœud

L'objectif serait de pouvoir couvrir l'ensemble du département à l'image de ce que font les Belges et Néerlandais qui ont développé un réseau complet sur l'ensemble de leur pays. La surface du département est d'environ 6 200 km² soit un potentiel de 12 à 13 zones et un potentiel de 4 960 km de boucles et de 1 240 points nœuds.



Balisateur prévisionnel du futur réseau de points nœuds « Somme à vélo » en phases 1 et 2

Un premier test d'implantation de points nœuds a été mis en place en novembre 2019 dans un secteur compris entre Longpré-les-Corps-Saints, Ailly-le-Chaut-Clocher, Eaucourt-sur-Somme et Hallencourt, représentant au total 61 km de routes balisées. Il a notamment comblé l'absence de signalisation de l'accès à la véloroute du Vimeu à l'Airaines depuis la Véloroute Vallée de Somme en jalonnant également les services et la gare de Longpré-les-Corps-Saints.

Le déploiement de la phase 2 (en bleu sur la carte) du réseau points nœuds par les agents d'exploitation du Département est en cours ; il durera jusqu'à début 2022, ce qui portera à 400 km la longueur d'itinéraires balisés. Le déploiement des 700 km de la phase 1 (en rouge sur la carte) a commencé à l'été 2021 et devrait se poursuivre en vue d'une livraison pour la saison estivale 2022.



Jalonnement points nœuds et de signalisation cyclistes à Longpré-les-Corps-Saints (T. Delaporte)

Concernant la signalétique, bien que reprenant les codes des autres réseaux points nœuds existants, celui de la Somme se distingue en ajoutant un pictogramme afin de signaler si le point nœud se trouve sur une Véloroute ou une Voie Verte. Ce pictogramme se matérialise par un arbre, une route et le nom de l'itinéraire cyclable concerné.



Exemple de pictogramme point nœud sur une véloroute

Par ailleurs, la signalétique vient se fixer sur les mâts routiers. S'il n'y en a pas, le Département, qui s'occupe du jalonnement du réseau, ajoute un mât. Or le maillage emprunte de nombreux itinéraires fortement inscrits dans le paysage ou avec un balisage déjà présent. C'est le cas le long de la V30 ou sur les boucles cyclables de la côte Picarde. Un travail d'adaptation de la signalétique a donc été réalisé afin de pouvoir la marier avec les mâts de la V30 et les bornes de randonnée pédestre.

La mise en place du maillage s'accompagne d'un programme d'aménagement de points de départ. Ces points de départ, qui sont également des points nœuds, se distinguent par le caractère touristique, de service ou de connexion (sportive ou d'intermodalité) du site. Des panneaux d'information y seront posés afin de mettre en avant les différentes pratiques touristiques

et sportives du secteur environnant. L'objectif est de créer une information claire, et cohérente avec les autres pratiques. Véritable point d'entrée et de sortie au réseau, mais également point de connexion avec les autres pratiques, ces sites devront disposer de places de parking et d'arceaux vélos afin de favoriser l'intermodalité.

41 points de départ sont aujourd'hui identifiés. Ils seront aménagés par les Syndicats Mixtes Baie de Somme Grand Littoral Picard et Baie de Somme 3 Vallées sur leur territoire respectif. Le Département les accompagne dans cette démarche afin de maintenir la cohérence des contenus et du graphisme. Il plantera 6 points de départ sur le territoire hors PNR Picardie Maritime.



Totem point de départ mis en place à Noyelles-sur-Mer par le SMBSGLP (source SMBSGLP)

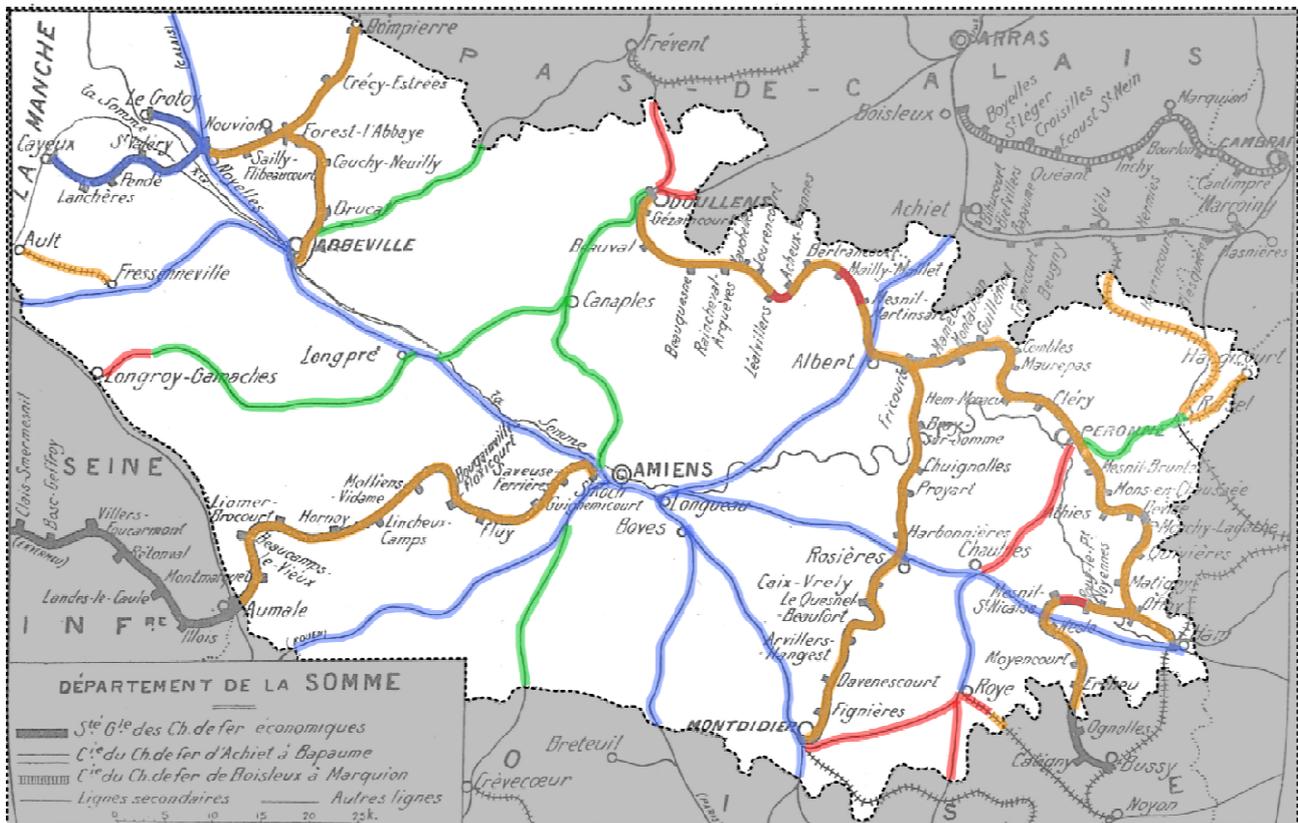
Somme Tourisme aura la charge du volet communication et promotion. Des applications avec tous les réseaux points nœuds existent et sont aujourd'hui téléchargeables gratuitement. Il serait donc naturel que celui de la Somme les rejoigne afin de s'imbriquer définitivement dans ce réseau cyclable européen. En complément, le Département a conçu l'application « Somme en Poche », qui intègre déjà la carte du réseau points nœuds, qui sera bientôt complétée par une fonctionnalité de calcul d'itinéraires.

III.5) 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 disparu, à l'image des lignes suivantes : Amiens – Aumale, Montdidier – Albert, 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 et entre Chaules et Péronne. Cependant, cette dernière voie n'est pas encore totalement déposée et son démantèlement reste encore en question avec une éventuelle remise en service dans le cadre du canal Seine Nord Europe.

Plan du réseau départemental de chemins de fer du département de la Somme (1928)

(Source C. Villetaneuse)



- Ligne ferroviaire encore en activité
- Délaissé ferroviaire aménagé en véloroute ou en projet
- Voie ou délaissé existants sans activité
- Ligne disparue (emprise inexistante)

III.6) Les continuités cyclables avec les départements limitrophes

a) Avec le Pas-de-Calais

Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais a approuvé sa politique cyclable en 2013 en définissant ses priorités d'aménagement et de financement de ses interventions seule ou en partenariat avec les EPCI. Il compte en 2020 310 km de véloroutes, 70 km de voies vertes et 2 182 km de boucles cyclotouristiques réparties dans 60 circuits.

Plusieurs de ces véloroutes sont connectées avec le département de la Somme. En particulier, l'Eurovélo 4, la véloroute du littoral, se raccorde avec la Somme au niveau du Pont-à-Caillox, où une passerelle modes doux est en construction et portée par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard, avec la participation des deux Départements dans le cadre du programme européen Interreg Eurocyclo. Côté Pas-de-Calais, l'EV4 est quasi totalement aménagée jusqu'à Berck, et en partie jusqu'à Wimereux.

Le Département étudie le prolongement de la voie verte Dainville-Saulty vers le département de la Somme en se raccordant au projet de véloroute Amiens-Doullens. Un itinéraire continu pourra être proposé aux cyclistes et cavaliers entre Arras, Doullens et Amiens, si les travaux sont harmonisés entre les deux Départements. A Saulty, ce projet rejoindra la Véloroute de la Mémoire V32, qui emprunte des routes en site partagé depuis Miraumont dans la Somme avant de rejoindre Arras par la voie verte Dainville-Saulty.

Le Département prévoit également d'aménager à court terme une liaison entre Auxi-le-Château, Frévent et Saint-Pol-sur-Ternoise. Celle-ci serait le prolongement naturel de la Traversée du Ponthieu, et assurerait une continuité d'itinéraire entre Abbeville, la vallée de l'Authie et la vallée de la Ternoise. A Frévent, ce projet croiserait la véloroute régionale « Au fil de l'eau », qui relie Le Touquet à Arras le long de la vallée de la Canche. A plus long terme, il est prévu de prolonger cet itinéraire vers Bruay-la-Buissière et de se connecter à l'Eurovélo 5, qui sillonne les collines de l'Artois vers Lille et Calais.

A ces véloroutes s'ajoutent des boucles cyclotouristiques dont plusieurs débordent dans le département de la Somme. C'est le cas :

- du circuit de la vallée de l'Authie, qui passe par l'abbaye et les jardins de Valloires,
- du circuit des Vallées (autour d'Auxi-le-Château), qui passe par Vitz-sur-Authie,
- du circuit des Sources, qui remonte la vallée de la Grouches entre Doullens et Humbercourt et la vallée de l'Authie entre Doullens et Authieule,
- du circuit de la Clé des Champs, qui passe par Coigneux,
- du circuit des 4 Chemins, qui fait une boucle autour de Bapaume en passant par plusieurs sites emblématiques de la Première Guerre Mondiale (mémorial sud-africain de Longueval, cimetières militaires britanniques et canadiens...).

b) Avec le Nord

Le Conseil Départemental du Nord a adopté le 29 juin 2018 son schéma directeur cyclable actuel. A cette date, le département comptait 213 km de pistes cyclables, 498 km de bandes cyclables sur RD, 90 km de voies vertes et 780 km de boucles cyclotouristiques réparties en 21 circuits. Le nouveau schéma renforce les politiques vélo existantes en les rendant plus lisibles. Il tient compte à

la fois d'un aspect touristique et d'un aspect utilitaire, en tenant compte des schémas régionaux côté Hauts-de-France comme des itinéraires côté belge. Le schéma distingue un réseau traversant, essentiellement touristique, permettant une traversée sécurisée du département et le reliant aux territoires voisins, et un réseau irriguant, qui recouvre le maillage de proximité, les réseaux points nœuds, les rabattements vers le réseau traversant, les gares et les collèges, ainsi que les liaisons intercommunales de moins de 5 km hors agglomération répondant à des besoins de déplacements quotidiens. Ce réseau irriguant se définit au fur et à mesure de la pertinence des sollicitations des communes et EPCI.

Le Département du Nord assure les aménagements sur RD hors agglomération et sur les voies vertes départementales. Il prend en charge le jalonnement du réseau points nœuds et de la signalisation directionnelle du réseau traversant par souci d'homogénéité. Deux tracés sont actuellement à l'étude avec le Département de l'Aisne, le long du canal de la Sambre et le long du canal de Saint-Quentin. Cependant, il n'existe aucun projet de véloroute ou voie verte concernant le département de la Somme à ce stade. Une opportunité demeure à l'étude dans la conversion de l'ancienne voie ferrée Marcoing-Gouzeaucourt en voie verte, qui arrive dans le département de la Somme à Épehy et qui assurerait une liaison directe entre Péronne et Cambrai en passant par Roisel.

Un premier réseau points nœuds a été lancé fin 2018 dans les Flandres par le Département dans le cadre du programme Interreg Eurocyclo, avec le soutien du FEDER. Ce réseau points nœuds s'étend sur 800 km de parcours sur le territoire de la Vallée de la Lys et des Monts de Flandres, d'abord pour développer le cyclotourisme mais aussi pour les déplacements du quotidien, notamment en rabattement entre le domicile et la gare. Ce réseau est connecté au maillage déjà existant côté belge. Un deuxième réseau points nœuds était prévu pour 2021 dans l'Avesnois, avant d'atteindre à terme un maillage complet du département.

c) Avec l'Aisne

Le Conseil Départemental de l'Aisne a adopté son Schéma départemental « Véloroutes et voies vertes » en septembre 2011. Il avait retenu 4 liaisons structurantes jugées prioritaires, qu'il prend sous sa maîtrise d'ouvrage :

- l'Eurovéloroute 3 (Chauny-Guise-Hirson),
- la véloroute V30 (Chauny-Monampiteuil-Berry-au-Bac),
- la véloroute V52 (vallée de la Marne),
- l'axe Laon-Guise.

Aujourd'hui, seulement un tiers du réseau inscrit dans le schéma a été aménagé. Le Département envisage de redéfinir la programmation des véloroutes non réalisées. Cependant, il projette d'aménager une liaison cyclable avec le département du Nord le long du canal de La Sambre.

Deux itinéraires dits de maillage complémentaire concernent le département de la Somme. En premier lieu, la jonction entre la Véloroute de la Vallée de la Somme, bientôt prolongée jusqu'à Ham, et l'EV3 à Chauny fait partie intégrante de l'itinéraire de la V30. Le Département de la Somme a jalonné l'itinéraire jusqu'à Python, celui de l'Aisne jalonnera bientôt la continuité jusqu'à Chauny via des petites routes en site partagé. L'autre itinéraire est le prolongement de la véloroute Péronne-Roisel jusqu'à Saint-Quentin, envisagé par le Département de la Somme pour rejoindre les sources de la Somme dans le cadre du projet Vallée de Somme – Vallée idéale. Cependant, aucun projet particulier n'est envisagé à ce jour côté Aisne.

d) Avec l'Oise

Le Conseil Départemental de l'Oise a validé en 2011 son Schéma Départemental des Circulations Douces, qui intègre un volet vélo. Il prévoit de mettre en cohérence ses aménagements avec les territoires limitrophes dans une vocation touristique, mais également de développer le recours au vélo pour les déplacements quotidiens, en particulier pour les collégiens. Des arbitrages sont actuellement en cours pour redéfinir la programmation des projets et y affecter les crédits correspondants.

Ce schéma intègre notamment 6 itinéraires de priorité 1, totalisant environ 440 km de linéaire :

- la Trans'Oise,
- l'axe Beauvais/Crèvecœur/Croissy-sur-Celle, prolongement de la Coulée verte vers Amiens au sein de la véloroute V32,
- l'axe Chantilly/Creil/Clermont/Montdidier,
- l'axe Creil/Senlis/Mareuil-sur-Ourcq vers le sud de l'Aisne,
- l'axe Verberie/Senlis, portion de l'Eurovéloroute 3,
- l'axe Compiègne/Pierrefonds/Villers-Cotterêts.

Plusieurs des itinéraires cyclables existants ou en projet du département de l'Oise concernent le département de la Somme.

L'axe Beauvais/Crèvecœur-le-Grand/Croissy-sur-Celle prolonge la Coulée Verte et constitue la continuité d'itinéraire entre Amiens et Beauvais par la V32. Le Département de l'Oise souhaite aménager une voie verte, sur l'emprise de la Coulée Verte entre la limite de la Somme et Crèvecœur, puis en accotement du petit train avant de rejoindre Beauvais. Il reprendra la maîtrise d'ouvrage de l'itinéraire, actuellement géré par la CC de l'Oise Picarde par un bail emphytéotique signé avec le Département propriétaire. Le Département y voit l'occasion de soutenir le développement touristique et la découverte du paysage, pouvant s'intégrer dans un circuit cyclotouristique Beauvais/Amiens/Baie de Somme/Dieppe/Beauvais, tout en se connectant à des projets locaux pour diffuser les effets de la voie verte. Le prolongement de la Coulée Verte est à ce jour l'aménagement prioritaire du Département de l'Oise en ce qui concerne la Somme.

Le Département de l'Oise aménagera aussi sous sa maîtrise d'ouvrage une voie verte entre Clermont et Saint-Just-en-Chaussée sur les emprises qu'il possède en accotement de la RD 916. Il la prolongera par la suite vers Breteuil et Crèvecœur-le-Grand pour se raccorder à la Coulée Verte. L'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Saint-Just et Montdidier est en discussion au sein de la CC du Plateau Picard, probablement sous la forme d'une voie verte reprenant les emprises de l'ancienne voie ferrée.

La CA de Compiègne prendra quant à elle la maîtrise d'ouvrage de la future véloroute Montdidier/Compiègne sur son territoire. Elle aménagera dans un premier temps la portion reliant Compiègne à Ressons-sur-Matz en voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Compiègne/Roye. Le prolongement vers Montdidier est à l'étude.

Par ailleurs, le Département de l'Oise jalonnait en 2021 le prolongement de la Trans'Oise (qui s'arrête à Frétoy-le-Château) vers la Somme via des petites routes de campagne. Ce jalonnement rejoindra celui posé par le Département de la Somme entre Boverchy et la limite de l'Oise. Il reste provisoire, en attente de la construction du canal Seine-Nord-Europe, qui prévoit une véloroute en accotement.

Enfin, des discussions avancées sont en cours pour aménager une piste cyclable entre Golancourt, dans l'Oise, et les commerces de Muille-Villette, dans la Somme. Le projet est soutenu par le Maire de Golancourt et par la CC du Pays Noyonnais.

e) Avec la Seine-Maritime

Le Conseil Départemental de Seine-Maritime dispose d'un Schéma directeur départemental des véloroutes et voies vertes, renouvelé en juin 2017. Ce schéma intègre 4 itinéraires structurants, sous maîtrise d'ouvrage du Département, qui participent du développement touristique du territoire, sur un linéaire d'environ 540 km :

- la Véloroute du Littoral entre Le Tréport et Le Havre, portion de l'Eurovéloroute EV4,
- la Véloroute du Lin, qui relie Dieppe à Fécamp par l'intérieur du pays de Caux,
- la Véloroute du Val de Seine,
- l'Avenue Verte Londres-Paris, passant par Dieppe et Gournay-en-Bray.

Parmi ces itinéraires structurants, la Véloroute du Littoral marque la continuité du parcours de l'EV4 dans la Somme et des aménagements réalisés ou envisagés par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard. Le Département de Seine-Maritime a jalonné l'intégralité de l'itinéraire jusqu'à Mers-les-Bains, en passant par des petites routes à faible trafic en site partagé, afin de pouvoir remonter et descendre les valleuses. Le Département assure des opérations de sécurisation des traversées de carrefours avec ses RD de classe 1 et 2 lors de la construction ou de la réfection de giratoires, lorsque aucun autre passage n'est présent à proximité pour les cyclistes. Il engage actuellement une réflexion pour lancer des itinéraires conseillés.

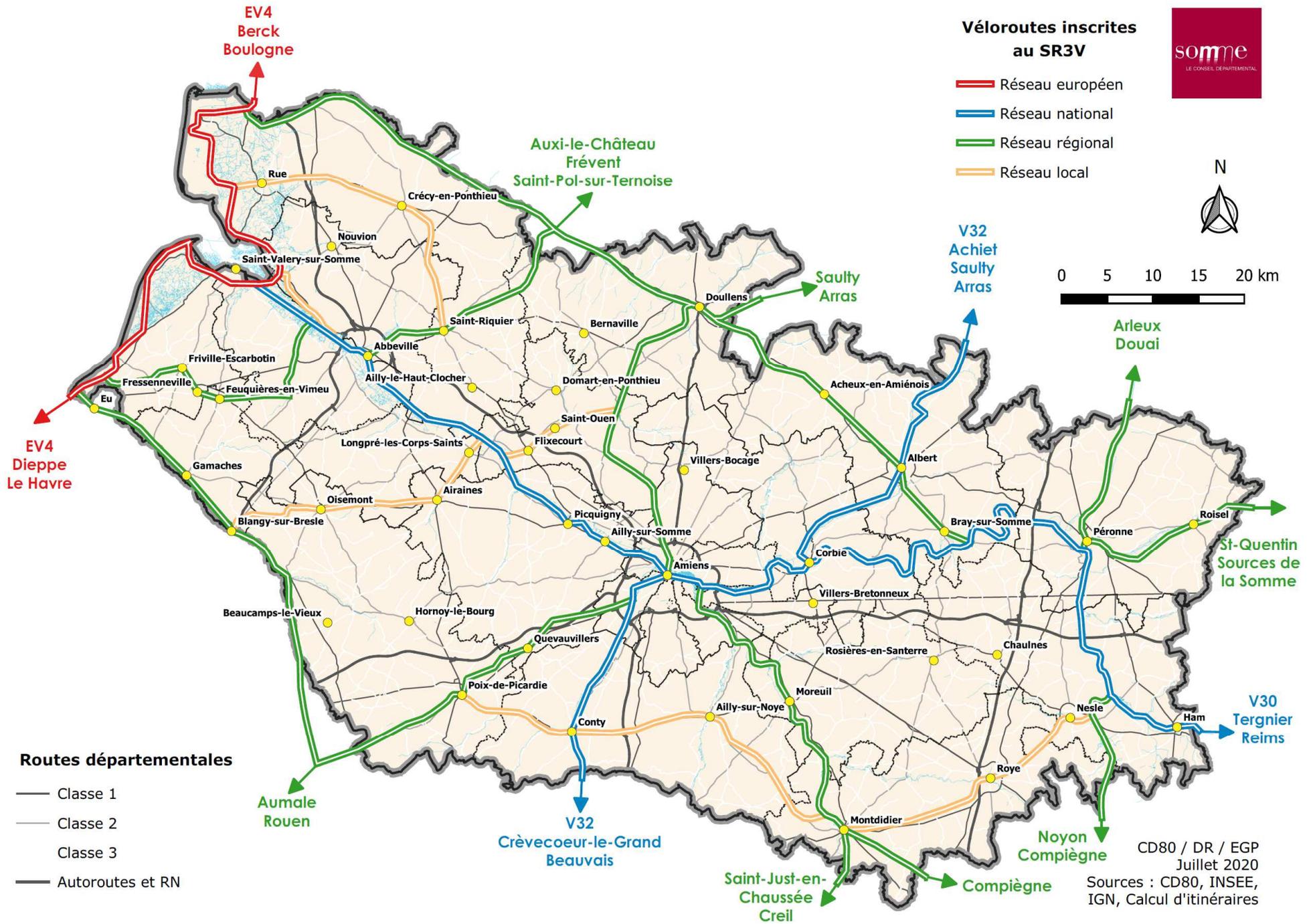
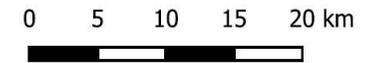
Hormis ces itinéraires structurants, le Département apporte une aide financière et technique aux EPCI lorsqu'ils portent des aménagements cyclables à une échelle plus locale. Il joue le rôle de fédérateur des projets pour en assurer une continuité sur l'ensemble de son territoire. Il prend en charge la pose des panneaux de jalonnement. Le Chemin entre Verre et Mer, première partie de la future véloroute de la vallée de la Bresle, a été aménagé par la CC des Villes Sœurs entre Le Tréport et Gamaches. Il s'appuie sur des chemins ruraux sillonnant les étangs de la vallée et déjà jalonnés pour la randonnée pédestre. Les deux Départements de la Somme et de la Seine-Maritime ont participé au financement du projet, qui a vu le jour en mars 2021.

A noter que la CC Aumale Blangy-sur-Bresle envisage une continuité de la véloroute de la vallée de la Bresle sur son territoire, essentiellement côté Seine-Maritime mais avec une petite partie dans la Somme à Bouttencourt. Un premier tronçon devrait être inauguré en 2022 près de Monchaux-Soreng. A terme, ce prolongement amènera les cyclistes potentiels de Gamaches à Aumale. Le Plan de Mobilité Rurale de la CC Somme Sud-Ouest fait également référence à un tel projet sur son territoire à long terme. Le prolongement de l'itinéraire Amiens-Aumale, identifié dans le SR3V de la Région Hauts-de-France, n'est pas identifié ; en revanche, le Département de Seine-Maritime envisagerait à long terme une liaison cyclable entre Rouen et l'Avenue Verte près de Forges-les-Eaux.

Véloroutes inscrites au SR3V



- Réseau européen
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau local



IV- Diagnostic du territoire départemental

Un diagnostic exhaustif avait été réalisé pour le schéma de 2015. Les éléments qui suivent reprennent les principaux éléments avec une actualisation des données qui ont pu évoluer lors des 5 années écoulées.

IV.1) Un territoire rural

Sur 772 communes dans le département de la Somme, 734 comptaient en 2016 moins de 2 000 habitants. Ainsi, sur 572 744 habitants, 281 746 vivaient dans une commune rurale soit 49,2 % de la population totale.



Mailly-Raineval, D. Cry

IV.2) Une faible densité urbaine peu favorable au report modal

Le département de la Somme présente, de manière générale, une densité urbaine relativement faible (92,49 hab/km² en 2018 contre 119,23 hab/km² en France métropolitaine). Il est structuré par un réseau important de petites, voire très petites communes, réparties de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire, et des petits pôles urbains allant du bourg à quelques milliers d'habitants, qui abritent les commerces et services essentiels à la population locale. Amiens, et son agglomération de 170 000 habitants, polarisent nettement la partie centrale du département, en abritant des équipements de niveau supérieur et des emplois. Abbeville agit comme un pôle relais à l'ouest du département, alors que l'est et le Vimeu industriel sont des territoires multipolaires articulés autour de plusieurs petits pôles d'emplois et d'équipements à l'écart de l'influence amiénoise.

En revanche, de nombreuses petites communes n'ont ni commerce, ni service, et peu d'emplois, ce qui nécessite des déplacements nombreux des habitants vers les pôles urbains les plus proches, qui se font majoritairement en voiture. Ces 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, car ils correspondent à

environ 20 minutes de trajet à une vitesse moyenne de 15 km/h. Ce point peut toutefois être modéré avec l'arrivée des VAE, qui élargit le rayon atteignable en vélo par rapport à un vélo classique dans le même laps de temps. Le VAE s'affranchit plus facilement des dénivelés grâce à son moteur électrique, et permet d'atteindre une distance « socialement acceptable » de 8 km, correspondant à environ 25 minutes de trajet à une vitesse moyenne de 20 km/h.

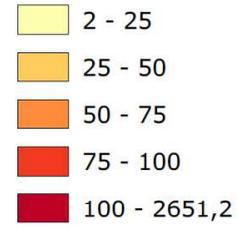
Cette organisation spatiale se traduit par une très grande périurbanisation et un nombre important de communes « dortoirs ». Or, cette situation est très favorable à l'usage de la voiture individuelle. Preuve en est, 53 % des ménages des communes périurbaines du grand amiénois possèdent, au moins, deux 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 périurbain : 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 vers le vélo sont particulièrement difficiles.

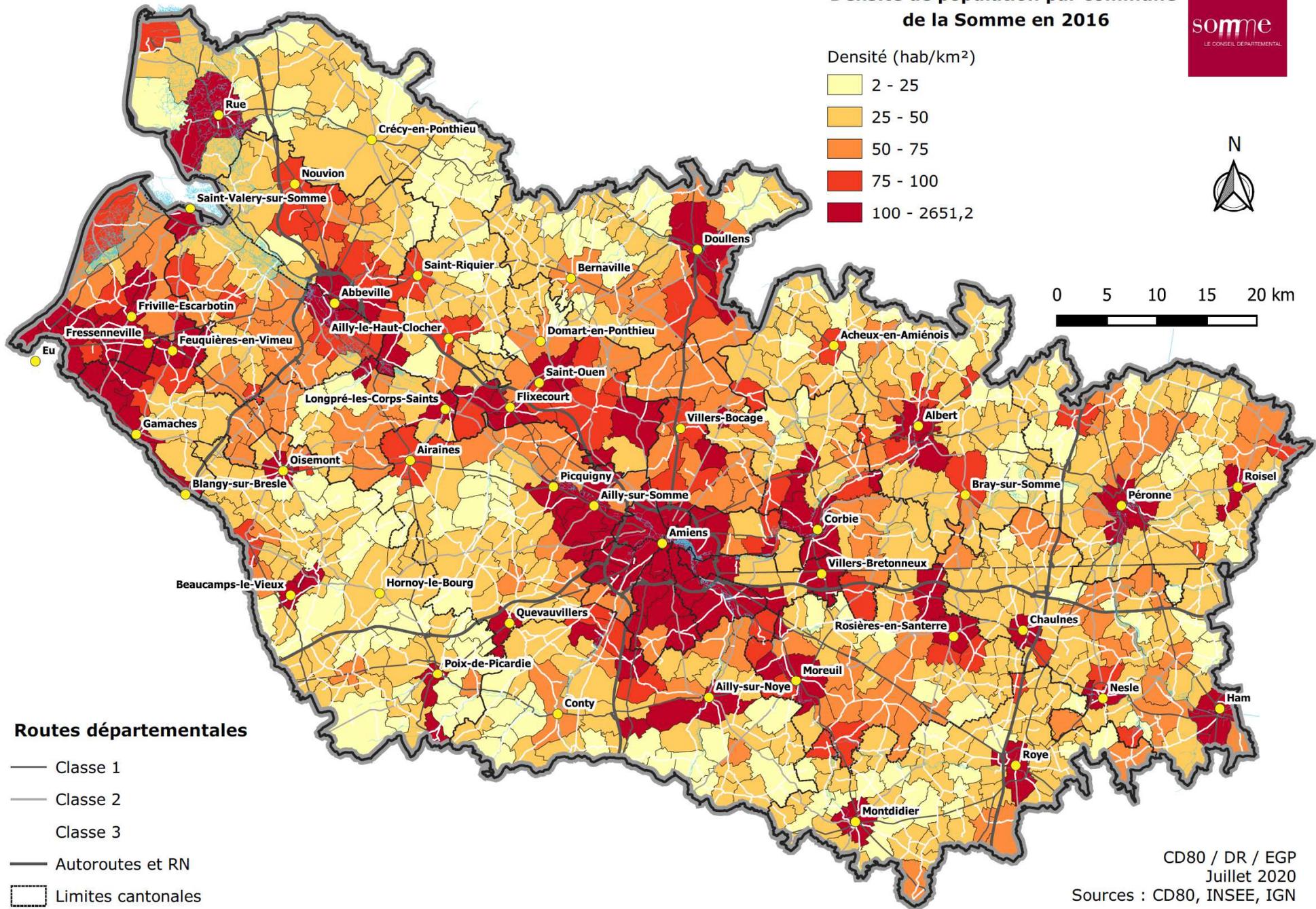
Densité de population par commune de la Somme en 2016



Densité (hab/km²)



0 5 10 15 20 km



Routes départementales

— Classe 1

— Classe 2

— Classe 3

— Autoroutes et RN

▭ Limites cantonales

CD80 / DR / EGP

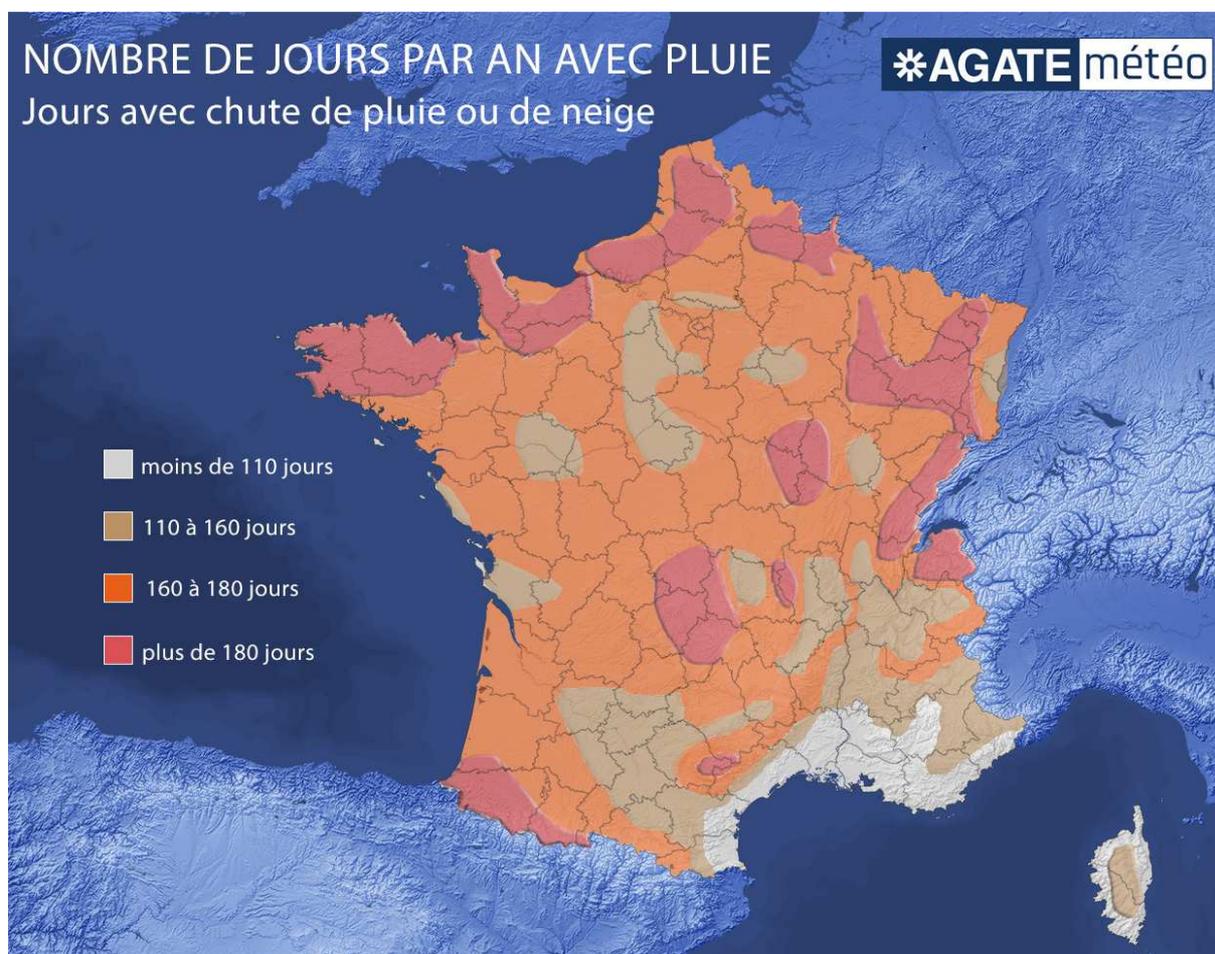
Juillet 2020

Sources : CD80, INSEE, IGN

Les grands pôles urbains se distinguent par leur densité de population très élevée, tout comme les communes de la couronne périurbaine d'Amiens. Environ 70 % de la population du département de la Somme est regroupée dans la vallée de la Somme, véritable lien unificateur du territoire. Les vallées de la Nièvre, de l'Ancre et de la Bresle, ainsi que le plateau industriel du Vimeu se caractérisent également par une densité de population élevée. En revanche, l'est et surtout le nord-ouest (Crécy-en-Ponthieu, Bernaville) et le sud-ouest (Beaucamps-le-Vieux, Hornoy-le-Bourg, Poix-de-Picardie) sont marqués par des densités de population très faibles, des petits villages éloignés des pôles urbains et donc par un enclavement relatif générant des difficultés d'accès aux emplois, aux commerces et aux services.

IV.3) Des conditions climatiques océaniques

La situation géographique du département, en bordure de la Manche, l'expose aux fréquentes perturbations océaniques pluvieuses et venteuses. Ainsi, on observe une frange ouest avec plus de 180 jours de pluie et une partie est située dans une fourchette de 160 à 180 jours de pluie. Cependant, les 185 jours de pluie annuels d'Amsterdam démontrent que l'humidité ne peut constituer un réel frein à la pratique du vélo.



IV.4) Contraintes topographiques et relief

Bien qu'à l'échelle du département, la topographie peut, sur certains secteurs, paraître trop marquée pour la pratique du vélo sur les versants des plateaux – même si le VAE atténue l'effort dans les montées – , le département de la Somme possède, à l'échelle de la France, un relief relativement plat, particulièrement favorable à la pratique du vélo.

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

1) La vallée de la Somme et ses nombreux affluents qui entaillent le plateau. La vallée, à fond plat, s'élargit en s'approchant de son estuaire dans la baie de Somme. Elle forme une plaine dans les environs d'Ham. 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 de ces vallées, le dénivelé est à peine perceptible, ce qui favorise l'usage du vélo et le rend agréable pour une vocation de loisirs en longeant les cours d'eau. C'est aussi dans les vallées que se concentre la majorité de la population du département, donc le potentiel cyclable utilitaire est fort. En revanche, certains versants (au nord de Péronne, autour de Doullens et la vallée de la Bresle dans son ensemble) sont assez abrupts, avec des pentes peu favorables à l'utilisation du vélo sauf à l'aide d'une assistance électrique.



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

2) La plaine littorale qui présente une altitude très basse, voire inférieure au niveau de la mer dans les polders du Marquenterre, et une topographie très homogène sur toute son étendue sans aucun obstacle topographique.

3) Un plateau s'étendant sur les trois quarts du territoire, qui monte progressivement en s'éloignant de la vallée de la Somme. Sur cet espace, le relief est relativement homogène, plat, notamment sur le Santerre (100 m). Aux confins nord et sud du département, on rencontre des secteurs présentant des altitudes plus élevées (150 m) créant des dénivelés pouvant atteindre 90 m dans le Doullennais.



Plaine du Santerre à Eppeville

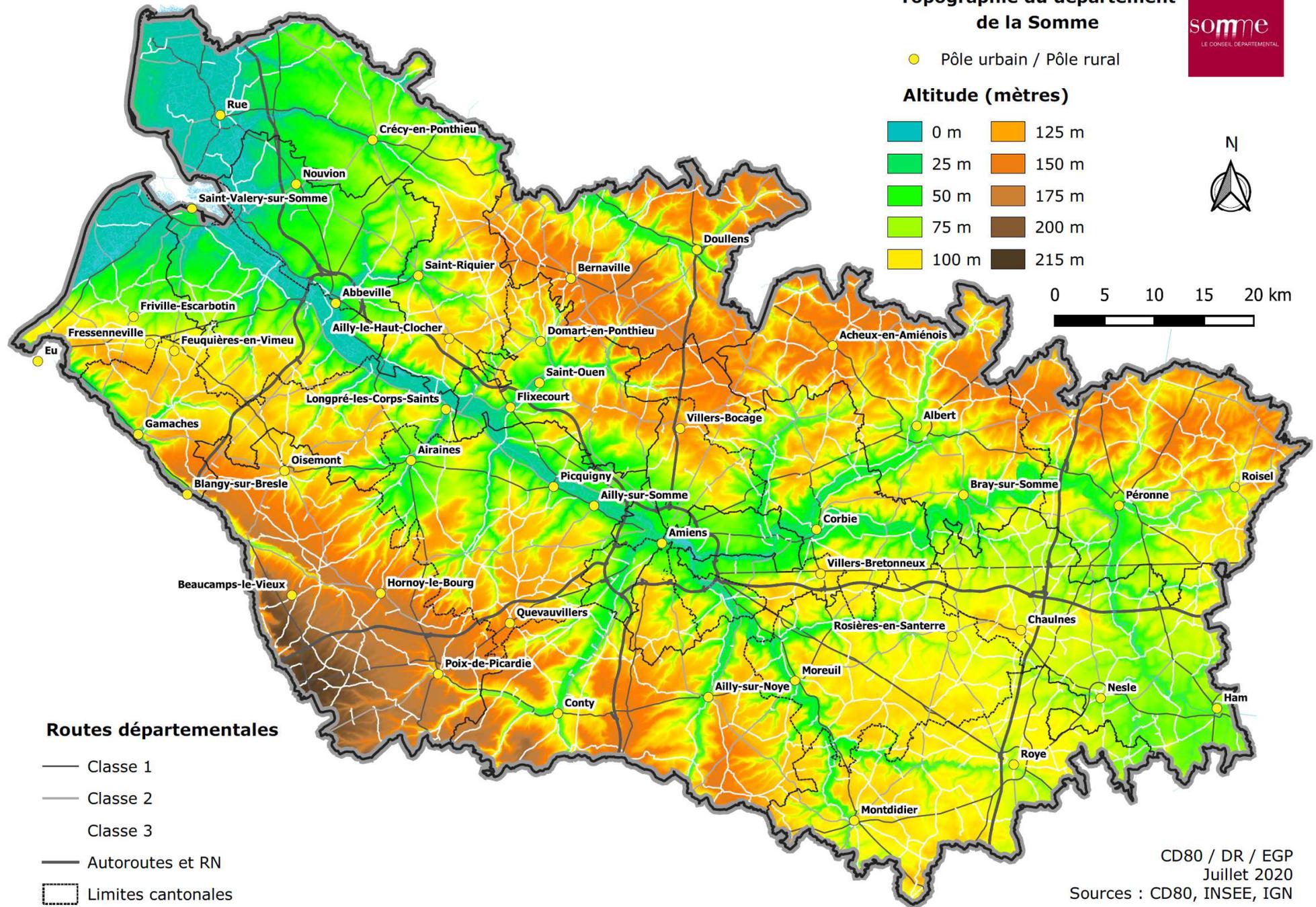
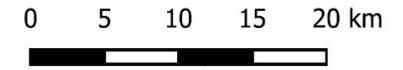
4) Un plateau à la topographie plus marquée, variant de 60 à 215 m d'altitude, entaillé de nombreuses vallées sèches, au sud-ouest du département. Ici, les dénivelés peuvent atteindre 130 m, ce qui contraint fortement la pratique du vélo. C'est pourquoi l'usage du vélo y est plus faible que sur le reste du département.

Topographie du département de la Somme



● Pôle urbain / Pôle rural

Altitude (mètres)



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- ⊡ Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Juillet 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN

IV.5) Des caractéristiques démographiques et économiques variées

Le département de la Somme comptait 570 662 habitants au 1^{er} janvier 2018. Il connaît comme l'ensemble du territoire français une tendance au vieillissement de la population : plus d'un quart des Sommeiens ont 60 ans ou plus, ce qui est conforme à la moyenne nationale. A l'inverse, un peu moins de 18 % de la population a moins de 15 ans.

Population par tranches d'âges (RP INSEE 2018)	Somme	Moyenne nationale
0 à 14 ans	17,7 %	18,0 %
15 à 59 ans	56,3 %	56,1 %
60 ans et plus	26,0 %	25,9 %

Ce constat cache cependant des disparités géographiques au sein du territoire. Le Santerre, le Doullennais et le sud du Vimeu ont une part plus importante de jeunes que la moyenne (20,7 % de moins de 15 ans dans la CC Terre de Picardie, 18,9 % dans la CC du Territoire Nord Picardie). En revanche, le littoral et dans une moindre mesure les premières couronnes périurbaines des agglomérations ainsi que le sud-ouest et l'est du département ont une part plus importante de personnes âgées que la moyenne (26,8 % de 65 ans et plus dans la CC des Villes Sœurs, 24,5 % dans la CC du Ponthieu-Marquenterre).

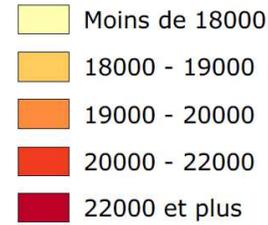
Le département de la Somme est un peu plus pauvre que la moyenne nationale, avec un revenu médian par unité de consommation près de 10 % inférieur à celui de la France métropolitaine. Ceci se traduit par un pouvoir d'achat des ménages limité dans de nombreux foyers, voire une précarité accrue de certaines catégories de population. En effet, le taux de personnes inscrites à Pôle Emploi fin 2019 était de 9,5 %, c'est-à-dire 17 % de plus que la moyenne nationale. Ce taux de chômage élevé s'explique en partie par la fermeture des usines lors de la désindustrialisation et par le départ de nombreux emplois de proximité (agriculteurs, PME, petits commerces...) en zone rurale éloignée des principaux pôles d'emplois qualifiés. C'est pourquoi des territoires comme le val de Nièvre, le Vimeu, le Doullennais, le Ponthieu, la ville d'Amiens et l'est du département cumulent un taux de chômage élevé et des revenus plus bas que la moyenne. C'est dans ces territoires que se concentrent les ménages les plus précaires, qui peuvent connaître des difficultés de déplacement et d'acquisition d'une voiture, et pour qui le vélo peut répondre à ce besoin de mobilité. Le faible niveau de diplôme d'une partie importante de la population n'aide pas à se réinsérer dans des emplois qualifiés.

Indicateurs	Somme	France métropolitaine
Taux de chômage (4^e trimestre 2019 au sens de Pôle Emploi)	9,5 %	8,1 %
Revenu médian par unité de consommation (2018)	20 320 €	21 650 €
Taux de non-bacheliers parmi les 15 ans et + non scolarisés (2018)	60,6 %	52,2 %

Revenus médians par unité de consommation par commune de la Somme en 2016



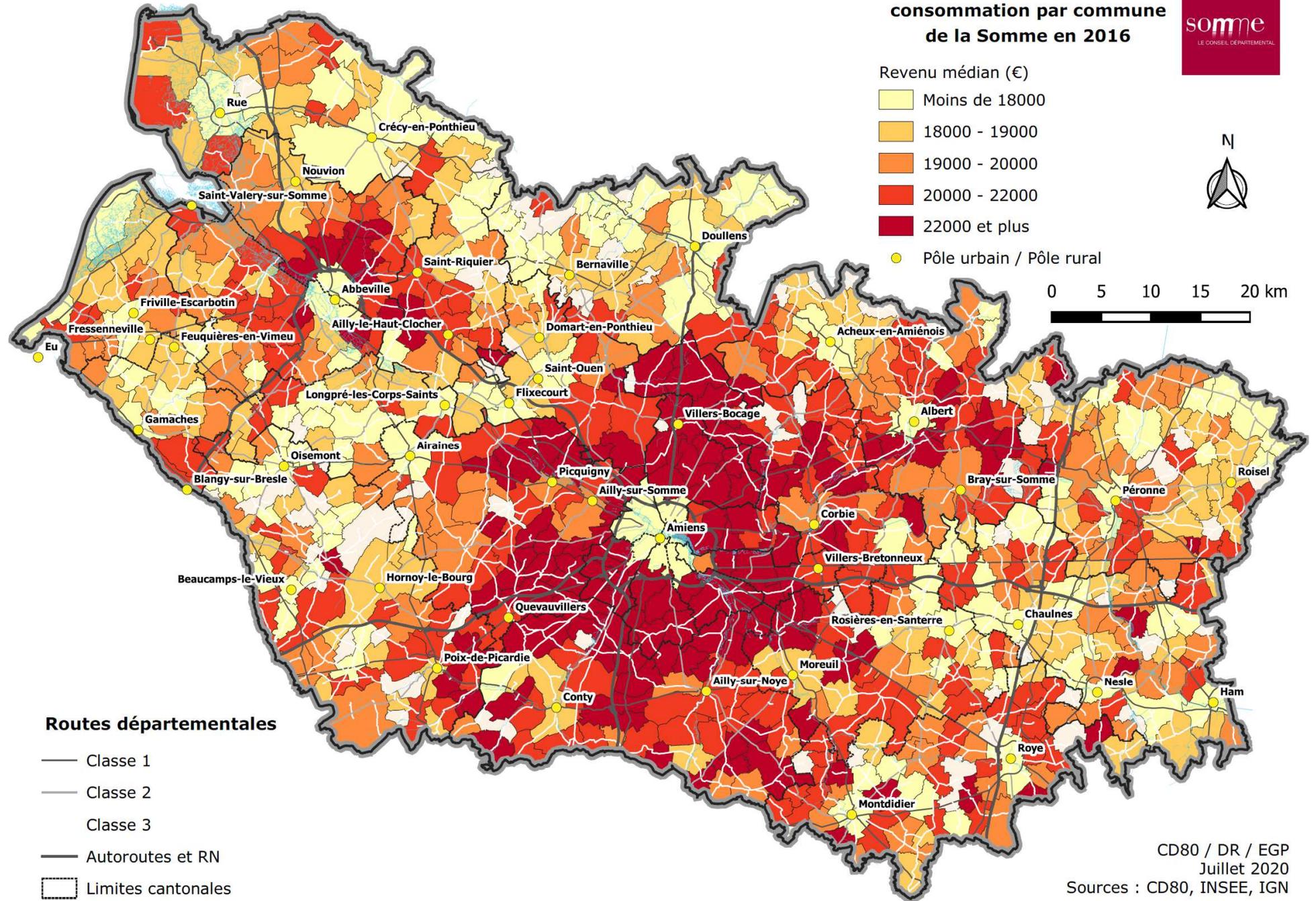
Revenu médian (€)



Pôle urbain / Pôle rural



0 5 10 15 20 km



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Juillet 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN

Le département de la Somme est par ailleurs marqué par une proportion plus importante d'ouvriers que la moyenne nationale (+ 25,4 %, malgré une baisse ces dernières années) et d'agriculteurs exploitants (+ 37,5%), alors que celle des cadres et professions intellectuelles supérieures est moindre (-34,0%). Pour les agriculteurs, ce chiffre s'explique par le fait que la Somme est un département rural avec une forte production de céréales, de pommes de terre et de betteraves à sucre, mais avec des exploitations agricoles de grande taille. Pour les cadres, ce chiffre vient du fait que peu d'emplois décisionnels et de recherche sont implantés dans le département, qui reste éloigné des grandes métropoles. La tradition ouvrière, quant à elle, perdure dans des secteurs comme l'agroalimentaire, la métallurgie (robinetterie, serrurerie) ou la verrerie.

Catégorie socioprofessionnelle (INSEE RP 2017)	Somme	Moyenne nationale
Agriculteurs exploitants	1,1 %	0,8 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	2,6 %	3,5 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	6,2 %	9,4 %
Professions intermédiaires	12,6 %	14,1 %
Employés	15,9 %	16,2 %
Ouvriers	15,3 %	12,2 %
Retraités	27,5 %	26,9 %
Autres personnes sans activité professionnelle	18,7 %	16,9 %

Cependant, ces chiffres cachent de fortes disparités territoriales. Le taux d'agriculteurs est logiquement plus élevé dans les zones rurales éloignées des centres urbains. Les cadres et les professions intellectuelles supérieures se concentrent dans les couronnes périurbaines, en particulier au sud d'Amiens, où ils peuvent trouver un cadre de vie rural agréable sans être très éloignés de leur emploi. C'est aussi le cas des professions intermédiaires, même s'ils sont plutôt surreprésentés dans les secondes couronnes périurbaines le long des grands axes routiers radiaux. En revanche, plus d'un tiers des actifs de la Somme sont des ouvriers dans l'est du département, avec la présence de l'industrie agroalimentaire, dans le Vimeu et la vallée de la Bresle (robinetterie, verrerie, serrurerie), la vallée de la Nièvre, le Doullennais et le Ponthieu.

Taux d'ouvriers dans la population active par commune de la Somme en 2016



Taux (%)

0 - 15

15 - 21

21 - 27

27 - 33

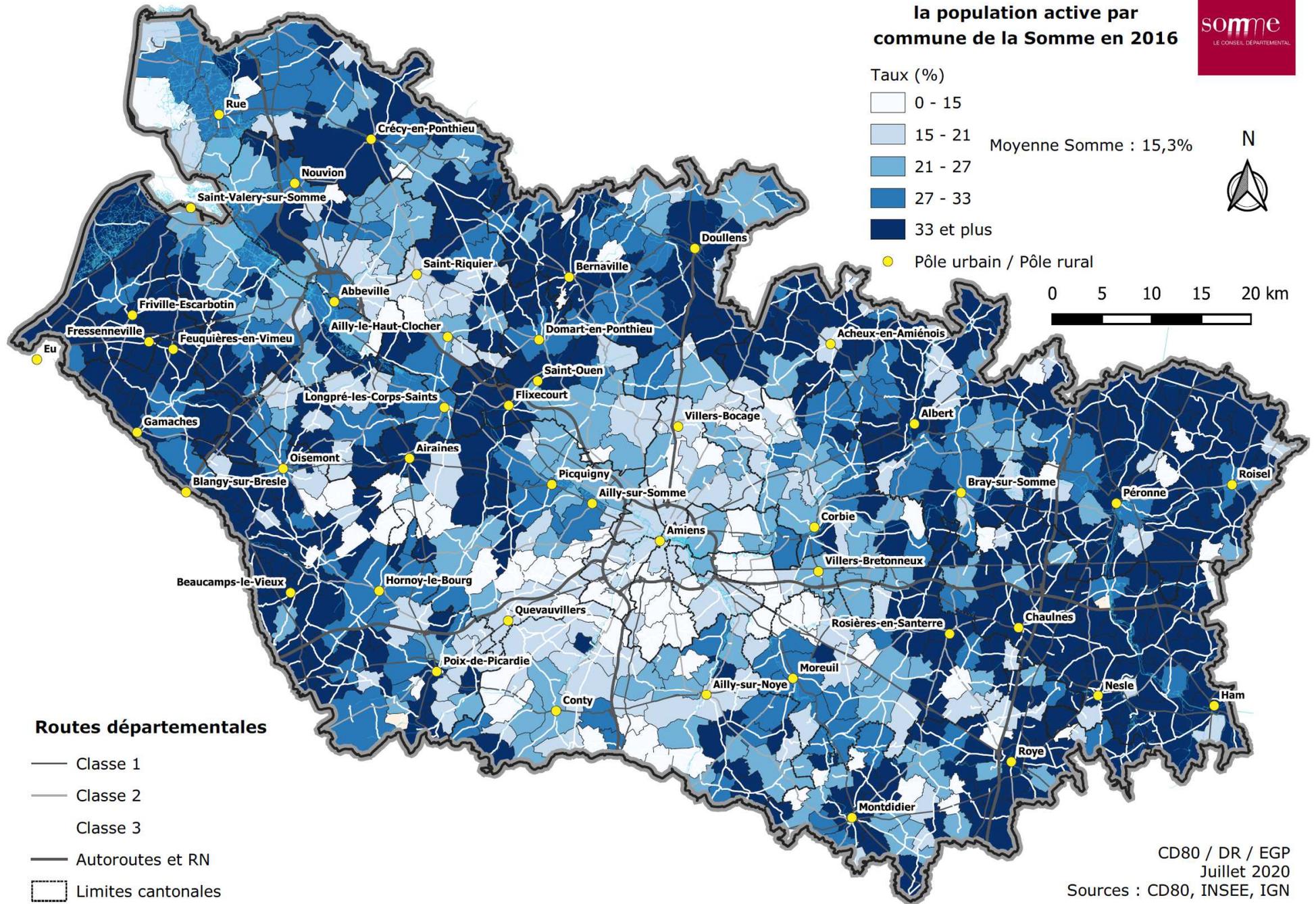
33 et plus

Moyenne Somme : 15,3%

● Pôle urbain / Pôle rural



0 5 10 15 20 km



Routes départementales

— Classe 1

— Classe 2

— Classe 3

— Autoroutes et RN

□ Limites cantonales

CD80 / DR / EGP

Juillet 2020

Sources : CD80, INSEE, IGN

IV.6) Un schéma en cohérence avec le grand projet « Vallée de Somme, Vallée Idéale »

Le département de la Somme abrite un patrimoine naturel d'exception préservé, dont la Baie de Somme, un Grand Site de France à forte notoriété. Il a également un riche patrimoine culturel, avec la cathédrale d'Amiens et les sites de mémoire de la bataille de la Somme comme principaux capteurs de publics. La Somme est facilement accessible par la route et par le train, et bénéficie d'une situation géographique au cœur de l'Europe, faisant de cette destination un lieu proche de Paris, de la Belgique, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. Ainsi 70% des clients sont Français (Île-de-France et Hauts-de-France en tête) et 30% sont étrangers (notamment des Belges, des Britanniques, des Néerlandais et des Australiens).

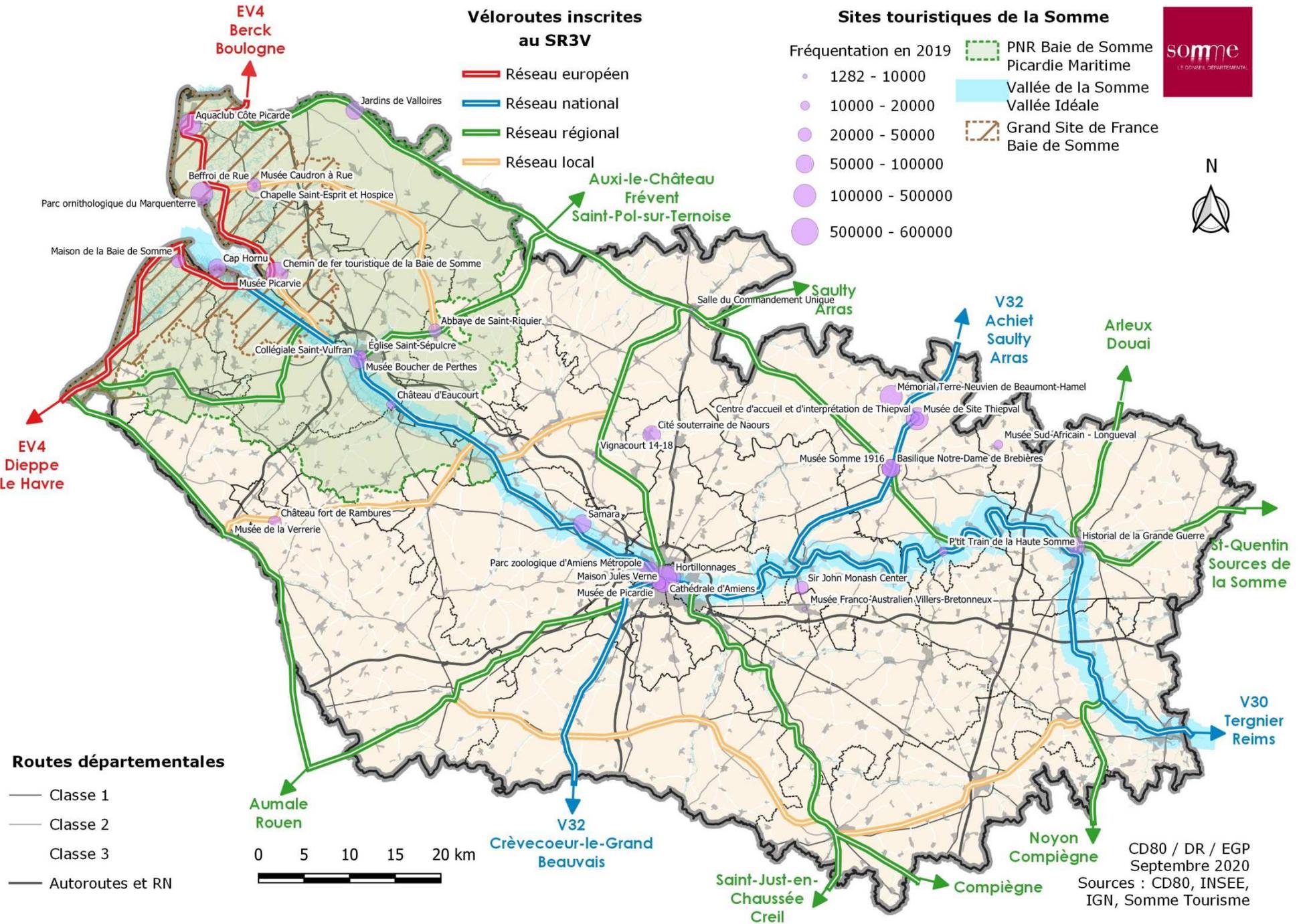
Le département de la Somme a compté en 2018 3,8 millions de nuitées marchandes sur son territoire¹, dont 73% sur le littoral, 20% dans le Grand Amiénois et 7% dans l'Est. Les 400 millions d'euros de retombées touristiques se répartissent dans des proportions analogues. En revanche, sur les 5 580 emplois directs dans le secteur touristique, 43% concernent le littoral et 42% le Grand Amiénois, contre 15% dans l'Est de la Somme. Il est à noter que la part des emplois touristiques dans la population touristique atteint 6% sur le littoral, contre 3% en moyenne départementale.

A l'échelle du département, trois secteurs concentrent la majeure partie de la fréquentation touristique. Le littoral, avec notamment la Baie de Somme, attire des visiteurs dans des sites à dominante ludique et nature comme le parc ornithologique du Marquenterre, le chemin de fer touristique de la Baie de Somme et l'Aquaclub Côte Picarde. La cathédrale d'Amiens draine quant à elle plus de 600 000 visiteurs et constitue le site le plus visité du département, mais d'autres sites amiénois (zoo, Hortillonnages, musée de Picardie, maison Jules Verne) attirent également des touristes. Enfin, l'est de la Somme est un des sites majeurs de la Première Guerre Mondiale : des sites comme le mémorial terre-neuvien de Beaumont-Hamel, le mémorial de Thiepval, l'Historial de la Grande Guerre à Péronne et le centre Sir John Monash de Villers-Bretonneux sont emblématiques du tourisme de mémoire. A noter que 85% des touristes dans l'Est de la Somme sont étrangers, majoritairement originaires du Royaume-Uni et des pays du Commonwealth.

La plupart de ces sites touristiques sont situés à proximité d'une véloroute ou d'une voie verte existante : la Vélomaritime (EV4) dans la Baie de Somme et le Marquenterre, la Véloroute Vallée de Somme (V30) et la Véloroute de la Mémoire (V32). Quelques sites comme les jardins de Valloires et la cité souterraine de Naours sont plus excentrés. Le maillage par le réseau points nœuds permettra de rallier de manière plus sécurisée ces pépites de l'arrière-pays à vélo.

Le constat est le même du côté des sites de sports de nature. Sur 68 sites répertoriés par Somme Tourisme en 2020, 42 sont situés près du littoral et dans l'Abbevillois, 20 dans le Grand Amiénois et 5 dans l'Est. 55% de ces sites sont situés à moins de 1 km d'une véloroute ou d'une voie verte inscrite au SR3V, et 76% à moins de 2 km. Les cartes ci-dessous montrent la répartition géographique de ces sites.

¹ Département de la Somme, Somme Tourisme, *Schéma départemental de développement touristique de la Somme 2019-2022*, 48 pages



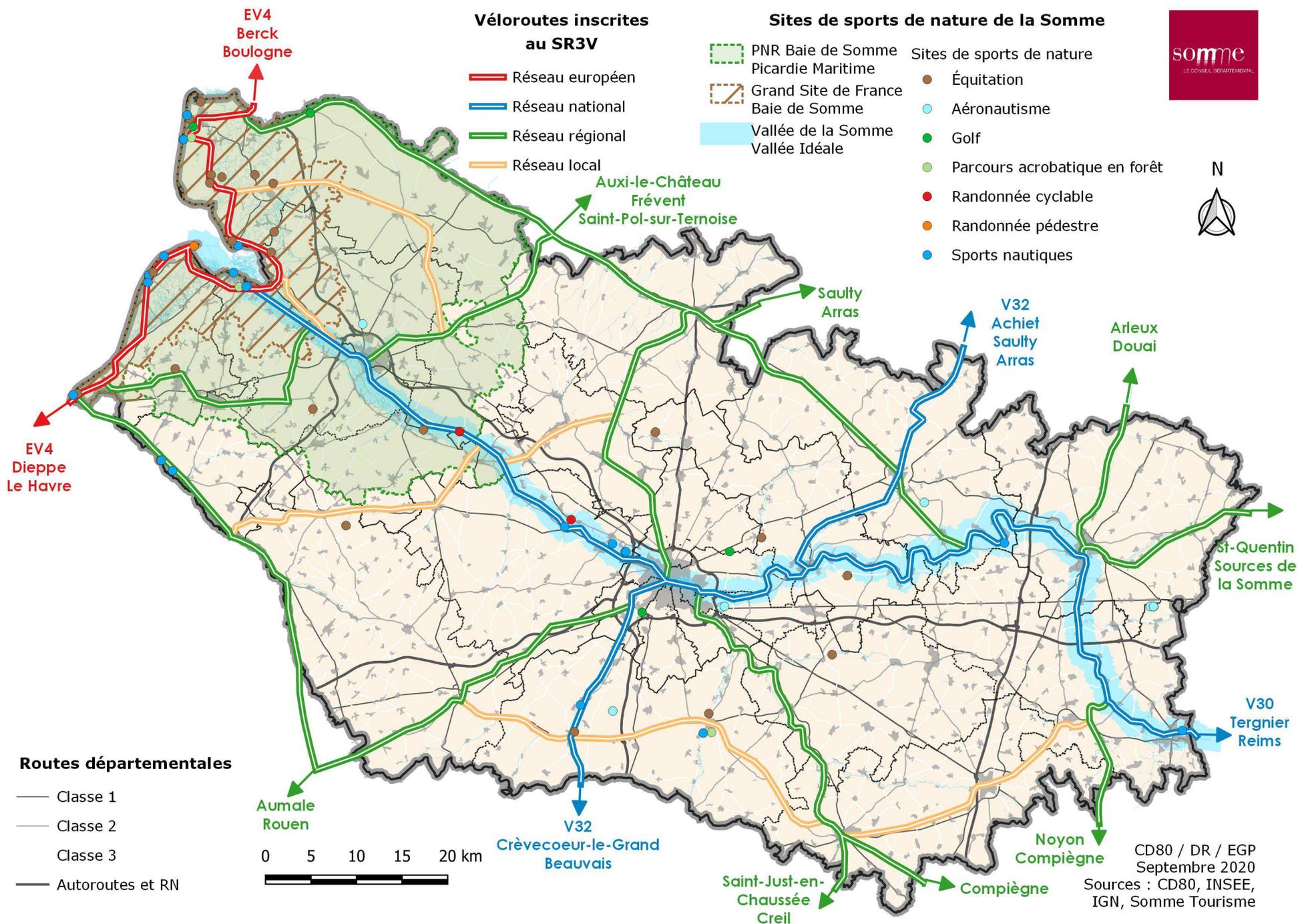


Véloroutes inscrites au SR3V

- Réseau européen
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau local

Sites de sports de nature de la Somme

- PNR Baie de Somme Picardie Maritime
- Grand Site de France Baie de Somme
- Vallée de la Somme Vallée Idéale
- Sites de sports de nature
- Équitation
- Aéronautisme
- Golf
- Parcours acrobatique en forêt
- Randonnée cyclable
- Randonnée pédestre
- Sports nautiques



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN

0 5 10 15 20 km



CD80 / DR / EGP
Septembre 2020
Sources : CD80, INSEE,
IGN, Somme Tourisme

Ces dernières années sont marquées par une tendance chez les touristes à la recherche de l'authenticité, de loisirs de pleine nature, de tourisme lent (« slow tourism »), et de préservation des espaces naturels. La relance du projet Vallée de Somme Vallée Idéale cherche à faire de la Somme une destination nature, en particulier grâce à l'aménagement de la Véloroute Vallée de Somme au plus près du fleuve, des étangs et de la nature, en s'échappant le plus souvent des zones agglomérées. Par ailleurs, la Baie de Somme et la Picardie Maritime bénéficient depuis le 28 juillet 2020 d'un classement en parc naturel régional, un label qui renforcera la visibilité du site et les retombées économiques du tourisme tout en préservant des espaces naturels sensibles. Le Plan Vélo mis en œuvre par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard intègre la pratique du vélo dans la politique de développement et de préservation de l'environnement, ainsi qu'aux objectifs du classement en Grand Site de France de la Baie de Somme.

Le cyclotourisme fait également partie des activités touristiques en forte croissance. Le département de la Somme cherche à s'imposer comme une destination privilégiée des cyclotouristes français et européens. Il est traversé par un réseau de véloroutes européennes (EV4 dans la Baie de Somme) et nationales (V30 Véloroute Vallée de Somme et V32 Paris Lille). Le déploiement du réseau points nœuds complète la démarche et reprend un dispositif déjà bien assimilé par les Belges et les Néerlandais. La partie V de ce Schéma sur les pratiques du vélo relate l'augmentation forte de la fréquentation des véloroutes.

Avec le Schéma Départemental de Développement Touristique de la Somme 2019-2022, le Département s'est donné pour ambition de développer l'économie touristique locale, de fidéliser et d'attirer la clientèle tout en augmentant leur durée moyenne de séjour, de s'affirmer comme un nouveau territoire de choix favorisant le mieux-être, la préservation et la valorisation des écosystèmes et de l'environnement, et de mieux diffuser les flux toute l'année et sur tout le territoire tout en proposant une offre qualifiée dans une logique d'itinérance. Cette stratégie « en collier de perles » est structurée par l'axe Somme.

Ainsi l'action A1 « Mettre en scène et développer le programme Vallée Idéale » se propose d'achever la réalisation de la Véloroute Vallée de Somme (VVS) tout en augmentant l'offre de services et en renforçant la visibilité de la destination touristique, notamment via des tours opérateurs. Le rôle des gares comme points d'entrée de la VVS doit être renforcé afin de promouvoir une destination sans voiture.

L'action A2 « Structurer la filière d'excellence vélo ainsi que les itinérances et activités de pleine nature » vise à affirmer la Somme comme un territoire d'itinérances à la croisée de plusieurs véloroutes nationales et européennes, dont le développement est accompagné par le programme européen Interreg Eurocyclo. Cette action passe aussi par le déploiement du réseau points nœuds afin d'irriguer le territoire, par l'animation et la mise en marché de la filière vélo.

Enfin, l'action B2 « Promouvoir une destination sans voiture » répond à une tendance vers un tourisme ressourçant et écoresponsable ainsi qu'à un taux d'équipement automobile des ménages limité et à la baisse dans les grandes métropoles comme Paris. Il s'agit de référencer la destination Somme sans voiture via les agences de promotion comme Somme Tourisme, les sites Internet, des guides papier, l'expérience « Grand Site de France » de la Baie de Somme. Le Département souhaite également favoriser l'intermodalité et l'écomobilité par de la location de vélos et de vélos électriques en particulier dans les gares.

IV.7) Organisation des déplacements au sein du territoire

a) Les aires d'attraction des villes

Le département de la Somme se caractérise par une très forte polarisation autour d'Amiens. Son aire d'attraction² s'étend sur un rayon de près d'une trentaine de kilomètres, englobant un tiers du département et s'étendant de l'Oise au Pas-de-Calais (voir carte de l'influence des villes). Une telle organisation spatiale engendre un nombre élevé de déplacements motorisés depuis les communes de la couronne périurbaine vers le pôle urbain d'Amiens.

Le zonage en aires d'attraction des villes, qui date de 2020, remplace le précédent zonage en aires urbaines de 2010. L'aire d'attraction d'Amiens compte désormais 369 communes, contre 254 dans l'aire urbaine de 2010, à cause de la poursuite de la périurbanisation et de la nouvelle méthode de calcul. Elle intègre les secteurs de Moreuil et de Longpré-les-Corps-Saints qui perdent des emplois mais gagnent en attractivité résidentielle grâce au train et aux grands axes routiers. L'aire d'attraction d'Amiens touche le département de l'Oise, en absorbant les communes situées entre Conty et Poix-de-Picardie, et le département du Pas-de-Calais, en absorbant les communes situées entre Doullens et Albert. Par ailleurs, si l'unité urbaine d'Amiens polarise largement le territoire avec 92 000 emplois, d'autres pôles d'emplois comme Corbie (1 900 emplois), Flixecourt/Ville-le-Marcllet (2 150 emplois), Moreuil/ Morisel (2 000 emplois) et Villers-Bretonneux (1 450 emplois) structurent la couronne périurbaine amiénoise.

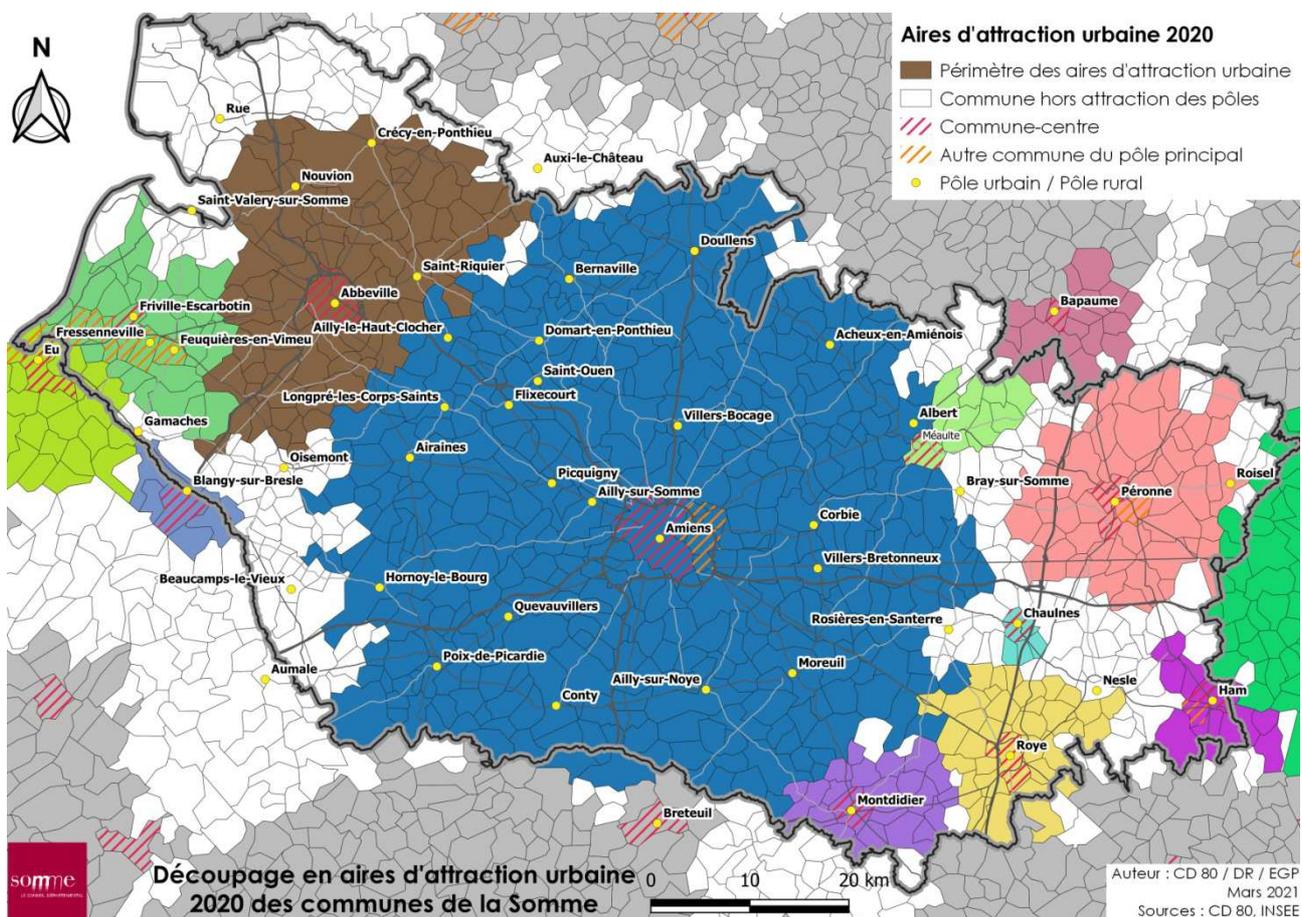
Abbeville est la deuxième aire urbaine du département, qui sans pouvoir être comparée à Amiens, dispose d'une taille significative et dont l'influence s'étend sur une quinzaine de kilomètres à la ronde. L'unité urbaine d'Abbeville concentre 13 700 emplois.

L'ouest du département reste à l'écart de l'influence des grandes aires urbaines. Son organisation spatiale est multipolaire, avec de petites unités urbaines dont l'influence ne dépasse pas les communes voisines. Ainsi, le Vimeu est maillé par les pôles d'emplois de Friville-Escarbotin (2 500 emplois), Feuquières-en-Vimeu/Fressenneville (3 250 emplois), Gamaches (1 300 emplois) et de l'unité urbaine des Villes Sœurs (8 900 emplois).

L'est du département est également composé de petites aires urbaines centrées sur des pôles d'emplois dont l'influence ne dépasse guère les communes limitrophes : Doullens (3 100 emplois), Albert/Méaulte (7 000 emplois), Péronne (5 100 emplois), Roye (4 700 emplois), l'unité urbaine de Ham (3 200 emplois), Montdidier (2 800 emplois), Nesle/Mesnil-Saint-Nicaise (1 700 emplois), Chaulnes (1 550 emplois), Rosières-en-Santerre (1 000 emplois). Ces pôles sont relativement autonomes, mais nourrissent des relations particulièrement développées avec le pôle urbain d'Amiens.

Cependant, certaines portions du territoire départemental échappent à l'influence des zones d'emplois, et constituent des communes isolées. C'est le cas d'une quarantaine de communes autour d'Oisemont et Beaucamps-le-Vieux, du Marquenterre et du nord du Ponthieu, de la baie de Somme 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.

² Une aire d'attraction urbaine est un ensemble de commune, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15% des actifs travaillent dans le pôle. Ce zonage remplace l'ancien zonage en aires urbaines.



Extension des aires d'attraction urbaine de la Somme en 2020

Cette organisation spatiale se traduit par 158 liaisons, reliant une commune de résidence et une commune lieu de travail, dont les flux pendulaires domicile-travail sont supérieurs à 100 mouvements quotidiens. 101 liaisons ont pour destination la ville d'Amiens, 8 d'autres communes de l'agglomération amiénoise, 15 la ville d'Abbeville, 5 le Vimeu industriel et 4 le bassin d'Albert-Méaulte. Les autres communes de la Somme qui attirent des flux de plus de 100 actifs en provenance d'une autre commune sont Péronne, Doullens, Ham, Mers-les-Bains, Villers-Bretonneux, Ailly-sur-Noye, Corbie, Estrées-Mons, Flixecourt, Le Crotoy, Montdidier, Moreuil, Roye et Saint-Valery-sur-Somme.

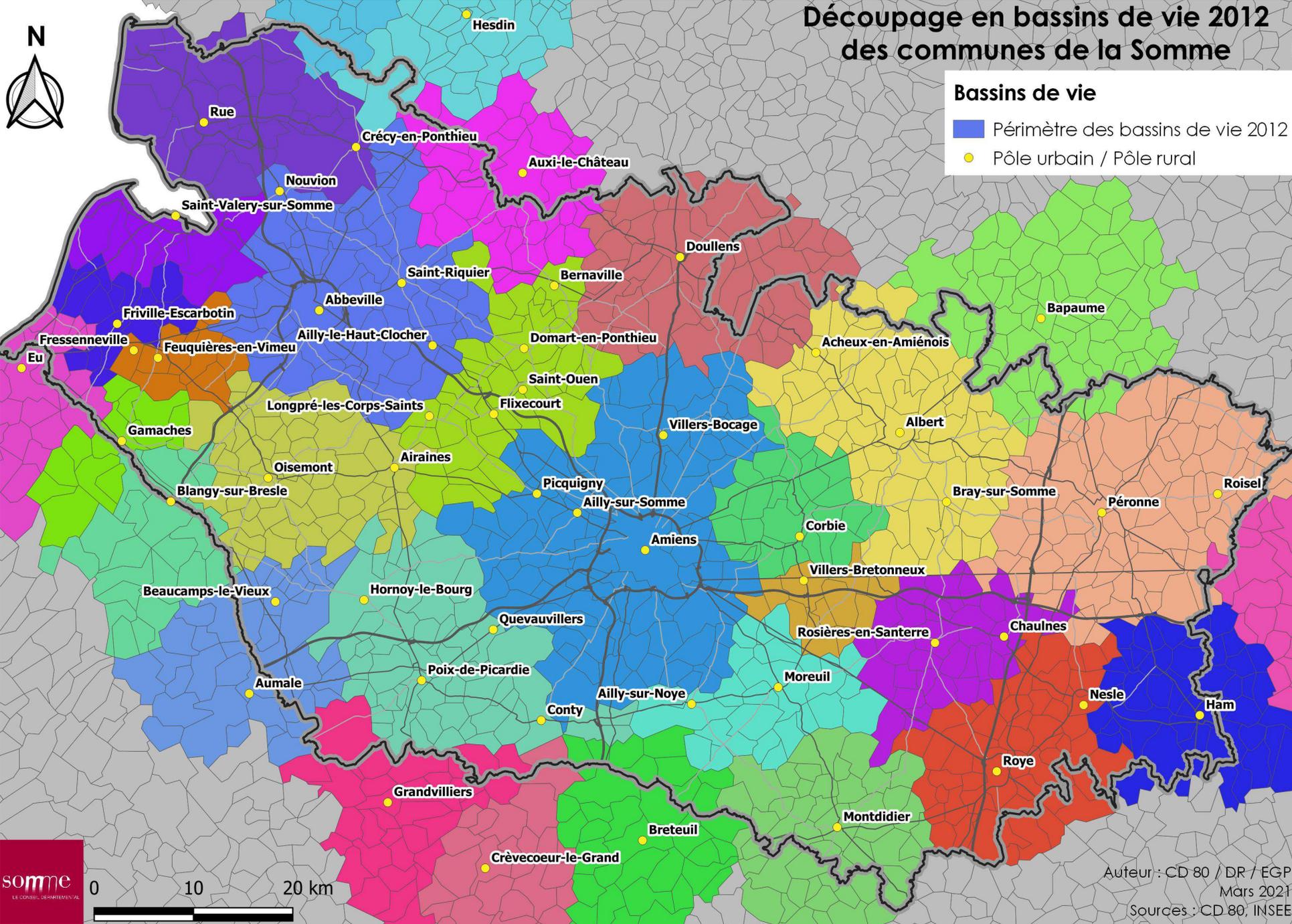
Ces flux recoupent le périmètre des bassins de vie du département. Ils témoignent d'une relative proximité entre les communes de domicile et les communes lieux de travail, qui sont souvent la ville la plus proche. Cependant, certains bassins de vie nourrissent des relations très étroites avec Amiens, démontrant la présence de flux domicile-travail de plus longue distance chez des habitants qui maintiennent des déplacements de proximité pour d'autres motifs vers le pôle urbain le plus proche.

Découpage en bassins de vie 2012 des communes de la Somme



Bassins de vie

- Périmètre des bassins de vie 2012
- Pôle urbain / Pôle rural



Auteur : CD 80 / DR / EGP
 Mars 2021
 Sources : CD 80, INSEE

b) Analyse du trafic automobile

L'analyse de la carte du trafic automobile (cf carte du trafic routier de 2019) fait clairement ressortir l'aire d'influence des pôles urbains, en particulier l'attractivité et le poids important de l'agglomération amiénoise. Le réseau routier converge vers Amiens en étoile. Il enregistre parmi les plus forts trafics automobiles du département, avec de nombreux flux pendulaires.

D'autres pôles urbains se dégagent dans une moindre mesure, notamment Abbeville, Péronne, Roye, Albert, Doullens, le Vimeu industriel, les Villes Sœurs et Montdidier. Il en est de même pour des villes non classées comme pôles par l'INSEE, qui connaissent un fort trafic saisonnier (Rue, Saint-Valery-sur-Somme) ou non (Corbie, Poix-de-Picardie, Oisemont).



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 du secteur situé entre Oisemont et Hornoy-le-Bourg et des alentours d'Acheux-en-Amiénois.

L'étude du taux de motorisation des ménages (nombre de ménages ayant au moins une voiture) permet de compléter l'analyse (cf carte de motorisation des ménages). La part des ménages sans automobile est la plus faible dans les communes périurbaines à dominante rurale (8,6 % dans la CC Avre Luce Noye en 2018, 9,4 % dans la CC Val de Somme, 9,8 % dans la CC Somme Sud-Ouest), et a tendance à diminuer plus vite qu'ailleurs. Elle traduit le caractère résidentiel et périurbain de ces territoires où la voiture est presque l'unique mode de déplacement, avantagée par un bon équipement en infrastructures routières et des distances importantes. C'est aussi dans ces territoires que l'on retrouve les ménages aux revenus les plus élevés du département.

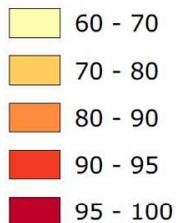
Inversement, la part des ménages sans automobile dépasse la moyenne départementale (17,8 % en 2018) dans les villes moyennes et grandes : 32,5 % à Amiens, 28,9 % à Ham, 25,6 % à Mers-les-Bains, 26,2 % à Abbeville, 26,4 % à Doullens, 24,2 % à Albert, 25,5 % à Péronne. La concentration des logements, des emplois, des services, des commerces et des établissements scolaires dans un même espace engendre des déplacements à courte distance, plus favorables à la marche, au vélo et aux transports en commun. La possession d'une voiture en est d'autant moins nécessaire.

D'autres territoires, sans grand pôle urbain, présentent une part de ménages sans automobiles relativement élevée : le littoral (16,4 % dans la CC des Villes Sœurs), le Doullennais et le Santerre (16,2 % dans la CC Est Somme). Ces territoires accueillent les ménages aux revenus les plus faibles du département. Ils présentent un tissu de petits pôles de proximité où la majorité des déplacements peuvent être faits à pied ou à vélo, ce qui limite le besoin de voiture, mais a contrario renforce la vulnérabilité des ménages sans voitures lorsqu'ils doivent se rendre à l'extérieur de leur territoire.

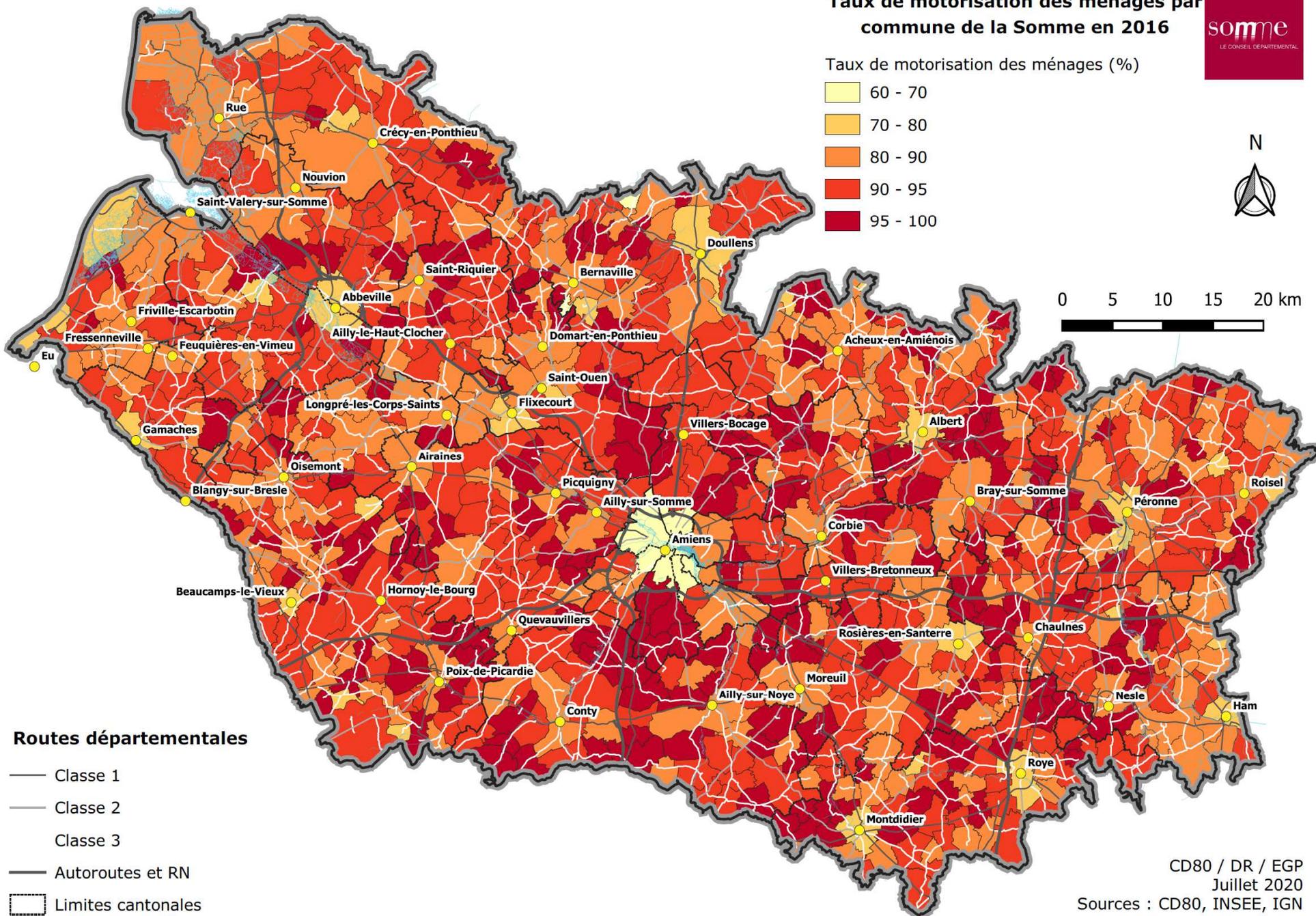
Taux de motorisation des ménages par commune de la Somme en 2016



Taux de motorisation des ménages (%)



0 5 10 15 20 km



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- ▭ Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Juillet 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN

IV.8) Vitesse des véhicules et nombre 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, souvent au détriment du cycliste qui n'a pas de carrosserie. Plus la vitesse du véhicule motorisé est élevée, plus celui-ci accumule de l'énergie cinétique et plus le choc avec le cycliste est élevé, accroissant d'autant la gravité des blessures voire la mortalité. Par ailleurs, si les collisions entre les poids lourds et les cyclistes sont rares, elles sont encore plus graves parce qu'en plus de la vitesse, le tonnage du poids lourd est un facteur aggravant, d'autant plus que son angle mort est plus grand, pouvant masquer la visibilité d'un vélo arrivant sur le côté.

a) Vitesse des véhicules

En 2019, date des derniers relevés de vitesses effectués, 49 points de comptage étaient équipés d'un tel dispositif dans le département de la Somme. Ils ont fait apparaître une vitesse moyenne de 73,77 km/h sur le réseau routier départemental, un chiffre qui prend en compte aussi bien des sections hors agglomération que des sections en agglomération. Ce chiffre a baissé de près de 2,3 km/h depuis l'abaissement de la limitation de vitesse hors agglomération à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à chaussée unique sans séparateur central (décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules). En effet, la vitesse moyenne sur RD était de 76,05 km/h en 2017.

Cette moyenne de 73,77 km/h en 2019 cache des disparités : elle est de 75,79 km/h sur les tronçons limités à 80 km/h, 70,66 km/h sur les tronçons limités à 70 km/h et 56,12 km/h sur les tronçons limités à 50 km/h. Par ailleurs, 12 des 49 points de comptage ont relevé une vitesse moyenne des véhicules supérieure à la limitation. La RD 929 (déviation de Querrieu), la RD 938 (Crécy-en-Ponthieu), la RD 1029 (Fosse-Bleuet) et la RD 1001 (Nouvion) affichent, respectivement, une vitesse moyenne de 87, 85, 84 et 83 km/h. Ce sont essentiellement des routes larges, en longue ligne droite, avec une visibilité dégagée, d'où une moindre sensation de vitesse chez certains automobilistes. Sur certaines RD, la part des véhicules roulant à une vitesse supérieure à la limitation peut dépasser les 85 % (2 points de comptage sur 49). Il s'agit de secteurs situés en agglomération, où la très grande majorité des automobilistes ne respectent pas les 70 km/h (comme sur la RD 32 à Monchaux) ou les 50 km/h (comme à Hombleux sur la RD 930). Ce sont soit des villages-rues traversés par un grand itinéraire routier, soit des secteurs considérés comme en agglomération où le caractère urbain est peu marqué.

Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB

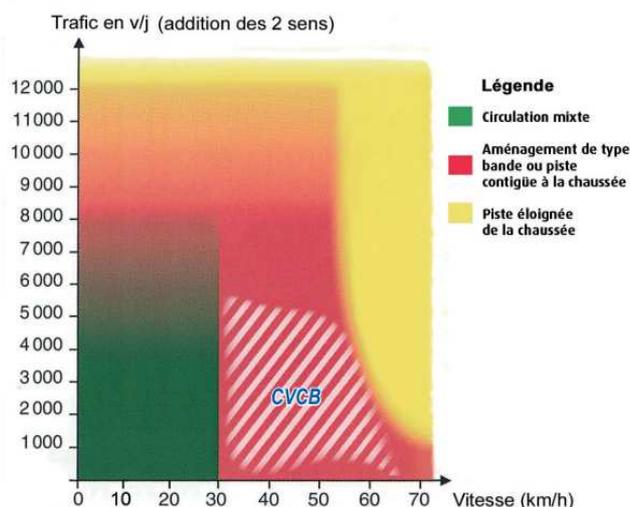


Schéma d'aide au choix d'un aménagement cyclable (Cerema)

L'analyse de la vitesse est importante dans la mesure où, croisée au trafic, elle permet de déterminer le type d'aménagements cyclables à privilégier. Hors agglomération, sur des routes à trafic important (RD de classes 1 et 2), le fort trafic conjugué à une vitesse élevée ne rend pas la cohabitation facile entre automobilistes et cyclistes ; un aménagement type piste cyclable éloignée de la circulation sera privilégié pour plus de sécurité. En revanche, sur des routes à faible trafic (RD de classe 3 et la plupart des chemins communaux), des chaudières sont plus faciles et moins coûteuses à installer, permettent d'apaiser la circulation sans qu'un nombre important de croisements entre automobilistes ne menace la sécurité des dépassements de cyclistes. En agglomération, là où les vitesses sont plus faibles, les bandes cyclables permettent de séparer les flux de cyclistes tout en leur permettant une inversion plus visible en intersection, là où se déroule la majorité des accidents. En zone 30, le faible différentiel de vitesse entre cyclistes et autres automobilistes laisse privilégier une mixité des usagers.

b) 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 des flux autour d'Amiens est légèrement moins marquée. A l'échelle du département, certains secteurs se singularisent par leur trafic poids lourds très important :

- la liaison Amiens-Roye (RD 934),
- des anciennes nationales doublant des autoroutes à péage : RD 1017 (le long de l'A 1), RD 1029 (le long de l'A 29), RD 1001 (le long de l'A16), en lien avec des pratiques d'évitement des péages par certaines entreprises pour réduire les coûts de transport,
- la liaison Abbeville-Hesdin (RD 928), utilisée comme alternative à l'A 29 pour relier Lille et Rouen en combinaison avec l'A 28 gratuite,
- le Santerre et l'ensemble des liaisons entre ses principaux bourgs : RD 1017, RD 930 (Montdidier-Roye-Nesle-Ham), RD 935 et RD23 (Montdidier-Moreuil-Amiens par RD 934),
- le Vimeu et la vallée de la Bresle (RD 925, RD 29, RD 1015),
- le Marquenterre (RD 40, RD 940, RD 1001),
- la liaison Amiens-Albert-Bapaume (RD 929) et Albert-Péronne (RD 938).

Ces routes sont pour la plupart celles qui connaissent un trafic tous véhicules élevé. Elles relient les principaux pôles urbains et économiques du département entre eux et avec l'extérieur, en particulier les territoires industriels du Vimeu, d'Albert-Méaulte et de Nesle. Ces axes constituent autant de coupures ressenties comme dangereuses pour les cyclistes à emprunter, mais également à traverser, d'où la nécessité de repérer les intersections et de les sécuriser.

Cependant, on peut noter sur le réseau secondaire une saisonnalité des trafics poids lourds liée à la culture de la betterave, des féculés et dans une moindre mesure des céréales. Ainsi, de septembre à décembre, 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), mais également le Santerre (secteur de Nesle, Roye, Eppeville et Villers-Faucon), et de manière plus isolée Abbeville et Mers-les-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 des secteurs du sud-ouest amiénois (Hornoy-le-Bourg) et du nord amiénois (Acheux-en-Amiénois).

V- Analyse de la pratique du vélo

V.1) Une demande sociale

Les demandes de mise en place de pistes cyclables le long des axes départementaux sont nombreuses tant de la part des élus que des associations ou particuliers, ce qui atteste de la demande sociale qui est forte avec une attente importante. Preuve en est, l'édition 2019 de l'enquête « Baromètre des villes cyclables » qui a battu des records de participation avec 184 484 réponses. Cette enquête a confirmé le souhait des Français de se déplacer à vélo dans les grandes villes mais aussi dans les communes périurbaines et rurales.

De même, l'enquête menée par le Département en 2021 auprès des demandeurs d'aides à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) a révélé que 64% des répondants jugent que le réseau de pistes cyclables demeure insuffisant. 54% des répondants pensent que le réseau cyclable est mal sécurisé, et 71% estiment que les stationnements vélos sont insuffisants. Les principaux commentaires concernent l'insécurité liée au manque d'aménagements cyclables et à des problématiques de cohabitation avec les autres usagers (automobilistes, piétons), ce qui témoigne de l'importance de ces enjeux.

La majorité des demandeurs (54%) souhaitent utiliser leur VAE principalement dans un usage de loisirs, notamment en milieu rural. 30% des demandeurs l'utiliseraient principalement pour leur trajet domicile-travail et 14% pour leurs courses. A noter que parmi les demandeurs ayant renseigné leur commune de résidence, l'essentiel habite dans l'agglomération amiénoise (Amiens, Camon, Longueau, Rivery, Salouël), dans les principaux pôles urbains du département (Abbeville, Albert, Roye, Péronne, Corbie) ou à proximité (Méaulte, Épagne-Épagnette) et/ou près d'une véloroute voie verte déjà aménagée (Véloroute Vallée de Somme et Eurovélo 4).

Par ailleurs, une enquête menée par Vélo et Territoires indique que le nombre de vélos enregistrés à l'échelle nationale par les compteurs a augmenté de 15 % entre 2016 et 2020³. La pratique progresse pour les loisirs (+ 7 % entre 2019 et 2020) comme pour les usages utilitaires (+ 13 % entre 2019 et 2020), ainsi qu'en milieu urbain (+ 13 % entre 2019 et 2020). Le vélo est considéré par de plus en plus de collectivités comme un mode de transport à part entière, et devient un enjeu d'aménagement. De plus en plus d'actifs utilisent le vélo pour se rendre au travail, car le vélo est un mode économique, non polluant, peu encombrant, qui permet d'éviter les embouteillages causés par la voiture et les grèves des transports en commun. Le vélo a une vitesse moyenne comparable sinon supérieure aux autres modes de transports. Sa souplesse d'utilisation permet de se rendre partout à tout moment. Le vélo est particulièrement approprié pour des déplacements allant jusqu'à 8, voire 10 km en VAE, ce qui correspond à un « temps de trajet socialement acceptable » de 20 à 25 minutes. Enfin, le vélo est un excellent moyen d'entretenir sa condition physique et de se maintenir en bonne santé.

Le vélo est un mode de transport qui peut répondre à une demande de mobilité de populations jeunes ou précaires. Les scolaires, n'ayant pas l'âge d'avoir le permis de conduire, se rabattent vers le vélo lorsqu'ils veulent se déplacer sans leurs parents pour un usage de loisirs. En milieu urbain, le vélo constitue une alternative sérieuse aux transports scolaires pour les élèves vivant près

³ Vélo et Territoires, *Analyse des données de fréquentation cyclable 2020*, septembre 2021, 51 pages. Adresse Internet : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/09/2021-09-07-Rapport_2020_vdef-1.pdf

de leur établissement scolaire. Certaines catégories de population à faibles revenus comme les demandeurs d'emploi ou les employés à temps partiel ont un pouvoir d'achat très limité qui ne leur permet pas d'acquérir une voiture. Le vélo, étant très peu coûteux à l'achat comme à l'entretien, pourrait leur apporter une réponse dans leurs déplacements du quotidien (travail, commerces et services de proximité) et éviter un sentiment d'isolement géographique.

Après le confinement généralisé de la population rendu nécessaire pour lutter contre l'épidémie de coronavirus, le vélo a été promu comme geste barrière. Étant un mode de transport individuel, il garantit une certaine distanciation sociale évitant la propagation du virus, à l'inverse des transports en commun où port du masque obligatoire et baisse de capacité étaient de mise. De plus, pour éviter que déconfinement rime avec retour en force de la voiture individuelle en milieu urbain et hausse de la pollution de l'air, de nombreuses collectivités ont aménagé des pistes cyclables provisoires afin de faciliter la circulation des cyclistes. D'après Vélo et Territoires, en 2020, en dehors des périodes de confinement, le nombre de passages vélos a augmenté de 28 % par rapport à 2019.



Cet engouement pour le vélo se traduit par une hausse spectaculaire des ventes dans les magasins de vélos. D'après l'Union Sport et Cycle, l'organisation professionnelle du secteur, les ventes de vélos ont augmenté de 117 % entre le 12 mai et le 12 juin 2020 par rapport à la même période en 2019⁴. Ainsi les constructeurs de vélos ont dû accélérer les cadences de production et embaucher des salariés, et la plupart des vendeurs sont en rupture de stock.

V.2) Pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail

A l'échelle de la Somme, il n'existe aucune enquête déplacements. L'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) avait mené une étude sur la mobilité des habitants du Grand Amiénois en 2010, mais elle ne l'a pas reconduite depuis. Même si ces résultats concernent plus de la moitié des habitants et des emplois du département, elle ne tient pas compte des évolutions récentes de la pratique du vélo.

⁴ Emmanuel Guimard, « La filière vélo peine à satisfaire la demande post-confinement » in *Les Échos* du 22 juin 2020

Pour mémoire, cette enquête avait conclu que les habitants du Grand Amiénois réalisaient en moyenne 3,57 déplacements par jour tous motifs confondus, dont à peine 2% en vélo contre 54% en voiture, 35% en marche à pied et 7% en transports collectifs. Comparé à d'autres territoires de taille comparable, les habitants du Grand Amiénois se déplacent plus à pied et en voiture et moins en transports collectifs et en vélo. La part modale du vélo a tendance à augmenter depuis 1990, alors qu'un usage « de masse » du vélo avait fortement décliné jusqu'alors.

En revanche, depuis 2015, il est possible d'exploiter les données du recensement de la population de l'INSEE. Une des questions posées concerne le mode de transport principal utilisé par les répondants pour se rendre au travail. La catégorie « deux roues » a été scindée en « deux-roues motorisés » et « vélo, y compris à assistance électrique », ce qui permet d'analyser la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail. Ces résultats doivent prêter à caution : comme il s'agit d'un recensement tournant où l'ensemble du panel est interrogé par groupes tous les 5 ans, des résultats plus complets ne pourront pas être obtenus avant la publication des résultats du recensement de la population 2020, c'est-à-dire à la mi-2023. C'est pourquoi certaines communes rurales ne disposent pas de données fiables. Par ailleurs, ces chiffres ne reflètent pas la hausse importante de la pratique du vélo depuis les confinements de l'année 2020.

En janvier 2017, une enquête de l'INSEE Hauts-de-France⁵ indiquait que seulement 1,7 % des actifs ayant un emploi dans la région Hauts-de-France (un taux inchangé pour 2020) se rendait sur son lieu de travail à vélo, contre 2 % pour la France de province. La voiture reste le moyen de transport privilégié avec 78 % des répondants.

La Somme est plutôt bonne élève au sein de la région, puisqu'en 2018, 2,14 % des actifs occupés se rendaient au travail à vélo contre 1,81 % en moyenne régionale. Seul le département du Nord, plus urbanisé, fait mieux (2,48%). En revanche, le Pas-de-Calais (1,26%), l'Aisne (1,04%) et l'Oise (0,96%) ont une proportion de « vélotisseurs »⁶ beaucoup plus faible.

D'après l'INSEE, le vélo est deux fois plus souvent utilisé par les actifs pour se rendre au travail lorsqu'ils habitent dans les villes-centres des grands pôles urbains (2,9%) par rapport aux autres communes de la région (1,4%). Cette proportion est particulièrement faible dans les couronnes périurbaines (0,8%), où les distances importantes entre le domicile et le lieu de travail, souvent sur des routes fréquentées où les vitesses sont élevées, restreignent la pratique du vélo.

Type de commune de résidence	Hauts-de-France	Province
Centres de grands pôles urbains	2,9 %	4,2 %
Autres lieux de résidence	1,4 %	1,3 %
Dont : - Banlieues de grands pôles urbains	1,8 %	1,9 %
- Couronnes des grands pôles urbains	0,8 %	0,8 %
- Autres pôles	2,1 %	2,1 %
- Autres couronnes	0,8 %	0,8 %
- Communes isolées	1,8 %	1,1 %
Ensemble	1,7 %	2,0 %

Part d'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail selon le type de commune de résidence (INSEE RP 2015)

⁵ Marylise Michel, « Les actifs de la région peu nombreux à vélo », INSEE Flash Hauts-de-France n° 18, janvier 2017, 2 pages. Adresse Internet : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557538#consulter>

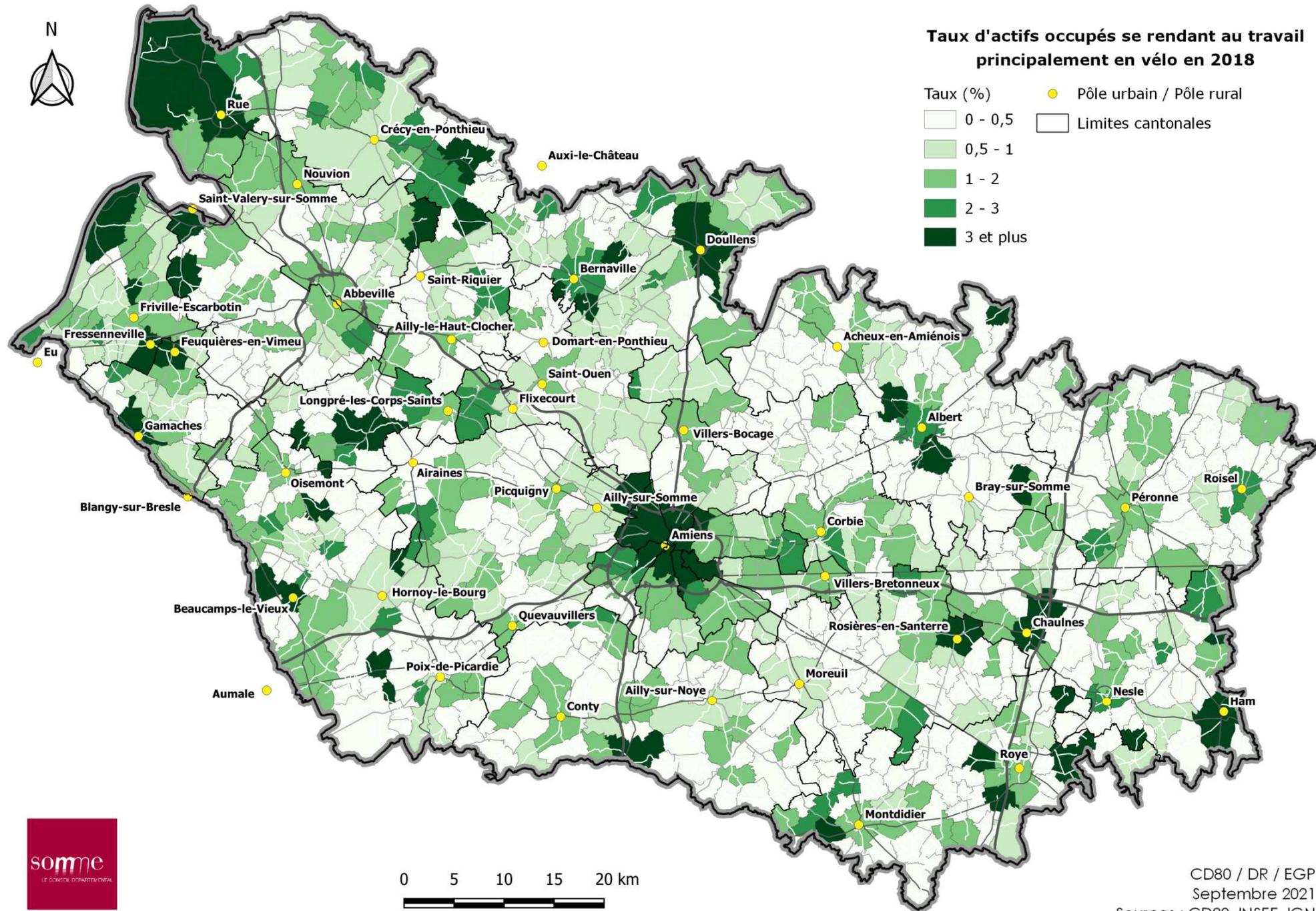
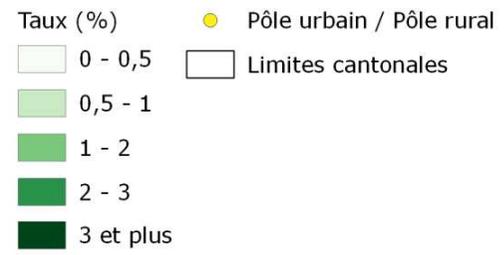
⁶ Un « vélotisseur » est une personne qui se rend sur son lieu de travail à vélo.

Dans la région des Hauts-de-France, ce sont les ouvriers qui utilisent le plus souvent le vélo (2,4%), contrairement au reste de la France où ce sont les cadres (1,9 % dans les Hauts-de-France contre 3,1 % en moyenne en province). L'usage du vélo est le plus répandu aux deux extrémités des niveaux de diplômes : 2,8 % pour les titulaires d'un brevet ou moins et 2,1 % pour les bac +5 ou plus. La hiérarchie est inversée en moyenne en province, avec 3,8 % de recours au vélo parmi les diplômés de niveau supérieur ou égal à bac +5 et 2,1 % de recours chez les niveaux de diplômes inférieurs ou égaux au brevet.

A l'échelle du département de la Somme, plusieurs territoires ressortent avec une pratique du vélo plus élevée pour les déplacements domicile-travail : l'agglomération d'Amiens, les intercommunalités du littoral et du Santerre. A l'inverse, dans d'autres territoires, le vélo n'est quasiment jamais utilisé par les actifs pour se rendre au travail.



Taux d'actifs occupés se rendant au travail principalement en vélo en 2018



CD80 / DR / EGP
Septembre 2021
Sources : CD80, INSEE, IGN

EPCI (communauté de communes ou d'agglomération)	Population (2018)	Proportion d'actifs se rendant au travail à vélo (2018)
CA Amiens Métropole	180 905	4,21 %
CC de l'Est de la Somme	20 301	2,05 %
CA de la Baie de Somme	48 903	1,73 %
CC du Vimeu	22 641	1,62 %
CC Ponthieu-Marquenterre	33 085	1,43 %
CC Terre de Picardie	18 269	1,38 %
CC du Pays du Coquelicot	28 302	1,31 %
CC du Territoire Nord Picardie	31 249	1,22 %
CC des Villes Sœurs	36 979	1,14 %
CC du Val de Somme	26 646	1,00 %
CC Somme Sud-Ouest	38 689	0,98 %
CC du Grand Roye	25 626	0,91 %
CC de la Haute-Somme	27 253	0,83 %
CC Nièvre et Somme	28 118	0,82 %
CC Aumale – Blangy-sur-Bresle	21 523	0,80 %
CC Avre Luce Noye	21 843	0,69 %

Pour le territoire d'Amiens Métropole (4,21 %), ces résultats cachent de très nettes disparités. Amiens (5,19 %) et Longueau (3,75 %) ont le taux de « vélotaffeurs » le plus élevé. Ce sont les communes les plus denses de l'agglomération d'Amiens, où les parcours entre le domicile et le lieu de travail se font souvent dans la fourchette de temps socialement acceptable à vélo (20-25 minutes), et ce quelque soient les conditions de circulations. Ces parcours se font exclusivement en milieu urbain, avec des vitesses moyennes des automobiles plus élevées, et une sécurisation progressive via les aménagements cyclables conçus par Amiens Métropole. A l'inverse, certaines grandes infrastructures de transport agissent comme des ruptures difficilement franchissables à vélo, notamment depuis Poulainville (0,46 %) où il n'existe aucune infrastructure cyclable sécurisée le long de la RN 25 (elle est en projet) qui passe un échangeur de la rocade avec plusieurs voies d'entrecroisement. Ainsi, plus on s'éloigne de la ville-centre d'Amiens, plus l'usage du vélo utilitaire est faible.

Pour le territoire de la CC de l'Est de la Somme (2,05 %), les chiffres sont tirés par le haut par les bons résultats d'Ham (4,48 %), Muille-Villette (4,76 %), Eppeville (3,57 %) et Nesle (2,99%). C'est bien au sein de ces pôles urbains intermédiaires que la pratique du vélo utilitaire est la plus élevée, favorisée par un tissu économique local encore fourni, un terrain plat (plaine de la Somme) et une proportion très élevée d'ouvriers dans la population active (38,4 %, contre 15,3 % de moyenne départementale). La tradition du vélo pour aller à l'usine n'a jamais vraiment disparu malgré la démocratisation de la voiture. Il s'agit d'un territoire marqué par une relative précarité, avec un taux de chômage supérieur à la moyenne départementale (19,0 % contre 15,5 % en 2018 au sens du recensement INSEE) et un revenu médian disponible par unité de consommation inférieur à la moyenne départementale (19 290 € en 2018 contre 20 320 €). En revanche, la pratique du vélo utilitaire est très faible dans les communes rurales du territoire.

D'autres territoires sont marqués à l'inverse par une pratique du vélo utilitaire beaucoup plus faible. C'est notamment le cas dans des territoires vallonnés comme la CC de la Haute-Somme (0,83 %). Pourtant, le nord-est du département a une structure multipolaire, échappant à l'influence d'Amiens et où Péronne est le principal pôle d'emploi, avec Roisel comme pôle relais. Le territoire de la CC de la Haute-Somme a une population aux revenus plutôt modestes (19 510 € en 2018 contre 20 320 €), au taux de chômage supérieur à la moyenne départementale (18,2 % contre 15,5 % en 2018 au sens du recensement INSEE) et à forte proportion d'ouvriers parmi la population active occupée (33,2 % en 2017). C'est le relief très tourmenté, ainsi que les distances importantes entre domicile et lieux d'emplois, qui expliquent ce faible usage du vélo du quotidien. Ainsi, à Péronne (1,54 %), la position excentrée de la zone industrielle (au sud), nécessitant l'emprunt de la RD 1017 très fréquentée n'incite pas à l'usage du vélo, d'où des chiffres plus faibles par rapport à d'autres villes de taille comparable. Cependant, il est à noter que l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail est plus important dans le chapelet de villages le long du canal du Nord (1,19 % à Moislains, 1,45 % à Éterpigny) que sur le plateau très découpé.

L'usage du vélo utilitaire est également très faible dans la CC Somme Sud-Ouest (0,98 %), dans un territoire à la structure sociale et géographique plus inégalitaire. À l'ouest, un nombre important de petites communes rurales isolées, parsemées de quelques bourgs relais (Hornoy-le-Bourg, Beaucamps-le-Vieux), et des revenus disponibles par ménage qui diminuent progressivement avec l'éloignement d'Amiens. La population ouvrière est particulièrement élevée le long de la vallée de la Bresle. Dans ce secteur, les distances importantes entre le lieu de domicile et le lieu de travail découragent une utilisation importante du vélo au quotidien, sauf dans les bourgs lorsque le relief est plat (4,01 % à Beaucamps-le-Vieux, 4,12 % à Caulières) et où une partie importante de la population travaille dans la même commune. Ainsi, à Poix-de-Picardie, commune très encaissée dans la vallée de la Poix et avec des voiries routières importantes, l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail est particulièrement faible (0,91 %). L'est de la CC Somme Sud-Ouest est quant à lui marqué par l'influence du pôle d'emplois d'Amiens, et de nombreux actifs font des navettes de plusieurs dizaines de kilomètres en voiture pour se rendre au travail. La proportion de professions intermédiaires est élevée, contrairement à celle des ouvriers. C'est pourquoi des communes comme Ô-de-Selle (0,37 %) ou Prouzel (0,42 %) ont un très faible taux d'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail.

La proportion de « vélotisseurs » est la plus faible dans la CC Avre Luce Noye (0,69 %), un territoire marqué par l'influence d'Amiens et où de nombreux actifs font plusieurs dizaines de kilomètres en voiture pour se rendre au travail. Ce taux est très faible aussi bien dans les communes rurales, qui ont très peu d'emplois, que dans les petites villes d'Ailly-sur-Noye (0,98%) et Moreuil (0,87%), où certes le relief des vallées de la Noye et de la Luce ne favorise pas l'usage du vélo utilitaire.

V.3) Pratique du vélo pour les usages touristiques et de loisirs

Pour l'élaboration de ce Schéma cyclable, l'ensemble des EPCI de la Somme a été contacté dans le cadre du diagnostic. Cette prise de contact a notamment permis d'évaluer la pratique du vélo pour chacun de ces territoires.

Ainsi, l'utilisation du vélo dans un but touristique ou de loisirs se distingue :

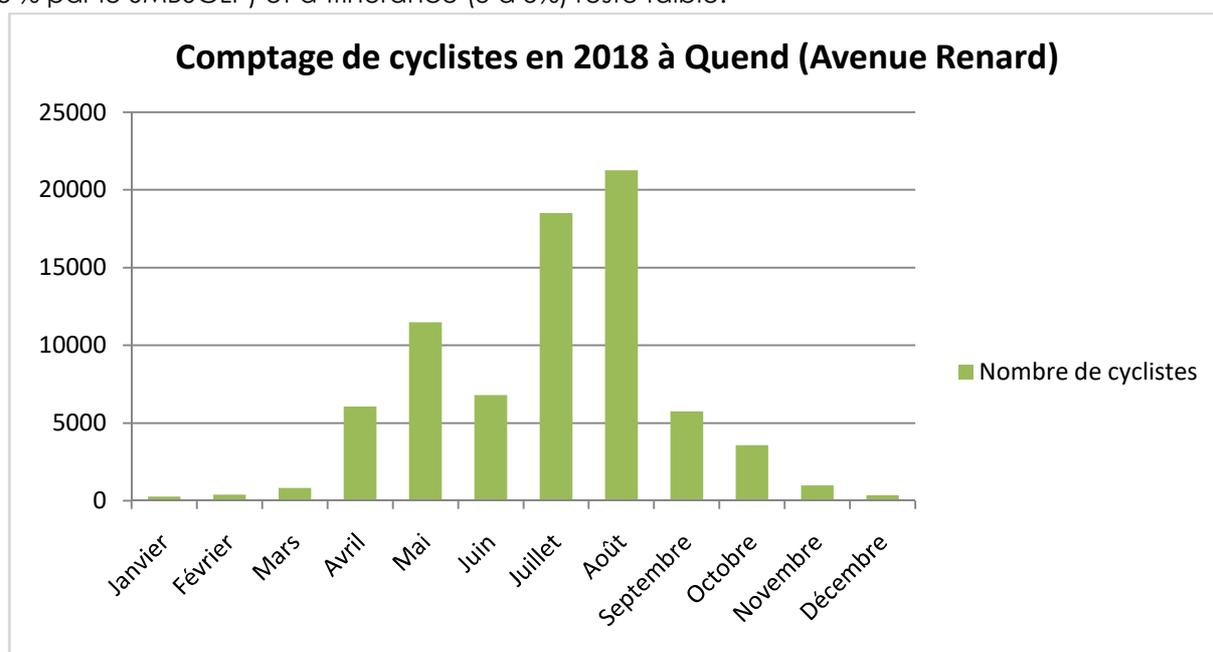
- Sur le littoral,
- Sur la Véloroute de la Vallée de la Somme,
- Dans la vallée de la Trie,
- Sur la voie verte du Vimeu à l'Airaines,
- Le long de la Coulée verte et des vallées de la Selle et des Évoissons,
- Dans la vallée de la Bresle,

- Aux alentours de la forêt de Crécy,
- Dans la vallée de l'Omignon,
- Le long de la vallée de l'Ancre (Véloroute de la Mémoire) et autour des étangs du vélodrome à Albert,
- Sur de nombreux chemins de randonnée, avec 80% des chemins labellisés par le Département accessibles aux VTT.



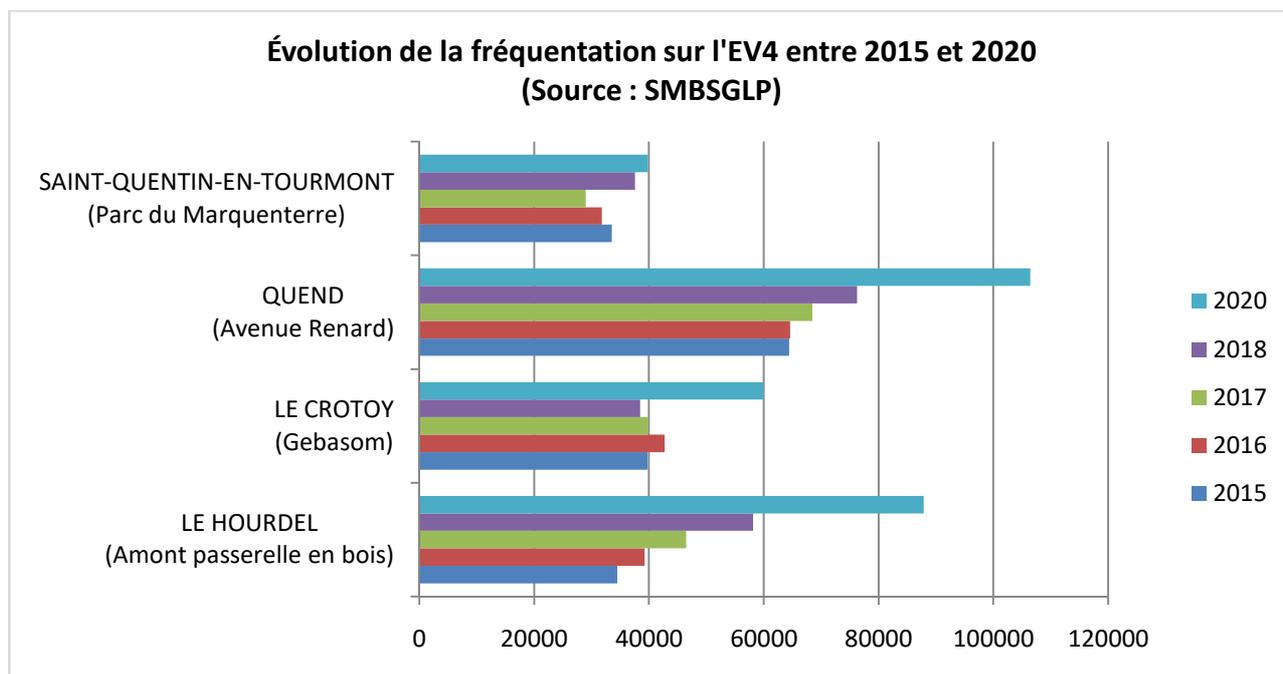
Pratique du vélo de loisir le long du canal de la Somme, Lamotte-Brebière, CDT Somme, ASFlament.

En mars 2020, le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard a installé 11 compteurs vélos sur le littoral. 4 d'entre eux remplacent des compteurs existants : avenue Renard à Quend, parc du Marquenterre, Gebasom et à l'entrée du Hourdel. Il faut y ajouter 7 nouveaux compteurs, notamment à la Bassée, sur la digue de la Gaitée, sur la Route Blanche (La Mollière) et au Hâble d'Ault. Les comptages des années précédentes ont permis de souligner une hausse de fréquentation sur la partie sud de la baie de Somme et de confirmer un besoin d'aménagements en site propre. La grande majorité des flux est liée à un usage touristique. L'usage utilitaire (évalué à 5 % par le SMBSGLP) et d'itinérance (3 à 5%) reste faible.



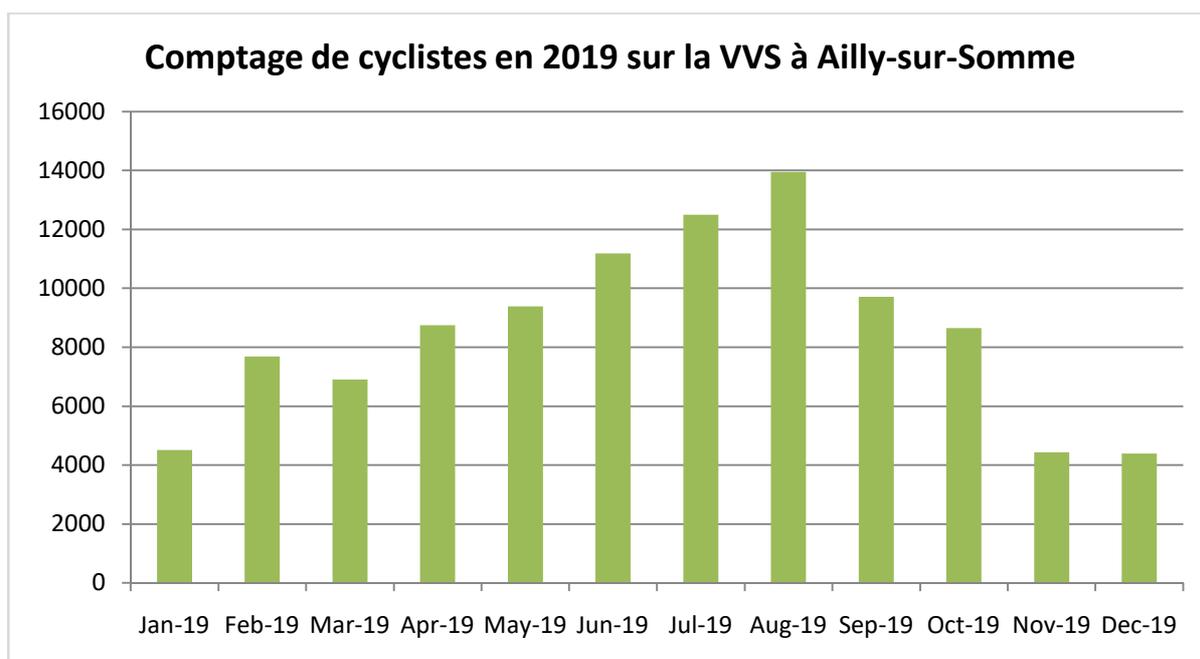
On constate que l'usage du vélo sur le littoral, et a fortiori sur ce tronçon de l'Eurovéloroute 4, est marqué par une très forte saisonnalité, avec des pics de fréquentation lors des vacances d'été

(allant jusqu'à 700 cyclistes par jour en moyenne en août) et des ponts du mois de mai. L'hiver, avec très peu de touristes, le nombre de cyclistes est très faible.

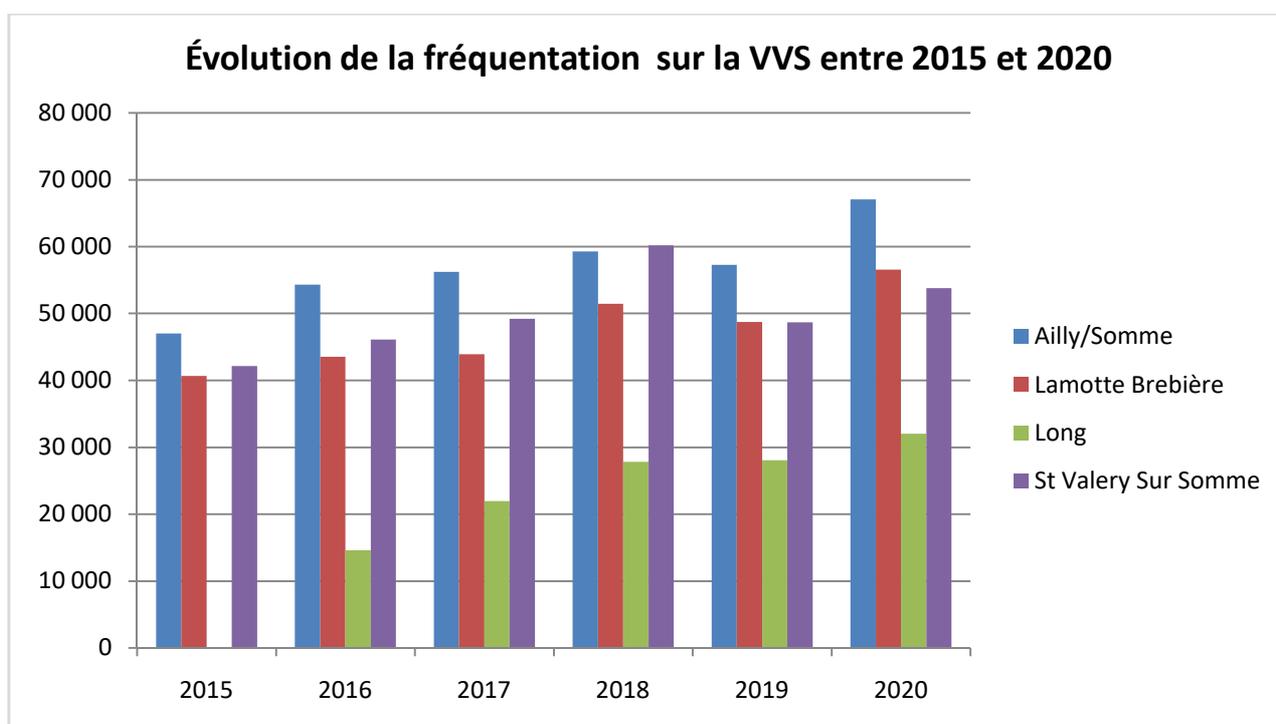


NB : Les compteurs étaient inactifs entre avril 2019 et février 2020. On constate globalement une augmentation continue du nombre de cyclistes entre 2015 et 2018 (+22,2 %), avec une accélération en 2018 (+14,4 % par rapport à 2017), année où la météo était estivale. Cette hausse est encore plus forte au sud de la baie de Somme, avec une hausse spectaculaire de la fréquentation cycliste au Hourdel (+68,7 % entre 2015 et 2018).

Le Département de la Somme a installé 14 compteurs vélos le long de la Véloroute Vallée de Somme. La fréquentation est dominée par un usage touristique, d'où une saisonnalité marquée favorable aux mois d'été, qui voient circuler trois fois plus de cyclistes que l'hiver. Les dimanches connaissent 24 % des passages et les samedis 17,6 %; les autres jours de la semaine tournant entre 11 et 13 %. Cependant, on peut supposer un usage utilitaire plus élevé que sur la baie de Somme, avec un étiage tournant à Ailly-sur-Somme à 140 cyclistes/jour en décembre contre 450 en août. Certains habitants privilégient le vélo pour se rendre au travail à Amiens.



La fréquentation de la Véloroute Vallée de Somme (VVS) augmente elle aussi fortement, en lien avec l'essor du cyclotourisme sur un itinéraire de plus en plus connu. Le compteur de Saint-Valery-sur-Somme a connu une hausse très importante (+42,9 % entre 2015 et 2018), tout comme ceux de Long (+27,8 % entre 2017 et 2019), Ailly-sur-Somme (+26,1 % entre 2015 et 2018) et Lamotte-Brebière (+26,6 % entre 2015 et 2018). Les portions de la VVS les plus proches d'Amiens, situées dans des espaces plus densément peuplés, connaissent un usage plus élevé en lien avec une pratique de loisirs des habitants d'Amiens et des communes alentour. A noter qu'on observe une hausse de 20% de la fréquentation de la VVS sur l'été 2020 par rapport à l'été 2019, un effet lié en partie à la réappropriation du local et de la nature par les habitants depuis le premier déconfinement.



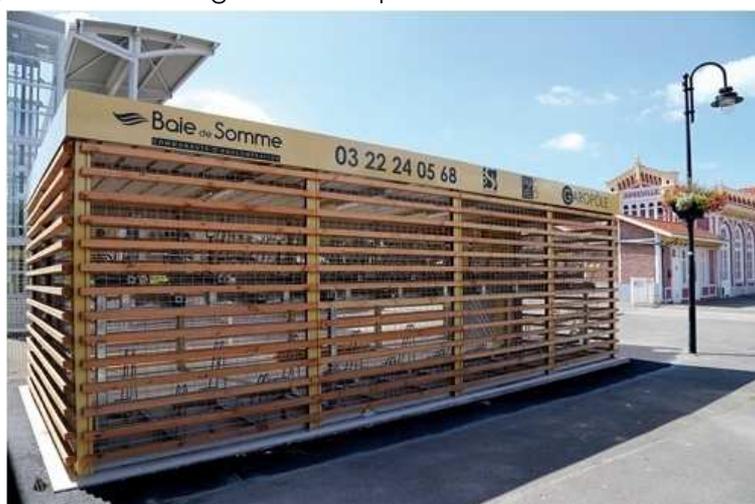
NB : Le compteur de Long a été mis en service en juin 2016 ; celui de Saint-Valery-sur-Somme a été arrêté en octobre-novembre 2019.

V.4) Pratique de l'intermodalité

L'interrogation de l'ensemble des intercommunalités a permis de constater que l'usage du vélo en combinaison avec d'autres modes de transport était très peu répandu. Seule l'association vélo + train peut être observée sur quelques gares SNCF du département :

- Amiens,
- Abbeville,
- Noyelles-sur-Mer (proche de l'EV4),
- 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, et en utilisant le jalonnement récemment mis en place dans le cadre du réseau points nœuds,
- Albert, où des lycéens font la liaison entre la gare et le lycée à vélo,
- Ham.

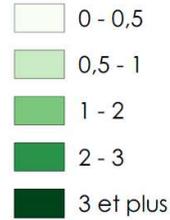
Des emplacements vélos ont été aménagés à proximité de la majorité des gares du département par la Région Hauts-de-France. Ils sont exploités par SNCF Mobilités. Ils totalisent environ 250 emplacements sur l'ensemble du département, pour plus de 360 places disponibles. Ce sont ceux situés autour de la gare d'Amiens qui connaissent la fréquentation la plus élevée, et qui concentrent près de la moitié des emplacements disponibles, dont une partie est gérée par Keolis sous le service Buscyclette au sein d'emplacements couverts fermés. La CA de la Baie de Somme a quant à elle inauguré en septembre 2017 une consigne à vélo collective fermée de 40 places à la gare d'Abbeville ; elle est en charge de son exploitation.



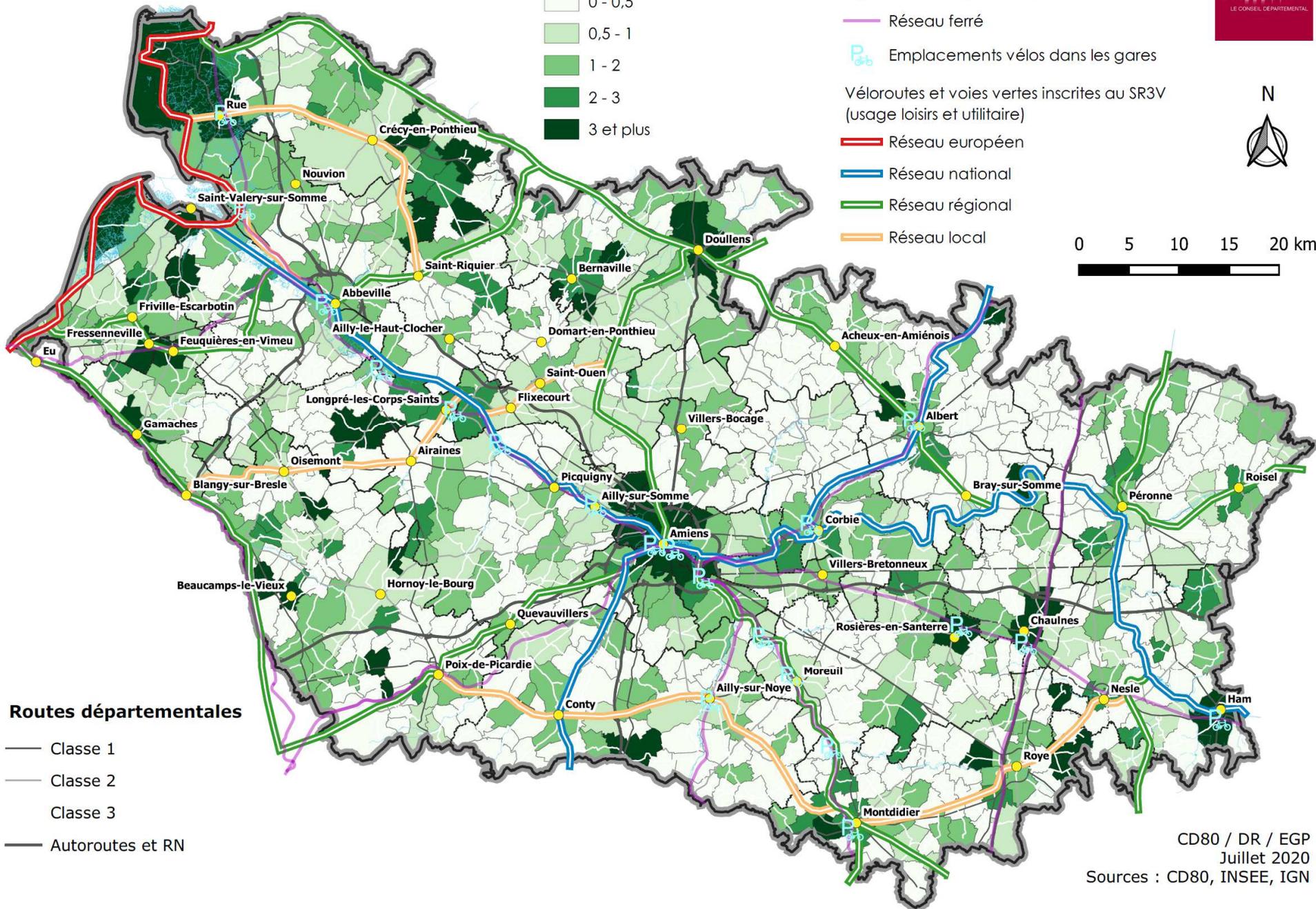
Parking à vélos près de la gare d'Abbeville (CABS)

Selon les données d'Amiens Métropole (qui a délégué la gestion du service de locations de vélos longue durée Buscyclette à Keolis depuis janvier 2018), en 2019, 2,51 % des usagers du service de location utilisaient le vélo en combinaison avec le train, une part qui a tendance à légèrement diminuer même si le nombre de jours de location augmente. La pratique de l'intermodalité bus + vélo est minoritaire (1,35 % en 2019), même si sa part a tendance à augmenter grâce à l'attractivité du nouveau bus à haut niveau de service.

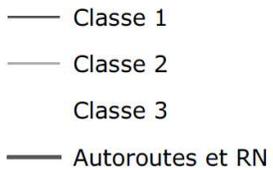
Taux d'actifs occupés se rendant au travail à vélo (2017)



Usages du réseau cyclable et intermodalité



Routes départementales



CD80 / DR / EGP
Juillet 2020
Sources : CD80, INSEE, IGN

V.5) Les services aux cyclistes

a) Les points de location vélo

L'offre de services de location de vélos s'est largement étendue dans la Somme. En 2020, on répertoriait 45 points de location dans la Somme contre 18 en 2015. Dans tous les cas, il s'agit d'une activité complémentaire ou annexe d'une autre activité : hébergement, café/restaurant, site de visite, office de tourisme... La demande augmente chaque année, avec depuis 2018 une forte croissance des locations de vélos à assistance électrique.

L'essentiel de l'offre se situe en Picardie Maritime (35 points de location) où on y trouve également les plus gros parcs de location. Dans l'est de la Somme, les aménagements récents de la Véloroute Vallée de Somme ont permis de dynamiser la location de vélos notamment à Cappy et à Péronne.

b) Buscyclette

Le service de location de vélos longue durée Buscyclette était délégué à l'association Véloservice jusque fin décembre 2017. Il a depuis été intégré dans la délégation de service public des transports en commun accordée par Amiens Métropole à Keolis. Ce service a connu une très forte croissance entre 2005 et 2012 avant de se stabiliser. Depuis 2015, le nombre de jours de location par an connaît à nouveau une augmentation (+ 19,2 % entre 2015 et 2018).

Le profil type des usagers du service de location Buscyclette a nettement changé ces dernières années. Alors qu'en 2015, 56 % des bénéficiaires étaient des collégiens, lycéens et étudiants, ils ne représentent plus que 32,2 % de la clientèle en 2019. A contrario, les salariés constituent dorénavant près de la moitié des bénéficiaires (43,6 % en 2019) alors qu'ils n'étaient qu'à peine 11 % en 2015. La possession d'un vélo est probablement plus répandue chez les scolaires, alors que de plus en plus d'actifs veulent essayer de changer leurs comportements de déplacement en optant pour la location de vélos, qui est souvent une étape avant l'achat.

Par ailleurs, si la quasi totalité du parc de vélos en location en 2011 était composé de vélos de ville, en 2019 leur part a reculé (55%) au profit des VAE (40%) et des vélos pliants (5%). Le service de réparation Buscyclette (fermé en 2018) a quant à lui été utilisé par 13 000 personnes en 2016, soit 13 fois plus qu'en 2011. Il prend aussi en charge le gardiennage des vélos. Le service Buscyclette organise enfin des journées d'apprentissage à la conduite d'un vélo dans le trafic urbain ou en milieu protégé, y compris dans les écoles et les centres de loisirs, ainsi que des balades nocturnes.

c) Vélam

Le service de location de vélos en libre-service Vélam, exploité par le publicitaire JC Decaux, connaît quant à lui un bilan mitigé. Il a connu une hausse de son utilisation entre 2010 et 2015 (+53,8%) pour atteindre un pic à 143 000 locations/an. Depuis 2016, le service connaît une érosion de 37,5 % du nombre de locations annuelles. Cette tendance se retrouve également dans le taux de rotation moyen par Vélam : il est passé de 1,11 usager/jour en 2011 à 1,67 en 2015 puis 1,10 en 2019. Le vélo en libre service est plutôt adapté à des déplacements occasionnels, notamment touristiques. L'acquisition d'un vélo a pris le dessus pour les déplacements du quotidien.

Le service Vélam compte actuellement 27 stations, pour 230 vélos en libre-service, la plupart étant concentrés dans le centre-ville d'Amiens.

d) Le réseau « Accueil Vélo »

Le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard et le Comité du Tourisme de la Somme avaient développé un label « Côte Picarde à Vélo » / « Somme à vélo » pour promouvoir les destinations touristiques Baie de Somme à travers un accueil de qualité approprié aux attentes des cyclotouristes sur la côte picarde et dans la vallée de la Somme. Ce label incluait une charte à l'intention des professionnels du tourisme. Il avait été mis en place en même temps que la création des pistes cyclables, et a permis d'identifier des relais d'accueil sur le littoral et à proximité des aménagements. Il est aujourd'hui intégré au sein au label national « Accueil Vélo », déployé partout en France. L'adhésion est payante et valable 3 ans.

Ce label national « Label Vélo » engage les professionnels à proposer un accueil et des services adaptés aux touristes à vélo. Il permet également aux cyclotouristes d'identifier les établissements et les lieux adaptés à la pratique et de bénéficier d'un accueil et de services appropriés. L'objectif est de développer cette marque sur les territoires offrant des itinéraires cyclables touristiques, balisés et respectueux du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes.

Le label « Accueil Vélo » peut être obtenu par six catégories de professionnels : les hébergements touristiques, les loueurs professionnels de vélos, les réparateurs de vélos, les offices de tourisme et syndicats d'initiative, les sites de visite et de loisirs ainsi que les restaurateurs.

Dans la Somme, en 2020, on comptait 26 hébergements locatifs, 9 hôtels, 10 campings, 9 offices de tourisme, 8 restaurants et 15 loueurs de vélos labellisés « Accueil Vélo ». L'animation du réseau est effectuée par Somme Tourisme, en partenariat avec le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard pour les acteurs de la Baie de Somme. Chaque année, au moins une réunion est proposée, et un éducteur à vélo pour découvrir un itinéraire ou une portion d'itinéraire. La promotion des prestataires labellisés se fait via www.francevelotourisme.com et www.lavelomaritime.fr, mais aussi via les sites Internet locaux www.baiecyclette.com et www.somme-tourisme.com rubrique vélo.



Pour être labellisés, les établissements doivent se situer à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé répondant au cahier des charges national des Véloroutes et Voies Vertes. Ils doivent mettre à disposition du client un itinéraire cyclable de liaison entre l'établissement et l'itinéraire. Ils doivent apporter un accueil personnalisé et attentionné aux touristes à vélo, leur mettre à disposition les informations touristiques et de services utiles à leur séjour, être en mesure de les conseiller sur le déroulement de leur séjour. Les hébergements touristiques doivent en outre pouvoir assurer le transfert des bagages des touristes à vélo au prochain point d'hébergement et leur mettre à disposition un service de location de vélos et d'accessoires. Ils doivent être équipés d'un abri à vélos de plain-pied, disposer des équipements nécessaires pour le nettoyage des vélos et pouvoir mettre à disposition un kit de réparation complet pour les petites avaries. Le système de recharge des vélos à assistance électrique est devenu un critère obligatoire pour la labellisation depuis 2018.

V.6) Analyse de l'accidentologie des cyclistes

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 319 accidents, soit 7,7 % des accidents, ont impliqué au moins un cycliste. 3,1 % d'entre eux (10 de totalisés) ont été mortels. Ces statistiques sont issues de l'outil Traxy, logiciel d'exploitation des données de l'accidentologie au niveau départemental. Ces données ont été renseignées à partir des bulletins d'accidents communiqués par la Police municipale, la Gendarmerie nationale et les Sapeurs-Pompiers.

Au niveau national, entre 2012 et 2020, 8,3 % des accidents ont impliqué au moins un cycliste et 3,7 % d'entre eux ont été mortels. Les chiffres pour la Somme sont donc légèrement inférieurs à la moyenne nationale.

La proportion d'accidents mortels impliquant un cycliste (3,1%) est largement inférieure à la proportion d'accidents mortels tous modes (7,8%). Paradoxalement, alors que les cyclistes sont des usagers vulnérables, ce chiffre s'explique par des accidents ayant lieu majoritairement en agglomération, où les vitesses pratiquées sont plus faibles et donc les chocs moins violents.

La catégorie des cyclistes a connu une hausse de 20,3 % du nombre de personnes tuées à l'échelle nationale sur la période 2017-2020 par rapport à la période 2013-2016.

a) Localisation des accidents impliquant des cyclistes : hors / en agglomération

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 53 accidents ayant impliqué au moins un cycliste (soit 17%) ont eu lieu hors agglomération, dont 5 mortels (soit 9,4%). Hors agglomération, la gravité des accidents est beaucoup plus forte qu'en agglomération, à cause d'une cohabitation difficile avec les automobilistes sur des voiries à vitesse élevée qui ont peu d'aménagements cyclables ; les chocs y sont particulièrement violents en particulier pour les cyclistes qui sont peu protégés en cas d'accidents. C'est pourquoi la moitié des cyclistes tués dans la Somme entre 2012 et 2020 l'ont été hors agglomération.

Le pourcentage d'accidents hors agglomération est légèrement supérieur à la moyenne nationale (15,3 % entre 2012 et 2020).

Sur les 266 accidents en agglomération, 195 ont eu lieu à Amiens, dont 3 mortels (soit 1,5%).

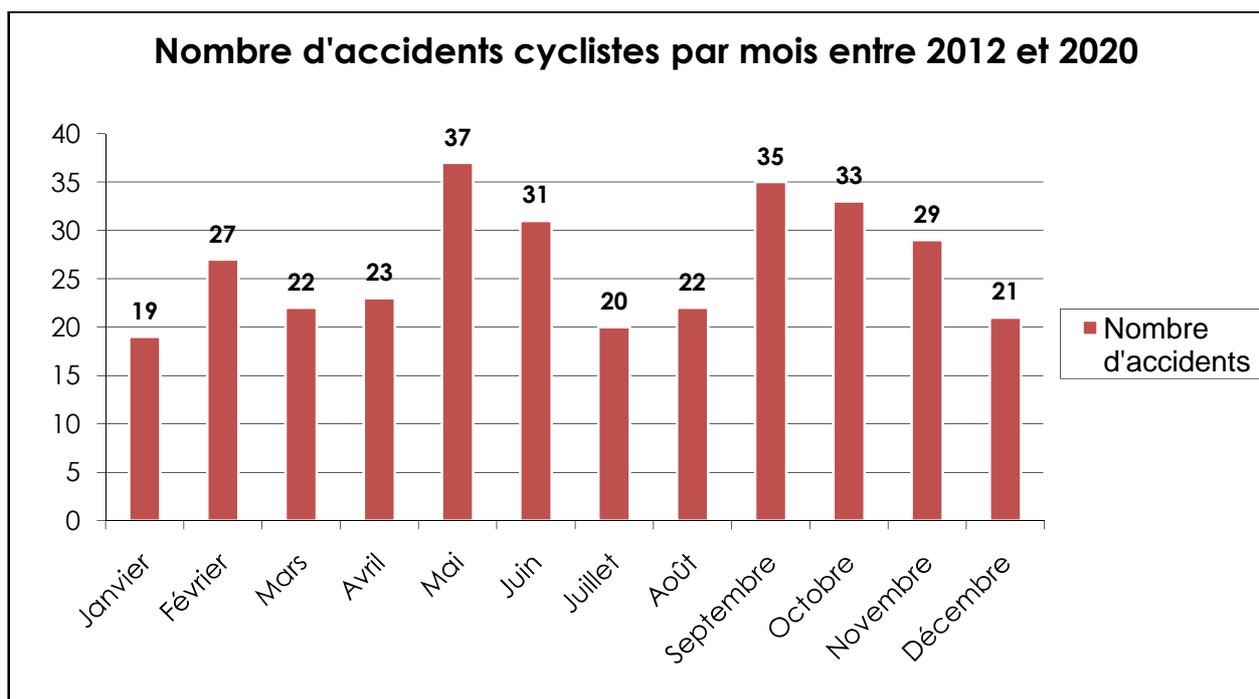
b) Circonstances des accidents

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 82 % des accidents ont eu lieu le jour et 12 % la nuit dans un lieu avec l'éclairage public allumé. Cependant, la nuit représente 15 % des accidents mais 40 % des tués. L'attention se porte aussi sur le crépuscule et l'aube, avec des changements de luminosité dangereux pour les usagers surtout hors agglomération : ces deux périodes concentrent seulement 3 % des accidents, mais 20 % des tués.

A l'échelle nationale, entre 2012 et 2020, 85 % des accidents ont eu lieu le jour. La Somme se situe un peu en-dessous de la moyenne nationale.

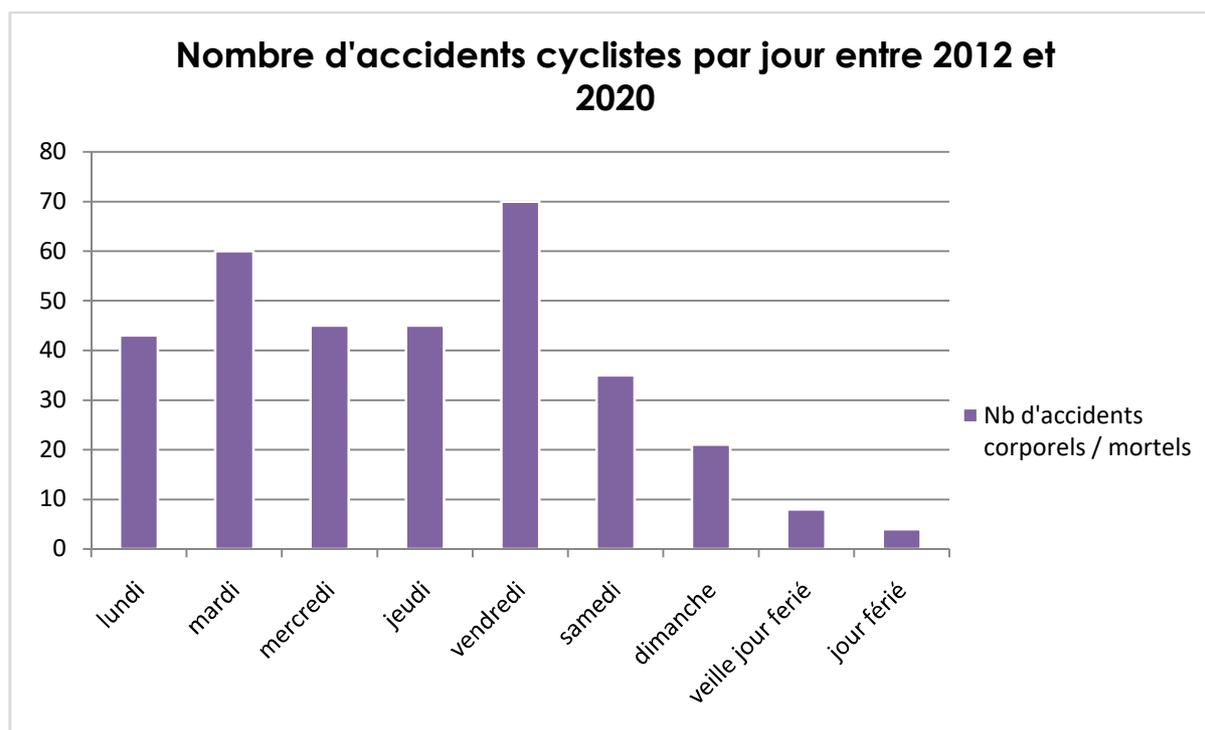
Pour la Somme, dans 85 % des accidents, les conditions météorologiques étaient normales. Cependant, si 11 % des accidents ont eu lieu par temps de pluie, c'est le cas de 50 % des tués.

c) Dans le temps : selon le mois



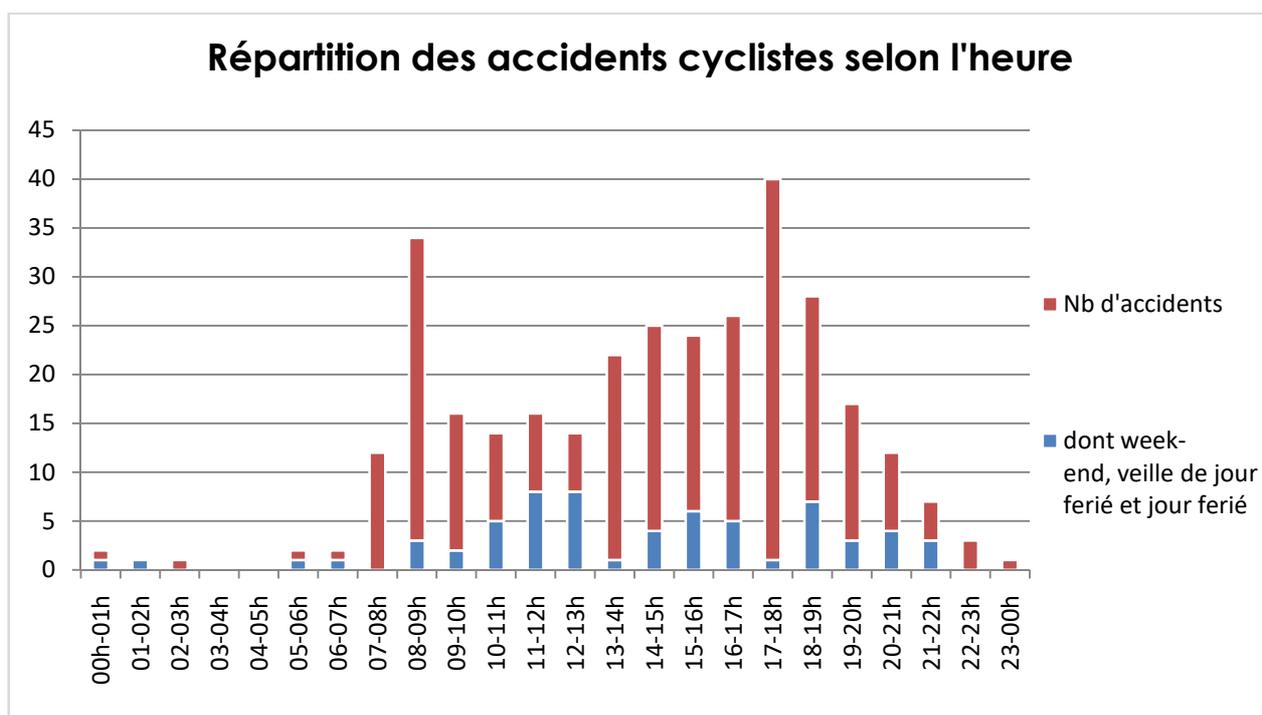
Les mois de mai, septembre et octobre concentrent à eux seuls près du tiers des accidents cyclistes. Ce sont des mois où les bonnes conditions météorologiques incitent à l'usage du vélo pour un usage de loisirs comme pour un usage utilitaire sans équipement contre la pluie ou le froid. L'été apparaît moins accidentogène car une majorité d'utilisateurs du quotidien (scolaires et étudiants, salariés) sont en vacances et ne se rendent pas sur leur lieu de travail ou d'études. En revanche, le mois de novembre concentre seulement 9 % des accidents mais 30 % des tués.

d) Selon le jour



Si le nombre d'accidents est plus élevé les vendredis et moins élevé les week-ends et jours fériés, le niveau de gravité (nombre de tués par nombre d'accidents) est plus élevé les lundis et vendredis. Le nombre d'usagers cyclistes est plus important les jours de semaine pour se rendre au travail ou sur le lieu d'études. Le vendredi correspond à la fin de semaine de travail ou d'études, et pourrait amener à un certain relâchement ou à une certaine fatigue diminuant l'attention.

e) Selon l'heure



Les accidents les plus nombreux interviennent aux heures de pointe du matin et du soir, mais également l'après-midi où la pratique de loisir est plus élevée.

Il est à noter que l'heure de pointe du soir (créneau 17h-18h) fait le plus de cyclistes tués (3 sur les 10 au total entre 2012 et 2020 dans la Somme).

f) Lieux

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 74 accidents ont eu lieu sur une route départementale, soit 23 % des 319 accidents ayant impliqué au moins un cycliste. 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 entre 2012 et 2018, 28,3 % des accidents impliquant au moins un cycliste ont eu lieu sur RD.

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 87 % des accidents se sont produits dans une portion rectiligne. 126 accidents (39,5 %) ont eu lieu dans une intersection ou à proximité, dont 35,7 % dans une intersection en T, 35,7 % dans une intersection en X et 22,2 % dans un giratoire.

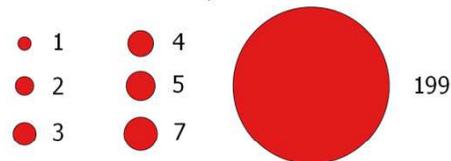
Au niveau national, entre 2012 et 2018, 45,8 % des accidents ont eu lieu dans une intersection ou à proximité, dont 30,2 % dans une intersection en T, 34,5 % dans une intersection en X et 18,1 % dans un giratoire.

Dans la Somme, entre 2012 et 2018, 5 accidents ayant impliqué un cycliste ont eu lieu à proximité d'une école (contre 8 entre 2007 et 2011). Cette baisse est le résultat d'opérations d'apaisement des voiries à proximité des écoles menées par le Département, les EPCI et les communes afin de sécuriser les entrées et sorties des élèves (zones 30, ralentisseurs, bandes cyclables...).

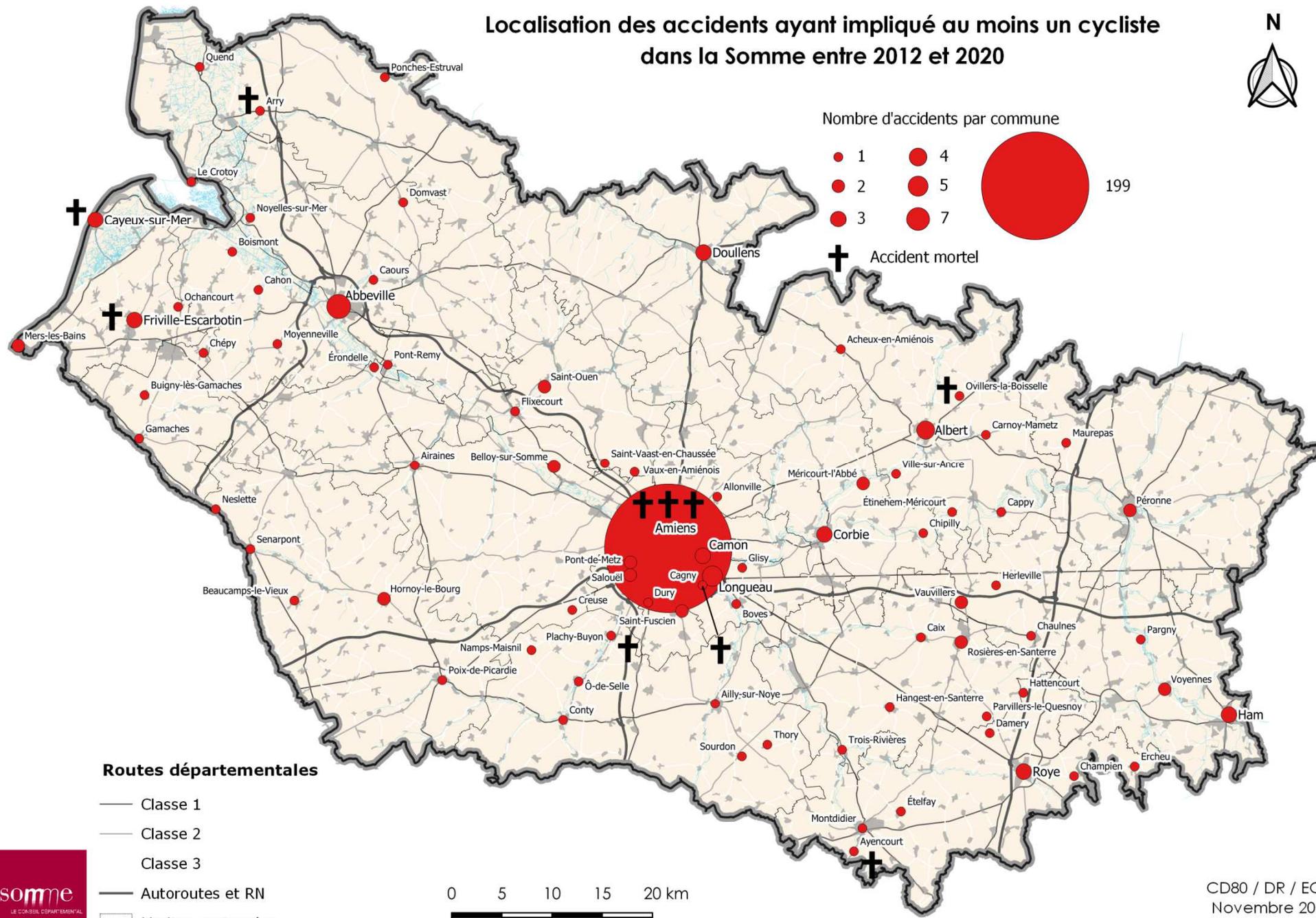
Localisation des accidents ayant impliqué au moins un cycliste dans la Somme entre 2012 et 2020



Nombre d'accidents par commune



Accident mortel



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- Limites cantonales

0 5 10 15 20 km



CD80 / DR / EGP
 Novembre 2021
 Sources : CD80, Traxy, IGN

g) Les conflits

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

Type d'utilisateur	Seul (sans piéton)	Piéton	Cycliste	Cyclomoteur	Moto	Véhicule léger	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Tracteur	Bus / Car
Nombre d'accidents	8	14	3	11	5	247	16	9	2	5

Entre 2012 et 2020, la grande majorité des accidents impliquant des cyclistes sont des collisions avec une voiture (82,2%). 4,4 % des accidents sont des collisions avec un piéton, et 5,0 % sont des collisions avec un deux roues motorisé.

En intersection (hors et en agglomération)

Type d'utilisateur	Type de collision	Accidents impliquant au moins un cycliste		
Accidents avec piéton(s)		0	0,0 %	
	Véhicule seul	Sans collision	1	0,8 %
		Obstacle fixe ou autre collision	1	0,8 %
Accidents sans piéton	2 véhicules	Collision frontale	15	11,9 %
		Collision arrière	3	2,4 %
		Collision par côté	97	77,0 %
		Autres	8	6,3 %
	+ de 2 véhicules	Collision en chaîne	0	0,0 %
Collision multiple		1	0,8 %	
TOTAL		126	100,0 %	

En intersection, 77 % des accidents impliquant des cyclistes sont des collisions par côté. Le plus souvent, des automobilistes tournant à droite ne voient pas le cycliste arrivant dans leur angle mort, entraînant un tassement du cycliste vers le trottoir et un choc avec la voiture.

Hors intersection (hors et en agglomération)

Type d'utilisateur		Type de collision	Accidents impliquant au moins un cycliste	
Accidents avec piéton(s)			14	7,3 %
Accidents sans piéton	Véhicule seul	Sans collision	5	2,6 %
		Obstacle fixe ou autre collision	1	0,5 %
		Collision frontale	22	11,4 %
	2 véhicules	Collision arrière	38	19,7 %
		Collision par côté	93	48,2 %
		Autres	15	7,8 %
	+ de 2 véhicules	Collision en chaîne	2	1,0 %
Collision multiple		3	1,6 %	
TOTAL			193	100,0 %

Hors intersection, les collisions par côté restent majoritaires (48,2%), mais les collisions arrière (19,7%) et frontales (11,4%) sont importantes, souvent à cause de dépassements de cyclistes ne respectant pas les distances latérales de sécurité (1 m en agglomération, 1,50 m hors agglomération), ou réalisés dans de mauvaises conditions de sécurité (mauvaise estimation de l'arrivée d'un véhicule en face, visibilité cachée par un véhicule lourd).

Hors agglomération seulement (en et hors intersection)

Type d'utilisateur		Type de collision	Accidents impliquant au moins un cycliste	
Accidents avec piéton(s)			0	0,0 %
Accidents sans piéton	Véhicule seul	Sans collision	3	5,7 %
		Obstacle fixe ou autre collision	0	0,0 %
		Collision frontale	9	17,0 %
	2 véhicules	Collision arrière	11	20,8 %
		Collision par côté	25	47,2 %
		Autres	3	5,7 %
	+ de 2 véhicules	Collision en chaîne	2	3,8 %
Collision multiple		0	0,0 %	
TOTAL			53	100,0 %

A noter que hors agglomération, les cyclistes sont encore plus vulnérables. Du fait de la vitesse plus élevée des automobilistes, le choc avec les cyclistes est encore plus violent, réduisant ainsi les chances de survie pour les cyclistes qui n'ont pas de carrosserie, ou tout du moins aggravant leurs blessures. Si seulement 17 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, on y trouve 50 % des tués cyclistes.

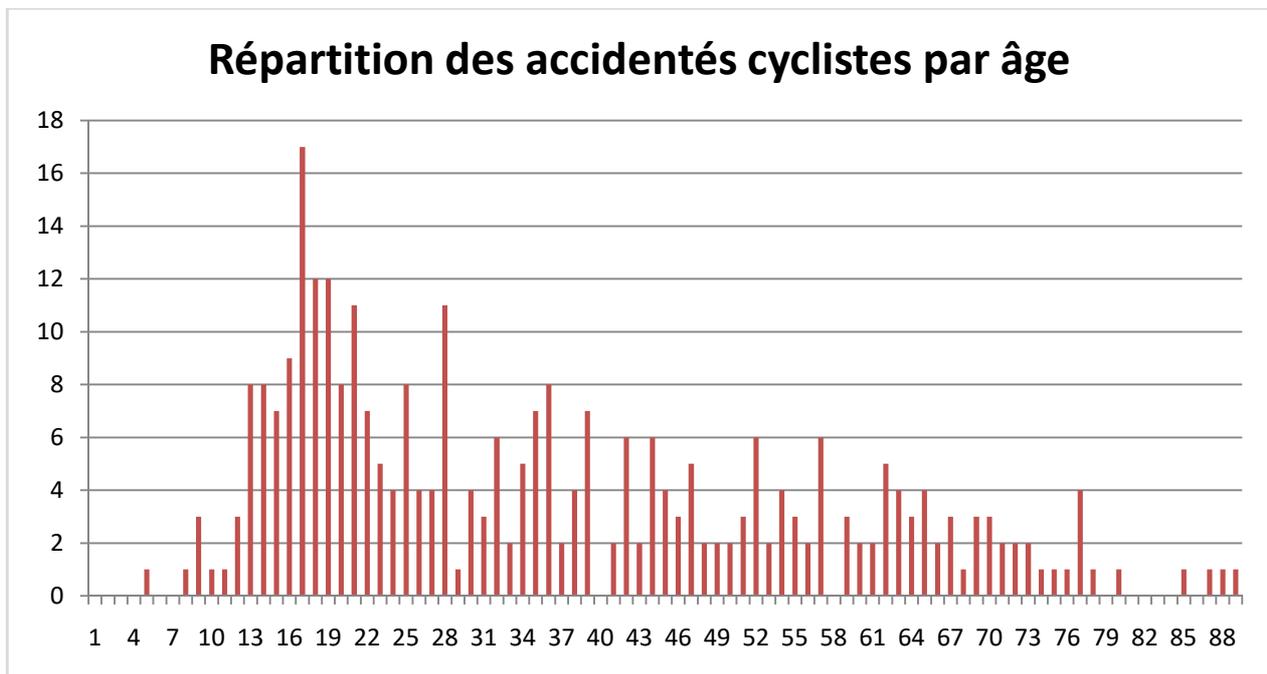


Campagne de communication relative aux risques de collision avec un cycliste (Sécurité Routière)

h) Âge et sexe des impliqués cyclistes

Dans la Somme, entre 2012 et 2020, 77,8 % des cyclistes impliqués dans un accident étaient de sexe masculin et 22,2 % de sexe féminin. Cette différence s'explique par une attitude parfois moins prudente des cyclistes hommes, la féminisation de la pratique cycliste ayant équilibré les proportions d'utilisateurs cyclistes par sexe.

La tranche d'âge 16-20 ans est la plus victime d'accidents cyclistes. Ce sont des lycéens et des étudiants qui se rendent au lycée ou à l'université en agglomération massivement à vélo.



i) Comparaison avec d'autres départements

Seine-Maritime (76) : 6 600 km de RD dont 50 km de voies vertes

Morbihan (56) : 4 106 km de RD

Haut-Rhin (68) : 2 600 km de RD

Gironde (33) : 6 400 km de RD dont 390 km de voies vertes

Somme (80) : 4 550 km de RD + 160 km de voies vertes sous maîtrise d'ouvrage départementale

Accidentologie par département (période 2012-2018)

Départements	Somme	Seine-Maritime	Morbihan	Haut-Rhin	Gironde
Accidents corporels (tous modes)	3 283	5 373	3 922	3 080	10 373
Part d'accidents mortels	8,2 %	6,5 %	6,6 %	6,7 %	4,7 %
Accidents corporels avec au moins un cycliste	232	334	448	382	1 034
Part d'accidents avec au moins un cycliste	7,1 %	6,2 %	11,4 %	12,4 %	10,0 %
Part d'accidents mortels avec au moins un cycliste	3,8 %	6,0 %	3,3 %	3,9 %	2,3 %

Accidents impliquant au moins un cycliste

Départements	Somme	Seine-Maritime	Morbihan	Haut-Rhin	Gironde
Hors agglomération	15,5 %	19,8 %	20,5 %	24,6 %	8,6 %
Jour	80,2 %	82,9 %	84,2 %	81,9 %	76,1 %
Nuit sans éclairage	3,0 %	0,3 %	0,9 %	2,6 %	1,2 %
Conditions météo normales	84,1 %	86,5 %	84,4 %	84,0 %	85,6 %
Sur RD	25,0 %	41,0 %	26,6 %	55,2 %	12,3 %
Dans les agglos + 20 000 hab	68,1 %	55,4 %	55,8 %	34,3 %	79,4 %
En intersection	42,7 %	52,4 %	38,8 %	56,3 %	66,1 %
Proximité d'une école	2,2 %	3,3 %	4,5 %	9,2 %	2,3 %
Classe d'âge surimpliquée	16 – 20 ans	18 – 24 ans	15 – 17 ans	15 – 17 ans	15 – 24 ans

Dans le cas de la Somme, 319 accidents impliquant au moins un cycliste ont eu lieu entre 2012 et 2020, dont 10 mortels. La plupart des accidents impliquant des cyclistes ont lieu en agglomération, et plus spécifiquement à Amiens où le trafic vélos est fort. Cependant, les accidents sont plus graves hors agglomération, où le différentiel de vitesse par rapport aux autres usagers est élevé. Ces accidents ont eu essentiellement en journée, dans des conditions météorologiques normales, et impliquent pour la plupart une collision avec une voiture. Les jeunes cyclistes, et plus spécifiquement les 16-20 ans, sont surexposés. Près de 40% des accidents ont lieu en intersection, avec une prédominance des collisions latérales.

VI – Définition du potentiel cyclable des itinéraires

Le Schéma cyclable départemental précédent, adopté en février 2015, avait mené une étude des itinéraires ayant un potentiel cyclable en séparant les liaisons utilitaires des liaisons touristiques et de loisirs. L'analyse des liaisons utilitaires a été actualisée en tenant compte de l'émergence ces dernières années du vélo à assistance électrique (VAE), qui permet grâce à l'aide des batteries de franchir plus facilement des dénivelés importants et de parcourir de plus longues distances qu'avec un vélo classique. L'analyse des liaisons touristiques et de loisirs tiendra compte du nouveau Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes Hauts-de-France (SR3V) adopté le 30 janvier 2020 à l'échelle de la nouvelle région.

VI.1) Liaisons utilitaires

Pour cette étude, la distinction a été faite entre les itinéraires parcourables en vélo classique et les itinéraires présentant un surcroît d'intérêt grâce au VAE. Pour les premiers, la méthode du schéma antérieur a été reprise en actualisant les chiffres. Dans un rayon de 5 km, les liaisons utilitaires potentielles autour des pôles générateurs de flux ont été identifiées, c'est-à-dire des aires d'influence urbaines au sens de l'INSEE. D'autres communes, bien que n'étant pas considérées comme centre d'une aire urbaine, ont été retenues car elles constituent des pôles de proximité offrant un certain niveau de services ou de commerces. Afin de traiter les liaisons domiciles-collèges, l'ensemble des communes abritant un collège ont été traitées comme pôles.

Le rayon a été élargi à 8 km pour intégrer des itinéraires joignant des communes plus éloignées des pôles mais pour lesquels le VAE apporte plus de facilité à parcourir des distances importantes. Le VAE apporte un gain de vitesse qui élargit l'espace-temps ressenti par l'utilisateur comme étant potentiellement explorable à vélo.

Cette méthodologie a permis de faire ressortir plus de 1 000 axes potentiellement réalisables en VAE, dont plus de 350 demeurent intéressants à parcourir avec un vélo classique.

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

- la distance de mairie à mairie,
- la topographie (dénivelé moyen et maximal),
- le nombre de collégiens inscrits pour l'année 2019-2020,
- le nombre d'actifs (INSEE 2016),
- le nombre de ménages (INSEE 2016).

Pour le VAE, le critère du nombre de personnes de 55 ans et plus a été ajouté au calcul du potentiel. En effet, une étude du Cerema publiée en octobre 2017⁷ a montré que le VAE est un moyen de poursuivre une pratique cycliste notamment pour une pratique de loisirs, même s'il se répand de plus en plus dans un usage utilitaire. Deux usagers du VAE sur trois seraient âgés de 55 ans et plus. L'enquête menée par le Département en 2020 auprès des demandeurs d'aides à l'achat de VAE confirme cette hypothèse, en indiquant que 87% des répondants ont 40 ans et plus

⁷Enquête mentionnée dans Olivier Razemon, « Le profil très CSP+ des acquéreurs de vélos à assistance électrique » in *L'Interconnexion n'est plus assurée* (blog du Monde), 8 octobre 2017. Adresse URL : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/10/08/profil-acquereurs-vae/>

et que 75% des répondants ont acheté ce VAE pour remplacer un vélo traditionnel (contre 31% la marche à pied, 26% une voiture et 17% les transports en commun).

Le croisement de ces critères a permis de hiérarchiser les axes en fonction de leur « potentiel cyclable ». Une discrétisation a été faite en 4 classes : potentiel très faible, potentiel faible ou moyen, potentiel élevé, potentiel très élevé.



Méthodologie de définition du potentiel utilitaire des liaisons pôle/commune

Illustration de la méthode avec un exemple :

La liaison Eu – Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly

a) Croisement des critères

Itinéraire	Effectif collégiens	Effectif ménages	Nombre d'actifs	Effectif 55 ans et +	Distance	Dénivelé moyen	Dénivelé max
Eu – St-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	49	545	582	470	4,5 km	1,93 %	12 %

b) Pondération des critères (vélo traditionnel)

Attribution de 1 à 4 points en fonction de la « performance » de chaque critère.

Distance :

0 à 2,5 km : 4 pts ; 2,6 à 5 km : 3 pts ; 5,1 à 7,5 km : 2pts ; 7,6 km et plus : 1 pt.

Dénivelé moyen (différence d'altitude entre la commune de départ et la commune d'arrivée) :

0 à 0,5 % : 4 pts ; 0,6 à 1 % : 3 pts ; 1,1 à 1,5 % : 2 pts ; 1,6 % et plus : 1 pt.

Dénivelé maximal :

0 à 5 % : 4 pts ; 6 à 10 % : 3 pts ; 11 à 15 % : 2 pts ; 16 % et plus : 1 pt.

Nombre de collégiens, de ménages et d'actifs :

La moyenne des effectifs communaux sur tout le département a été calculée : 35 collégiens, 322 ménages, 332 actifs.

Les communes qui disposaient d'un effectif supérieur à 1,5 fois la moyenne avaient 4 pts, entre 1 et 1,5 fois supérieur à la moyenne : 3 pts ; entre 1 et 1,5 fois inférieur à la moyenne : 2 pts ; moins de 1,5 fois inférieur à la moyenne : 1 pt.

Itinéraire	Effectif collégiens	Effectif ménages	Nombre d'actifs	Distance	Dénivelé moyen	Dénivelé max	Score
Eu – St-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	3	4	4	3	1	2	17/24

c) Pondération des critères (VAE)

Attribution de 1 à 4 points en fonction de la « performance » de chaque critère. Certains critères restent inchangés (nombre de collégiens, d'actifs et de ménages). La notation des critères géographiques a été revue pour tenir compte de l'appui de la batterie, permettant à l'utilisateur de parcourir des distances plus importantes en moins de temps, et de franchir des pentes plus rudes en faisant moins d'efforts. En effet, l'enquête menée par le Département auprès des demandeurs d'aides à l'achat de VAE révèle que la distance moyenne aller de leurs déplacements quotidiens en VAE serait de 7,1 km, avec la moitié des répondants pensant faire 6 km ou plus et même un quart 8km ou plus.

Distance :

0 à 4,0 km : 4 pts ; 4,1 à 8,0 km : 3 pts ; 8,1 à 12,0 km : 2 pts ; 12,1 km et plus : 1 pt.

Dénivelé moyen (différence d'altitude entre la commune de départ et la commune d'arrivée) :

0 à 0,7 % : 4 pts ; 0,7 à 1,4 % : 3 pts ; 1,4 à 2,1 % : 2 pts ; 2,1 % et plus : 1 pt.

Dénivelé maximal :

0 à 12 % : 4 pts ; 12 à 24 % : 3 pts ; 24 à 36 % : 2 pts ; 36 % et plus : 1 pt.

Nombre de collégiens, de ménages et d'actifs :

Pour chaque effectif, la moyenne a été calculée : 35 collégiens, 322 ménages, 332 actifs.

Les communes qui disposaient d'un effectif supérieur à 1,5 fois la moyenne avaient 4 pts, entre 1 et 1,5 fois supérieur à la moyenne : 3 pts ; entre 1 et 1,5 fois inférieur à la moyenne : 2 pts ; moins de 1,5 fois inférieur à la moyenne : 1 pt.

Nombre de personnes de 55 ans et plus :

La moyenne a été calculée : 234 personnes de 55 ans et plus.

Les communes qui disposaient d'un effectif supérieur à 1,5 fois la moyenne avaient 4 pts, entre 1 et 1,5 fois supérieur à la moyenne : 3 pts ; entre 1 et 1,5 fois inférieur à la moyenne : 2 pts ; moins de 1,5 fois inférieur à la moyenne : 1 pt.

Itinéraire	Effectif collégiens	Effectif ménages	Nombre d'actifs	Effectif 55 ans et +	Distance	Dénivelé moyen	Dénivelé max	Score VAE
Eu – St-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	3	4	4	4	3	2	4	24/28

d) Calcul de l'intérêt cyclable

Les points ont été additionnés par itinéraire :

Potentiel	Avec un vélo classique	Avec un VAE
Très élevé	18 points ou plus	21 points ou plus
Élevé	15 à 17 points	18 à 20 points
Faible ou moyen	12 à 14 points	14 à 17 points
Très faible	11 points ou moins	13 points ou moins

Dans notre exemple Eu – Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly, la liaison recueille 17 points sur 24 en vélo classique : elle est donc classée à potentiel élevé. Avec le VAE, elle recueille 24 points sur 28 : elle est classée à potentiel très élevé. Ici, le VAE procure un gain d'intérêt pour gravir les versants du plateau du Vimeu depuis la vallée de la Bresle plus facilement que sans assistance électrique.

Cette analyse aboutit à une répartition des liaisons sur l'ensemble du département selon leur potentiel :

Potentiel / Catégorie	Vélo classique 5 km	VAE 8 km	VAE 10 km
Potentiel très élevé	68	191	269
Potentiel élevé	50	99	142
Potentiel faible ou moyen	160	585	818
Potentiel très faible	75	137	325
Total	353	1012	1554

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, Domart-en-Ponthieu), la vallée de la Somme (Abbeville, Ailly-sur-Somme, Picquigny, Corbie, Péronne et Ham), la vallée de la Bresle (Eu et Gamaches), la vallée de l'Ancre (Albert) ainsi que le plateau du Santerre (Rosières-en-Santerre, Chaulnes, Nesle et Roye). A l'inverse, d'autres espaces plus vallonnés ou à plus faible densité de population semblent présenter moins de potentiel : le sud et le sud-ouest amiénois (Hornoy-le-Bourg, Beaucamps-le-Vieux, Poix-de-Picardie, Quevauvillers), ou encore la région de Bray-sur-Somme, d'Acheux-en-Amiénois, de Roisel et de Crécy-en-Ponthieu.

Le développement du VAE nuance cependant ce constat, puisqu'il facilite le franchissement de dénivelés plus importants lorsqu'il faut quitter une vallée pour monter sur un plateau. Il permet en outre de relier plus facilement les pôles entre eux : de nombreuses liaisons à fort potentiel dessinent des continuités d'itinéraires. Ces continuités correspondent souvent au tracé des véloroutes

actuelles ou projetées, lesquelles sont tracées dans les vallées ou reprennent les tracés d'anciennes voies ferrées, là où les concentrations de population sont plus importantes.

VI.2) Croisement des liaisons utilitaires avec les véloroutes et voies vertes

Dans un deuxième temps, les cartes des liaisons potentielles utilitaires ont été superposées au schéma cyclable régional, afin d'identifier les axes également concernés par un usage de loisirs.

Ce croisement permet d'identifier des itinéraires de loisirs qui disposent également d'un potentiel important à très important pour un usage utilitaire. Les tableaux ci-dessous catégorisent les liaisons pôle/commune à potentiel très élevé ou élevé en fonction de leur état d'aménagement. Ces liaisons peuvent se situer sur des itinéraires cyclables déjà aménagés, où subsiste un enjeu d'entretien et d'adaptation à un usage utilitaire avec un revêtement roulant. Elles peuvent également concerner des projets de véloroutes voies vertes, soit en phase opérationnelle (travaux ou études), soit au stade d'hypothèses de travail. Ces tableaux pourront légitimer certains aménagements en argumentant de leur potentiel utilitaire, et ainsi aider à établir une programmation des investissements.

Par ailleurs, un habitant d'une commune pourra lire que les déplacements qu'il réalise régulièrement avec une commune proche peuvent se faire à vélo, ce qui peut susciter une demande pour la pratique utilitaire. Des communes ou des intercommunalités pourront s'appuyer sur ces tableaux pour réaliser localement des aménagements cyclables et/ou baliser les itinéraires les plus adaptés aux vélos.

Axes au potentiel utilitaire très élevé ou élevé déjà aménagés

Abbeville	Cambron	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Caours	Potentiel élevé	Traversée du Ponthieu
	Drucat	Potentiel très élevé	Traversée du Ponthieu
	Épagne-Épagnette	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Pont-Remy	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Ailly-le-Haut-Clocher	Longpré-les-Corps-Saints	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Ailly-sur-Somme	Amiens	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Belloy-sur-Somme	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Breilly	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Dreuil-lès-Amiens	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	La Chaussée-Tirancourt	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Picquigny	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Airaines	Allery	Potentiel très élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	Condé-Folie	Potentiel très élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	Longpré-les-Corps-Saints	Potentiel très élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
Albert	Aveluy	Potentiel élevé	Véloroute de la Mémoire
	Dernancourt	Potentiel élevé	Véloroute de la Mémoire

	Méaulte	Potentiel très élevé	Véloroute Doullens Péronne
	Ribemont-sur-Ancre	Potentiel élevé	Véloroute de la Mémoire
Amiens	Ailly-sur-Somme	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Argoeuves	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Camon	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Dreuil-lès-Amiens	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Dury	Potentiel très élevé	Liaison locale
	Glisy	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Longueau	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Rivery	Potentiel très élevé	Liaison locale
	Saint-Fuscien	Potentiel très élevé	Liaison locale
	Saint-Sauveur	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Corbie	Aubigny	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Blangy-Tronville	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Daours	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Fouillooy	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Hamelet	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Méricourt-l'Abbé	Potentiel élevé	Véloroute de la Mémoire
	Ribemont-sur-Ancre	Potentiel élevé	Véloroute de la Mémoire
	Vecquemont	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Villers-Bretonneux	Potentiel très élevé	Jonction Villers-Bretonneux – VVS
Doullens	Grouches-Luchuel	Potentiel très élevé	Liaison locale
Eu	Beauchamps	Potentiel très élevé	Chemin entre Verre et Mer
	Bouvaincourt-sur-Bresle	Potentiel très élevé	Chemin entre Verre et Mer
	Dargnies	Potentiel très élevé	Chemin entre Verre et Mer
	Mers-les-Bains	Potentiel	Chemin entre Verre et Mer
	Oust-Marest	Potentiel élevé	Chemin entre Verre et Mer
Gamaches	Beauchamps	Potentiel très élevé	Chemin entre Verre et Mer
	Bouvaincourt-sur-Bresle	Potentiel très élevé	Chemin entre Verre et Mer
Ham	Esmery-Hallon	Potentiel très élevé	V30
	Hombleux	Potentiel très élevé	V30
Longpré-les-Corps-Saints	Airaines	Potentiel très élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	Bettencourt-Rivière	Potentiel élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	Hangest-sur-Somme	Potentiel élevé	Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	L'Étoile	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Véloroute du Vimeu à l'Airaines
	Long	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Pont-Remy	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Nesle	Hombleux	Potentiel très élevé	V30
Picquigny	Ailly-sur-Somme	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme

	Breilly	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Dreuil-lès-Amiens	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Hangest-sur-Somme	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Saint-Sauveur	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Saveuse	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
Rue	Le Crotoy	Potentiel très élevé	EV4
Saint-Riquier	Caours	Potentiel élevé	Traversée du Ponthieu
	Drucat	Potentiel très élevé	Traversée du Ponthieu
	Neufmoulin	Potentiel élevé	Traversée du Ponthieu
Saint-Valery-sur-Somme	Le Crotoy	Potentiel très élevé	EV4
	Noyelles-sur-Mer	Potentiel très élevé	EV4
	Ponthoile	Potentiel élevé	EV4
Villers-Bretonneux	Corbie	Potentiel très élevé	Jonction Villers-Bretonneux – VVS
	Daours	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Fouilloy	Potentiel très élevé	Jonction Villers-Bretonneux – VVS

D'autres axes au potentiel utilitaire important se trouvent sur des véloroutes voies vertes en projet ou en travaux.

Axes au potentiel utilitaire très élevé ou élevé situés sur le tracé de projets en phase opérationnelle

Amiens	Pont-de-Metz	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Coulée Verte
	Saleux	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Coulée Verte
	Salouël	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Coulée Verte
	Vers-sur-Selle	Potentiel élevé	Jonction VVS – Coulée Verte
Conty	Ô-de-Selle	Potentiel très élevé	Coulée verte
Domart-en-Ponthieu	Bettencourt-Saint-Ouen	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Canaples	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Flixecourt	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Pernois	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Saint-Ouen	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
Doullens	Beauval	Potentiel très élevé	Liaison Amiens Doullens
Flixecourt	Berteaucourt-les-Dames	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Condé-Folie	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Véloroute Flixecourt
	Domart-en-Ponthieu	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	L'Étoile	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Véloroute Flixecourt
	Long	Potentiel élevé	Jonction VVS – Véloroute Flixecourt
	Longpré-les-Corps-Saints	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Véloroute Flixecourt Canaples
	Saint-Léger-lès-Domart	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples

	Saint-Ouen	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
Ham	Eppeville	Potentiel très élevé	Véloroute Vallée de Somme
	Muille-Villette	Potentiel très élevé	Liaison locale
	Voyennes	Potentiel élevé	Véloroute Vallée de Somme
Longpré-les-Corps-Saints	Flixecourt	Potentiel très élevé	Jonction VVS – Véloroute Flixecourt Canaples
Péronne	Cartigny	Potentiel très élevé	Véloroute Péronne – Saint-Quentin
	Doingt	Potentiel très élevé	Véloroute Péronne – Saint-Quentin
	Moislains	Potentiel très élevé	Véloroute du canal SNE
Roisel	Cartigny	Potentiel élevé	Véloroute Péronne – Saint-Quentin
	Marquaix	Potentiel élevé	Véloroute Péronne – Saint-Quentin
Saint-Ouen	Berteaucourt-les-Dames	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Canaples	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Domart-en-Ponthieu	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Flixecourt	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Hangest-sur-Somme	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	L'Étoile	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
	Pernois	Potentiel élevé	Véloroute Flixecourt Canaples
Saint-Léger-lès-Domart	Potentiel très élevé	Véloroute Flixecourt Canaples	

D'autres axes, au potentiel utilitaire important, se situent sur des liaisons inscrites dans le schéma de principe en tant qu'itinéraires structurants ou d'intérêt local, mais qui ne sont ni aménagées, ni en phase opérationnelle d'aménagement.

Axes au potentiel utilitaire très élevé ou élevé situés sur des liaisons structurantes du schéma de principe

Amiens	Boves	Potentiel très élevé	Véloroute Amiens Compiègne
	Cagny	Potentiel très élevé	Véloroute Amiens Compiègne
Blangy-sur-Bresle	Bouttencourt	Potentiel très élevé	Véloroute de la vallée de la Bresle
	Gamaches	Potentiel très élevé	Véloroute de la vallée de la Bresle
Gamaches	Bouttencourt	Potentiel très élevé	Véloroute de la vallée de la Bresle
Montdidier	Trois-Rivières	Potentiel très élevé	Véloroute Amiens Compiègne
Moreuil	Thézy-Glismont	Potentiel élevé	Véloroute Amiens Compiègne
	Trois-Rivières	Potentiel très élevé	Véloroute Amiens Compiègne
Roisel	Ronssoy	Potentiel élevé	Véloroute Péronne – Saint-Quentin

Axes au potentiel utilitaire très élevé ou élevé situés sur des liaisons d'intérêt local du schéma de principe

Acheux-en-Amiénois	Bouzincourt	Potentiel élevé	Véloroute Doullens Péronne
Ailly-le-Haut-Clocher	Saint-Riquier	Potentiel très élevé	Jonction Saint-Riquier – VVS
Ailly-sur-Noye	Jumel	Potentiel élevé	Tracé Ouest Est de Poix-de-Picardie à Nesle
	Oresmaux	Potentiel très élevé	Tracé Ouest Est de Poix-de-Picardie à Nesle
	Thézy-Glimont	Potentiel élevé	Véloroute de la vallée de la Noye
Albert	Bouzincourt	Potentiel élevé	Véloroute Doullens Péronne
Blangy-sur-Bresle	Sénarpont	Potentiel élevé	Véloroute de la vallée de la Bresle
Bray-sur-Somme	Cappy	Potentiel élevé	Véloroute Doullens Péronne
	Dompierre-Becquincourt	Potentiel élevé	Véloroute Doullens Péronne
	Méaulte	Potentiel très élevé	Véloroute Doullens Péronne
Chaulnes	Lihons	Potentiel élevé	Liaison Corbie – Nesle
	Rosières-en-Santerre	Potentiel très élevé	Liaison Corbie – Nesle
Corbie	Marcelcave	Potentiel très élevé	Liaison Corbie – Nesle
Eu	Ault	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Friaucourt	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
Feuquières-en-Vimeu	Acheux-en-Vimeu	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Bourseville	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Chépy	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Fressenneville	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Friville-Escarbotin	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Tours-en-Vimeu	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Tully	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Woincourt	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Yzengremer	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
Fressenneville	Acheux-en-Vimeu	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Aigneville	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Bourseville	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Chépy	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu

	Feuquières-en-Vimeu	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Friaucourt	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Frville-Escarbotin	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Tully	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Valines	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Woignarue	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
Frville-Escarbotin	Aigneville	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Ault	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Chépy	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Feuquières-en-Vimeu	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Fressenneville	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Friaucourt	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	Potentiel très élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Tully	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
	Valines	Potentiel élevé	Véloroute Abbeville Vimeu
Gamaches	Aigneville	Potentiel très élevé	Véloroute de la vallée de la Trie
Longpré-les-Corps-Saints	Ailly-le-Haut-Clocher	Potentiel très élevé	Jonction Saint-Riquier – VVS
Nesle	Voyennes	Potentiel élevé	Tracé Ouest Est de Poix-de-Picardie à Nesle
Quevauvillers	Revelles	Potentiel élevé	Véloroute Amiens Seine-Maritime
Rosières-en-Santerre	Chaulnes	Potentiel très élevé	Liaison Corbie – Nesle
	Harbonnières	Potentiel très élevé	Liaison Corbie – Nesle
Saint-Riquier	Ailly-le-Haut-Clocher	Potentiel très élevé	Jonction Saint-Riquier – VVS
Villers-Bretonneux	Marcelcave	Potentiel très élevé	Liaison Corbie – Nesle

Le travail de ces premiers calculs avec le vélo classique et à assistance électrique est retraduit dans les deux cartes ci-après.

Véloroutes et voies vertes de la Somme

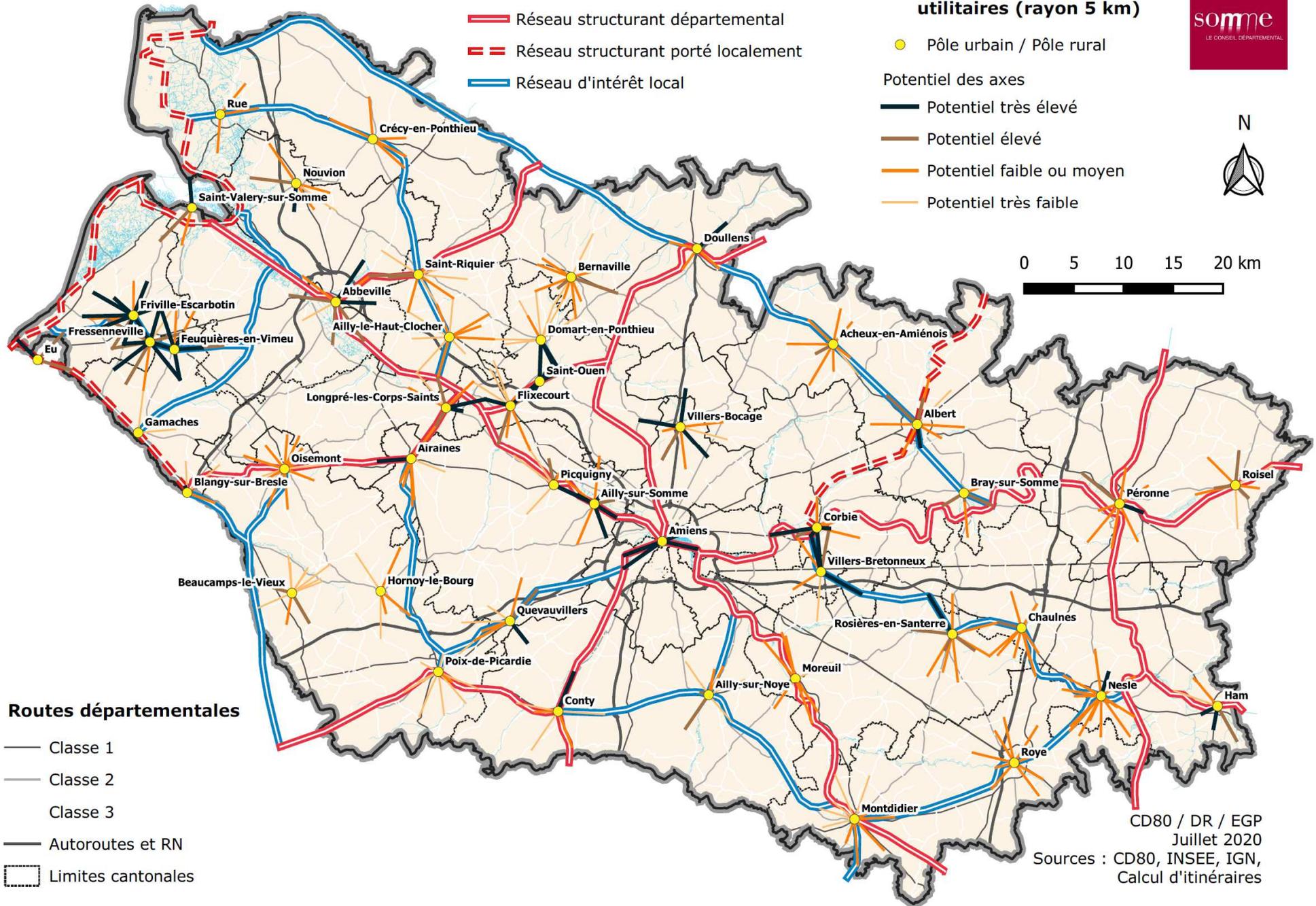
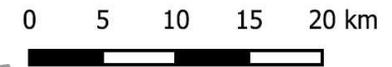
-  Réseau structurant départemental
-  Réseau structurant porté localement
-  Réseau d'intérêt local

Potentiel cyclable des liaisons utilitaires (rayon 5 km)

-  Pôle urbain / Pôle rural

Potentiel des axes

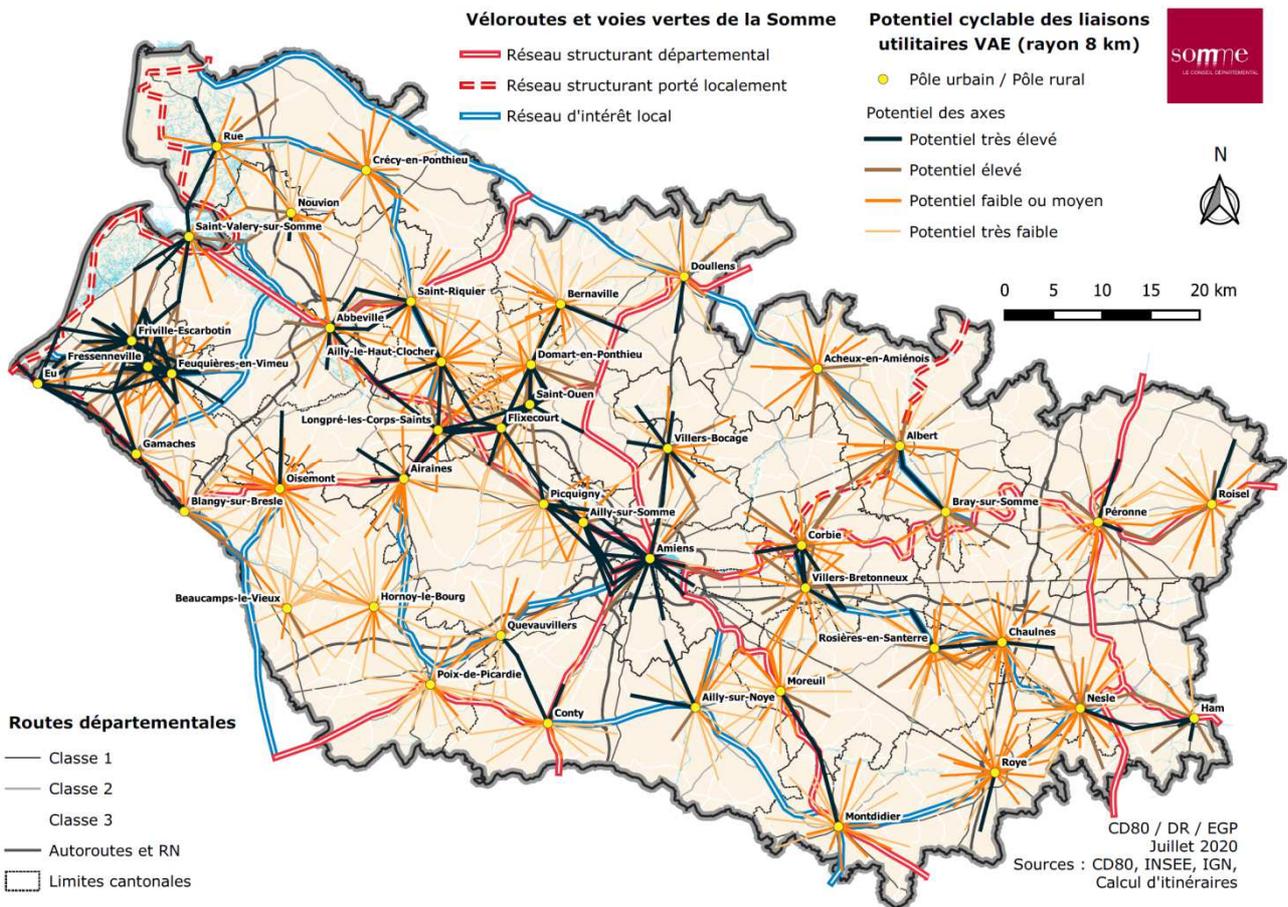
-  Potentiel très élevé
-  Potentiel élevé
-  Potentiel faible ou moyen
-  Potentiel très faible



Routes départementales

-  Classe 1
-  Classe 2
-  Classe 3
-  Autoroutes et RN
-  Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Juillet 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN,
 Calcul d'itinéraires



VI.3) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les gares

L'intermodalité vélo/train est une dimension essentielle à prendre en compte dans l'aménagement des gares et des accès aux gares. Le vélo est un mode pertinent pour effectuer les parcours d'approche des gares depuis les communes proches sur 5 à 8 km. Dans ce cadre, il est utilisé comme un maillon d'une chaîne de déplacements plus large incluant le train sur des distances beaucoup plus longues, notamment pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études. Le vélo peut aussi être le mode du parcours terminal, pour les mêmes motifs de déplacements mais également pour découvrir les attraits touristiques d'une destination proche d'une gare, comme des monuments historiques ou des sites naturels remarquables. Les deux modes peuvent ainsi être combinés lors de balades cyclotouristiques, le retour en train évitant d'effectuer le même parcours à vélo en sens inverse, et évitant la fatigue.

L'emport des vélos est possible dans tous les trains TER. La Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités mettent à disposition des stationnements vélos à destination des usagers du train, avec une programmation pluriannuelle tenant compte de la fréquentation des gares et des obligations législatives de mise à disposition d'aménagements cyclables par le gestionnaire des gares d'ici 2024 (article 53 de la loi LOM). En revanche, le Département, les communes et les EPCI peuvent, en tant que gestionnaires de voirie, agir pour sécuriser les itinéraires cyclables d'accès à ces gares, en sécurisant les carrefours dangereux, en aménageant des bandes cyclables ou des chaudioux, ou encore en jalonnant le meilleur itinéraire entre la gare, le centre-bourg et le collège.

L'expérimentation du réseau points nœuds s'est accompagnée à Longpré-les-Corps-Saints de la pose de panneaux signalant la direction de la gare depuis le centre-bourg, et du bourg depuis la

gare, l'itinéraire s'inscrivant dans la jonction entre la Véloroute Vallée de Somme et la Véloroute du Vimeu à l'Airaines.

Pour déterminer les potentiels de rabattement entre une gare et une commune proche, la même méthodologie utilisée pour les pôles a été retenue. Chaque liaison reliant une gare de voyageurs à une commune limitrophe a fait l'objet d'un calcul, selon la même grille de notation que pour les pôles, visant à identifier son potentiel utilitaire pour des vélos « classiques » (rayon 5 km) et pour des VAE (rayon 8 km). Près de 600 liaisons ont été analysées (sans prendre en compte les liaisons gare-bourg de la même commune), dont environ 180 présentent un potentiel élevé ou très élevé. Le tableau reprenant les axes concernés qui ne figurent pas comme des axes commune-pôle est présenté en annexe du Schéma.

L'identification des liaisons gare/commune à fort potentiel cyclable permet de déterminer les axes pour lesquels le potentiel de rabattement à vélo est le plus important. Elle pourra se traduire par des aménagements plus ciblés de traitement de ces itinéraires de quelques kilomètres : sécurisation de carrefours, signalisation et jalonnement du meilleur parcours à vélo, aménagements cyclables sur la voirie (bandes cyclables, chaudières...) portés par le Département sur RD lors d'opérations de réfection de voirie ou par les collectivités locales.

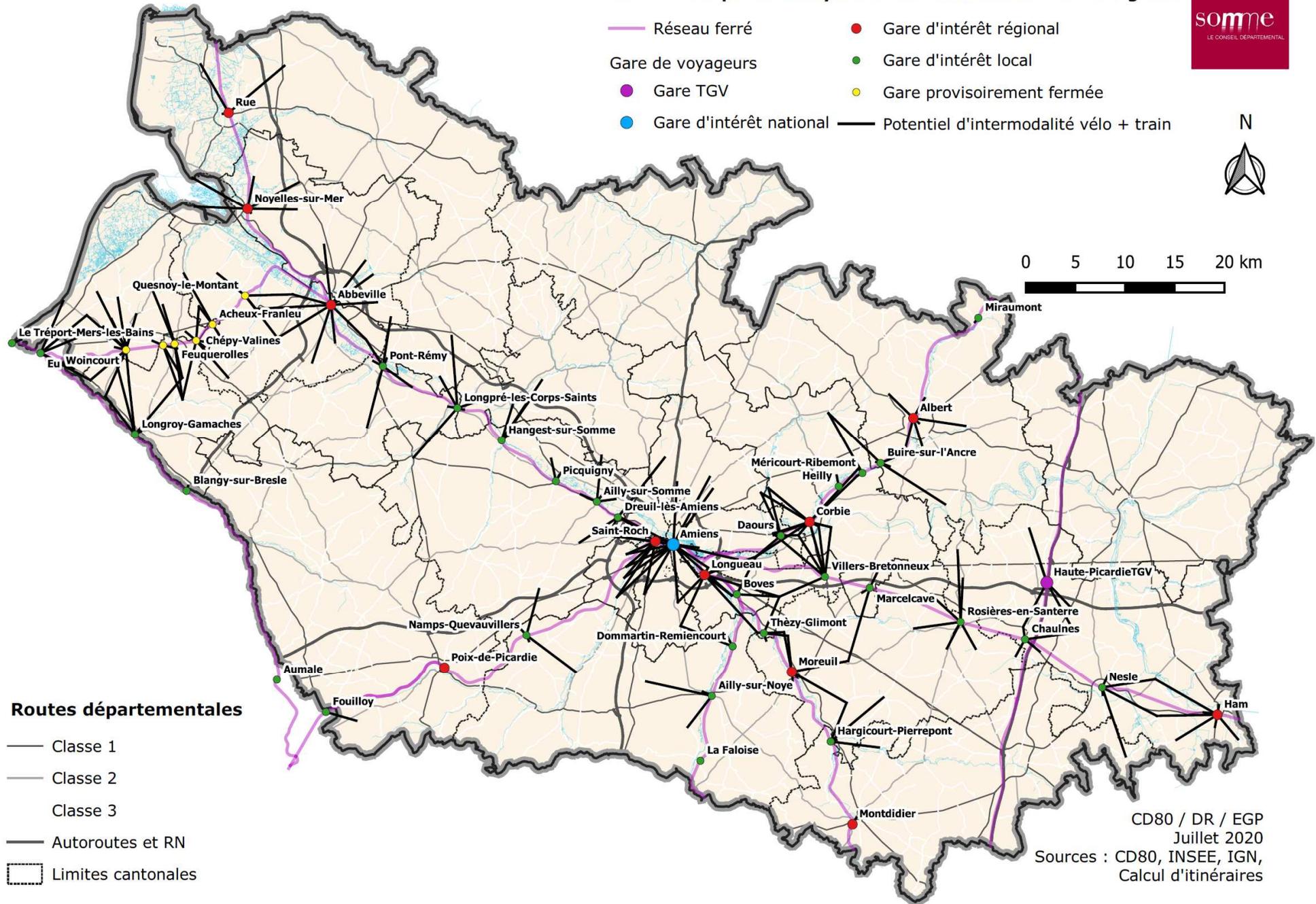
Axes à fort potentiel cyclable de rabattement vers les gares



- Réseau ferré
- Gare d'intérêt régional
- Gare d'intérêt local
- Gare TGV
- Gare provisoirement fermée
- Gare d'intérêt national
- Potentiel d'intermodalité vélo + train



0 5 10 15 20 km



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Juillet 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN,
 Calcul d'itinéraires

Les liaisons gare-commune à potentiel important ont une répartition analogue sur le territoire aux liaisons pôle-commune. Elles sont concentrées dans l'agglomération d'Amiens, dans la vallée de la Somme en aval de Corbie, dans les vallées de l'Ancre, de l'Avre et de la Bresle ainsi que sur les plateaux du Vimeu et du Santerre. A l'inverse, les gares du sud et du sud-ouest amiénois présentent un potentiel de rabattement plus faible lié à un environnement plus vallonné et moins densément peuplé. D'autres territoires (Doullennais, Ponthieu, secteurs de Péronne, de Roye et d'Oisemont-Airaines) sont dépourvus de gares et ne peuvent bénéficier du train pour des parcours longs.

VI.4) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les sites de sports de nature

Le maillage du réseau cyclable du département doit permettre aux cyclotouristes de pouvoir s'arrêter en chemin pour vivre des expériences par la pratique de sports d'extérieur. Les sites de sports de nature comprennent notamment les bases nautiques, les centres équestres, les aérodromes, les clubs de char à voile, les terrains de golf et les sites de sports de pagaie. Ils sont majoritairement situés sur le littoral, en périphérie d'Amiens et en fond de vallée, les rendant de fait facilement accessibles depuis les véloroutes et voies vertes sans contrainte de pentes. Détourner les cyclotouristes vers ces sites permettra de trouver une nouvelle clientèle et donc de diffuser les bénéfices économiques du tourisme vers une pratique sportive en phase avec la nature. Par ailleurs, certains sites comme les centres équestres et les bases nautiques sont fréquentés par des adhérents ou des usagers réguliers tout au long de l'année, sans oublier les salariés qui les exploitent. Ces usagers habitent souvent près de ces sites, à des distances pouvant se parcourir à vélo ou en VAE.

L'action 13 du Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI) 2017-2021 prévoit de « favoriser l'usage du vélo vers les sites de pratique », le cas échéant en complément du train. Certains sites de sports de nature sont directement accessibles depuis les véloroutes et voies vertes, moyennant un jalonnement et une communication sur cette accessibilité en mode actif. Sur les 66 sites de sports de nature répertoriés par Somme Tourisme dans le département, près de 55% sont à moins de 1 kilomètre et près de 76% à moins de 2 kilomètres d'une véloroute ou voie verte existante ou en projet. Le tableau des distances entre chaque site de sports de nature et la véloroute la plus proche est présenté en annexe de ce Schéma.

Cette action s'imbrique avec le programme points nœuds « Somme à vélo », dont l'un des objectifs est de desservir les sites de sports de nature depuis le réseau cyclable structurant en empruntant des routes à faible trafic. Certains points de départ du réseau pourront être déployés à proximité immédiate de ces sites. La cartographie du réseau inclura la localisation et la typologie des sites, avec le meilleur chemin pour y accéder à vélo. Des renseignements complémentaires décrivant les activités proposées pourront être écrits sur ces panneaux. Par la suite, il est proposé dans le PDESI d'inciter les responsables des sites de prévoir des stationnements vélos, voire des abris dans la mesure du possible lorsqu'un potentiel important est identifié.

Au préalable, un travail de cartographie des sites de sports de nature répertoriés par Somme Tourisme a été réalisé. Un calcul a été fait pour chacun d'entre eux afin de déterminer si les liaisons vers les communes alentour présentent un potentiel important pour la pratique cycliste. La même méthodologie de calcul utilisée pour les liaisons utilitaires pôle/commune et gare/commune a été

utilisée. Au rayon de 5 km identifié comme acceptable en vélo traditionnel dans le PDESI, nous avons complété l'analyse avec un rayon de 8 km atteignable en VAE. Par la suite, la distance entre chaque site de sports de nature et la véloroute / voie verte la plus proche a été calculée pour souligner leur proximité.

Au total, sans compter les liaisons internes à une commune abritant un site, on compte environ 375 liaisons à potentiel très élevé ou élevé de rabattement en VAE vers les sites de sports de nature depuis des communes limitrophes. Pour 175 d'entre elles, les distances plus courtes en font des axes à potentiel de rabattement important en vélo classique.

La répartition géographique de ces liaisons à potentiel important suit celle des sites de sports de nature. Ces liaisons se concentrent près du littoral (baie de Somme, Marquenterre, Vimeu, vallée de la Bresle), dans la vallée de la Somme, dans les vallées de la Selle, de la Noye et de l'Hallue. En revanche, le sud-ouest, le sud-est et le nord du département n'ont pas de site de sports de nature, et n'ont ainsi aucune liaison.

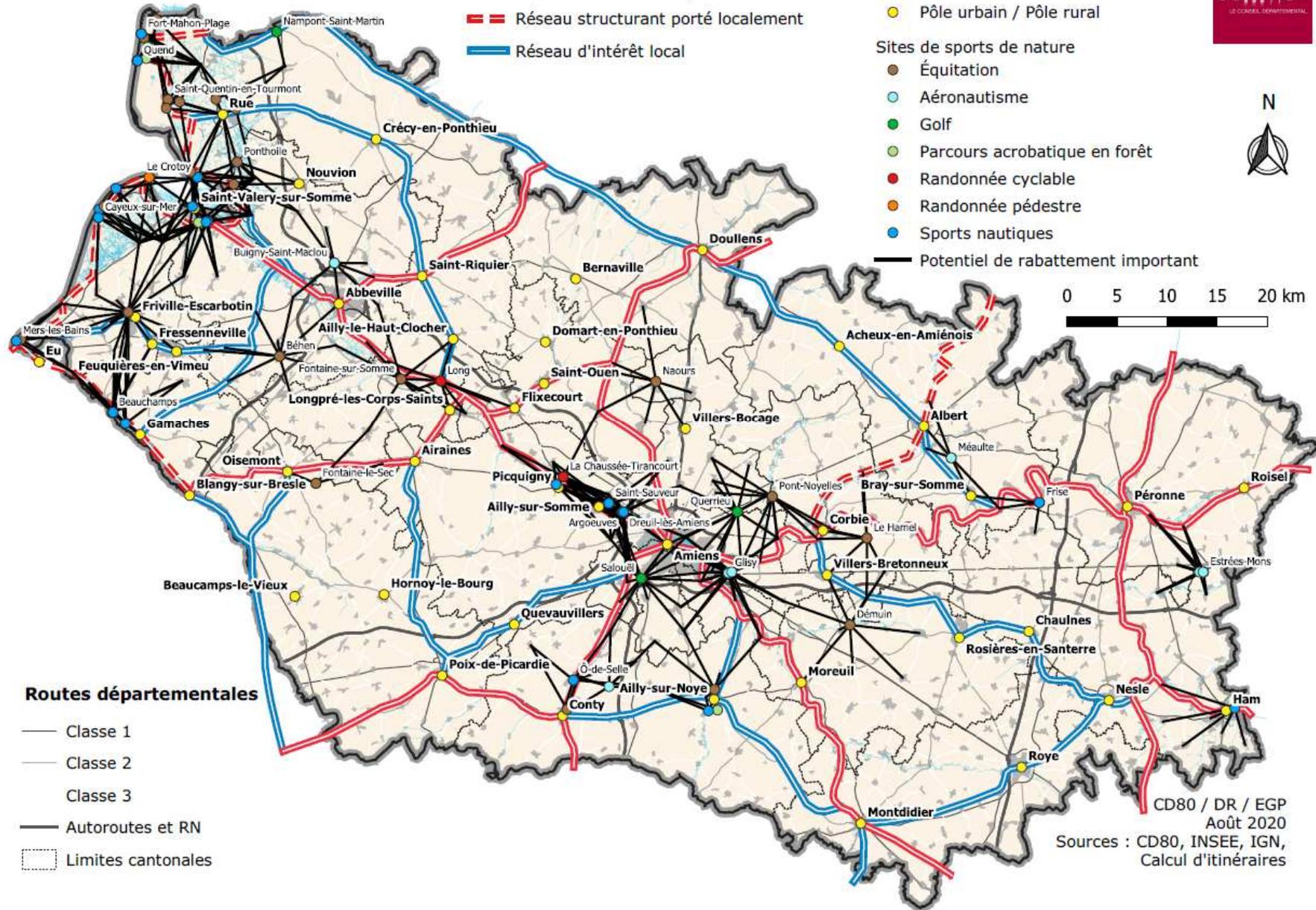
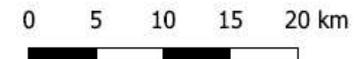
L'identification de ces liaisons permet de repérer les liaisons entre les sites de sports de nature, les communes environnantes et les véloroutes voies vertes qui présentent le plus de potentiel de parcours à vélo. Une recherche de tracé sur des voies à faible circulation pourra apporter une réponse, moyennant la pose d'un jalonnement qui pourra passer par le réseau points nœuds. Elle pourra conduire à la sécurisation de traversées de carrefours pour les cyclistes, par l'aménagement de chaudières et par le jalonnement de l'itinéraire d'accès depuis la véloroute voie verte en utilisant notamment les supports du réseau points nœuds. Ainsi il sera plus facile pour les cyclotouristes de faire un crochet vers les sites de sports de nature et d'intégrer ces expériences comme partie intégrante de leur séjour dans une thématique commune tournant autour de la nature, avec des retombées économiques positives pour le secteur.

Véloroutes et voies vertes de la Somme

- Réseau structurant départemental
- - - Réseau structurant porté localement
- Réseau d'intérêt local

Potentiel cyclable de rabattement vers les sites de sports de nature

- Pôle urbain / Pôle rural
- Sites de sports de nature
 - Équitation
 - Aéronautisme
 - Golf
 - Parcours acrobatique en forêt
 - Randonnée cyclable
 - Randonnée pédestre
 - Sports nautiques
- Potentiel de rabattement important



Routes départementales

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Autoroutes et RN
- Limites cantonales

CD80 / DR / EGP
 Août 2020
 Sources : CD80, INSEE, IGN,
 Calcul d'itinéraires

VI.5) Définition du potentiel de rabattement en vélo vers les collèges

Le Département de la Somme gère 50 collèges publics et compte 17 collèges privés. Il gèrait avant la loi NOTRe les transports scolaires, qui depuis ont été transférés à la Région Hauts-de-France. Cependant, il reste compétent pour l'aménagement de stationnements vélos dans les collèges. Le Département est aussi concerné par la santé des collégiens. L'utilisation du vélo permet à ce public de faire de l'activité physique et de se maintenir en forme, et va dans le sens d'une lutte contre l'obésité. Il ne faut pas oublier que c'est à l'enfance et à l'adolescence que s'acquièrent les habitudes de déplacement, et notamment le recours à la voiture individuelle ou au scooter.

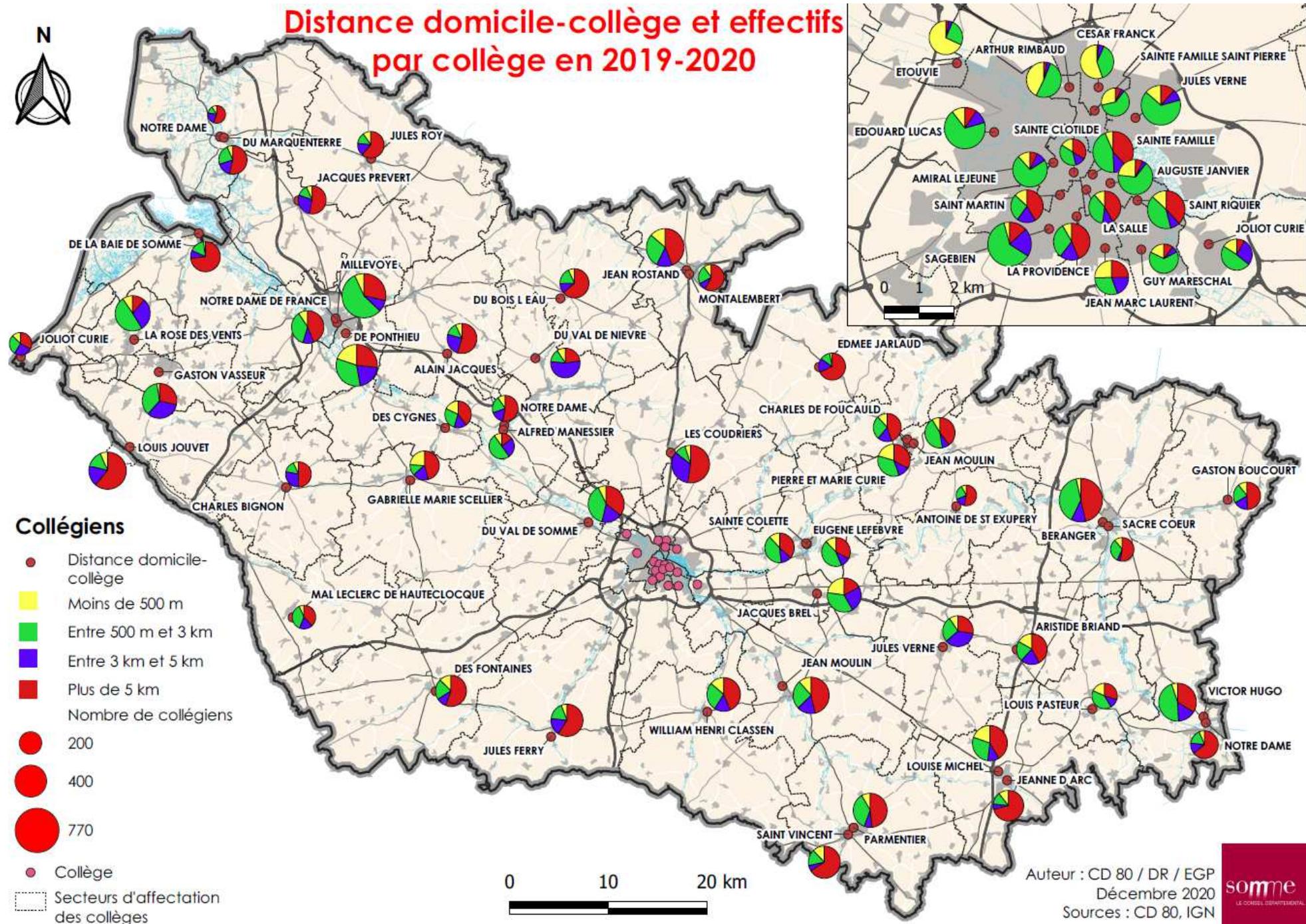
Le Département de la Somme reste un territoire rural composé de nombreuses petites communes. La majorité des collèges sont intercommunaux, et beaucoup de collégiens se rendent dans un collège situé en dehors de leur commune de résidence. Cependant, pour l'année scolaire 2019-2020, près de 49 % des collégiens habitaient à moins de 3 km de leur collège et 64 % à moins de 5 km, des distances facilement réalisables à vélo.

Ce potentiel dépasse les 75 % dans les collèges d'Amiens, mais aussi à Friville-Escarbotin, Flixecourt, Villers-Bretonneux et Domart-en-Ponthieu. En revanche, il n'atteint pas 40 % à Gamaches, Crécy-en-Ponthieu, Bernaville, Acheux-en-Amiénois et Saint-Valery-sur-Somme.

La pratique du vélo pour les déplacements domicile-collèges pourrait être facilitée si le parcours entre le domicile et le collège était davantage sécurisé, avec des aménagements cyclables. Un frein psychologique existe chez les familles qui hésitent à laisser leurs enfants seuls à vélo sur des itinéraires parfois très fréquentés et dangereux à cause d'une vitesse excessive des automobilistes, où parce qu'il fait nuit l'hiver. Si de la pédagogie peut être faite dans les collèges pour rassurer ces publics, il est nécessaire de se pencher sur la sécurisation des voiries d'accès aux collèges pour les itinéraires au potentiel cyclable le plus important. Ces actions seraient essentiellement portées au niveau local, à l'échelle du bourg ou du quartier, mais le Département peut apporter sa contribution en jalonnant un collège depuis une véloroute voie verte ou en mettant en place des chaudiours entre des bourgs et les communes les plus proches.

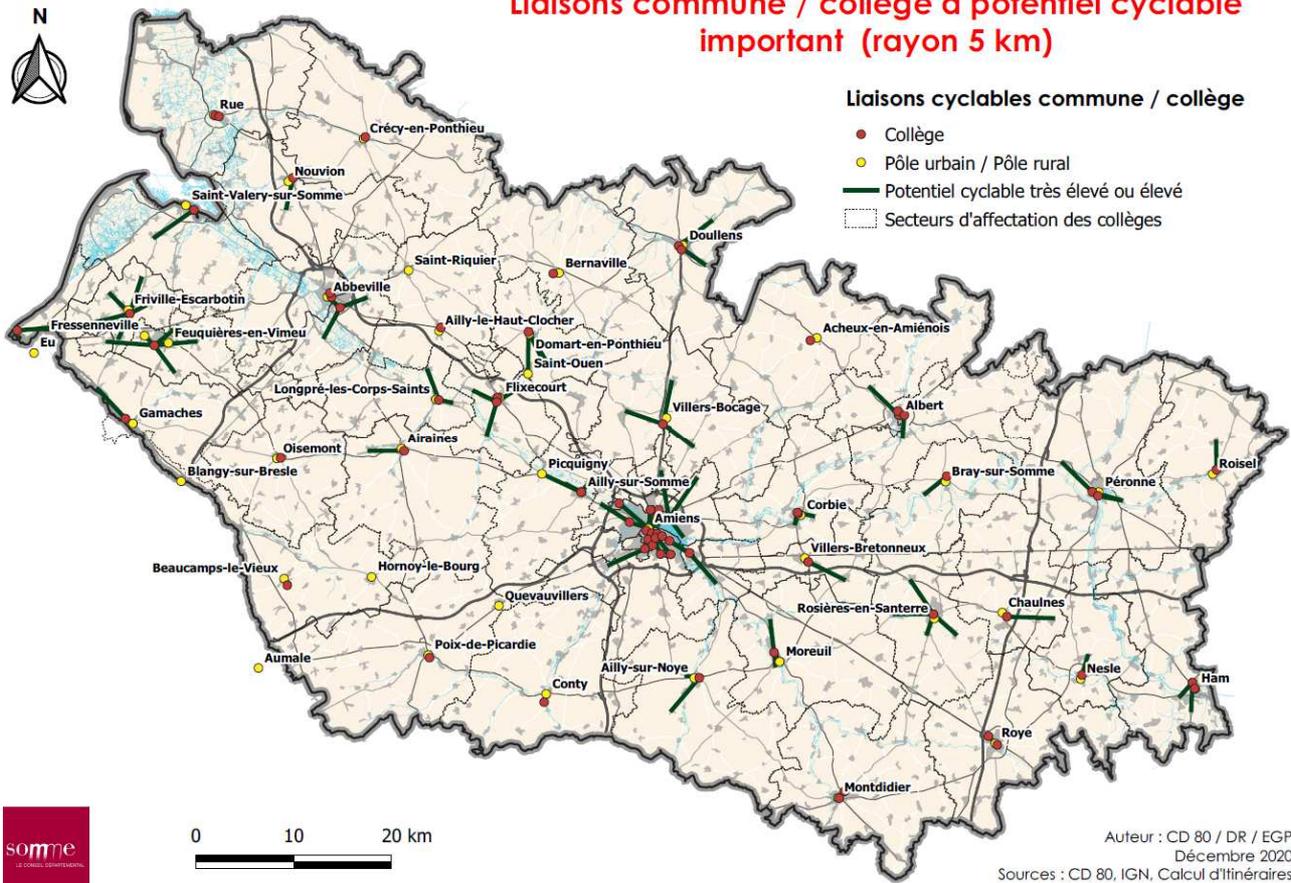
Pour déterminer les potentiels de rabattement entre un collège et une commune proche, la même méthodologie utilisée pour les pôles a été retenue. Chaque liaison reliant un collège à une commune limitrophe a fait l'objet d'un calcul, selon la même grille de notation que pour les pôles, visant à identifier son potentiel utilitaire pour des vélos « classiques » (rayon 5 km). Plus de 560 liaisons ont été analysées (sans prendre en compte les liaisons collège-bourg de la même commune), dont environ 130 présentent un potentiel élevé ou très élevé. Le tableau reprenant les axes concernés est présenté en annexe du Schéma.

Distance domicile-collège et effectifs par collège en 2019-2020



Conclusion du diagnostic

Liaisons commune / collège à potentiel cyclable important (rayon 5 km)



Le département de la Somme dispose de nombreux atouts pour la pratique du vélo : un terrain globalement plat, des espaces naturels et des sites culturels valant la visite, des petites routes de campagne sur lesquelles il fait bon flâner, la présence d'un réseau cyclable existant et populaire sur le littoral et le long de la vallée de la Somme, un bon potentiel d'intermodalité avec un réseau ferré dense, la proximité de Paris et du Benelux, une offre de services à destination des cyclistes qui se développe...

Cet intérêt pour la pratique du vélo se manifeste dans la multiplication des projets de véloroutes et voies vertes portés par le Département et les collectivités locales, dont certains sont inscrits dans le nouveau Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) de la Région Hauts-de-France.

La croissance de l'utilisation du vélo au quotidien pour se rendre au travail, sur le lieu d'études, dans un commerce ou un service de proximité, ou aller rendre visite à un proche, fait cependant face à plusieurs problématiques. La construction d'aménagements cyclables dans les plus grandes agglomérations, la forte densité de population et d'activités ainsi que la faible distance des déplacements favorisent plus qu'ailleurs l'usage du vélo utilitaire, devenu une alternative pertinente à la voiture polluante et encombrante, parfois bloquée dans les embouteillages. Certains itinéraires à dominante loisirs peuvent avoir un usage utilitaire en milieu urbain et périurbain. Le vélo est un mode de déplacement économique, pouvant satisfaire à la fois des jeunes n'ayant pas le permis de conduire et des familles précaires isolées sans moyen de locomotion pour sortir de leur territoire.

En revanche, la dominante rurale du territoire départemental engendre des distances importantes où la voiture est presque le seul mode de déplacement. L'arrivée du vélo à assistance électrique atténue cet effet en augmentant la distance parcourable en un même temps « socialement acceptable » tout en s'accommodant des dénivelés. Mais les discontinuités d'aménagements, les traversées difficiles de carrefours et la cohabitation parfois difficile entre cyclistes et autres usagers sont autant de freins à la pratique du vélo et autant de facteurs d'accidentalité. C'est pourquoi le plan d'actions de ce Schéma cyclable doit répondre à la fois à des besoins utilitaires croissants et à une pratique de loisirs, avec une déclinaison adaptée à la diversité des territoires, des usages et des usagers.

VII - Le schéma de principe

Le diagnostic établi dans ce Schéma permet d'organiser le réseau entre un réseau structurant et un réseau d'intérêt local.

Le schéma de principe définit les différentes typologies du réseau. Il se compose :

- des véloroutes et voies vertes inscrites au réseau structurant départemental ;
- des véloroutes et voies vertes inscrites au réseau d'intérêt local ;
- des liaisons utilitaires à potentiel très élevé ou élevé pouvant être intégrées au réseau points nœuds.

Le réseau structurant constitue la colonne vertébrale du réseau départemental cyclable, en intégrant notamment les itinéraires qui permettent d'assurer la liaison avec les départements limitrophes. Il relie les principales agglomérations et zones d'emplois du département et dessert les principaux sites d'attraction touristique.

Ce réseau sert d'appui au réseau d'intérêt local et au maillage complémentaire du réseau points nœuds « Somme à vélo ».

Ce réseau structurant est composé :

- des véloroutes et voies vertes identifiées dans le réseau européen et national dans le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) de la Région Hauts-de-France : EuroVéloroute 4, Véloroute Vallée de Somme V30, et Véloroute de la Mémoire / Coulée Verte V32 (NB : l'EV4 est portée par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard et la Véloroute de la Mémoire par les CC Val de Somme et Pays du Coquelicot) ;
- des axes régionaux inscrits au SR3V, à l'exception de :
 - > La liaison entre Amiens et Poix-de-Picardie remplacée par les axes Amiens-Conty et Conty-Poix ;
 - > La liaison entre Abbeville et Mers-les-Bains par le Vimeu industriel ;
 - > La liaison EV4 à Péronne par la vallée de l'Authie, à cheval sur les départements de la Somme et du Pas-de-Calais, sans vocation utilitaire et avec un potentiel variable tant sur le tourisme que sur le loisir ;
 - > La liaison de Montdidier à Saint-Just-en-Chaussée, moins intéressante pour le Département car sans vocation utilitaire et présentant peu d'intérêt touristique.

Les axes régionaux qui n'ont pas été intégrés au réseau structurant départemental sont pour la plupart situés à cheval sur deux départements, avec un linéaire faible dans la Somme. Ils peuvent présenter un enjeu de grand itinéraire à l'échelle régionale, mais ont un intérêt utilitaire faible et un intérêt touristique variable, concernant peu le département de la Somme. La véloroute Abbeville Vimeu, quant à elle, présente un fort enjeu utilitaire, mais le grand itinéraire touristique privilégie le détour par la baie de Somme.

La liaison EV4 à Blangy-sur-Bresle a été identifiée comme structurante portée localement car elle est située entre le département de la Seine-Maritime et le département de la Somme. Une maîtrise d'ouvrage locale permettant de réaliser le projet dans sa complétude est donc préférable. Ce projet a d'ailleurs été initié par la CC des Villes Sœurs.

A l'intérieur du territoire d'Amiens Métropole, les itinéraires structurants sont identifiés avec un portage local du fait de la gestion actuelle de la Véloroute Vallée de Somme à Amiens

et des projets cyclables d'Amiens Métropole de jonction entre la VVS et les autres itinéraires structurants départementaux (Coulée Verte, Amiens / Doullens, Amiens / Compiègne).

- De la véloroute du Vimeu à l'Airaines, qui sert de support au réseau points nœuds « Somme à Vélo » et qui permet un lien entre la vallée de la Somme et la vallée de la Bresle. La voie verte entre Longpré-les-Corps-Saints a été réalisée par le Syndicat d'Aménagement de l'ancienne voie ferrée, ce syndicat ayant toujours la charge de l'entretien aujourd'hui. Le Département ne prendra la maîtrise d'ouvrage que de la liaison entre Oisemont, Rambures et Blangy-sur-Bresle ;

- De la véloroute Flixecourt-Canaples, qui permet la liaison entre la vallée de la Somme et l'axe Amiens-Doullens en longeant la vallée de la Nièvre.

Le réseau d'intérêt local complète le réseau structurant en complétant la desserte de l'ensemble du territoire du département. Il intègre des itinéraires qui présentent un intérêt plus local ou qui sont identifiés dans les différents documents d'urbanisme. Il offre la possibilité de faire des boucles favorables au développement des loisirs et du tourisme à vélo. Certains itinéraires de ce réseau font la jonction entre deux axes du réseau structurant.

Ce réseau d'intérêt local est constitué :

- Des axes d'intérêt régional inscrits dans le SR3V non repris dans le réseau structurant ;

- Des axes d'intérêt local inscrits au SR3V à l'exception de la véloroute du Vimeu à l'Airaines et de la véloroute Flixecourt-Canaples reprises dans le réseau structurant ;

- Des axes complémentaires présentant un intérêt local ou identifiés dans les documents d'urbanisme :

> L'axe Ailly-sur-Noye / Boves ;

> L'axe Miannay / Gamaches ;

> L'axe Corbie / Villers-Bretonneux / Chaulnes / Nesle ;

> L'axe Airaines / Poix-de-Picardie ;

> L'axe Oisemont / Sénarpont.

Ne figurent pas au schéma de principe les liaisons cyclables de rabattement vers les gares et vers les sites de sports de nature. Celles-ci feront l'objet d'opérations ciblées sur le jalonnement des itinéraires et pourront bénéficier d'aménagements de voirie type chaucidou ou bande cyclable. Elles ne sont pas traitées en tant qu'itinéraires à linéaire important comme le sont les véloroutes et voies vertes du réseau structurant et du réseau d'intérêt local.

La cartographie suivante permet la traduction visuelle des différents itinéraires.

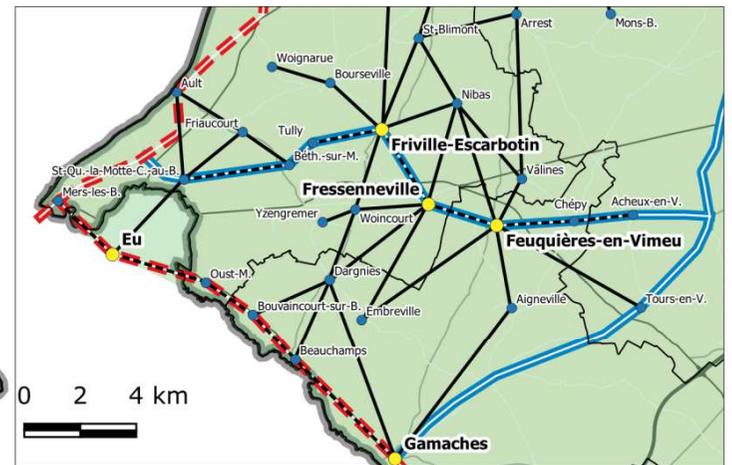
Schéma cyclable départemental

Schéma de principe des itinéraires



Liaisons pôle/commune à potentiel cyclable utilitaire élevé

- Pôle urbain / Pôle rural
- Commune dans l'aire d'attraction d'un pôle
- Potentiel cyclable utilitaire
- - - Potentiel cyclable utilitaire sur véloroute voie verte



Véloroutes

- Réseau structurant départemental
- - - Réseau structurant porté localement
- Réseau d'intérêt local
- Périmètre du réseau points noeuds



CD80 / DR / EGP
 Octobre 2021
 Sources : CD80, INSEE, IGN,
 Calcul d'itinéraires

VIII – Plan d’actions

Si le Schéma cyclable du Département de la Somme de 2015 a doté le Département de prémices d’outils pour porter une politique cyclable et donc pour développer les actions en faveur du vélo, force est de constater qu’il est nécessaire d’afficher de nouvelles ambitions. Compte tenu d’une demande sociale croissante pour l’usage du vélo utilitaire et de loisirs et des enjeux de mobilités de demain tendant vers des modes plus vertueux écologiquement et plus économiques, le plan d’actions de ce schéma méritait d’être significativement actualisé.

Dans ce cadre, le nouveau Schéma cyclable du Département de la Somme intègre des projets adoptés comme la démarche « Vallée de Somme Vallée Idéale » (votée en juin 2019) et le plan de relance voté en juin 2020 à la suite de la première vague de l’épidémie de coronavirus. Il tient compte du nouveau Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) adopté le 30 janvier 2020 et intégré au SRADDET de la Région Hauts-de-France, ainsi que de la loi d’orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, dont l’article 62 impose la réalisation d’un aménagement cyclable en cas de besoin avéré hors agglomération.

Comme l’a montré le diagnostic, le Département dispose de nombreux atouts pour la pratique du vélo sur son territoire. De nouveaux usages émergent avec l’arrivée des vélos à assistance électrique (VAE) qui augmentent les distances susceptibles d’être parcourues en vélo dans un même temps de parcours « socialement acceptable ». Par ailleurs, comme les itinéraires cyclables peuvent répondre à la fois à des besoins de déplacements du quotidien et à des balades touristiques, il est proposé que ce schéma ne distingue plus un réseau utilitaire et un réseau dédié au tourisme, mais définisse un réseau structurant et un réseau d’intérêt local.

Ce projet de schéma cyclable départemental 2021-2027 comprend 4 objectifs :

- **Objectif 1 : Disposer d’un réseau cyclable à l’échelle du département.** Il s’agit de poursuivre l’aménagement du réseau cyclable du département, tout d’abord en définissant un réseau structurant sous maîtrise d’ouvrage et sous gestion départementale (sauf pour quelques projets actuellement portés au niveau local) et un réseau d’intérêt local sous maîtrise d’ouvrage et sous gestion du Département et/ou des communautés de communes et des communes. Ces axes feront l’objet d’un traitement qualitatif avec des aménagements en voie verte, des chaudières sur voirie partagée et/ou un jalonnement de l’itinéraire. Ils sont le support de la majorité des déplacements touristiques et de loisirs et présentent un potentiel utilitaire fort. Ce maillage est complété par l’identification du réseau points nœuds « Somme à vélo », qui a vocation à irriguer l’ensemble du territoire, de ses activités économiques, touristiques et sportives.
- **Objectif 2 : Uniformiser, sécuriser et répondre au besoin des usages/usagers.** Il s’agit de compléter et d’améliorer le réseau existant et futur en menant des opérations plus ciblées. Des actions pourront concerner localement le traitement de carrefours dangereux, la résorption de discontinuités cyclables, l’adaptation de la signalétique et du revêtement aux différents types d’usages utilitaires et touristiques, la prise en compte des vélos dans les projets routiers ou encore l’entretien des véloroutes et voies vertes existantes.

- **Objectif 3 : Mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes.** Il s'agit de compléter la construction d'infrastructures par une offre de services et d'équipements la plus riche et la plus complète possible pour répondre aux besoins des cyclistes en déplacement, notamment touristique. Il est traité des questions spécifiques des stationnements vélos dans les collèges et les points d'intermodalité (gares, aires de covoiturage...) ainsi que le traitement des parcours d'accès.

- **Objectif 4 : Inciter à la pratique du vélo.** Il s'agit de faire connaître le réseau cyclable et les actions menées par le Département dans le cadre de sa politique vélo. Divers dispositifs sont proposés ou déjà lancés, comme l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, la communication auprès des habitants et des collectivités locales, la promotion du cyclotourisme, la sensibilisation et la formation à la pratique du vélo et la prise en compte des attentes des usagers notamment lors des phases de concertation.

La prise en compte des nouveaux enjeux de mobilité permet ainsi de proposer 14 nouvelles actions sur 25 au total en comparaison avec le précédent schéma.

L'approbation de ce document aide également à la définition du cadre budgétaire pluriannuel défini par l'Assemblée départementale. Il est spécifié le niveau d'engagement de réalisation de l'ensemble de ces objectifs et des plans d'action associés. Les concertations avec les différentes parties prenantes ont permis d'affiner la définition du réseau structurant départemental et du réseau d'intérêt local, et ainsi de hiérarchiser les réalisations en fonction des priorités des différents acteurs. Elles ont aussi interrogé le Département sur la meilleure façon d'apporter une aide financière aux projets cyclables des collectivités locales.

Objectif 1 – Disposer d'un réseau cyclable à l'échelle du département

L'un des enjeux de la politique cyclable du Département de la Somme est de constituer un réseau qui soit le plus complet et le plus diffus possible. Un maillage dense doit permettre d'atteindre l'ensemble du territoire départemental, de ses pôles urbains et ruraux, de ses sites de sports de nature, tout en assurant un rabattement en vélo vers les gares. Dans ce cadre, l'armature que forme le réseau structurant est étroitement liée à un réseau d'intérêt local et à un réseau utilitaire, lesquels diffusent les bénéfices économiques du cyclotourisme sur tout le département et permettent de rejoindre des sites d'exception. Ce maillage doit également répondre aux besoins de déplacement du quotidien de l'ensemble des sommiens, qu'ils habitent près d'une véloroute ou voie verte ou non.

Action 1.1 – Prioriser et aménager le réseau structurant du département

Le Département a vocation à assurer la maîtrise d'ouvrage des itinéraires inscrits au réseau structurant, notamment pour en résorber les discontinuités. Il en poursuivra l'aménagement de manière harmonieuse, en assurant un traitement qualitatif des projets à l'image de l'ambition affichée dans le cadre du projet « Vallée de Somme Vallée Idéale ». Il sera responsable de l'entretien et de la maintenance de ce réseau pour garantir la pérennité de sa praticabilité.

Des conventions de transfert de gestion ou de propriété des emprises des infrastructures du réseau structurant devront être signées entre le Département et les propriétaires/gestionnaires actuels afin de définir les modalités de la reprise de la maîtrise d'ouvrage par le Département. Cependant,

certain itinéraires déjà aménagés du réseau structurant pourront rester sous la responsabilité des EPCI ou des syndicats qui les ont aménagés et qui les gèrent.

Par ailleurs, un soin particulier sera apporté à l'identification et à la prise en compte des enjeux environnementaux lors de la réalisation des aménagements, notamment par l'application de la séquence éviter / réduire / compenser, afin de limiter les effets négatifs des travaux et des réalisations. Des espaces verts seront aménagés le long des véloroutes et voies vertes, tout en préservant le patrimoine naturel existant.

Un travail d'analyse multicritères a été mené sur l'ensemble des axes afin de définir les priorités d'aménagement en fonction des enjeux, des usages, de l'attractivité paysagère patrimoniale et de la présence de services qui favorisent un usage touristique et de loisir, du type d'aménagement et la domanialité, des enjeux environnementaux et des démarches réglementaires. Ces deux derniers éléments ont une incidence sur les délais de réalisation. Ont été également pris en compte le coût et les éventuelles subventions européennes, nationales et régionales. Chaque axe a été argumenté et noté sur 30 points en fonction de ces critères.

Critères	Description du critère	Notation	Explication de la notation
Enjeux	Caractériser le projet au regard de l'intérêt départemental, du territoire de la volonté des élus locaux...	6	Note de 1 à 3 en fonction de l'intérêt identifié dans le SR3V et 3 points de pondération pour l'intérêt départemental et local
Usages	Identifier pour chaque axe les différents usages tourisme, loisir, utilitaire et intermodalité	5	Note de 1 à 5 avec un point par usage et une pondération complémentaire pour le potentiel de fréquentation de 1 point et 1 point pour les possibilités d'intermodalité (train / covoiturage)
Attractivité paysagère, patrimoniale et services	Qualité des espaces traversés, intérêt et donc incitation à la découverte	5	Note croissante de 1 à 5
Aménagement et domanialité	Identification des sections en sites propres, voies partagées réseau points nœuds et question de domanialité et de facilité d'acquisition	5	Note croissante de 1 à 5
Enjeux environnementaux et démarches réglementaires	Identification des zones protégées et règlementées qui pourraient engendrer des restrictions et des contraintes dans les aménagements	5	Note décroissante de 1 à 5 plus il y a de contraintes moins la note est élevée
Coûts et subventions	Basé sur l'estimation du projet et les éventuelles subventions à solliciter	4	2 points décroissants pour le coût et 2 points croissants pour les subventions
		30	

Puis une hiérarchisation a été faite en fonction des scores, les itinéraires les mieux notés (20 points sur 30 et plus) présentant le plus d'intérêt pour le Département. Cette hiérarchisation définira l'ordre de priorité d'aménagement de chaque itinéraire et aidera à construire la programmation pluriannuelle des investissements sur les véloroutes et voies vertes. Attention, d'autres éléments comme les opportunités de subventions, la réalisation d'aménagements dans les départements limitrophes, la demande locale et l'intégration au réseau structurant ou d'intérêt local sont aussi à prendre en compte dans la programmation des investissements.

Tableau de synthèse de classement du réseau structurant

	Intérêt département	Usages (utilitaire, loisir, tourisme)	linéaire (km)	Montant M€TTC	Subventions éventuelles	Nombre de points sur 30	Maîtrise d'ouvrage pressentie
Réseau structurant							
V30 traversée d'Abbeville	Finalisation V30 enjeux fort Vallée Idéale continuité d'itinéraire	3 usages	1,6	2,6	Région Europe	29	CD80
V32 Coulée verte	Plan de relance	3 usages	28,7	2,9	Région	26	CD80
Traverse du Ponthieu Section 1 Abbeville-Saint-Riquier	Plan de relance améliorer le parcours	3 usages	9,7	2	Région / Appel à projet Etat	26	CD80
Véloroute du canal SNE	Faire en sorte que la véloroute du CSNE assure un lien avec le territoire	3 usages	46	1	Région	25	SCSNE / CD80
Liaison Amiens Doullens	Desserte du nord du département lien entre les vallées de la Somme et l'Authie et le PdC	3 usages	34,4	7	Région	23	CD80
Liaison Conty à Poix de Picardie	Axe permettant d'identifier la liaison Amiens Poix par un axe passant par la vallée de Selle et la vallée des Evoissons	loisir tourisme	20	1,5	Région	22	CD80 et CC2SO
V30 Offoy Ham	Suppression de la section provisoire de la V30 entre Offoy et Ham	3 usages	11	5	Région / CPER	22	CD80
Véloroute Péronne Saint-Quentin Partie 1 Péronne Roisel	Enjeux utilitaire et s'appuie sur une voie propriété de la CCHS	3 usages	13,2	2,8	Région Appel à projet Etat	22	CD80
Véloroute Amiens Compiègne	Axe intéressant avec un attrait sur la vallée de l'Avre, histoire de la pomme de terre et Parmentier à Montdidier et bifurcation possible à Montdidier pour liaison Creil ou Compiègne.	3 usages	45	1,6	Région	22	CD80
Voie verte du Vimeu à l'Airaine	Relie la vallée de Somme à la Bresle en passant par Rambure. Intérêt pour le réseau structurant du Département	loisir tourisme	13,9	2,1	Région à vérifier	21	CD80
Flixecourt Canaples	Relie la vallée de la Somme à Canaples liaison Amiens Doullens en passant par Flixecourt. Dans la continuité du réseau structurant	3 usages utilitaires très fort	10,8	3,6	Région Appel à projet Etat	21	CD80
Section 2 Saint-Riquier et Conteville	Plan de relance améliorer le parcours	loisir tourisme	10	1,6	Région	20,5	CD80
Section 3 Conteville à Bernâtre	Plan de relance améliorer le parcours	loisir tourisme	5	0,7	Région	20	CD80
Véloroute Péronne Saint-Quentin Partie 2 Roisel limite départementale	Lien avec Saint-Quentin à condition que le département de l'aisne assure la continuité. Plutôt voies partagées	loisir tourisme	20	0,7	Région	19,5	CD80 ?
Liaison Poix de Picardie Seine-Maritime	Assurer la jonction interdépartementale inscrite au SR3V	loisir tourisme	15	0,7	Région	18	CD80
Pont de Béthune	Vallée idéale jonction V30 / traverse du Ponthieu	loisir tourisme		1,6	Région	12	Ville d'Abbeville

	Intérêt département	Usages (utilitaire, loisir, tourisme)	linéaire (km)	Montant M€TTC	Subventions éventuelles	Nombre de points sur 30	Maîtrise d'ouvrage pressentie
Réseau structurant porté localement							
Véloroute de la vallée de la Bresle partie 1 entre Mers et Gamaches	Vocation interdépartementale utilitaire enjeux touristique de la vallée	3 usages	17	3	Régions HdF Normandie/ CD80/CD76	29	CC Villes Soeurs
Véloroute de la vallée de la Bresle partie 2 entre Gamaches et Blangy	Vocation interdépartementale utilitaire enjeux touristique de la vallée	3 usages	8,5	2	Régions HdF Normandie/ CD80/CD76	29	CC Aumale Blangy

Action 1.2 – Définir les principes d'intervention ou d'accompagnement pour le déploiement du réseau d'intérêt local (tourisme, loisirs ou utilitaire)

Le réseau d'intérêt local complète le réseau structurant en assurant une desserte de l'ensemble du territoire du département. Il intègre des itinéraires qui présentent un intérêt plus local ou qui sont identifiés dans les différents documents d'urbanisme. Il offre la possibilité de faire des boucles favorables au développement des loisirs et du tourisme à vélo. Certains itinéraires de ce réseau font la jonction entre deux axes du réseau structurant.

A ce titre, il s'agira pour le Département d'accompagner les EPCI porteurs de projets pour leurs aménagements cyclables au niveau local. Ces itinéraires emprunteront des routes à faible circulation et pourront se raccorder au réseau structurant lorsqu'il passe à proximité. Le Département pourra cependant prendre la maîtrise d'ouvrage d'aménagements type chaudiou s'ils sont réalisés lors d'opérations sur RD.

Ce maillage complémentaire permettra de diffuser les flux touristiques depuis la vallée de la Somme et le littoral vers les autres territoires, afin d'équilibrer les retombées économiques, et de faciliter la découverte de sites touristiques à proximité de la vallée mais non desservis notamment par la Véloroute Vallée de Somme.

Les liaisons d'intérêt local ont été analysées sur la même base que le réseau structurant ce qui permet de hiérarchiser les opérations avec des adaptations possibles en fonction de la volonté des maîtrises d'ouvrage d'aménager les axes pressentis.

Tableau de synthèse de classement du réseau d'intérêt local

	Intérêt département	Usages (utilitaire, loisir, tourisme)	linéaire (km)	Montant M€TTC	Subventions éventuelles	Nombre de points sur 30	Maîtrise d'ouvrage pressentie
Réseau d'intérêt local							
Véloroute de la Vallée de l'Authie	Lien avec le PdC et valorisation de la vallée de l'Authie avec un parcours en mode doux	loisir tourisme	70	2,5	Région	25,5	CD80 / CD62
Liaison Abbeville Vimeu (section vallée de la Trie) de la VVS à Toeufles vers Gamaches	Axe identifié au schéma de 2015. Intérêt de valorisation vallée de la Trie lien vers la vallée de la Bresle	loisir tourisme	20	2	Région	24	CD80 et CC Vimeu
Albert Péronne en passant par V30	Partie avec un usage utilitaire entre Albert Méaulte et Bray. Enjeux de lien entre la vallée de l'Ancre et de la Somme	3 usages	15	1	Région	22	A définir
Liaison Ailly Boves	Liaison intéressante en longeant l'Avre	3 usages	15	1	Région à vérifier	21	à définir
Liaison Abbeville Vimeu prolongement jusqu'au Vimeu et la côte	Assurer le lien avec le Vimeu et la côte Picarde	utilitaire loisirs	20	3	Région	20,5	non défini
Véloroute des oiseaux du Marquenterre	Dans le cadre de la Vallée Idéale	loisir tourisme	13,1	2	Région à vérifier	20	CD80
Véloroute de la vallée de la Bresle partie 3 entre Blangy et Aumale	Vocation interdépartementale utilitaire enjeux touristique de la vallée	loisir tourisme	26,2	6	Régions HdF Normandie/ CD80/CD76	19,5	CC Aumale Blangy
Liaison Corbie Nesle	Liaison intéressante notamment pour sa vocation utilitaire et le potentiel de rabattement vers les gares	3 usages	45	2,5	Région à vérifier	19	à définir
Liaison EV4 à Saint-Riquier en passant par Rue et Crécy	Assurer un lien basé sur l'histoire (Rue aviation frères Caudron, bataille de Crécy), la nature (Foret de Crécy), la culture patrimoine (Château Regnière-Ecluse Saint-Riquier)	3 usages	45	4,5	Région à vérifier	18	à définir
Liaison Airaine Poix	Assure le lien entre la vallée de l'Airaines et la vallée des Evoissons	loisir	30	1	Région à vérifier	18	CC2SO
Tracé Ouest Est de Conty à Nesle	Assurer une continuité cyclable entre les villes du Sud du Département	loisir tourisme	70	3,5	Région à vérifier	15	à définir
Doullens Albert	Dans la continuité de la vallée de l'Authie assurer un lien entre Albert, le circuit de la Mémoire et Doullens pas d'utilitaire	3 usages à proximité des poles Doullens Albert et Péronne	35	1,5	Région	15	A définir
Liaison Oisemont Senarpont	Liaison qui permet une boucle entre Oisemont, la vallée de la Bresle, Poix de Picardie	loisir	10	0,15	Région à vérifier	14	CC2SO
Liaison Mondidier vers Saint-Just	Peu d'intérêt sans des travaux concomitants avec l'Oise	loisir	5	0,05	Région à vérifier	14	à définir
Véloroute Amiens Seine Maritime	Fait un peu doublon avec la V32. Cette liaison pourrait se concrétiser avec une liaison entre Conty et Poix de Picardie pour rejoindre la vallée de la Bresle	3 usages	40	1,4	Région	14	A définir

A une maille plus fine, le réseau utilitaire, matérialisé sur le schéma de principe par une ligne entre la commune et le pôle dont elle dépend, est dédié aux déplacements du quotidien entre le domicile et le lieu de travail, les commerces et services de proximité, les établissements scolaires (dont les collèges) et les lieux d'intermodalité (gares, aires de covoiturage, arrêts de bus...).

Action 1.3 – Assurer le maillage du territoire en poursuivant le déploiement du réseau points nœuds

Le réseau points nœuds « Somme à vélo » complète le réseau structurant et le réseau d'intérêt local. Il sert aussi bien pour les usagers touristiques qu'aux déplacements utilitaires. Il permet de traiter les coupures d'itinéraires, d'assurer le lien vers les gares, les sites touristiques et sportifs, d'irriguer le territoire sans développer des aménagements lourds et coûteux. Il incite à sortir des sentiers battus par la découverte de l'arrière-pays, en empruntant des routes à faible circulation adaptées aux vélos, ce qui permet de diffuser les bénéfices économiques du cyclotourisme sur l'ensemble du territoire et non seulement sur un pôle attractif.

Ce réseau points nœuds a donc essentiellement une vocation de parcours touristique et de loisirs en maillant l'ensemble du département, même si la signalisation peut parfois être le support d'un jalonnement d'une liaison utilitaire. En revanche, les liaisons utilitaires ont un usage de trajets du quotidien (travail, commerces, services...).

Il peut être complété par des aménagements de sécurité aux carrefours qui le nécessiteraient et par la réalisation de chaudières lorsque la configuration et le niveau de trafic de la route le permettent.

La pose des panneaux de jalonnement a démarré dans un secteur compris entre Longpré-les-Corps-Saints, Eaucourt-sur-Somme, Ailly-le-Haut-Clocher et Hallencourt, représentant au total 61 km de routes balisées. Une extension du réseau points nœuds est en cours de réalisation pour l'été 2022 à l'ouest du département sur 110 km de routes balisées, avec l'aide des subventions Interreg Eurocyclo et ADEME Vélo et territoires. L'objectif serait de pouvoir couvrir l'ensemble du département, à l'image des Belges et des Néerlandais qui ont développé un réseau complet sur l'ensemble de leur territoire.

Le Département définit les itinéraires concernés avec les partenaires locaux comme les communes, les communautés de communes et les syndicats mixtes Baie de Somme Grand Littoral Picard et Baie de Somme 3 Vallées. Il prend en charge la pose et l'entretien du jalonnement et des éventuels aménagements de voirie lorsque ceux-ci sont situés sur RD.

Le Département et les deux syndicats mixtes susnommés se partagent le déploiement des panneaux et des totems d'informations aux points de départ sur leurs territoires respectifs. Ces supports sont composés de cartes sur le parcours cyclable, les sites touristiques à proximité, les services, les restaurants, les installations sportives... Chaque acteur peut présenter des suggestions de parcours à faire sur le réseau points nœuds afin de découvrir un patrimoine naturel ou culturel dans les environs. Ces supports peuvent aussi informer les voyageurs sur l'histoire d'un site, la faune, la flore, les initiatives de protection de l'environnement, les projets de valorisation du territoire. Une charte technique a été définie pour uniformiser le contenu et l'habillage graphique des supports entre chaque partenaire.

Dans un deuxième temps, ces points de départ s'accompagneront d'équipements pour améliorer le service offert aux cyclistes : bancs, abris, stationnements vélos...

Action 1.4 – Définir un programme pluriannuel d'investissement et d'entretien dédié au réseau cyclable

Programmation pluriannuelle et subventions

Dans l'objectif d'arriver à un schéma fonctionnel débouchant sur des réalisations, il est nécessaire de compléter la réflexion avec l'établissement d'une programmation pluriannuelle et d'un prévisionnel d'aides apportées aux collectivités sur la base de la hiérarchisation des axes définie dans les actions 1.1 et 1.2 du présent schéma.

Cette programmation ira mobiliser des subventions auprès de l'Union Européenne, de l'État et de la Région Hauts-de-France.

Le Ministère des Transports lance plusieurs appels à projets «Fonds Mobilités Actives – Aménagements Cyclables» pour accompagner les collectivités dans l'aménagement d'infrastructures cyclables pour les déplacements du quotidien. Le Second appel à projets a permis au Département d'être sélectionné en février 2021 sur 3 dossiers concernant des itinéraires structurants ayant une vocation utilitaire :

- La reprise du revêtement de la Traversée du Ponthieu entre Abbeville et Saint-Riquier (9,7 km) ;
- L'aménagement d'une voie verte entre Flixecourt et Saint-Léger-lès-Domart (5,2 km) ;
- L'aménagement d'une voie verte entre Péronne et Cartigny (5,4 km).

Sur ces 3 projets, l'État apportera par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France une subvention de 40 % du montant HT de l'assiette éligible, soit un total de 1 545 400 €.

Les travaux sur ces 3 projets devront être terminés avant octobre 2024 pour être éligibles aux financements de l'État.

Il n'est pas exclu que le Département puisse répondre à d'autres appels à projets lancés par l'État pendant les prochaines années, ce qui offrirait un capital d'amorçage pour lancer d'autres projets tout en diminuant la contribution finale pour le Département.

Par ailleurs, la Région Hauts-de-France a délibéré le 25 mars 2021 sur une actualisation de sa politique d'intervention en faveur des véloroutes voies vertes. Elle s'appuie sur la cartographie du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) adoptée le 30 janvier 2020. Les taux d'intervention maximum s'élèvent à :

- 70 % du montant HT de l'assiette éligible de fonds Région / FEDER (sinon 50 % si pas de fonds FEDER) pour les EuroVélo,
- 70 % du montant HT de l'assiette éligible de fonds Région / FEDER (sinon 40 % si pas de fonds FEDER) pour les véloroutes nationales,
- 30 % du montant HT de l'assiette éligible pour les véloroutes régionales.

Les connexions du « dernier kilomètre » en site propre entre ces véloroutes et les gares et pôles d'échanges, les principaux sites touristiques, les lycées et CFA et les principaux employeurs sont également cofinancés par la Région au même taux que celui de l'axe auquel elles se rattachent.

Propositions pour le réseau structurant

Projets ayant entre 30 et 25 pts	PTs	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
V30 traversée d'Abbeville phase 1 et 2	29	CD80	1,6	2,6	SPL / CA Baie de Somme / Ville d'Abbeville	Programme V30 et vallée idéale dans le plan de relance
V32 coulée verte	26	CD80	28,7	2,9	CC2SO / Amiens Métropole	Plan de relance
La traverse du Ponthieu entre Abbeville et Saint-Riquier	26	CD80	9,7	2	CA Baie de Somme / Ville d'Abbeville	Plan de relance
Véloroute du canal SNE	25	SCSNE / CD80	46	1	CD80 / CC Haute Somme / CC de l'Est de la Somme	A travailler pour intégrer au projet du canal
Montant total				8,5		

Projets ayant entre 24,5 et 20 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Liaison Amiens Doullens	23	CD80	34,4	7	CC Territoire Nord Picardie / Amiens métropole / CC Nièvre et Somme	Action 8 : Voiries / mobilités douces et alternatives
Liaison Conty à Poix de Picardie	22	CD80	20	1,5	CC2SO	Plan de relance chaudiou partiellement
V30 Offoy Saint-Simon	22	CD80	11	5	VNF / SCSNE	Programme à définir
Véloroute Péronne Saint-Quentin partie 1 jusque Roisel	22	CD80	13,2	2,8	CC Haute Somme	Programme à définir
Véloroute Amiens Compiègne	22	CD80	45	1,6	CA Amiens Métropole, CC Avre Luce Noye et CC	Plan de relance chaudiou réseau points nœuds
Prolongement VV Vimeu Airaines entre Oisemont-Rambures-Vallée de la Bresle	21	CD80 / CC Somme Sud Ouest	13,9	2,1	CC Somme Sud Ouest	Programme à définir et réseau points nœuds
Véloroute Flixecourt Canaples	21	CD80	10,8	3,6	CC Nièvre et Somme	Action 8 : Voiries / mobilités douces et alternatives
Traverse du Ponthieu section 2 Saint-Riquier Conteville	20,5	CD80	10	1,6	Communes traversées et CABS et CCPM	Plan de relance
Traverse du Ponthieu section 3 Conteville	20	CD80	5	0,7	CC TNP	Plan de relance
Montant total				25,9		

Projets ayant entre 19,5 et 15 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Véloroute Péronne Saint-Quentin partie 2 entre Roisel et l'Aisne	19,5	CD80	20	0,7	CC Haute Somme	Action 8 : Voiries / mobilités douces et alternatives
Liaison Poix de Picardie Seine Maritime	18	CD80	15	0,7	CC2SO	Action 8 : Voiries / mobilités douces et alternatives
Montant total				1,4		

Projets ayant moins de 15 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Pont de Béthune	12	Ville d'Abbeville		1,6	SPL / CABS	Vallée idéale

Projets portés localement	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Véloroute de la Bresle entre Mers-les-Bains et Gamaches	29	CC Villes Sœurs	17	3	CD80 pour intégration signalétique réseau points nœuds "Somme à Vélo"	Financement du CD dans le cadre de la politique territoriale
Véloroute Vallée de la Bresle partie 2 entre Gamaches et Blangy-sur-Bresle	29	CC Aumale Blangy	8,5	2	CC Aumale Blangy-sur-Bresle	Programme à définir
Montant total				5		

Il est proposé de limiter les ambitions sur le prochain mandat aux projets ayant une note comprise entre 30 et 20 points. Ces derniers correspondent à des opérations qui présentent des enjeux importants pour le développement de la pratique cyclable et pour lesquels une réalisation est estimée possible dans un échéancier de 7 ans.

Cela représente un vivier de 13 opérations pour montant total de 34 millions d'euros à ventiler dans un programme pluriannuel d'investissement de la voirie départementale, des études et des mobilités (actions 6, 7 et 8) du budget départemental.

A noter que dans ces 34 millions sont déjà comprises les opérations inscrites dans le plan de relance à savoir :

- L'aménagement de véloroute voie verte pour 5,53 millions,
- une partie des 1 million d'euros consacrée à la réalisation de chaudiou,
- et 1,3 million d'euros pour l'aménagement de la traversée d'Abbeville dans le cadre de la vallée de Somme Vallée Idéale.

A ce programme, il convient également d'ajouter 1 million d'euros nécessaire au déploiement du réseau points nœuds sur l'ensemble du département.

L'ensemble de ces propositions financières seront examinées dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissement lors du premier semestre 2022.

Propositions pour le réseau d'intérêt local

Concernant les axes inscrits au sein du réseau d'intérêt local, il est proposé un financement à hauteur de 40% pour les projets communaux ou des EPCI sur les opérations précisées ci-dessous et ayant une note entre 20 et 30 points. Toutefois des ajustements seront possibles dès lors qu'un porteur de projet se manifeste avec des ambitions sur les axes inscrits au schéma de principe même si ce dernier a une note inférieure à 20 points.

Les engagements financiers du Département vis-à-vis des collectivités locales sont repris et détaillés dans l'action 1.5.

L'ensemble de ces propositions financières seront examinées dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissement lors du premier semestre 2022.

Projets ayant entre 30 et 25 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Véloroute de la vallée de l'Authie entre la côte et Doullens	25,5	CD80 / CC Ponthieu Marquenterre	70	2,5	CD62 / CC Ponthieu Marquenterre	Réseau points nœuds en accompagnement voir chaudiou si projet sur RD
Projets ayant entre 24,5 et 20 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Véloroute entre Abbeville et le Vimeu (d'Abbeville à la Vallée de la Trie et prolongement vers Gamaches)	24	CC Vimeu / CD 80	20	2	CC Vimeu	Réseau points nœuds en accompagnement voir chaudiou
Véloroute entre Albert et Péronne par V30	22	Pays du Coquelicot / CD80	15	1	CC pays du Coquelicot	Réseau points nœuds en accompagnement voir chaudiou si projet sur RD
Liaison Ailly-sur-Noye Boves	21	CC Avre Luce Moreuil / CD80	15	1	CC Avre Luce Moreuil	Réseau points nœuds en accompagnement voir chaudiou
Liaison entre Abbeville et le Vimeu (de la vallée de la Trie vers à la côte)	20,5	CC Vimeu / CD80	20	3	CC Vimeu	Réseau points nœuds en accompagnement voir chaudiou si projet sur RD
Véloroute des oiseaux du Marquenterre	20	CD80	13,1	2	SPL / SMBGLP	Vallée idéale
Montant total				9		

Projets ayant entre 19,5 et 15 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Véloroute Vallée de la Bresle partie 3 entre Gamaches et Aumale	19,5	non définie	26,2	6	CC2SO / CD76 / CC Auamle Blangy-sur-Bresle	Programme à définir
Liaison Corbie Nesle	19	non définie	45	2,5	CC Val de Somme / CC Terre de Picardie / CC Est de la Somme	Programme à définir
Liaison EV4 à Saint-Riquier en passant par Rue et Crécy	18	non définie	45	4,5	CC Ponthieu Marquenterre	Programme à définir
Liaison entre Airaine et Poix de Picardie	16	CC2SO	30	1	CC2SO	Programme à définir
Liaison Conty - Nesle	16	non définie	70	3,5	CC2SO / CC Avre Luce Noye CC grand Roye CC Est de la Somme	Programme à définir
Véloroute Doullens Albert	15,5	non définie	35	1,5	CC Territoire NP et CC Pays du Coquelicot	Programme à définir
Montant total				19		

Projets ayant moins de 15 pts	Pts	Maîtrise d'ouvrage	Longueur km	Coût M€TTC	Partenariat	Inscription
Liaison Oisemont Senarpont	14	CC2SO	10	0,15	CC2SO	Programme à définir
Liaison Montdidier vers Saint-Just	14	non définie	5	0,05	CC Grand Roye	Programme à définir
Véloroute Amiens Seine Maritime	14	non définie	40	1,4	Amiens Métropole et CC2SO	Programme à définir
Montant total				1,6		

Pour l'entretien

L'entretien est une des clés pour maintenir la qualité des aménagements cyclables sur la durée. Les cyclistes sont aussi sensibles à la qualité du revêtement sur lequel ils roulent qu'à la qualité générale de l'itinéraire. Un itinéraire non entretenu deviendra moins attractif à cause de trous, d'une végétation mal taillée, de panneaux dégradés... Il en est de même pour les équipements complémentaires comme les poubelles et les aires de pique-nique qui doivent être vidées et nettoyées régulièrement.

Si le Département se positionne comme gestionnaire des véloroutes et voies vertes du réseau structurant, il sera responsable de leur entretien et de leur maintenance. Il devra déterminer les capacités des agences routières pour faire le travail en régie et savoir si le matériel présent dans les centres est suffisant et adapté.

Par ailleurs, si l'application « Somme en Poche » développée par le Département permet déjà aux usagers de signaler des anomalies avec une remontée d'information vers les services d'exploitation, un contrôle qualité est nécessaire pour identifier les anomalies, ce qui mobilise des moyens humains, financiers et des outils numériques. C'est notamment le cas du réseau points nœuds où une patrouille régulière des 2 500 panneaux posés par le Département sera indispensable si certains d'entre eux sont abîmés par exemple au passage d'engins agricoles. Un manque de patrouille aboutirait à un défaut de jalonnement qui peut perdre les usagers en chemin.

Un budget annuel de fonctionnement devra être adopté, incluant l'enveloppe disponible pour le balayage, le fauchage, l'égouttage et la surveillance de l'état du revêtement ; ces coûts n'incluront pas le renouvellement de la couche de roulement traité dans les investissements.

Le tableau ci-dessous présente les coûts d'entretien annuel au kilomètre.

Entretien au kilomètre	fréquence	€/km	€/km
balayage	2,00	140,00	280
Fauchage	2,00	500,00	1 000
Elagage	0,33	1500,00	495
Surveillance	52,00	5,00	260
entretien signalisation forfaitaire au km			312
Total			2 347
arrondi à			2 400

Par exemple, pour la traverse du Ponthieu (25 km) cela représente un coût d'environ 60 000 €/an.

Une participation des collectivités qui bénéficieront des retombées économiques des aménagements pourra être sollicitée au travers d'une convention d'entretien. Cette participation sera fixée à 40 % du ratio du coût d'entretien annuel défini dans le tableau ci-dessus, c'est-à-dire 2 400 €/km/an. Elle permettra d'optimiser les moyens dédiés à l'entretien des aménagements cyclables en fonction du niveau de service souhaité et partagé.

Ces enveloppes financières seront définies au fur et à mesure de l'avancement des opérations et retraduites dans les budgets annuels.

Cela est déjà le cas de la traverse du Ponthieu qui bénéficie d'une convention de financement avec la CABS sur l'entretien.

Action 1.5 – Définir une nouvelle politique d'accompagnement des politiques cyclables des collectivités locales

Il est proposé de sortir du barème actuel des aides attribuées par le Département aux collectivités locales au titre de la politique territoriale, afin de rendre le dispositif plus visible et d'inciter les collectivités à investir davantage dans les aménagements cyclables.

Pour les projets d'aménagements cyclables portés au niveau local (réseau d'intérêt local, liaisons utilitaires, réseau diffus...), le Département apportera une aide dont les modalités seront arrêtées par délibération de l'assemblée.

Seront éligibles tous travaux directement liés à l'aménagement de l'itinéraire cyclable : voies vertes, jalonnement, stationnements vélos, aires d'arrêt, sécurisation des intersections, passerelles vélos... Seront éligibles également les investissements ne participant pas directement à l'aménagement d'un site propre, mais apportant de la cohérence à un itinéraire cyclable (réfection d'une bande de roulement préexistante, éclairage public...).

Les projets devront répondre aux recommandations en vigueur (CEREMA), en particulier en ce qui concerne la largeur de l'infrastructure qui doit être d'au minimum 3 m (diminution ponctuelle envisageable à 2,50 m minimum). Il sera recherché de préférence un revêtement roulant pour les déplacements du quotidien (type enrobé ou béton), toutefois un revêtement de type stabilisé est admis pour les projets n'ayant qu'une vocation touristique.

Dès le BP 2022, est proposé une ouverture d'une autorisation de programme de 2 M€ sur ce sujet.

Enfin, les collectivités locales pourront solliciter l'aide des services du Département dans le montage des études préalables à la réalisation d'aménagements locaux.

Objectif 2 – Uniformiser, sécuriser et répondre aux besoins des usage(r)s

Il s'agit notamment d'améliorer et de compléter le réseau cyclable existant en tenant compte des besoins des différents types d'usagers et en sécurisant les itinéraires. Des opérations spécifiques auront vocation à résorber les discontinuités, à sécuriser les carrefours et à conforter les aménagements existants.

Action 2.1 – Définir des principes d'aménagements hiérarchisés, homogènes et innovants

Afin de créer un réseau d'aménagements cyclables cohérent et continu à l'échelle du département, il conviendra de définir des principes d'intervention prenant en compte les recommandations techniques nationales sur les aménagements cyclables et s'adaptant au mieux aux caractéristiques techniques de chaque itinéraire. Il comportera un volet signalisation et signalétique pour harmoniser le jalonnement et l'information aux usagers posés par les EPCI avec ceux posés par le Département. Il indiquera les conditions de mise en place des aménagements envisagés (piste cyclable, bande cyclable, chaucidou, voirie partagée...) et pourra constituer une aide à la prise de décision sur les choix techniques à l'intention du Département, des EPCI et des communes.

Ces préconisations techniques d'aménagements devront tenir compte des différents types d'usagers cyclistes (vélos de route, VTT, VAE) et des autres usagers (piétons, cavaliers, personnes en fauteuil roulant, automobilistes) notamment dans le choix du revêtement et le traitement de la mixité des usages. Des solutions techniques « innovantes » pourront être expérimentées dans des secteurs tests, puis reprises plus largement si leur évaluation montre un intérêt pour les usagers ou un bénéfice en termes d'entretien ou de coûts d'aménagement.

Action 2.2 – Intégrer la réflexion du besoin cyclable aux projets routiers pour répondre aux obligations de la loi LOM

L'article 62 de la loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, prévoit qu' « à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue [...] le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique ou financière ». Le Département intégrera l'évaluation du besoin cyclable dans les études d'impact de chaque projet routier et avant les travaux de modernisation sur RD. La carte de ce schéma cyclable 2021-2028, en particulier les réseaux structurants et d'intérêt local ainsi que les liaisons utilitaires entre pôles urbains et villages alentour, et la carte du réseau points nœuds, seront une aide précieuse pour déterminer si des aménagements sont nécessaires. Le cas échéant, le Département réalisera l'aménagement cyclable afin de concrétiser le schéma de principe.

Cette démarche est dès à présent adoptée par le Département pour étudier l'implantation de chaucidous. Le terme « chaucidou » vient de « chaussée à voie centrale banalisée ». Deux bandes

latérales sont dessinées sur la chaussée pour la circulation des cyclistes et des piétons. Les automobilistes roulent sur l'espace restant au milieu de la route. Lorsque deux automobilistes se croisent, ils se rabattent à droite de la route sur les bandes de rive. Si lors de cette manœuvre, il y a un vélo sur la bande de rive, l'automobiliste se range sur la droite et reste derrière le vélo. Il ne pourra le doubler que lorsqu'il aura croisé la voiture d'en face. Dans les zones les plus sinueuses, les automobilistes se remettent intuitivement sur leur droite afin d'éviter d'entrer en collision avec un usager en face-à-face. Le Département a expérimenté sur certains sites le traitement de ces zones en enduit rouge sur toute la largeur de chaussée, sans marquage, afin d'inciter à la prudence.



Schéma explicatif du fonctionnement d'un chaudiou

Le Département a lancé un programme d'aménagement de 100 km de chaudiou dans le cadre du Plan de relance adopté en juin 2020 pour un budget de 1 M€ sur la période 2021-2023.

Pour déterminer quels itinéraires sont les plus pertinents, le Département a pris en compte l'inscription de certaines liaisons dans le schéma de principe en tant que réseau structurant départemental, réseau d'intérêt local ou liaison utilitaire. Ces itinéraires présentent un enjeu cyclable avéré et sont déjà fréquentés par les vélos. Ce classement a été croisé avec la programmation des travaux de renouvellement de couche de surface des chaussées. En effet certains axes ont été refaits récemment et ne nécessitent qu'un effacement de la ligne d'axe centrale. D'autres axes plus anciens demandent des réparations l'année précédant le renouvellement de couche de surface.

Pour 2021, des expérimentations ont eu lieu sur 12,65 km avec différentes solutions techniques et différentes configurations de routes. Les retours d'expériences permettront au Département d'affiner des principes de conception en fonction des itinéraires.

RD	Localisation	Agence	Longueur	Itinéraire inscrit au Schéma cyclable
RD 86*	Petit-Port / Gouy	ARO	1,15 km	Réseau d'intérêt local / points nœuds
RD 106*	Gouy / Cahon	ARO	0,85 km	Réseau d'intérêt local / points nœuds
RD 80	Tours-en-Vimeu / Acheux-en-Vimeu	ARO	1,95 km	Points nœuds
RD 32	Chaussée du Catelet (Long)	ARO	1,40 km	Liaison utilitaire
RD 5	Grouches-Luchuel / Luchaux	ARC	1,10 km	Liaison utilitaire
RD 141*	Poix-de-Picardie / Croixrault	ARC	0,80 km	Réseau d'intérêt local
RD 71A	Cerisy / Chipilly	ARE	0,25 km	Réseau structurant départemental
RD 71	Cerisy / Morcourt	ARE	0,70 km	Réseau structurant départemental
RD 71**	Morcourt / Méricourt	ARE	2,00 km	Réseau structurant départemental
RD 197	Cappy / Suzanne	ARE	2,45 km	Réseau structurant départemental
TOTAL			12,65 km	

* Traitement des bandes de rive et des zones sinueuses avec de l'enduit rouge

** Interruption des bandes de rive et reprise de la ligne d'axe dans les virages



Chaucidou réalisé en septembre 2021 sur la RD 141 entre Poix-de-Picardie et Croixrault



Chaucidou réalisé en août 2021 sur la RD 80 entre Tours-en-Vimeu et Acheux-en-Vimeu

Le chaucidou présente plusieurs avantages :

- Il réduit la vitesse des automobilistes parce qu'il oblige à une attention accrue des automobilistes vis-à-vis des autres usagers. Sur la RD 5 entre Grouches-Luchuel et Luchaux, il a été mesuré une baisse de l'ordre de 5 km/h juste après la mise en place du marquage au sol et avant que les panneaux de limitation à 70 km/h n'aient été mis en place ;
- Il facilite la circulation des vélos à la campagne, notamment chez les scolaires. Le chaucidou permet d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons avec la largeur

de route existante sur des routes à trafic modéré, sans avoir à construire une piste cyclable ;

- Il permet d'améliorer la cohabitation entre les différents usagers ;
- Il facilite l'identification d'un itinéraire cyclable (bandes de rives rouges dans la vallée de la Trie) et révèle un potentiel d'utilisateurs qui sans cet aménagement n'auraient pas perçu la possibilité de réaliser un parcours de courte distance à vélo ;
- Il limite l'usure des bas-côtés de la chaussée ;
- Il réduit le risque d'accidents car les automobilistes ont une meilleure visibilité lorsqu'ils roulent au milieu de la route et ils ont plus de chances de corriger leur trajectoire s'ils perdent le contrôle de leur véhicule dans un moment d'inattention.

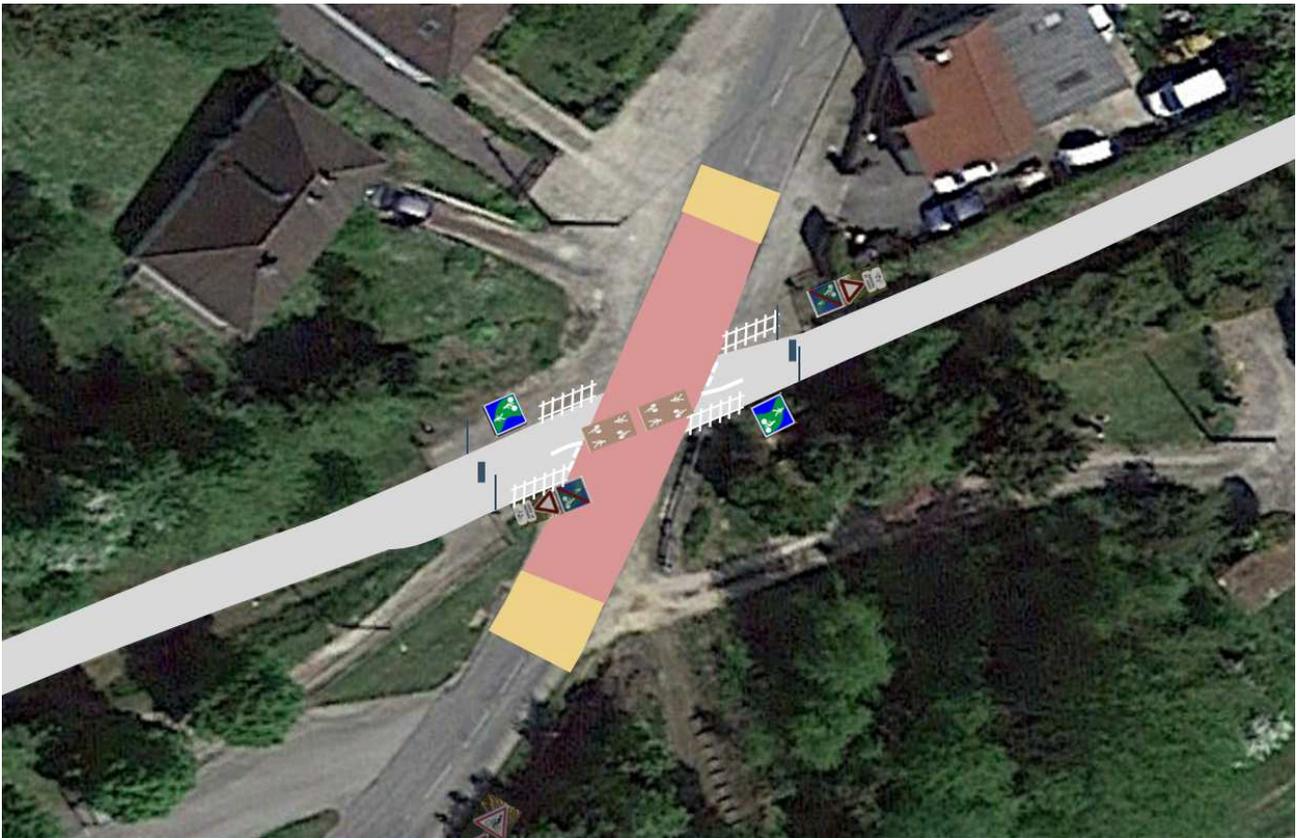
Action 2.3 – Traiter les discontinuités et les points dangereux afin de sécuriser les usages

La mixité des cyclistes avec d'autres trafics, notamment automobiles, n'entraîne pas toujours une cohabitation facile ni sécurisée. Elle est parfois génératrice d'accidents, souvent plus graves pour les cyclistes qui sont des usagers vulnérables de la route. Les discontinuités entre deux tronçons aménagés constituent des points durs dans le sens où l'itinéraire cyclable au global apporte un trafic cycliste élevé qui n'est pas protégé vis-à-vis des autres usagers. Par ailleurs, certaines portions de routes et certains franchissements sont ressentis comme dangereux et constituent autant de discontinuités psychologiques dans un réseau cyclable, donc autant de freins à l'emprunt d'un parcours à vélo.

Ainsi, les RD de classe 1 et 2, les plus fréquentées et les plus rapides, ne sont pas de base adaptées à un usage sûr du vélo, contrairement aux RD de classe 3 empruntées par le réseau points nœuds, où le trafic est plus faible. Cependant, il est parfois nécessaire de traverser des RD fréquentées sur un itinéraire.

C'est pourquoi le Département pourra mener, lorsque le besoin est avéré, notamment lors d'opérations de voirie, des opérations de sécurisation de carrefours, de traversées et de continuité du jalonnement pour prendre en compte la présence d'usagers cyclistes. Ces opérations seront réalisées sur des points stratégiques du réseau cyclable départemental. Il s'agira d'améliorer la visibilité des carrefours, de signaler la présence d'autres usagers par un marquage au sol spécifique vélos et/ou par une signalisation verticale, d'aménager des traversées séparées aux giratoires, ou encore de ralentir les flux près des intersections. En cas d'alternative, des jalonnements indiquant le chemin le plus sûr seront proposées aux cyclistes.

Par exemple, sur la Traversée du Ponthieu entre Abbeville et Saint-Riquier, le Département prévoit le traitement de toutes les intersections entre la future voie verte et les routes départementales avec un revêtement de couleur sur la chaussée ainsi que des pictogrammes vélos et piétons.



Exemple de principe de traitement d'une intersection entre une RD et une voie verte (Caours)

Action 2.4 – Adapter les sections de véloroutes pour un usage utilitaire

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. Or certaines portions de véloroutes et voies vertes ne sont praticables qu'en VTT, et deviennent des bourbiers recouverts de feuilles mortes l'automne. Le cycliste utilitaire privilégiera un vélo de route ou un VAE, plus rapides, pour réaliser ses déplacements du quotidien ; or ceux-ci s'accommodent mal d'un revêtement dégradé.

Pour ce faire, des aménagements complémentaires sont nécessaires, comme la pose d'un revêtement roulant quelles que soient 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).

Action 2.5 – Assurer une réflexion en matière de signalétique en intégrant la diversité des usages

L'assimilation d'un réseau cyclable passe par une signalétique claire, complète et concise, intégrant les informations dont l'utilisateur a besoin pour s'orienter, mais aussi des informations sur les commerces, services et sites à proximité. Or, il est nécessaire d'arriver à un résultat cohérent et harmonieux pour que l'utilisateur ne se perde pas dans trop de signalétiques différentes. Une charte de signalétique permettra au Département et aux EPCI d'utiliser les mêmes codes graphiques et d'inscrire le même type d'informations sur les panneaux dans un format compréhensible par tous. Une réflexion doit être engagée entre ces parties prenantes. Cette signalétique peut aussi être un élément constitutif de l'identité du réseau cyclable de la Somme.

Cette signalétique doit tenir compte de la diversité des usages : cyclistes du quotidien, cyclotouristes, piétons, cavaliers, automobilistes de passage sur un point de départ... Par exemple, les panneaux des points de départ du réseau points nœuds comprennent une planche contenant les informations sur le lieu (une gare, un village, un point de vue sur un site naturel, un château...) afin d'enrichir les connaissances des touristes en découverte du territoire, une carte pour se repérer, la localisation des commerces et des services à proximité (important pour se restaurer le midi ou pour boire par exemple), la localisation d'autres curiosités à proximité (pour guider le touriste dans sa poursuite du séjour). Il serait pertinent d'intégrer ces informations en plusieurs langues, et d'ajouter des indications à l'intention des marcheurs, cavaliers et autres usagers pour éviter une surcharge visuelle liée à un trop grand nombre de panneaux.

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

Action 3.1 – Étendre le label « Accueil Vélo »

La labellisation « Côte Picarde à vélo » a été fondue dans la labellisation nationale « Accueil Vélo », valable sur l'ensemble du département. Elle distingue des professionnels du tourisme qui offrent des services et des prestations adaptées au public cyclotouriste, et permet à ce public d'identifier les établissements qui leur accorderont le meilleur accueil.

Le label « Accueil Vélo » peut être obtenu par six catégories de professionnels : les hébergements touristiques, les loueurs professionnels de vélos, les réparateurs de vélos, les offices de tourisme et syndicats d'initiative, les sites de visite et de loisirs ainsi que les restaurateurs. En 2021, plus de 50 établissements sont labellisés dans la Somme, essentiellement sur le littoral et près des véloroutes V30 et V32.

Or, il existe un réel enjeu touristique à développer le label « Accueil Vélo » pour équilibrer l'offre touristique, notamment à l'intérieur des terres. Le cyclotourisme est une tendance qui fédère de plus en plus d'usagers, et qui génère des retombées économiques sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, le vélo est un mode de transport non polluant dont l'usage est conseillé dans la lutte contre le changement climatique, contre la pollution et pour la protection des espaces naturels sensibles. Pour constituer une réelle alternative à la voiture pour les vacances, il faut offrir les moyens à des touristes venant en train de se déplacer à vélo, de réparer et de stationner leur vélo en toute sécurité au restaurant, à l'hôtel ou près d'un site touristique. Cette action, portée par Somme Tourisme, participe de l'élaboration de produits touristiques autour du vélo pour faire de la Somme une destination vélo au rayonnement international. Elle fait écho au projet « Vallée de Somme – Vallée Idéale ».

Action 3.2 – Aménager des équipements à destination des cyclistes sur le réseau structurant

Le Département a aménagé des stationnements vélos sécurisés et des aires d'arrêts le long de la Véloroute Vallée de Somme pour que les usagers puissent s'arrêter le temps d'un pique-nique, d'une visite ou d'une halte. Les Maisons de la Vallée, qu'il gère, sont équipées de points d'eau et de toilettes.

Cette initiative pourra être répliquée sur d'autres itinéraires du réseau structurant afin d'offrir un haut niveau de confort aux cyclistes. Le Département aménagera des stationnements vélos et pourra mettre à disposition des usagers des services comme du matériel de réparation de vélos, des abris, des points d'eau, des bancs, des toilettes automatiques... La typologie des besoins pourra être affinée à la suite des remontées des citoyens lors des phases de concertation.

Action 3.3 – Développer les liaisons et équipements dans les différents points d'intermodalité

Une partie des déplacements à vélo s'inscrit comme un maillon d'une chaîne de déplacements intermodale intégrant par exemple le train ou le covoiturage. S'il est possible d'embarquer son vélo dans un train en heure creuse, il est aussi possible de le stationner en gare grâce aux aménagements réalisés par la Région. Cependant, dans certains cas la liaison cyclable entre le centre-ville, les établissements scolaires et la gare est mal identifiée et/ou peu sécurisée, alors qu'elle présenterait un potentiel utilitaire important. Il conviendrait d'accompagner les usagers par un jalonnement du parcours et une sécurisation des carrefours et secteurs les plus dangereux pour inciter à la pratique de l'intermodalité train + vélo.

Par ailleurs, le Département coordonne le déploiement des aires de covoiturage sur son territoire. Pour inciter les passagers à utiliser leur vélo pour rejoindre le point de rendez-vous ou arriver à sa destination finale, le Département va implanter des stationnements vélos sur les aires de covoiturage dont il a la maîtrise d'ouvrage et incite les collectivités locales à en faire de même lorsqu'elles sont porteuses du projet d'aire de covoiturage. Cette action devra également prendre en compte le jalonnement et la sécurisation de l'itinéraire d'accès à l'aire.

Action 3.4 – Conforter les équipements vélos dans les collèges

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. La part modale du vélo dans les déplacements domicile-collège est plus importante dans les collèges disposant d'un parking sécurisé. Si toutes les conditions sont réunies dans certains collèges, ceux-ci peuvent être confrontés à des problématiques de saturation, et nécessitent un agrandissement pour augmenter leur capacité d'emport. Dans d'autres, des adaptations du mobilier doivent être faites pour protéger les vélos et lutter contre le vol (fermeture par carte à puce, couverture du parking, éclairage nocturne, surveillance), ou pour les moderniser face à leur dégradation. Dans quelques cas, la reconstruction ou l'aménagement d'un nouveau parking à vélo sera nécessaire.

Les interventions devront être priorisées selon le potentiel cyclable des liaisons domicile-collège et les besoins exprimés par les chefs d'établissements, les collégiens et les parents. Elles devront le cas échéant s'inscrire dans la programmation d'interventions plus lourdes de modernisation des collèges. Dès le BP 2022, une action renforcée sur ce sujet est inscrit sur l'action collèges dans le rapport bâtiment.

Action 3.5 – Adapter les outils interactifs existants pour les routes aux itinéraires vélos

Les automobilistes peuvent déjà utiliser l'application Somme Route pour signaler un panneau détérioré, un nid de poule sur la chaussée ou toute autre anomalie aux services du Département. Cette application renseigne également des travaux en cours ou prévus sur les routes

départementales, avec leur durée et la déviation à prendre. Cet outil pourrait être étendu aux itinéraires vélos afin de faire remonter les besoins éventuels mis en lumière par les cyclistes, afin de garantir une intervention rapide des services du Département.

Action 3.6 – Mettre en place une ressourcerie à vélo

Il s'agit de confier la réparation ou la révision de vélos inutilisés à des centres d'insertion par le travail et de les revendre au grand public à un petit prix. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé.

Objectif 4 – Inciter à la pratique du vélo

Action 4.1 – Valoriser le réseau cyclable du département sur le plan touristique auprès des touristes et des habitants

Somme Tourisme travaille déjà sur la commercialisation de produits touristiques autour de la Véloroute Vallée de Somme, notamment grâce à un site Internet dédié à la vallée. Elle pourra étendre cette démarche à l'ensemble des itinéraires cyclables du département, via un site Internet destiné au cyclotourisme dans la Somme. Par ailleurs, depuis 2021, la Véloroute Vallée de Somme est référencée sur le site Internet de France Vélo Tourisme, le site de référence pour l'offre cyclotouristique en France (<https://www.francevelotourisme.com/itineraire/veloroute-vallee-de-somme>). Somme Tourisme envisage également d'acheter le référencement pour la V32.

De plus, l'application Somme en Poche (onglet Somme Fleuve) permet à tout un chacun de se renseigner sur l'offre touristique présente le long des véloroutes et notamment de la Véloroute Vallée de Somme. L'utilisateur peut découvrir le patrimoine bâti remarquable (églises, châteaux...), naturel (belvédères, passes à poissons), les offres de location de vélos ou de canoës, les bases nautiques ou encore les tables de pique-nique répertoriés dans le département.

Des campagnes de publicité présentant la destination Somme à vélo pourront être organisées sur différents canaux (Internet, papier, panneaux publicitaires, réseaux sociaux) afin d'attirer des touristes et d'augmenter les retombées économiques. Somme Tourisme sera également en charge de l'intégration du réseau points nœuds du département dans l'application qui référence l'ensemble de ces réseaux en Europe, afin de faciliter la composition des circuits cyclotouristiques chez les Belges et les Néerlandais.

Somme Tourisme est actuellement en discussion avec plusieurs influenceurs pour communiquer différemment auprès de communautés affinitaires fortes sur la pratique cyclotouristique dans la Somme. Elle a aussi des partenariats avec plusieurs sites de randonnées de grande audience. Elle va étendre l'application Somme en poche (prévue pour les plaisanciers) aux itinérants dans la Vallée de la Somme. Elle réalisera un site Internet dans le cadre du projet Eurocyclo permettant de valoriser l'EV4 et la V30 comme trait d'union entre l'EV3 et l'EV4.

Somme Tourisme met en valeur la Véloroute Vallée de Somme au travers des 7 volets de ses « Carnets de voyage » rassemblés dans une pochette. Elle étudie la pose de panneaux d'interprétation sur la Véloroute Vallée de Somme sur des sportifs venus se battre pendant la Grande Guerre.

Un véloguide paraîtra prochainement aux éditions Chamina sur la Véloroute Vallée de Somme, la Véloroute de la Mémoire et d'autres axes d'importance, sur le même modèle sur le véloguide « *La Somme en roue libre* » paru aux éditions Ouest France, ce dernier venant d'être ré-édité début 2020.

Action 4.2 – Mettre en avant l'alternative vélo pour les déplacements utilitaires

Le Département projette de communiquer auprès des usagers potentiels pour les convaincre des bienfaits du vélo et les inciter au report modal pour leurs déplacements utilitaires. Des balades à vélo pédagogiques seraient organisées pour guider les cyclistes sur des itinéraires près de leur domicile qu'ils ne connaissent pas, mais qui pourraient leur servir pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études, au commerce ou au service du pôle urbain le plus proche. Il serait possible de publier des feuilles de route des itinéraires ayant le plus gros potentiel utilitaire, en détaillant le tracé, sa distance et le temps nécessaire en vélo classique et en VAE.

Le Département pourra aussi organiser des manifestations pour répondre aux questions des habitants et expliquer sa politique cyclable. Il peut en particulier tenir un stand lors de la Semaine de la Mobilité pour conseiller de futurs cyclistes potentiels. Des campagnes de publicité vantant les avantages du vélo utilitaire sur l'environnement, la santé et le pouvoir d'achat pourront être diffusées sur différents canaux (Internet, réseaux sociaux, magazine *Vivre en Somme*), et pourront s'appuyer sur des retours d'expérience d'habitants ayant basculé au vélo pour se rendre au travail ou au collège.

Action 4.3 – Communiquer en interne, en externe et auprès des collectivités sur le schéma

La communication en interne inclura un partage d'expériences de certains agents qui ont opté pour les déplacements à vélo pour se rendre au travail, l'organisation d'événements en fonction de l'actualité (Fête du vélo, Semaine de la mobilité et de la sécurité routière) et la sensibilisation des ambassadeurs du développement durable à la démarche « Schéma cyclable du Conseil Départemental ».

La communication en externe passera par une mise en ligne du schéma cyclable (diagnostic, schéma de principe et plan d'actions), une présentation de la synthèse du plan d'actions dans la magazine « *Vivre en Somme* », la publication d'une cartographie interactive sur les itinéraires aménagés et ceux en projet. Le Département pourra aussi communiquer sur la pratique du vélo utilitaire et ses avantages auprès du public fréquentant les services de la DGA Solidarité. Il pourra organiser une réunion d'information sur la démarche auprès des entreprises et collectivités partenaires du plan de déplacements inter-administrations du Conseil départemental de la Somme. Il profitera des événements pour lesquels il est organisateur ou partenaire pour faire la promotion du schéma cyclable et des aménagements qu'il a réalisés (Rendez-vous du Fleuve, Samaritaine, Fête nationale du cyclotourisme).

Le Département présentera aux EPCI et aux communes le schéma de principe et les itinéraires, situés sur leur territoire, pouvant se prêter à un usage utilitaire comme de loisirs pour réintroduire le mode vélo dans les représentations collectives des élus locaux. Les services des collectivités locales pourra demander conseil à la Direction des Routes dans le choix technique des aménagements envisagés.

Action 4.4 – Intégrer la dimension vélo dans le plan de mobilité interne

Le Département de la Somme est en train d'actualiser son Plan de Mobilité Administration (PDA) visant à interroger les impacts des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels, souvent tributaires de la voiture individuelle. Il se compose d'une série d'actions encourageant le report modal des salariés vers les transports en commun, le covoiturage et le vélo pour se rendre au travail. Sur le volet vélo, le PDA propose d'aménager des stationnements vélos sécurisés et abrités, et de mettre à disposition des équipements et services à disposition des cyclistes. Il intègre le versement du nouveau forfait mobilité durable aux salariés déclarant venir au travail à vélo, et qui s'élève à 200 € par an et pas agent.

Sur le plan des déplacements professionnels, le Département va acquérir une flotte de vélos à assistance électrique qu'il mettrait à disposition des salariés réalisant des trajets courts entre deux sites du Département ou à proximité d'un site du Département. La réservation fonctionnera sur le même principe que pour une voiture de service.

Action 4.5 – Aide à l'achat de vélos à assistance électrique

Dans le cadre du Plan de relance voté par le Conseil Départemental le 23 juin 2020, le Département a mis en place une aide à tout habitant de la Somme, sans conditions de ressources, pour l'achat d'un vélo à assistance électrique chez un commerçant de la Somme. Cette aide s'élève à 25 % du prix d'achat TTC du VAE dans la limite d'un plafond de 400 €. Le Département devait y consacrer une enveloppe de 1,2 M€ sur la période 2020-2022, représentant potentiellement 3 000 dossiers.

Au 1^{er} octobre 2021, 3 294 dossiers de subvention ont été reçus à la Direction de la Jeunesse et des Sports en charge du traitement des droits à l'aide à l'achat de VAE. Le Département a déjà engagé près de 1,53 M€ de crédits.

Action 4.6 – Sensibiliser les collégiens et les parents d'élèves à la pratique du vélo

Le Département poursuivra les programmes de sensibilisation déjà existants à destination des collégiens et des parents d'élèves sur la pratique du vélo. Cette sensibilisation aborde essentiellement les questions de sécurité routière et d'apprentissage du vélo ; elle ne doit pas occulter les bénéfices du vélo sur la santé et l'environnement. Elle doit aussi lever les craintes de certains parents en les rassurant sur la sécurité d'un trajet en vélo emprunté par leur enfant. Elle est un élément essentiel pour capitaliser sur le potentiel élevé des déplacements à vélo domicile-collège dans certains établissements, afin d'augmenter le nombre de collégiens venant à vélo.

Le Département pourra aussi, en partenariat avec le service des Transports scolaires de la Région Hauts-de-France, expérimenter des « bus cyclistes » dans certains collèges. Ce sont des groupes de cyclistes, encadrés par un adulte, qui se déplacent ensemble, sur un itinéraire défini, comprenant des points d'arrêt et des horaires de passage. Ces « bus cyclistes » pourront être une alternative aux transports scolaires pour les collégiens résidant à moins de 5 km de leur établissement ; une réflexion doit être engagée avec la Région pour organiser les synergies entre le transport scolaire et les « bus cyclistes ». Ils pourraient également servir en rabattement sur les principaux arrêts des lignes de transport scolaire et ainsi générer des économies sur le transport régional.

Exemples d'axes à fort potentiel :

Corbie > Fouilloy > Aubigny > Daours > Vecquemont,

Feuquières-en-Vimeu > Fressenneville,

Feuquières-en-Vimeu > Chépy,

Feuquières-en-Vimeu > Aigneville,

Feuquières-en-Vimeu > Valines,

Friville-Escarbotin > Tully > Béthencourt-sur-Mer,

Friville-Escarbotin > Woincourt,

Albert > Méaulte,

Albert > Bouzincourt,

Villers-Bretonneux > Marcelcave

Ces campagnes pourraient s'accompagner d'achats groupés de vélos ou de subventions à l'achat de vélos à destination des familles de collégiens, voire de prêts gratuits avec option d'achat pour expérimenter la pratique et partager le retour d'expérience. Le Département pourra également distribuer des accessoires fluorescents (gilets jaunes, brassards, autocollants sur le casque...) pour rendre les collégiens plus visibles des autres usagers, en particulier la nuit.

Action 4.7 – Anticiper l'adaptation des territoires à la pratique du vélo

Il s'agit d'adapter l'urbanisme à la pratique utilitaire du vélo, afin de rompre avec la dépendance à la voiture et d'inciter à l'usage du vélo dans des déplacements à courte distance. Le Département vérifie et complète la prise en compte du vélo dans les documents de planification et de programmation en matière d'urbanisme portés par les communes et EPCI tout au long de la démarche de suivi de leur élaboration (porter à connaissance, avis sur les projets arrêtés PLU, PLUI et SCOT). Il pourra conseiller aux collectivités locales d'équiper toute nouvelle construction ou modernisation lourde d'équipement public de stationnements vélos, et de prescrire des places pour les cyclistes lors de la construction de logements collectifs publics ou privés. Il pourra également inciter les porteurs des documents d'urbanisme à envisager la ville des courtes distances, organisée autour de noyaux urbains plus denses où logements, commerces, services et emplois seraient à portée de vélo des habitants.

Action 4.8 – Prendre en compte les attentes des usagers

La démarche Schéma cyclable départemental pourrait aboutir à une approche participative innovante en donnant la possibilité aux Samariens de s'exprimer sur le projet via une plate-forme en ligne. Des réunions publiques pourront aussi être organisées au plus près des habitants avant l'aménagement d'itinéraires cyclables ou de tronçons routiers prenant en compte les vélos, afin de recueillir les avis et les suggestions des futurs utilisateurs. Les associations d'usagers devront être associées lors de la mise en œuvre du schéma pour intégrer le regard de spécialistes ou de pratiquants réguliers, qui ont une connaissance fine des itinéraires et des propositions sur la qualité des aménagements à réaliser.

Action 4.9 – Créer des événements autour de la pratique du vélo

Le Département pourrait organiser des balades à vélo pédagogiques pour guider les cyclistes sur des itinéraires proches de leur domicile qu'ils ne connaissent pas, mais qui pourraient leur servir

pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études, au commerce ou au service du pôle urbain le plus proche. Ces balades peuvent aussi avoir une thématique touristique en empruntant les véloroutes et les routes balisées du réseau points nœuds, combiné à la visite de sites naturels ou culturels.

Le Département pourra aussi organiser des manifestations pour répondre aux questions des habitants et expliquer sa politique cyclable. Il peut en particulier tenir un stand lors de la Semaine de la Mobilité pour sensibiliser les individus à l'utilisation et à la pratique du vélo en ville et en dehors des agglomérations, et pour sensibiliser au port des équipements de sécurité. Des animations autour du vélo pourront être envisagées dans les territoires ainsi que lors du passage de courses cyclistes afin de communiquer auprès du grand public sur les bonnes pratiques du vélo et de donner envie de se mettre en selle.

Annexe 1 : Liste des liaisons utilitaires hors réseau de véloroutes et voies vertes défini dans le schéma de principe

Abbeville	Mareuil-Caubert	Potentiel très élevé
	Moyenneville	Potentiel élevé
	Vauchelles-les-Quesnoy	Potentiel très élevé
Acheux-en-Amiénois	Léalvillers	Potentiel élevé
	Mailly-Maillet	Potentiel élevé
	Warloy-Baillon	Potentiel très élevé
Ailly-le-Haut-Clocher	Condé-Folie	Potentiel très élevé
	L'Étoile	Potentiel très élevé
	Pont-Remy	Potentiel très élevé
Ailly-sur-Noye	Chaussoy-Epagny	Potentiel élevé
	Sains-en-Amiénois	Potentiel très élevé
Ailly-sur-Somme	Argoeuves	Potentiel élevé
	Pont-de-Metz	Potentiel très élevé
	Saint-Sauveur	Potentiel très élevé
	Saleux	Potentiel très élevé
	Salouël	Potentiel très élevé
	Saveuse	Potentiel très élevé
Airaines	Hallencourt	Potentiel très élevé
Amiens	Allonville	Potentiel très élevé
	Cardonnette	Potentiel élevé
	Ferrières	Potentiel élevé
	Hébécourt	Potentiel élevé
	Poulainville	Potentiel très élevé
	Querrieu	Potentiel élevé
	Sains-en-Amiénois	Potentiel élevé
	Saveuse	Potentiel très élevé
Beaucamps-le-Vieux	Lafresguimont-Saint-Martin	Potentiel élevé
	Neuville-Coppegueule	Potentiel élevé
	Senarpont	Potentiel élevé
Bernaville	Candas	Potentiel très élevé
	Domart-en-Ponthieu	Potentiel très élevé
	Domesmont	Potentiel élevé
	Fienvillers	Potentiel élevé
Bray-sur-Somme	Étinehem-Méricourt	Potentiel élevé

	La Neuville-lès-Bray	Potentiel élevé
	Proyart	Potentiel élevé
Chaulnes	Hypercourt	Potentiel très élevé
	Marchélepot-Misery	Potentiel élevé
	Méharicourt	Potentiel élevé
Conty	Namps-Maisnil	Potentiel très élevé
Corbie	Lamotte-Warfusée	Potentiel élevé
	Pont-Noyelles	Potentiel très élevé
	Querrieu	Potentiel élevé
Crécy-en-Ponthieu	Vironchaux	Potentiel élevé
Domart-en-Ponthieu	Bernaville	Potentiel très élevé
	Berteaucourt-les-Dames	Potentiel très élevé
	Saint-Léger-lès-Domart	Potentiel très élevé
Doullens	Lucheux	Potentiel élevé
Feuquières-en-Vimeu	Aigneville	Potentiel très élevé
	Arrest	Potentiel très élevé
	Dargnies	Potentiel très élevé
	Embreville	Potentiel élevé
	Nibas	Potentiel très élevé
	Saint-Blimont	Potentiel très élevé
	Valines	Potentiel très élevé
Flixecourt	Belloy-sur-Somme	Potentiel très élevé
	Bettencourt-Saint-Ouen	Potentiel élevé
	Hangest-sur-Somme	Potentiel très élevé
Fressenneville	Arrest	Potentiel élevé
	Beauchamps	Potentiel très élevé
	Bouvaincourt-sur-Bresle	Potentiel élevé
	Dargnies	Potentiel très élevé
	Embreville	Potentiel élevé
	Nibas	Potentiel très élevé
	Saint-Blimont	Potentiel très élevé
	Woincourt	Potentiel très élevé
	Yzengremer	Potentiel élevé
Friville-Escarbotin	Arrest	Potentiel très élevé

	Bourseville	Potentiel très élevé
	Dargnies	Potentiel très élevé
	Lanchères	Potentiel très élevé
	Nibas	Potentiel très élevé
	Pendé	Potentiel très élevé
	Saint-Blimont	Potentiel très élevé
	Woignarue	Potentiel très élevé
	Woincourt	Potentiel très élevé
	Yzengremer	Potentiel élevé
Gamaches	Dargnies	Potentiel très élevé
Ham	Brouchy	Potentiel élevé
	Muille-Villette	Potentiel très élevé
Longpré-les-Corps-Saints	Condé-Folie	Potentiel très élevé
Longueau	Glisy	Potentiel élevé
Moreuil	Le Plessier-Rozainvillers	Potentiel élevé
	Morisel	Potentiel élevé
Nesle	Ercheu	Potentiel très élevé
	Hypercourt	Potentiel très élevé
	Mesnil-Saint-Nicaise	Potentiel très élevé
Nouvion	Hautvillers-Ouville	Potentiel élevé
	Noyelles-sur-Mer	Potentiel très élevé
	Ponthoile	Potentiel élevé
	Sailly-Flibeaucourt	Potentiel très élevé
Oisemont	Huppy	Potentiel très élevé
Péronne	Cléry-sur-Somme	Potentiel élevé
	Estrées-Mons	Potentiel élevé
Picquigny	Belloy-sur-Somme	Potentiel très élevé
	La Chaussée-Tirancourt	Potentiel élevé
Quevauvillers	Namps-Maisnil	Potentiel très élevé
Roisel	Épehy	Potentiel très élevé
	Hervilly	Potentiel élevé
	Villers-Faucon	Potentiel élevé
Rosières-en-Santerre	Caix	Potentiel élevé
	Le Quesnel	Potentiel très élevé
	Méharicourt	Potentiel élevé
	Vrély	Potentiel élevé
Roye	Beuvraignes	Potentiel très élevé
Rue	Ponthoile	Potentiel élevé

	Quend	Potentiel très élevé
	Vron	Potentiel très élevé
Saint-Ouen	Belloy-sur-Somme	Potentiel très élevé
	Bettencourt-Saint-Ouen	Potentiel très élevé
	Vignacourt	Potentiel très élevé
Saint-Riquier	Vauchelles-les-Quesnoy	Potentiel très élevé
Saint-Valery-sur-Somme	Arrest	Potentiel très élevé
	Lanchères	Potentiel très élevé
	Mons-Boubert	Potentiel élevé
	Pendé	Potentiel très élevé
Villers-Bocage	Allonville	Potentiel très élevé
	Bertangles	Potentiel élevé
	Cardonnette	Potentiel élevé
	Flesselles	Potentiel très élevé
	Hérissart	Potentiel élevé
	Naours	Potentiel très élevé
	Poulainville	Potentiel très élevé
	Rainneville	Potentiel très élevé
	Rubempré	Potentiel très élevé
	Talmas	Potentiel très élevé
Villers-Bretonneux	Blangy-Tronville	Potentiel élevé
	Gentelles	Potentiel élevé
	Hamelet	Potentiel élevé
	Lamotte-Warfusée	Potentiel élevé

Annexe 2 : Liste des liaisons gare-commune

Hors liaisons déjà incluses dans les axes pôle-commune à potentiel important.

Hors liaisons entre la gare et le centre d'une même commune, qui se traitent plutôt à l'échelle communale.

Abbeville	Buigny-Saint-Maclou	Potentiel élevé
	Huchenneville	Potentiel élevé
	Miannay	Potentiel élevé
Acheux-Franleu	Arrest	Potentiel très élevé
Ailly-sur-Somme	Saint-Vaast-en-Chaussée	Potentiel élevé
Albert	Fricourt	Potentiel élevé
Amiens	Boves	Potentiel très élevé
Boves	Blangy-Tronville	Potentiel élevé
	Gentelles	Potentiel élevé
Buire-sur-l' Ancre	Dernancourt	Potentiel élevé
	Étinehem-Méricourt	Potentiel élevé
	Ville-sur-Ancre	Potentiel élevé
	Warloy-Baillon	Potentiel très élevé
Chaulnes	Hallu	Potentiel élevé
	Puzeaux	Potentiel élevé
Chépy-Valines	Acheux-en-Vimeu	Potentiel élevé
	Franleu	Potentiel élevé
	Maisnières	Potentiel élevé
	Tours-en-Vimeu	Potentiel très élevé
Daours	Aubigny	Potentiel très élevé
	Blangy-Tronville	Potentiel élevé
	Pont-Noyelles	Potentiel très élevé
	Querrieu	Potentiel élevé
	Vecquemont	Potentiel très élevé
Dommartin-Remiencourt	Cottenchy	Potentiel élevé
	Sains-en-Amiénois	Potentiel très élevé
Dreuil-lès-Amiens	Bertangles	Potentiel élevé
	Ferrières	Potentiel élevé
	Saveuse	Potentiel très élevé
Eu	Ault	Potentiel très élevé
Feuquerolles	Maisnières	Potentiel élevé
Feuquières-Fressenneville	Maisnières	Potentiel élevé
Fouilloy (Oise)	Hescamps	Potentiel élevé

Hangest-sur-Somme	Bettencourt-Saint-Ouen	Potentiel élevé
	Bourdon	Potentiel élevé
	Flixecourt	Potentiel très élevé
	Saint-Ouen	Potentiel très élevé
Hargicourt-Pierrepont	Davenescourt	Potentiel élevé
	Hangest-en-Santerre	Potentiel très élevé
	Le Plessier-Rozainvillers	Potentiel élevé
Haute-Picardie TGV	Chaulnes	Potentiel très élevé
	Dompierre-Becquincourt	Potentiel élevé
	Estrées-Deniécourt	Potentiel élevé
	Hypercourt	Potentiel très élevé
	Marchélepot-Misery	Potentiel élevé
Longroy-Gamaches	Embreville	Potentiel élevé
Longueau	Blangy-Tronville	Potentiel élevé
	Boves	Potentiel très élevé
	Cagny	Potentiel très élevé
	Gentelles	Potentiel élevé
	Glisy	Potentiel très élevé
	Sains-en-Amiénois	Potentiel très élevé
	Saint-Fuscien	Potentiel très élevé
	Thézy-Glimont	Potentiel élevé
Marcelcave	Lamotte-Warfusée	Potentiel très élevé
	Mézières-en-Santerre	Potentiel élevé
Méricourt-Ribemont	Warloy-Baillon	Potentiel élevé
Moreuil	Bertaucourt-lès-Thennes	Potentiel élevé
	Mézières-en-Santerre	Potentiel élevé
Namps-Quevauvillers	Ô-de-Selle	Potentiel très élevé
Noyelles-sur-Mer	Le Crotoy	Potentiel très élevé
	Nouvion	Potentiel très élevé
	Ponthoile	Potentiel élevé
	Sailly-Flibeaucourt	Potentiel très élevé
	Saint-Valery-sur-Somme	Potentiel très élevé
Pont-Rémy	Bellancourt	Potentiel élevé
	Épagne-Épagnette	Potentiel élevé
	Érondelle	Potentiel très élevé
	Fontaine-sur-Somme	Potentiel élevé
	Hallencourt	Potentiel très élevé
Quesnoy-le-Montant	Cambron	Potentiel élevé

	Miannay	Potentiel élevé
	Mons-Boubert	Potentiel élevé
	Moyenneville	Potentiel élevé
Rosières-en-Santerre	Framerville-Rainecourt	Potentiel élevé
	Proyart	Potentiel élevé
Thézy-Glimont	Gentelles	Potentiel élevé
	Hailles	Potentiel élevé
	Thennes	Potentiel élevé
Woincourt	Beauchamps	Potentiel très élevé
	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé
	Bourseville	Potentiel élevé
	Bouvaincourt-sur-Bresle	Potentiel élevé
	Dargnies	Potentiel très élevé
	Embreville	Potentiel élevé
	Friaucourt	Potentiel très élevé
	Friville-Escarbotin	Potentiel très élevé
	Tully	Potentiel élevé
	Woignarue	Potentiel très élevé
	Yzengremer	Potentiel très élevé

Annexe 3 : Distance à vélo entre les sites de sports de nature et les véloroutes voies vertes

Site de sports de nature	Commune	Activités	Véloroute Voie Verte la plus proche	Distance à vélo (km)
Terrains d'Aventure	Ailly-sur-Noye	Parcours acrobatique en forêt	Tracé Ouest Est de Poix-de-Picardie à Nesle	1,17
Plan d'eau d'Ailly-sur-Noye		Sports nautiques	Tracé Ouest Est de Poix-de-Picardie à Nesle	1,45
Centre équestre du Val de Noye		Équitation	Véloroute de la vallée de la Noye	0,21
Base nautique d'Argoeuves	Argoeuves	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,98
Domaine du Lieu Dieu	Beauchamps	Équitation	Véloroute de la Vallée de la Bresle	0,45
Wave Park au Domaine du Lieu Dieu		Sports nautiques	Véloroute de la Vallée de la Bresle	0,73
Centre équestre du château de Béhen	Béhen	A cheval	Véloroute de la Vallée de la Trie	2,98
Aéroclub d'Abbeville - Buigny - Baie de Somme	Buigny-Saint-Maclou	Aéronautisme	Véloroute Vallée de Somme	4,95
Longe-Côte Marche Aquatique - FFRandonnée	Cayeux-sur-Mer	Randonnée pédestre	EV4	0,00
La Rando Caouaise		Sports nautiques	EV4	0,00
Ecole de voile de Cayeux-sur-Mer		Sports nautiques	EV4	0,00
Ecole de kitesurf de la Baie de Somme		Sports nautiques	EV4	0,35
Centre équestre Escalade en Baie de Somme		Équitation	EV4	0,00
Les Ateliers du Val de Selle	Conty	Équitation	Coulée Verte	0,00
Ecuries de la Falize Centre équestre	Démuin	Équitation	Liaison Corbie-Nesle	4,60
Amiens Cable Park	Dreuil-lès-Amiens	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,87
Chute Libre	Estrées-Mons	Aéronautisme	Véloroute Péronne Roisel	8,58
Parachute.fr		Aéronautisme	Véloroute Péronne Roisel	8,69
Aéroclub de Péronne		Aéronautisme	Véloroute Péronne Roisel	8,58
Centre Equestre de la Claire Fontaine	Fontaine-le-Sec	Équitation	Voie verte du Vimeu à l'Airaines	2,51
Natur'à Cheval	Fontaine-sur-Somme	Équitation	Véloroute Vallée de Somme	2,42
Aéris	Fort-Mahon-Plage	Sports nautiques	EV4	1,68
Eveils		Sports nautiques	EV4	1,68
Calèche Le Frison d'Alex		Équitation	EV4	0,82

Espace équestre L'Étrier		Équitation	EV4	1,88
Golf de Belle Dune		Golf	EV4	0,00
Eolia Picardie - Char à voile et kayak de mer		Sports nautiques	EV4	1,68
Picardie Canoë	Frise	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,00
Centre équestre du Vimeu	Friville-Escarbotin	A cheval	Véloroute Abbeville Vimeu	1,60
Gamaches Plein Air	Gamaches	Sports nautiques	Véloroute de la Vallée de la Bresle	0,80
Aéroclub de Picardie Amiens Métropole	Glisy	Aéronautisme	Véloroute Amiens Compiègne	2,12
Air Flash		Aéronautisme	Véloroute Amiens Compiègne	2,18
Canoë Kayak Club de Ham	Ham	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,30
Authenti'k Evasion	La Chaussée-Tirancourt	Randonnée cyclable	Véloroute Vallée de Somme	0,97
Pirogue Ma Baie de Somme	Le Crotoy	Sports nautiques	EV4	1,14
La Cavalcade		Équitation	EV4	0,94
Association Pensée	Le Hamel	Équitation	Véloroute Vallée de Somme	3,51
Maison Eclusière de Long	Long	Randonnée cyclable	Véloroute Vallée de Somme	0,00
Aéroclub d'Albert Méaulte	Méaulte	Aéronautisme	Véloroute Doullens Péronne	2,65
Mers-les-Bains Equitation	Mers-les-Bains	Équitation	EV4	0,38
Glisse Sensations Mers		Sports nautiques	EV4	0,00
Nampont-Saint-Martin Golf Club	Nampont-Saint-Martin	Golf	Véloroute de la Vallée de l'Authie	0,09
Centre de randonnée équestre et pédestre picard	Naours	Équitation	Véloroute Amiens Doullens	5,03
Aéroclub ULM de Loeuilly	Ô-de-Selle	Aéronautisme	Coulée Verte	4,00
Base nautique de Loeuilly		Sports nautiques	Coulée Verte	0,12
Club de Canoë-Kayak Picquigny Vieille Somme	Picquigny	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,31
Base nautique de Picquigny		Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	0,31
Aventure Equestre	Ponthoile	Équitation	EV4	3,15
Ferme Relais de la Baie de Somme		Équitation	EV4	0,44
Somme Randonnées à Cheval	Pont-Noyelles	Équitation	Véloroute de la Mémoire	4,87
Air Beach	Quend	Sports nautiques	EV4	0,89
Arbre et Aventure		Parcours acrobatique en forêt	EV4	0,00
Les Petits Poneys du Château		Équitation	EV4	1,95
Ozone		Sports nautiques	EV4	0,87

Golf d'Amiens	Querrieu	Golf	Véloroute Vallée de Somme	6,84
Centre équestre Hip-picardie	Rue	Équitation	Liaison EV4 à Saint-Riquier	0,72
Haras Henson Marquenterre		Équitation	Liaison EV4 à Saint-Riquier	2,19
Calèche en Somme	Saint-Quentin-en-Tourmont	Équitation	EV4	0,72
Espace Equestre Henson-Marquenterre		Équitation	EV4	0,23
Base nautique de Saint-Sauveur	Saint-Sauveur	Sports nautiques	Véloroute Vallée de Somme	1,03
La Canoterie	Saint-Valery-sur-Somme	Sports nautiques	EV4	0,00
Le Parc Salomon		Parcours acrobatique en forêt	EV4	0,58
Club de Kayak de Met et de Va'a de la Baie des Phoques		Sports nautiques	EV4 / Véloroute Vallée de Somme	2,28
Va'a en Baie		Sports nautiques	EV4 / Véloroute Vallée de Somme	0,00
Trott en Baie		Randonnée pédestre	EV4	0,15
Golf Club de Salouël Amiens Métropole	Salouël	Golf	Jonction VVS / Coulée Verte	1,94

Annexe 4 : Liste des liaisons collège-commune

Sont listées ci-dessous les liaisons entre un collège et une commune proche où le potentiel cyclable en vélo traditionnel est très élevé ou élevé.

Ne figurent pas les liaisons entre un collège et le centre de la même commune, qui se traitent plutôt à l'échelle communale.

Collège Alfred Manessier (Flixecourt)	L'Étoile	Potentiel très élevé
	Bettencourt-Saint-Ouen	Potentiel élevé
	Hangest-sur-Somme	Potentiel élevé
Collège Antoine de Saint-Exupéry (Bray-sur-Somme)	Étinehem-Méricourt	Potentiel élevé
Collège Aristide Briand (Chaulnes)	Hypercourt	Potentiel très élevé
Collège Béranger (Péronne)	Cléry-sur-Somme	Potentiel élevé
	Doingt	Potentiel élevé
Collège de la Baie de Somme (Saint-Valery-sur-Somme)	Pendé	Potentiel élevé
Collège de Ponthieu (Abbeville)	Vauchelles-lès-Quesnoy	Potentiel très élevé
	Mareuil-Caubert	Potentiel élevé
Collège des Cygnes (Longpré-les-Corps-Saints)	Condé-Folie	Potentiel très élevé
	Long	Potentiel élevé
Collège du Val de Nièvre (Domart-en-Ponthieu)	Saint-Ouen	Potentiel très élevé
	Saint-Léger-lès-Domart	Potentiel très élevé
	Berteaucourt-les-Dames	Potentiel élevé
Collège du Val de Somme (Ailly-sur-Somme)	Saint-Sauveur	Potentiel très élevé
	Breilly	Potentiel élevé
	Picquigny	Potentiel élevé
Collège Édouard Lucas (Amiens)	Dreuil-lès-Amiens	Potentiel très élevé
Collège Eugène Lefebvre (Corbie)	Fouillooy	Potentiel très élevé
	Hamelet	Potentiel élevé
Collège Gabrielle Marie Scellier (Airaines)	Allery	Potentiel élevé
Collège Gaston Boucourt (Roisel)	Villers-Faucon	Potentiel élevé
Collège Gaston Vasseur (Feuquières-en-Vimeu)	Aigneville	Potentiel très élevé
	Chépy	Potentiel très élevé
	Fressenneville	Potentiel très élevé
	Valines	Potentiel élevé
	Yzengremer	Potentiel élevé
Collège Jacques Brel (Villers-Bretonneux)	Marcelcave	Potentiel très élevé
Collège Jacques Prévert (Nouvion)	Sailly-Flibeaucourt	Potentiel très élevé
Collège Jean Moulin (Albert)	Méaulte	Potentiel très élevé
Collège Jean Moulin (Moreuil)	Morisel	Potentiel élevé

	Thennes	Potentiel élevé
Collège Jean Rostand (Doullens)	Grouches-Luchuel	Potentiel très élevé
	Authieule	Potentiel élevé
Collège Joliot Curie (Mers-les-Bains)	Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly	Potentiel élevé
Collège Joliot Curie (Longueau)	Boves	Potentiel très élevé
	Amiens	Potentiel élevé
Collège Jules Verne (Rivery)	Amiens	Potentiel très élevé
	Camon	Potentiel très élevé
	Allonville	Potentiel élevé
	Poulainville	Potentiel élevé
Collège Jules Verne (Rosières-en-Santerre)	Caix	Potentiel très élevé
	Harbonnières	Potentiel très élevé
	Méharicourt	Potentiel élevé
	Vrély	Potentiel élevé
Collège La Rose des Vents (Friville-Escarbotin)	Béthencourt-sur-Mer	Potentiel très élevé
	Saint-Blimont	Potentiel très élevé
	Woincourt	Potentiel très élevé
	Bourseville	Potentiel élevé
	Nibas	Potentiel élevé
Collège Les Coudriers (Villers-Bocage)	Flesselles	Potentiel très élevé
	Rainneville	Potentiel très élevé
	Talmas	Potentiel élevé
Collège Louis Jovet (Gamaches)	Beauchamps	Potentiel élevé
Collège Louis Pasteur (Nesle)	Mesnil-Saint-Nicaise	Potentiel très élevé
Collège Pierre et Marie Curie (Albert)	Bouzincourt	Potentiel élevé
Collège privé du Sacré Cœur (Péronne)	Doingt	Potentiel élevé
Collège Sagebien (Amiens)	Saleux	Potentiel très élevé
Collège privé Saint-Riquier (Amiens)	Longueau	Potentiel très élevé
Collège privé Sainte-Colette (Corbie)	Fouilloy	Potentiel très élevé
Collège Victor Hugo (Ham)	Eppeville	Potentiel très élevé
	Muille-Villette	Potentiel élevé
Collège William Henri Classen (Ailly-sur-Noye)	Chaussoy-Épagny	Potentiel élevé
	Jumel	Potentiel élevé

Conseil départemental de la Somme
43 rue de la République
CS 32615
80026 AMIENS cedex

03 22 71 80 80
contact@somme.fr

