

# Les infrastructures de Transport

Le réseau routier comprend cinq catégories de voies : les autoroutes et routes nationales appartenant au domaine public routier national et gérées par l'État, les routes départementales appartenant au domaine public routier départemental et gérées par les conseils départementaux et les voies communales et chemins ruraux appartenant respectivement aux domaines public et privé des communes et gérées par les municipalités.

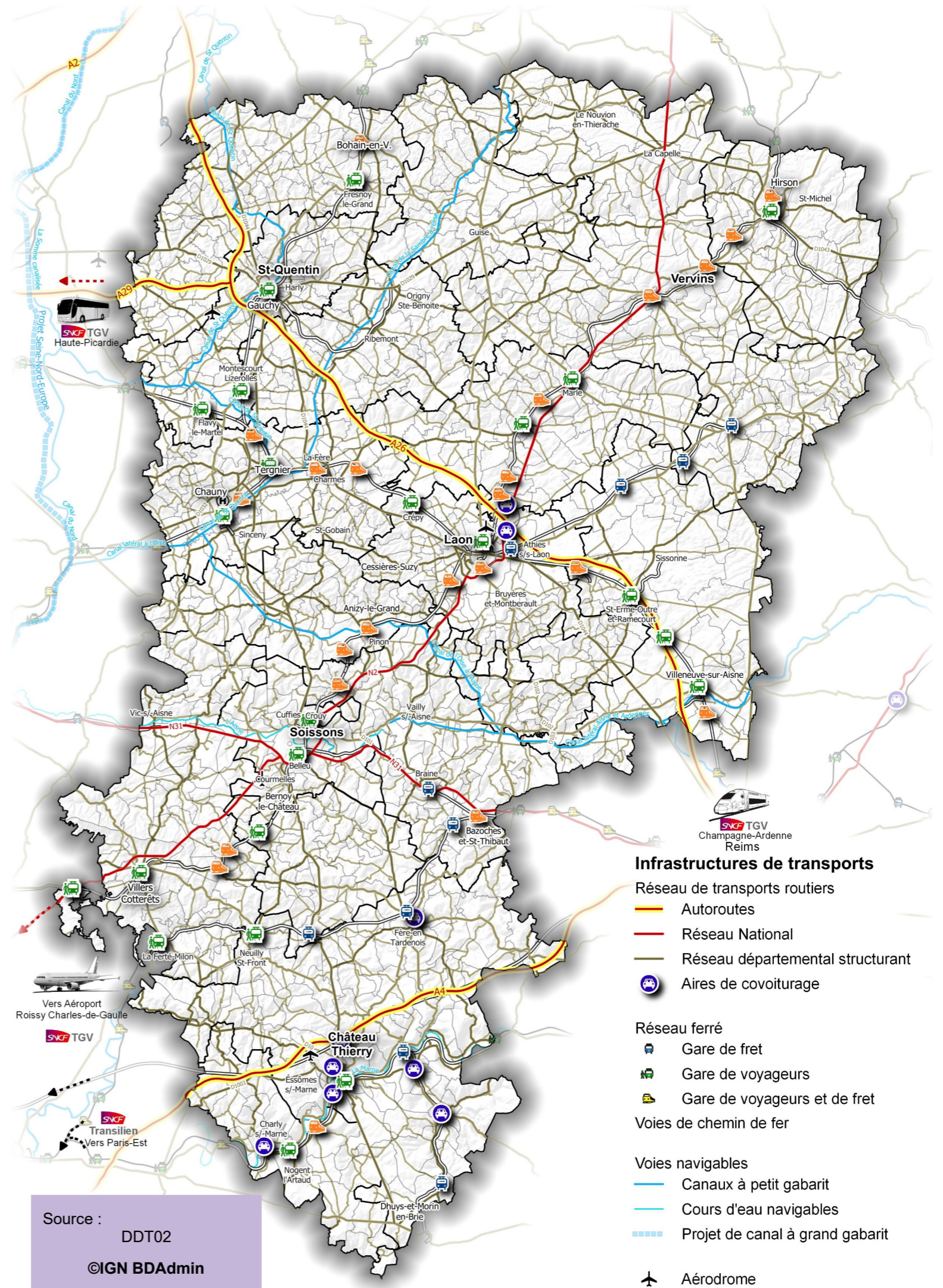
Les routes à la charge de l'État sont la RN2 et la RN31. La loi 3DS adoptée en février 2022 permet désormais leur transfert volontaire aux collectivités territoriales (métropoles, départements et régions). L'objectif est de permettre une amélioration du service et une gestion plus efficace, au plus près des usagers.

Le réseau de chemin de fer est quant à lui géré en majorité par la SNCF. La partie nord du département s'articule principalement autour de deux lignes du réseau principal : la ligne de Creil à Jeumont qui passe notamment par Saint-Quentin et Tergnier et la ligne de la Plaine à Hirson et Anor, via Soissons et Laon. Ces lignes permettent de rejoindre la région parisienne et Bruxelles.

Le réseau de la partie sud du département est quant à lui principalement composé de la ligne P du Transilien qui relie Paris-Est à Château-Thierry et la Ferté-Milon via Meaux. La ligne de Trilport à Bazoches qui permettait de relier La Ferté-Milon à Reims est quant à elle désaffectée depuis 2016.

Le transport fluvial se fait sur les divers canaux du département au gabarit Freycinet, qui participent au tourisme fluvial. Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, d'une longueur de 107km a vu les premiers travaux de terrassement débuter en 2022 pour une mise en service prévue en 2030.

- 145 km d'autoroutes concédées
- 164 km de routes dans le réseau national
- 5438 km de routes dans le réseau départemental
- 5670 km de voies communales



# Les schémas directeurs cyclable

Un schéma directeur cyclable, ou plan vélo, s'inscrit dans le cadre d'une politique cyclable globale. C'est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel.

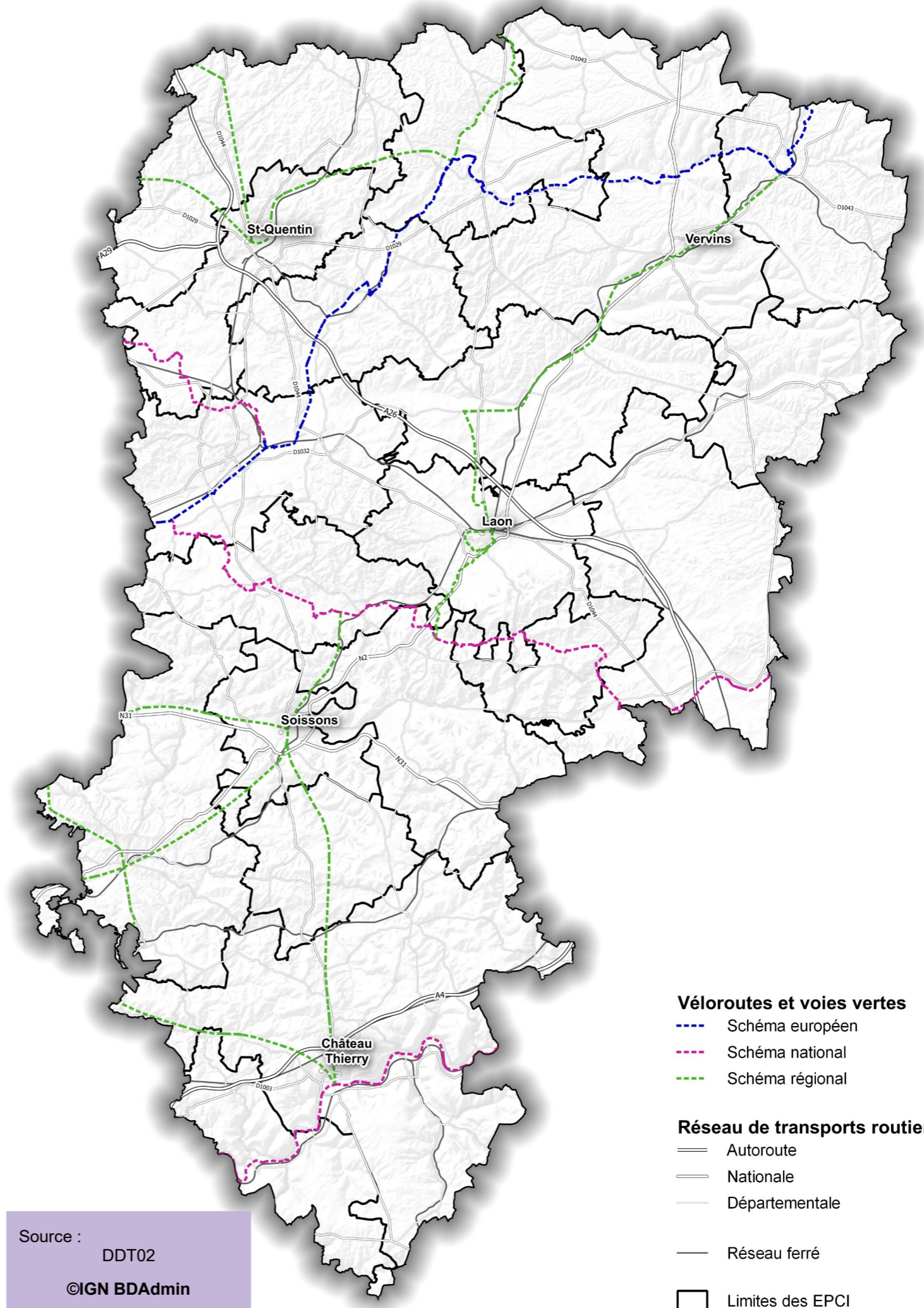
Depuis 2010, la France s'est dotée d'un schéma national des véloroute, permettant d'identifier et de définir le réseau qui structure les voies vertes sur le territoire national.

En complément de la version nationale, des schémas régionaux des véloroutes viennent compléter la cartographie avec plus de précisions locales.

Le conseil départemental de l'Aisne a engagé la mise en œuvre d'un schéma départemental "véloroutes voies vertes" en 2010 avec le projet d'aménager à terme 330 km de parcours vélo (dont 235 en site propre) sur la base de 4 itinéraires existants :

- L'EuroVelo 3 entre Guise et Hirson,
- La véloroute nationale 30 entre Pithon et Berry-au-Bac,
- La véloroute nationale 52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne,
- La véloroute départementale entre Flavigny-le-Grand-et-Beaurain et Monampeuil.

Les EPCI et les communes peuvent également mener à bien des projets de développement de Véloroutes et Voies Vertes locales ou intercommunales.



Source :  
DDT02  
©IGN BDAAdmin

# Les autorités organisatrices de mobilités (AOM)

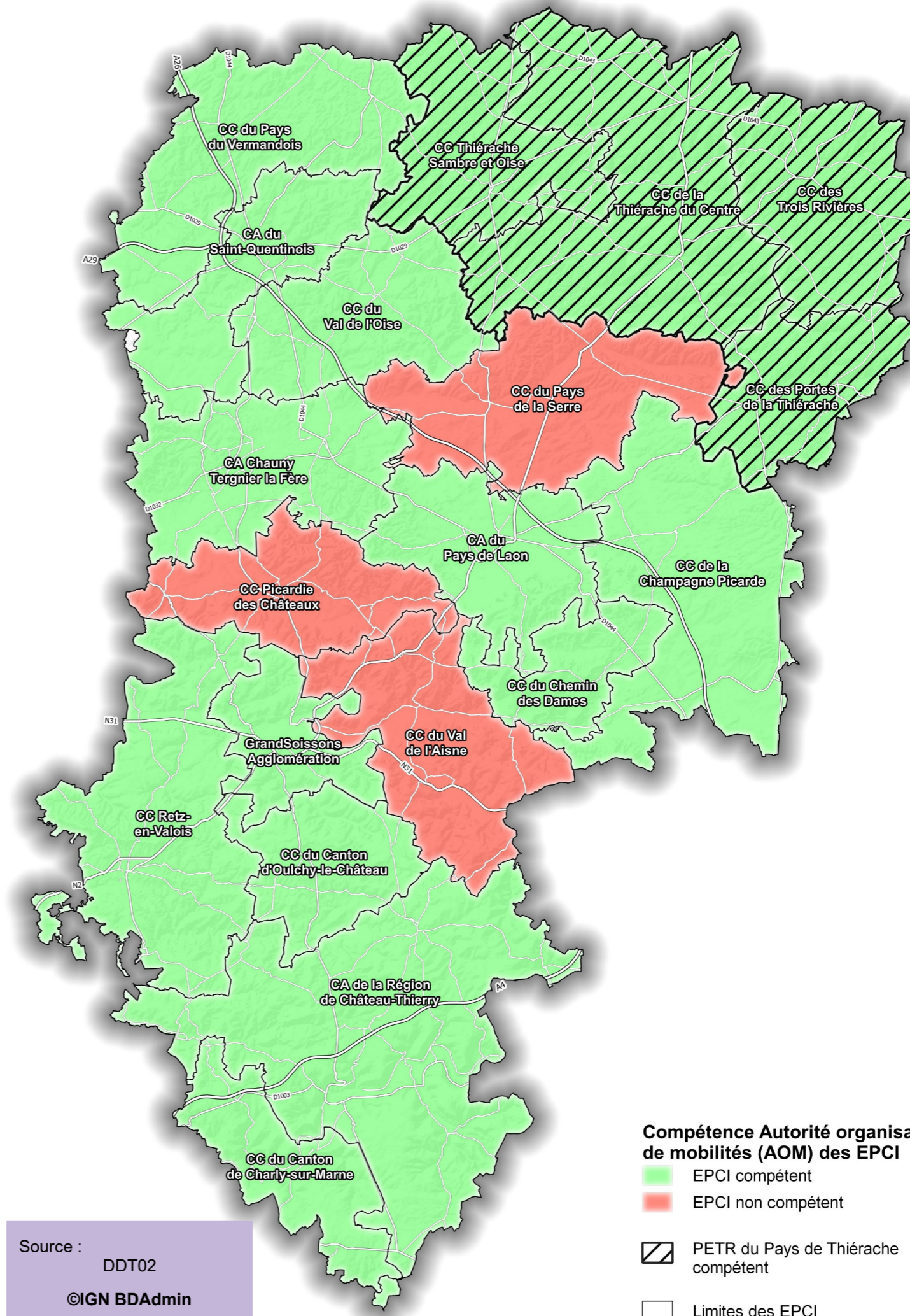
Une AOM ou autorité organisatrice de la mobilité est un acteur public compétent pour organiser les services de mobilité sur son territoire. Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation des politiques de mobilités, et met en place les services adaptés aux besoins des habitants. Selon ses besoins et les caractéristiques du territoire, elle peut ainsi décider d'organiser uniquement un service d'auto-partage, une ligne de transport à la demande, soutenir une agence des mobilités ou encore choisir de ne pas créer de ligne de bus régulière.

La loi d'orientation des mobilités a encouragé les communautés de communes à devenir AOM. Celles qui font le choix de prendre cette compétence peuvent l'exercer à l'échelle de leur territoire, soit à une échelle plus large, comme un syndicat mixte ou un PETR ; ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences.

Les communautés d'agglomération, AOM de droit, l'ensemble des communautés de communes de l'Aisne hormis trois d'entre elles (CC du Pays de la Serre, CC Picardie des châteaux et CC du Val de l'Aisne) sont désormais AOM depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021. Pour ces trois collectivités, c'est la région qui est devenue AOM sur leurs territoires respectifs, par substitution, et ce à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Les 4 communautés de communes du Pays de Thiérache ont transféré la compétence au PETR par arrêté préfectoral du 4 février 2022.

- 5 communautés d'agglomération compétentes de droit
- 11 EPCI ont officiellement adopté la compétence AOM, dont 4 EPCI qui ont transféré la compétence au PETR du Pays de Thiérache
- 3 EPCI n'ont pas souhaité prendre cette compétence



# Les déplacements domicile – travail externes

L'examen des principaux échanges domicile-travail avec les départements limitrophes laisse apparaître des disparités importantes, non seulement selon les départements, mais également selon la nature des flux.

Les échanges avec les départements voisins situés sur la partie nord sont ainsi globalement équilibrés (Somme, Nord, Pas-de-Calais, Ardennes), avec des flux entrants équivalents aux flux sortants.

À l'inverse, les échanges avec les départements de l'Oise, de la Marne, de la Seine-et-Marne, avec Roissy et plus généralement de l'Île-de-France sont, en très grande majorité, des flux sortants, c'est à dire des personnes domiciliées dans l'Aisne, travaillant dans un autre département.

Cet état de fait doit être pris en considération dans l'aménagement du territoire, plus particulièrement dans le Pays du Soissonnais, dans le sud de l'Aisne, et dans la frange rémoise du Pays Laonnais.

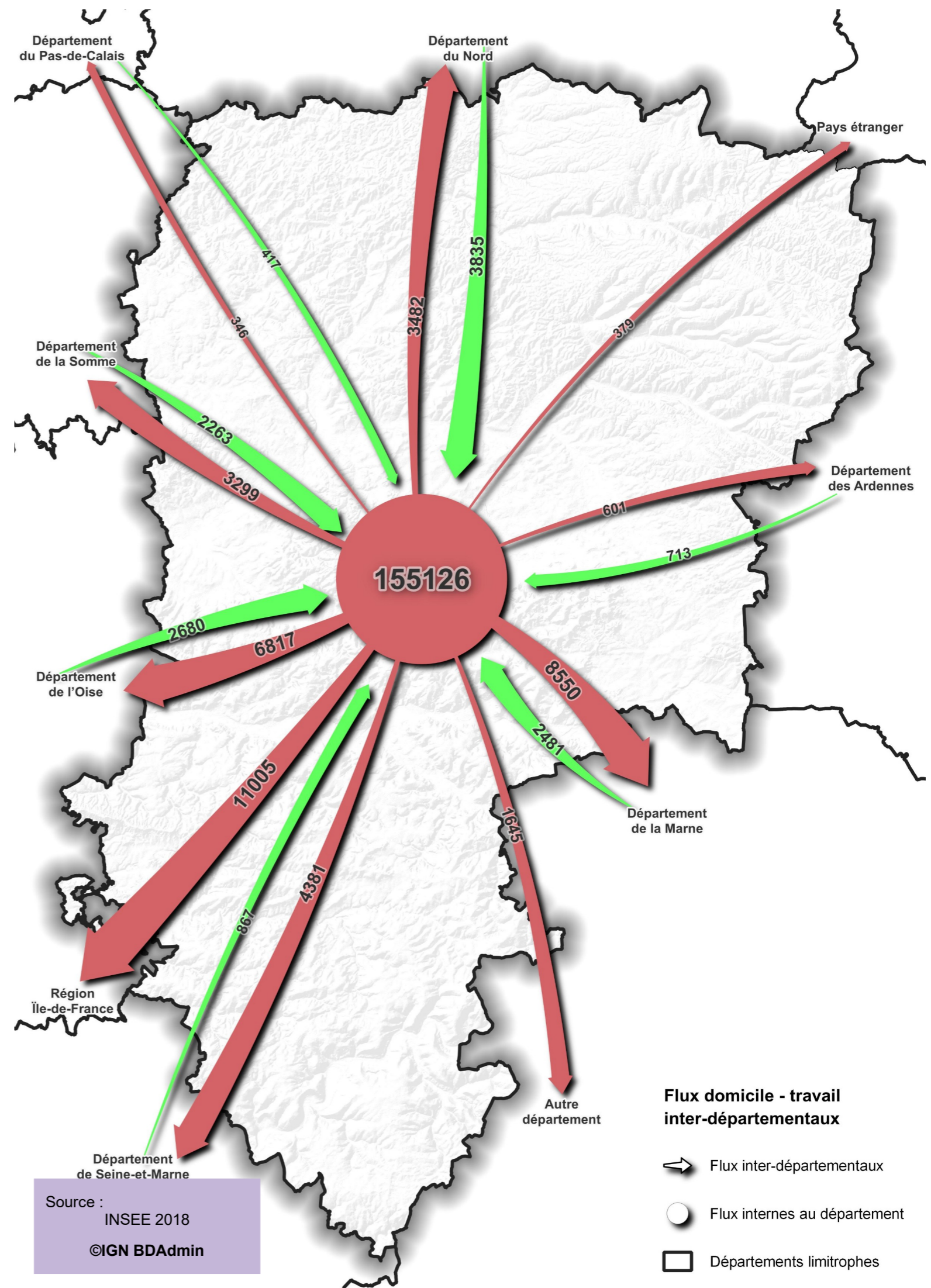
Les réflexions sur les mobilités ne doivent donc pas se limiter aux seules limites administratives de ces territoires, mais doivent être mises en perspective avec le territoire « vécu » par les habitants, en prenant en compte les aires urbaines et les bassins de vie par exemple.

Les flux vers la Marne par exemple, sont en grande majorité à destination de l'agglomération de Reims, et sont logiquement concentrés sur la grande couronne rémoise.

Les flux vers Roissy et l'Île de France sont pour leur part très présents sur le tiers sud du département, mais également sur les pôles plus au nord du département, notamment Chauny, Tergnier et Saint-Quentin.

## En 2018 :

- Flux entrants : 13 709 usagers (6,3 % du total des flux)
- Flux sortants : 38 323 usagers (17,6 % du total des flux)
- Flux internes au département : 165 310 usagers (76 %)
- Distance moyenne du déplacement (en 2013) : 29km



# Les déplacements domicile – travail internes

Les communes les mieux dotées en équipement sont les grands pôles du département : Saint-Quentin, Soissons, Laon, et Château-Thierry.

Toutefois, les Axonais ont besoin de 1,5 fois plus de temps que les habitants du Nord pour accéder aux équipements courants, en raison de la faible densité du département.

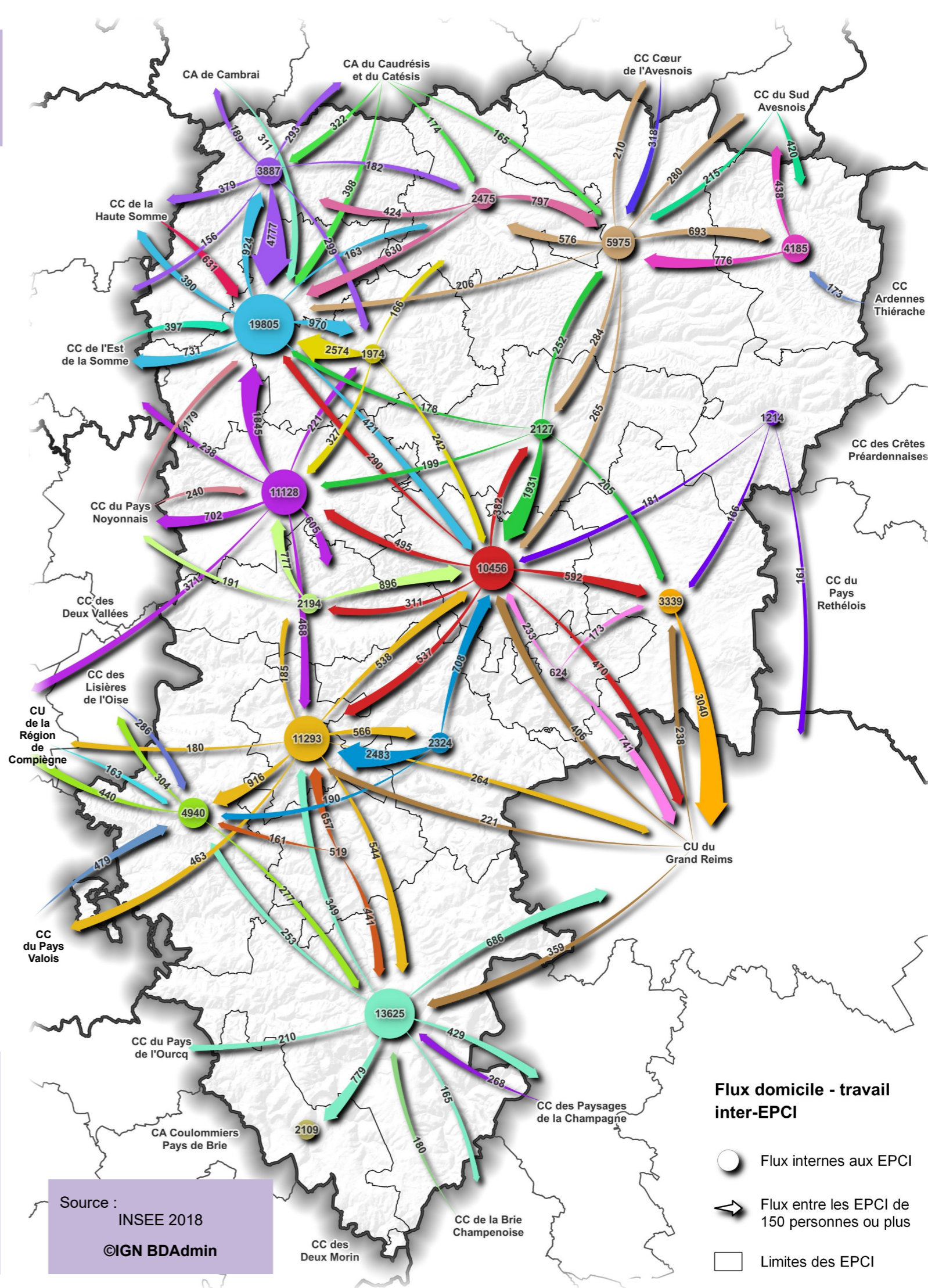
A l'échelle des EPCI du département, les déplacements domicile travail mettent en relief l'attraction qu'exercent ces pôles principaux sur les territoires voisins.

- À l'inverse, il est intéressant de constater que les EPCI de la Thiérache bénéficient d'une autonomie en terme d'emplois, qui se traduit par des déplacements vers l'extérieur bien plus faibles que ceux constatés dans le reste du département.

Ces données démontrent le niveau de dépendance des habitants vis à vis des déplacements qu'ils soient professionnels ou non.

En 2016 :

- 82,8 % des ménages disposent d'au moins une voiture (80,9 % pour le territoire national)
- 36,2 % des ménages disposent de deux voitures ou plus (34,2 % pour le territoire national)



# Sécurité routière

Au niveau départemental, le plan départemental d'actions sécurité (PDASR) est validé chaque année par le Préfet de département.

Le PDASR est un moyen de concertation et de coordination des projets entre les différents acteurs, il participe à la concrétisation de la politique locale de sécurité routière.

Il permet de synthétiser la totalité des actions menées en matière de sécurité routière dans le département.

Les projets éligibles dans le cadre de ce plan doivent être en cohérence avec les enjeux du département définis par le Document Général d'Orientation pour la sécurité routière (DGO) défini pour la période 2018-2022.

Le bilan pour l'année 2021 fait état d'une légère hausse de l'accidentalité et de la mortalité :

- 203 accidents corporels,
- 39 personnes décédées,
- 244 blessés (dont 130 hospitalisés)

Les principales causes de l'accidentalité :

- l'imprudence : 41 accidents dont 5 mortels,
- l'alcoolémie et l'usage de stupéfiants : 37 accidents dont 9 mortels,
- la vitesse : 35 accidents dont 5 mortels.

**En 2019**  
 210 accidents  
 31 personnes décédées  
 244 blessés

**En 2020**  
 195 accidents  
 32 personnes décédées  
 225 blessés

