

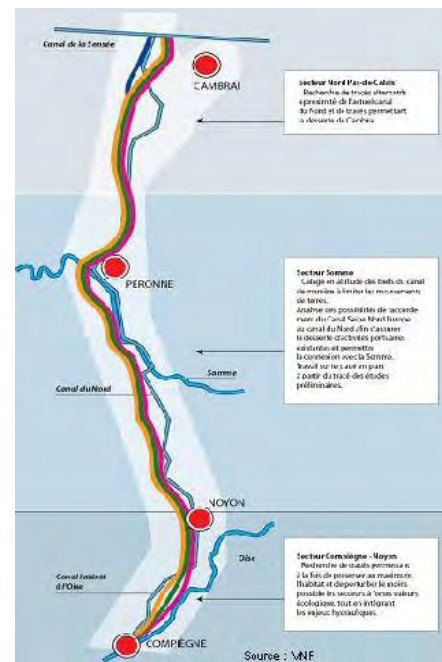
LE RÉSEAU FLUVIAL

Situation

Le réseau des voies navigables en Picardie est constitué des rivières canalisées de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme, de leur canal latéral et de canaux de liaisons inter-bassins, dont le canal du Nord et le canal de Saint-Quentin entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut, soit un total de près de 700 km de voies.

Ce réseau essentiellement constitué au 19^{ème} siècle est en grande partie au petit gabarit, autorisant le passage d'automoteurs de type Freycinet de 250 à 350 tonnes. 150 km de voies seulement offrent un gabarit supérieur : le canal du Nord (750t) et une section du canal latéral à l'Oise (750t) ainsi que l'Oise de la Seine à Compiègne (2000t à 4000t).

Projet de canal Seine Nord Europe



Le canal Seine-Nord-Europe constitue le maillon français du projet de liaison fluviale Seine-Escaut mettant en relation le bassin de la Seine et le système fluvial du nord-ouest de l'Europe. D'une longueur de 106 km, depuis Janville (au nord de Compiègne) jusqu'au canal Dunkerque-Escaut (à l'est d'Arleux) il traversera les départements de

l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord. Cette liaison fluviale permettra la circulation de convois allant jusqu'à 4400 tonnes, comportera 7 écluses d'un dénivelé maximum de 30m et un pont canal de 1.3 km au niveau de Péronne.

A la suite de la décision du CIADT du 18 décembre 2003 affirmant la volonté de réaliser cette infrastructure et donc de poursuivre les études, le Ministre de l'Équipement a missionné en avril 2004 Voies Navigables de France pour assurer la maîtrise d'ouvrage des études d'avant-projet et

le préfet de région Picardie pour assurer la coordination des concertations et consultations nécessaires à la réalisation de l'avant-projet.

L'année 2005 a permis la réalisation des études d'avant-projet menée en parallèle avec une concertation des acteurs locaux. Elle s'est achevée par la consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques, des associations et des services de l'état sur le tracé et les aspects hydrauliques et environnementaux puis sur les aspects économiques du projet au début 2006.

Au cours du deuxième trimestre 2006, VNF a finalisé le dossier des études d'avant-projet qui a été transmis au Ministre des Transports le 05 juillet 2006.

Après la remise du rapport de la commission spéciale du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour l'évaluation des études socio-économiques le 28 juillet 2006, de l'avis de la Mission d'appui auprès des contrats de partenariat public-privé du Ministère des Finances le 13 octobre 2006, et à l'issue de l'instruction interministérielle, le Ministre des transports a approuvé l'avant-projet le 20 novembre 2006 et décidé du lancement de l'enquête publique.

L'enquête a eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2007, elle concernait 68 communes des 4 départements traversés, les populations concernées ont été amenées à s'exprimer très largement, aussi bien sur l'opportunité que sur les modalités proposées de réalisation de l'ouvrage.

Dans son rapport d'enquête remis le 07 juillet 2007, la Commission a formulé un avis favorable assorti d'une réserve et de 13 recommandations. La réserve concerne la sécurité des ouvrages. Une commission de sécurité a été mise en place à cet effet. Les recommandations portent sur le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage et son insertion dans l'environnement, sur les impacts locaux du projet, sur les problématiques agricoles et foncières et enfin sur les aspects socio-économiques du projet., en relation avec les plates formes.

Pascal DEVILLY /DRE Picardie
Nicolas LENOIR/DRE Picardie
Claire FEBBRARI / DRE Picardie

Pour en savoir plus :

Le site de la Direction Régionale de l'équipement : www.picardie.equipement.gouv.fr - les études de la DRE n°27 & 29.

Le site internet du projet : www.seine-nord-europe.com

Le site Internet de l'Observatoire régional des transports de Picardie : www.ort-picardie.net



LA LETTRE DE L'ORT – n°20

Évolution des grandes infrastructures picardes

Le réseau des grandes infrastructures picardes s'étoffe

La route

Au 1^{er} janvier 2007, la Picardie dispose de 552 kilomètres d'autoroutes. Depuis 1965, ce maillage autoroutier n'a cessé de s'étoffer au fil des décennies et le projet de Liaison Autoroutière Amiens-Lille-Belgique (ou LAALB) pourrait venir compléter ce réseau.

La région compte désormais 440 km de routes d'intérêt national, les autres routes nationales ayant été transférées aux conseils généraux au 1er janvier et au 1er avril 2007

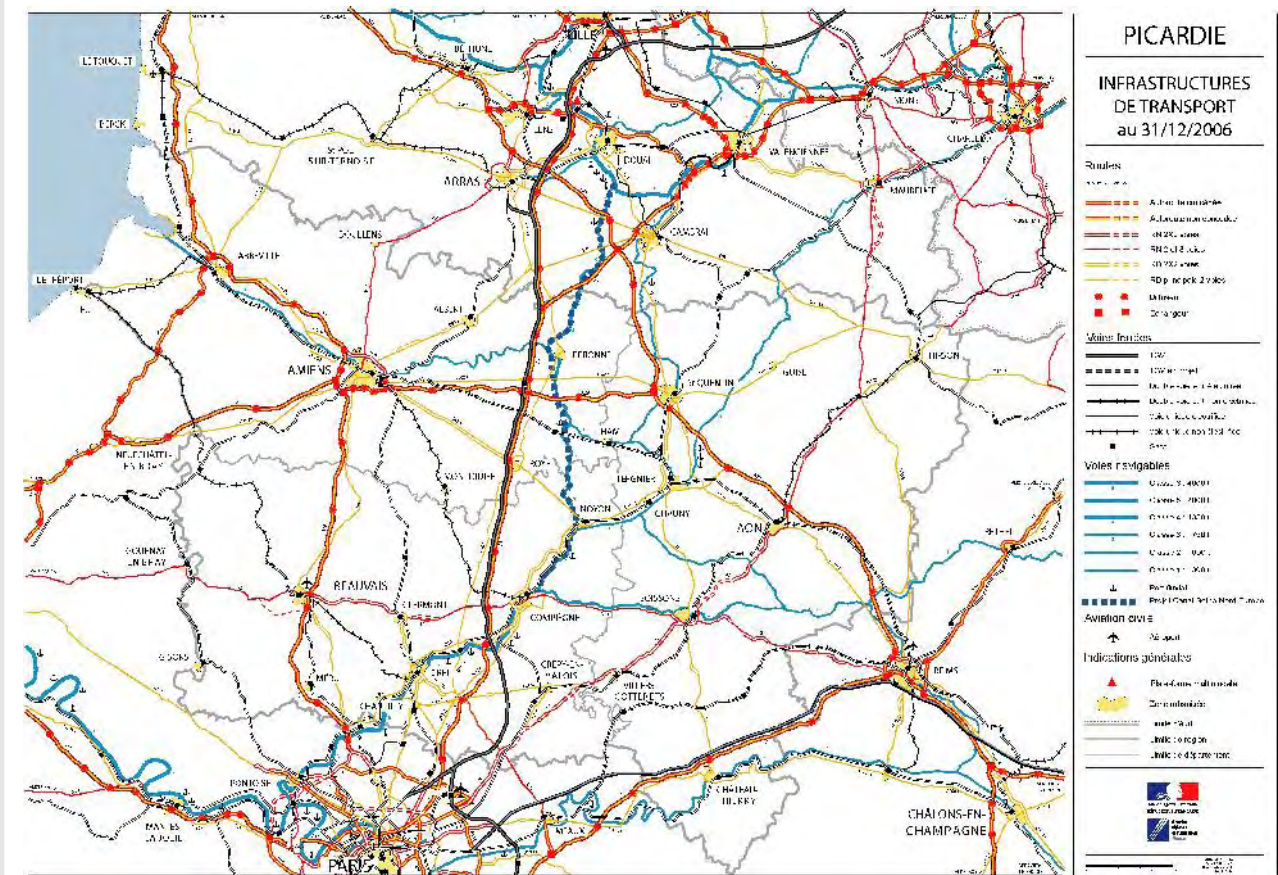
Le fer

Outre les travaux de modernisation du réseau prévu dans le cadre du CPER, les principaux projets du réseau ferroviaire picard sont les suivants :

- ✓ Le « barreau Creil-Roissy » qui permettrait la connexion du Sud-Oise mais aussi d'Amiens à la plateforme aéroportuaire de Roissy et au réseau français et européen de lignes à grande vitesse.
- ✓ le TGV Paris-Londres par Amiens a été inscrit dans la liste des projets à étudier lors du CIADT du 18 décembre 2003.
- ✓ projet du « grand contournement ferroviaire à priorité fret de l'Ile-de-France » : itinéraires de délestage des trafics induits par les ports de la Basse-Seine (Port 2000 au Havre)

La voie d'eau

Le réseau fluvial qui compte 700 km est appelé à se développer avec le projet de canal Seine Nord Europe à grand gabarit (4 400 tonnes) qui permettra de relier les réseaux du nord de l'Europe à ceux du bassin parisien.



La lettre de l'ORT - n°20 Novembre 2007

Directeur de la publication : Michel PIGNOL

Réalisation - impression : Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN : 1299-9733



Observatoire Régional des Transports

56 rue Jules Barni
80 040 Amiens Cedex 1
Tél : 03 22 82 25 87
Fax : 03 22 91 73 77

contact@ort-picardie.net

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER

Au 1^{er} janvier 2007, **552 kilomètres** d'autoroutes irriguent le territoire régional.

Les **sept** autoroutes qui sillonnent la Picardie sont :

- l'**A1** (ou autoroute du Nord) qui relie Paris à Lille
- l'**A2** qui se greffe sur l'A1 à hauteur de Comblès et permet de rallier Bruxelles
- l'**A4** (ou autoroute de l'Est) de Paris à Strasbourg via Château-Thierry
- l'**A16** qui relie l'Isle-Adam à Amiens, Boulogne, Calais et Dunkerque
- l'**A26** de Calais à Dijon via Saint-Quentin et Laon
- l'**A28** qui prend naissance à Abbeville puis rejoint Rouen et bientôt Tours
- l'**A29** qui relie depuis peu le Havre à Saint-Quentin via Amiens

Bref historique

La première autoroute construite en Picardie a été l'autoroute du Nord dont la première section Roissy-Senlis a été mise en service à la fin de l'année 1964.

Jusqu'à la récente ouverture en janvier 2005 de la section Amiens-Neufchâtel-en-Bray de l'A29, la mise en place du réseau autoroutier picard s'est donc étalée sur 40 ans.

Mais c'est essentiellement depuis 1985 que le réseau autoroutier picard s'est étoffé.

A terme, la Liaison Autoroutière Amiens-Lille-Belgique (ou LAALB) pourrait venir compléter ce maillage.

Si au début, le réseau autoroutier picard était composé uniquement de **radiales** (A1-A2, A4) ayant

pour origine Paris, les dernières décennies ont vu l'apparition de **tangentiels** (A26, A28, A29) qui contournent l'Ile-de-France.

Ainsi la Picardie n'est plus seulement le siège de trafics méridiens. Son réseau autoroutier lui permet également de bénéficier du passage des flux Est-Ouest.

Un espace et une population bien desservis

Une telle densité d'autoroutes a inévitablement des conséquences sur la desserte même des territoires traversés.

La très grande majorité des territoires picards peut se targuer d'une bonne desserte. Les espaces les moins bien désenclavés se situent dans l'Aisne : Nord-Est de la Thiérache et Soissonnais.

La capitale régionale est désormais au centre d'une véritable étoile autoroutière constituée par l'A16 et l'A29 que pourrait bientôt compléter la LAALB (Liaison Autoroutière Amiens-Lille-Belgique).

Plus du tiers du territoire régional est à moins de 10 km d'un échangeur et les trois-quarts sont situés à moins de 20 km.

Sur le plan démographique, l'analyse de la situation régionale est encore plus flatteuse puisque **près de la moitié de la population (47,2%) est située à 10 km maximum d'un échangeur autoroutier et plus de 83% à 20 km au plus.**

Aujourd'hui, la totalité de la population régionale est à moins de 50 km d'un échangeur.

La mise en place des autoroutes a profondément modifié la géographie picarde. La réduction des distances-temps notamment entre les principales villes grâce à des voies plus sûres a permis de renforcer la cohésion de la région. En connectant celle-ci avec les grands bassins économiques nationaux et européens, ces axes sont aussi un puissant outil d'intégration interrégionale pour la Picardie.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Un réseau relativement dense

Au 1^{er} janvier 2003, les voies ferrées exploitées en Picardie totalisaient un linéaire de 1600 km dont 1241 km ouverts au trafic voyageurs.

Le réseau ferroviaire picard reste marqué par l'histoire de sa conception: les radiales, depuis Paris, constituent toujours l'armature du réseau ferré régional.

Les voies tangentiels sont beaucoup moins présentes, la principale étant la ligne Rouen-Reims via Amiens, Tergnier et Laon à côté de laquelle on peut mentionner la ligne Lille-Thionville qui écorne le territoire régional à l'extrême Nord-Est via Hirson.

Le réseau ferroviaire picard est particulièrement bien développé.

Au regard de sa superficie, notre région affiche en effet une densité de **82,5 km de voies ferrées pour 1.000 km²** (contre 57,9 au niveau national). Si on rapporte ce réseau à la superficie et à la population régionales, la Picardie reste bien placée puisqu'elle occupe respectivement le 7^{ème} et 6^{ème} rang des régions françaises.

La région fait partie de ce quart Nord-Ouest, historiquement la France industrielle, où le réseau ferroviaire a été développé et où il n'y avait pas de réelles difficultés pour son implantation. Cette densité, elle la doit aussi à sa position intermédiaire entre l'Ile-de-France d'une part et le Nord-Pas-de-Calais d'autre part.

Sur les 1.600 km du réseau picard, 634 km sont électrifiés soit 39,6%. C'est une proportion légèrement inférieure à la moyenne nationale (45,8 %).

Une desserte ferroviaire satisfaisante

Le maillage ferroviaire picard permet une desserte particulièrement satisfaisante de la population régionale. Ainsi, près de 7 personnes sur 10 disposent d'une gare à moins de 5 km de leur domicile et 9 personnes sur 10 à moins de 10 km.

Il est vrai que l'ensemble des grandes unités urbaines régionales est desservi par la voie ferrée. La seule exception notable concerne les habitants de la ville de Doullens.

Nombre de ces unités urbaines régionales constituent d'ailleurs des nœuds majeurs au sein du réseau national : Amiens-Longueau, Creil, Tergnier.

De ce fait, **moins d'1% des picards sont éloignés de plus de 20 km d'une gare voyageurs.**

La desserte à grande vitesse

La région est concernée par la ligne TGV nord, parallèle à l'autoroute A1. La région n'est desservie par cette ligne qu'en un seul point : la gare TGV Haute Picardie.

Depuis juin 2007, La LGV (ligne à grande vitesse) Est reliant Paris à Strasbourg tangente le Sud-Est du territoire picard.

