

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

Réunion publique
d'information
Secteur Cœur d'Agglo

Présentation du diagnostic
et de la stratégie

09/04/2024

INGETEC



Trans'Oise

Sommaire

1. Introduction

2. Diagnostic

- Synthèse du diagnostic
 - ✓ Morphologie du territoire
 - ✓ Offre en transports actuelle
 - ✓ Système vélo actuel et en projet
 - ✓ Pratiques de déplacement
- Synthèse de la concertation
 - ✓ Ateliers
 - ✓ Enquête en ligne

3. Stratégie proposée

- Orientations
- Schéma d'intentions

4. Principes d'aménagement d'un réseau cyclable en milieu rural

5. Liaisons cyclables proposées

6. Suites de l'étude

01

INTRODUCTION

Définition

Qu'est-ce qu'un Schéma Directeur Cyclable ?

LE SDC = UN OUTIL POUR DEVELOPPER LA PRATIQUE DU VELO SUR UN TERRITOIRE



Définition

- Document de programmation qui définit la feuille de route de la politique cyclable du territoire



Objectifs

- Développer la pratique du vélo sur le territoire
- Garantir une cohérence des aménagements cyclables et des services créés



Notre mission

- Réaliser l'état des lieux du système vélo actuel
- Définir les orientations stratégiques : aménagements, stationnements, services, etc.
- Etablir un plan d'actions
- Définir une programmation pluriannuelle du plan d'actions

Contexte de l'étude

Pourquoi un Schéma Directeur Cyclable pour la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis ?

- De **nombreuses initiatives en faveur du vélo** déployées par les différentes communes de la CA du Beauvaisis depuis plusieurs années
- **Plusieurs études et démarches lancées** : Charte pour le retour du vélo en ville à Beauvais en 2018, étude en lien avec l'ADEME, projet de véloroute 32...
- Malgré cette dynamique locale, un **manque d'une vision globale et cohérente à l'échelle des 53 communes** pour développer la pratique



Réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle du territoire de la CAB afin de



Construire un **réseau d'itinéraires cyclables hiérarchisés, continus et sécurisés** desservant les pôles de vie du territoire



Développer les **services, le stationnement et la communication** afin de répondre aux attentes des usagers



Renforcer le **cadre de gouvernance** et la répartition des compétences entre tous les acteurs

Phase 1

Diagnostic et orientations (Septembre 2023 – Janvier 2024)



- Recueil et analyse des données d'entrée
- Visites de sites, observations sur le terrain
- Analyse du territoire et des projets, potentiel de développement du vélo et des potentialités d'aménagements
- Cartographie et analyse du système vélo existant : aménagements, services, stationnements...
- **Entretiens avec les collectivités partenaires**
- **Analyse des pratiques du vélo via une enquête d'opinion**
- **Ateliers de travail (x3) avec les élus des communes**
- Identification des enjeux et schéma d'intention

Phase 2

Elaboration du programme d'actions (Février 2023 – Juillet 2024)



- Définition de la stratégie du schéma directeur (schéma de maillage cyclable hiérarchisé, stratégie de stationnement, services et communication)
- COPIL – 22/02/2024
- Séminaire des maires – 19/03/2024
- **Réunions publiques communes avec le PLUIHM – 9-10-15-16-17-18/04/2024**
- Ateliers de concertation avec les maires – juin
- Définition du plan d'actions en matière d'aménagements, de stationnements, services et multimodalité
- Programmation et formalisation d'un PPI (phasage, chiffrage, démarches règlementaires, financement...)
- Document de synthèse

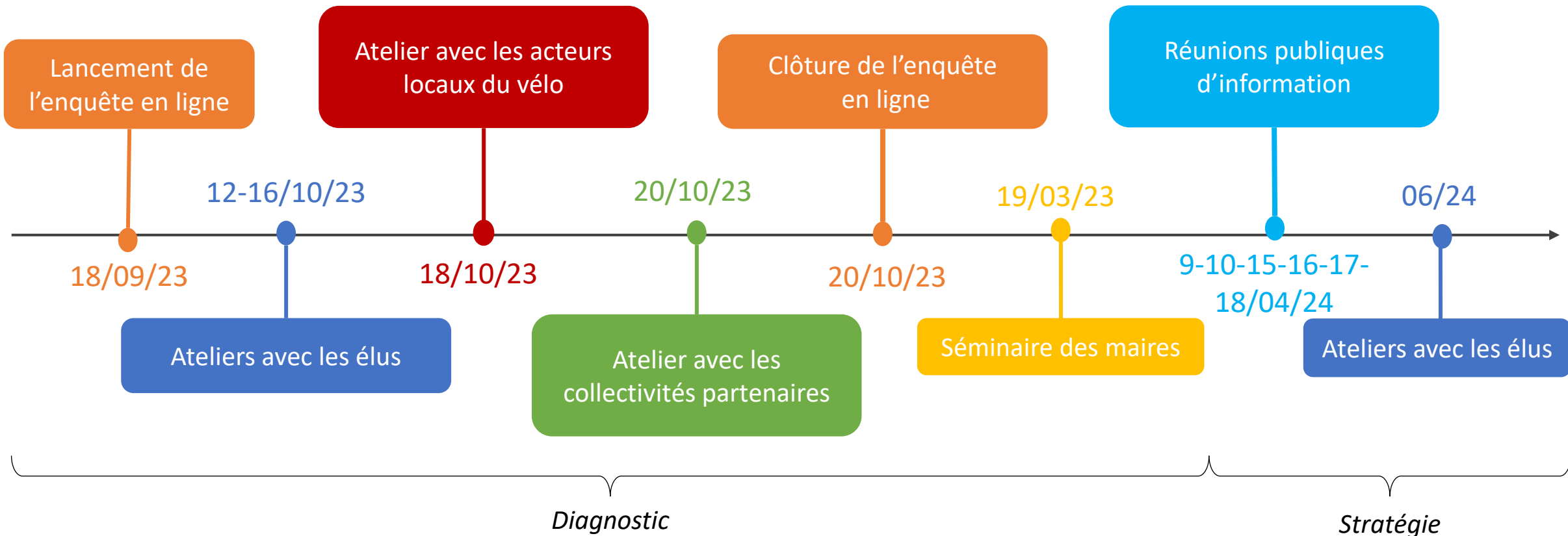
Démarche de concertation

Afin de co-construire le Schéma Directeur Cyclable avec l'ensemble des acteurs et de profiter de leur « expertise d'usage », plusieurs actions ont été menées dans le cadre de la concertation :

1. Une enquête en ligne
2. Des ateliers avec les élus de la CAB
3. Des entretiens avec les collectivités partenaires (Région, Département, représentants de l'état)
4. Des entretiens avec les acteurs locaux du vélo du système vélo
5. Un séminaire des maires
6. Des réunions publiques d'information



En complément durant la phase diagnostic : des échanges bilatéraux entre la CAB et l'ensemble des communes

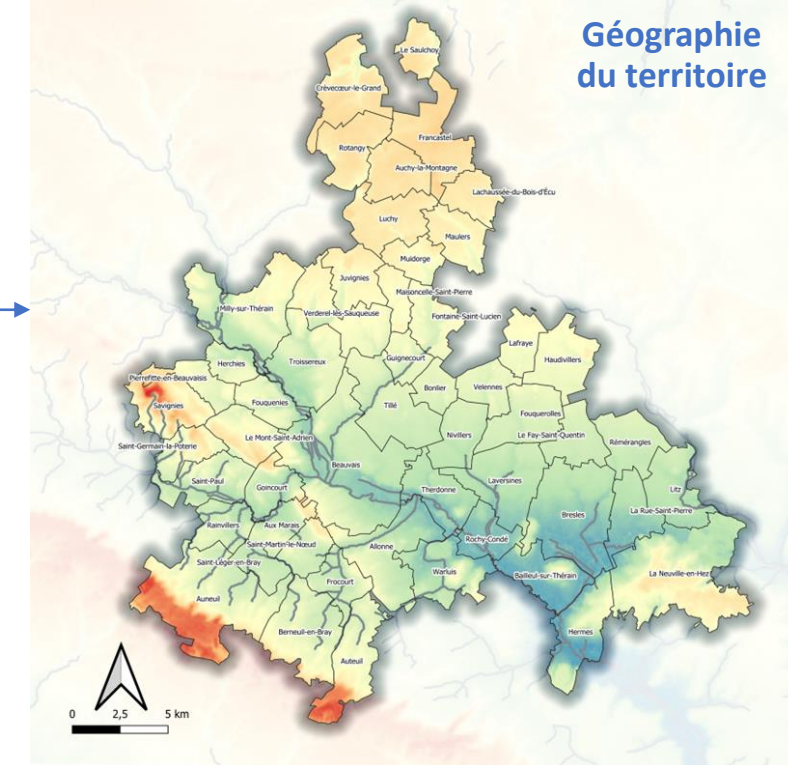


02

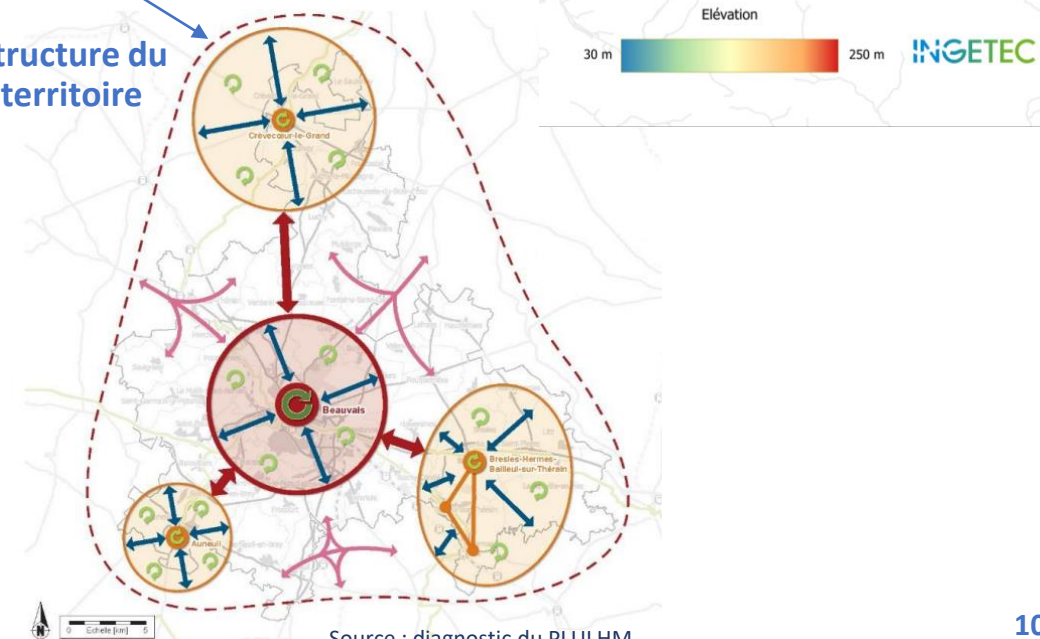
DIAGNOSTIC

Morphologie du territoire

- Un territoire structuré autour de la **vallée du Thérain** présentant une **topographie favorable au développement de la pratique du vélo**.
- Un **territoire rural peu dense** hormis Beauvais avec des **distances importantes à parcourir** et une **dépendance à l'usage de la voiture individuelle**.
- Un territoire organisé en **pôles de 2 niveaux**
 1. Beauvais, pôle majeur de la Communauté d'Agglomération où se concentrent la majorité des pôles générateurs de trafic (services, équipements, commerces, emplois, etc.).
 2. Trois pôles secondaires : Crèvecœur-le-Grand, Auneuil, Bresles – La Neuville-en-Hez - Hermes – Bailleul-sur-Thérain, où se concentrent les autres pôles générateurs du territoire.
- Des distances trop importantes à parcourir pour un report modal au quotidien vers le vélo entre les pôles, mais un **fort potentiel de développement du vélo au sein de chaque pôle**.
- De nombreux **points d'intérêt touristique** (culturels & historiques, de loisirs, naturels & sportifs) répartis sur l'ensemble du territoire.

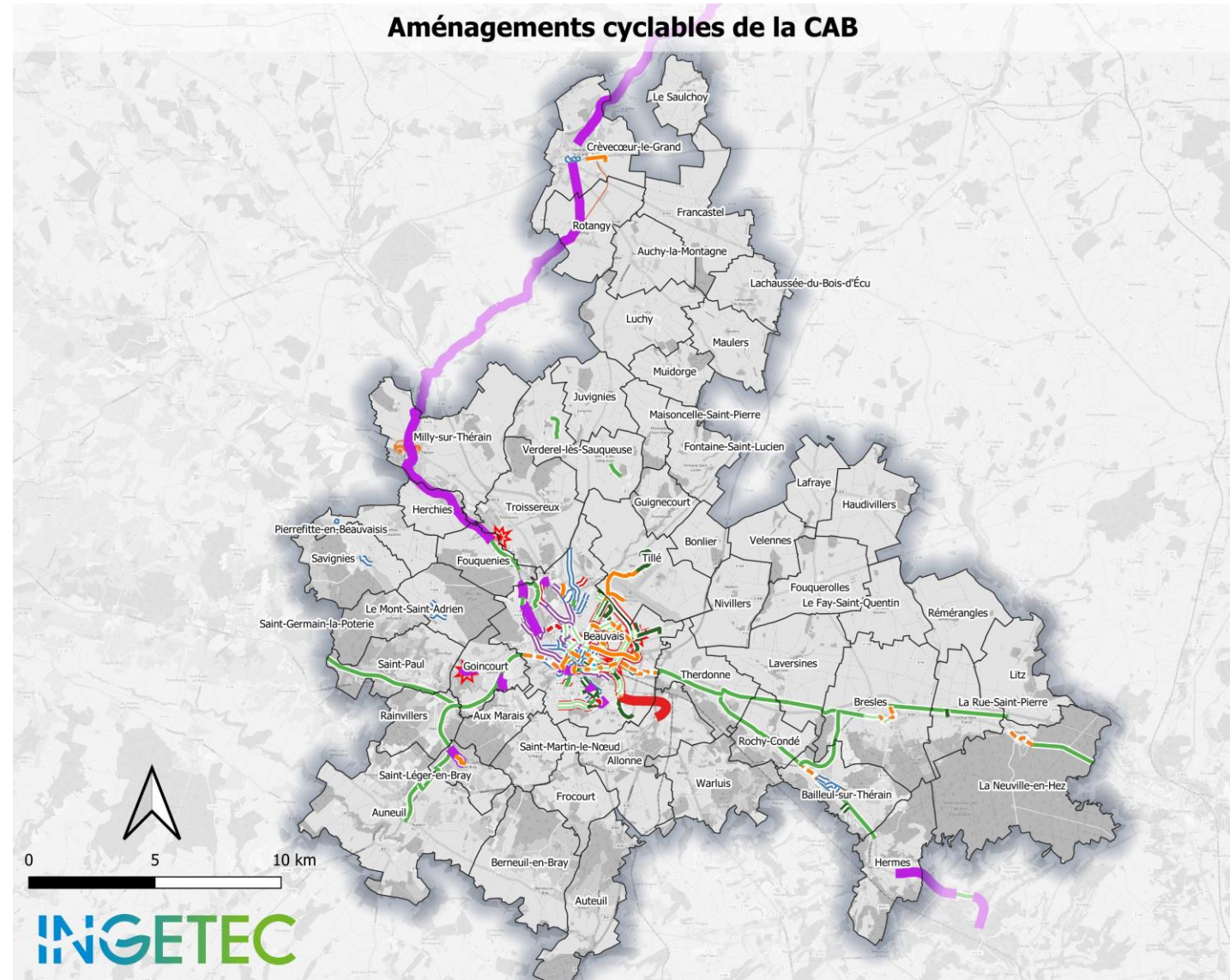


Structure du territoire



Système vélo actuel

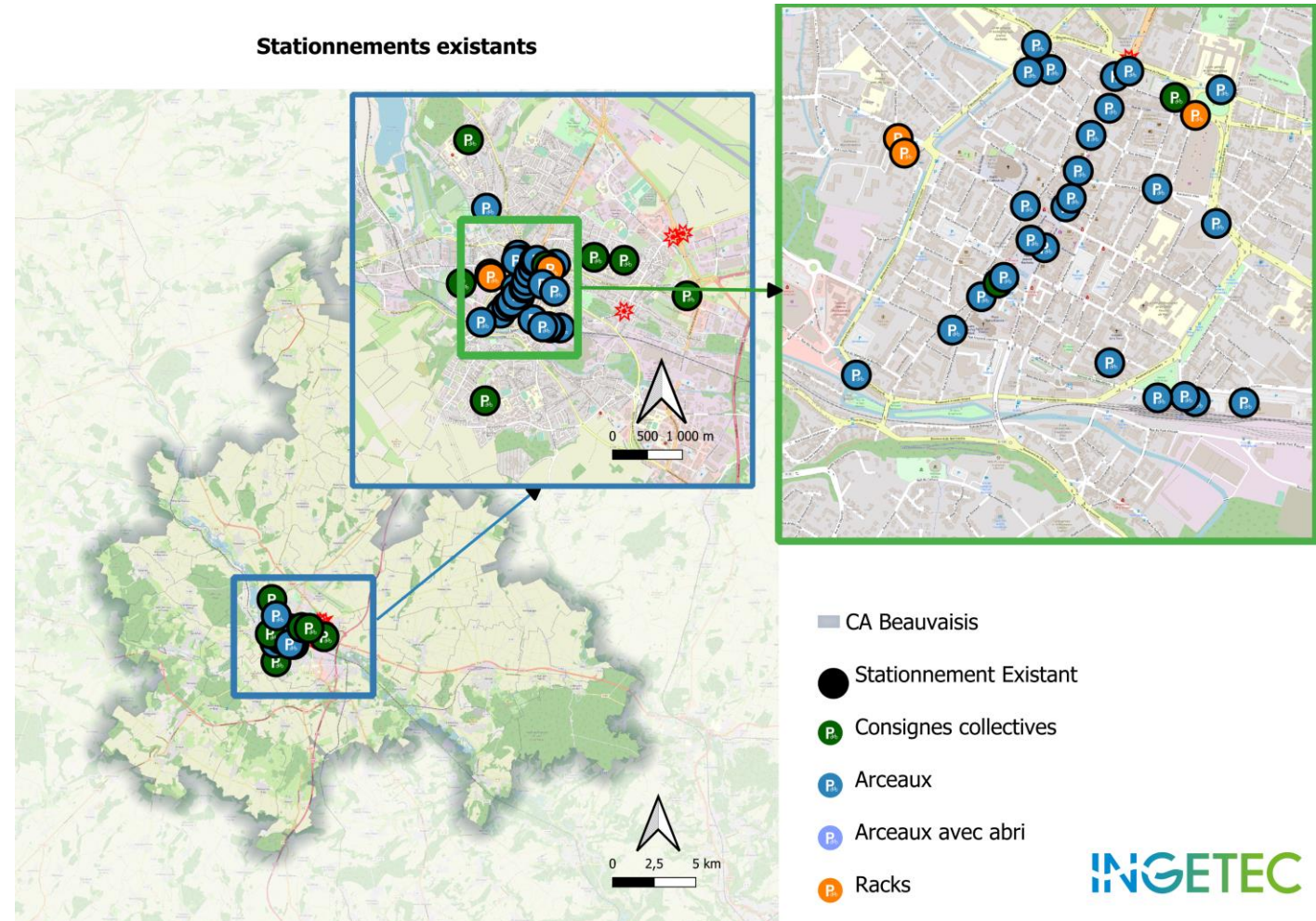
- L'itinéraire de la Trans'Oise** : armature principale du réseau actuel d'aménagements cyclables, support de déplacements pour les loisirs comme pour le quotidien ; majoritairement aménagé en voie verte de bonne qualité. Le jalonnement est toutefois à conforter le long de l'itinéraire comme en traversée des centres-bourgs et il manque d'infrastructures (*ex : haltes cyclotouristiques*).
- Ailleurs sur le territoire, les aménagements sont majoritairement concentrés dans la commune de Beauvais et présentent une **qualité inégale** (pistes cyclables, voies vertes, aménagement sur trottoir, bandes cyclables, zone 30 et de rencontre, etc.)



Communes	Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)	Zone 30	Aménagement sur trottoir	Aménagements à conforter	Points durs
Aménagements existants	Bandes cyclables double sens	Zone de rencontre (Zone 20)	Bandes dérasées multifonctionnelles	Piste cyclable et bande cyclable	Carrefour dangereux
Voie Verte	Bande cyclable (sens unique)	Vélorue	Type d'aménagement non défini	Aménagements en projet	Carrefour dangereux
Piste Cyclable Bidirectionnelle	Double sens cyclable	Voie bus (sens unique)	Zone 30 et voie bus	Aménagement sur trottoir	Carrefour dangereux
Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)	Jalonnement	Chaussée à voie centrale banalisée	Piste cyclable et zone 30	Carrefour dangereux	Carrefour dangereux
					Circulation importante ou poids lourds

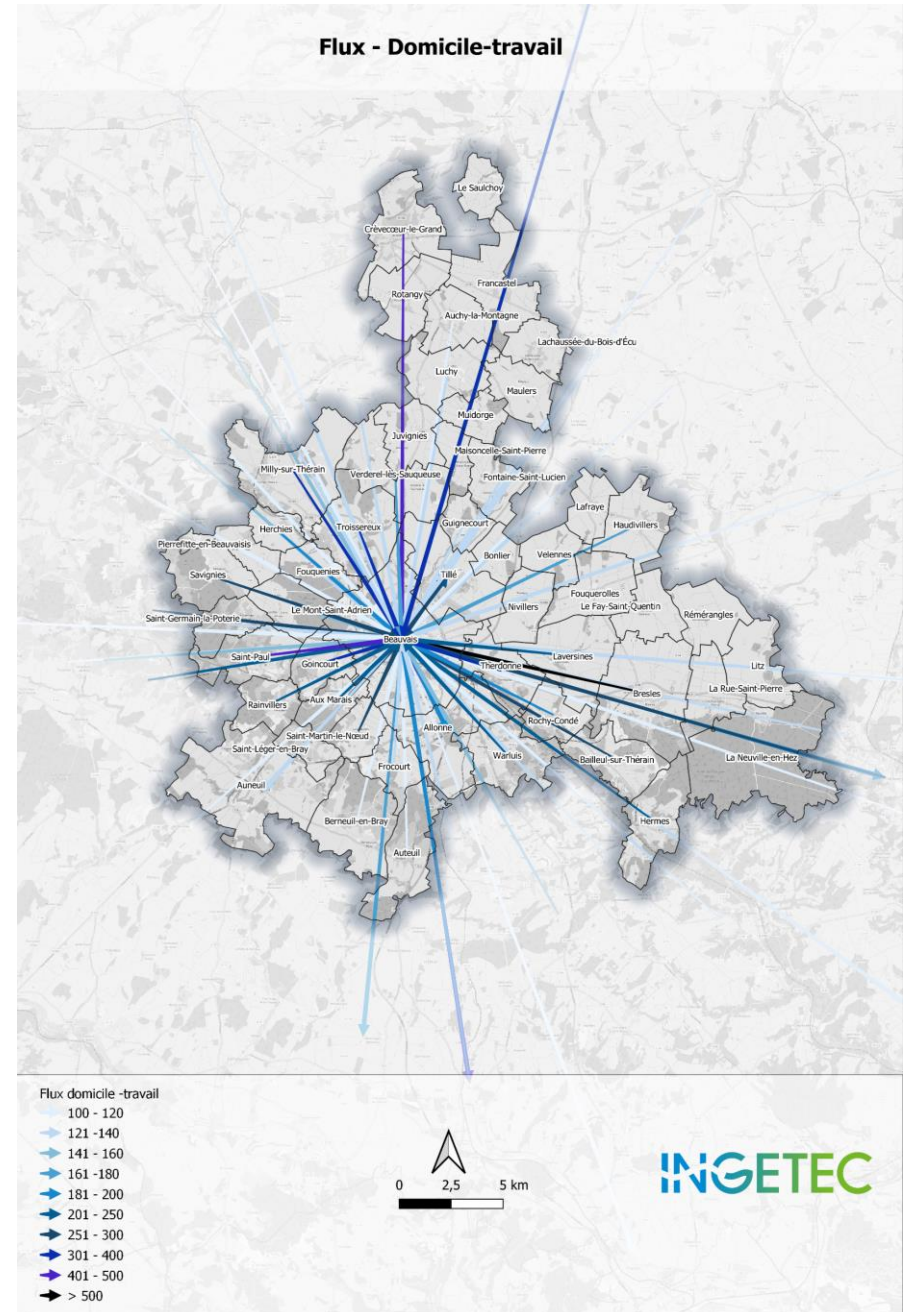
Système vélo actuel

- Des stationnements majoritairement implantés à Beauvais, principalement des arceaux dédiés au stationnement de courte durée dans le centre et des consignes sécurisés en périphérie.
- Un panel de services autour du vélo bien développés à Beauvais (location, vente, apprentissage du vélo, réparation, associations sportives et d'usagers, etc.) mais à pérenniser & coordonner davantage. Très peu de services sont présents sur le reste de la Communauté d'Agglomération.



Pratiques actuelles de déplacement

- Un **usage de la voiture encore majoritaire** pour les déplacements domicile-travail et domicile-études.
- Plus de **50 % des flux domicile-travail sont internes** à la Communauté d'Agglomération, soit près de 30 000 déplacements par jour. La moitié de ces déplacements sont font au sein de la même commune, soit près de 15 000 déplacements, et pourraient donc être effectués à vélo (*données INSEE 2018*).
- 42 % des flux domicile-travail sont inférieurs à 10 km, distance pouvant être faite en 40 minutes à vélo, pour des flux supérieurs à 100 déplacements par jour, soit 6 010 déplacements domicile-travail (*données INSEE 2022*).
- **Des déplacements domicile-travail orientés en rabattement vers et en diffusion depuis de Beauvais** : un potentiel d'intermodalité entre le vélo et un second mode de transport (*données INSEE 2022*).
- **La moitié des déplacements domicile-études sont intra-communaux** (soit 17 000, dont 13 000 à Beauvais) : trajets facilement réalisables à vélo si des infrastructures sécurisées sont aménagées.
- D'après l'enquête en ligne, **seuls 13% des répondants utilisent le vélo comme mode de déplacement**. Cependant, les motifs de déplacements concernent autant les déplacements du quotidien que ceux de loisirs. De plus, ceux qui ne pratiquent pas de vélo aujourd'hui sont volontaristes : 95% sont prêts à l'utiliser pour leurs futurs déplacements.



Synthèse de la concertation

1. Ateliers



- 3 Ateliers avec les élus des communes de la CA du Beauvaisis
- 1 atelier avec les associations et des scolaires
- 1 ateliers avec les collectivités territoriales

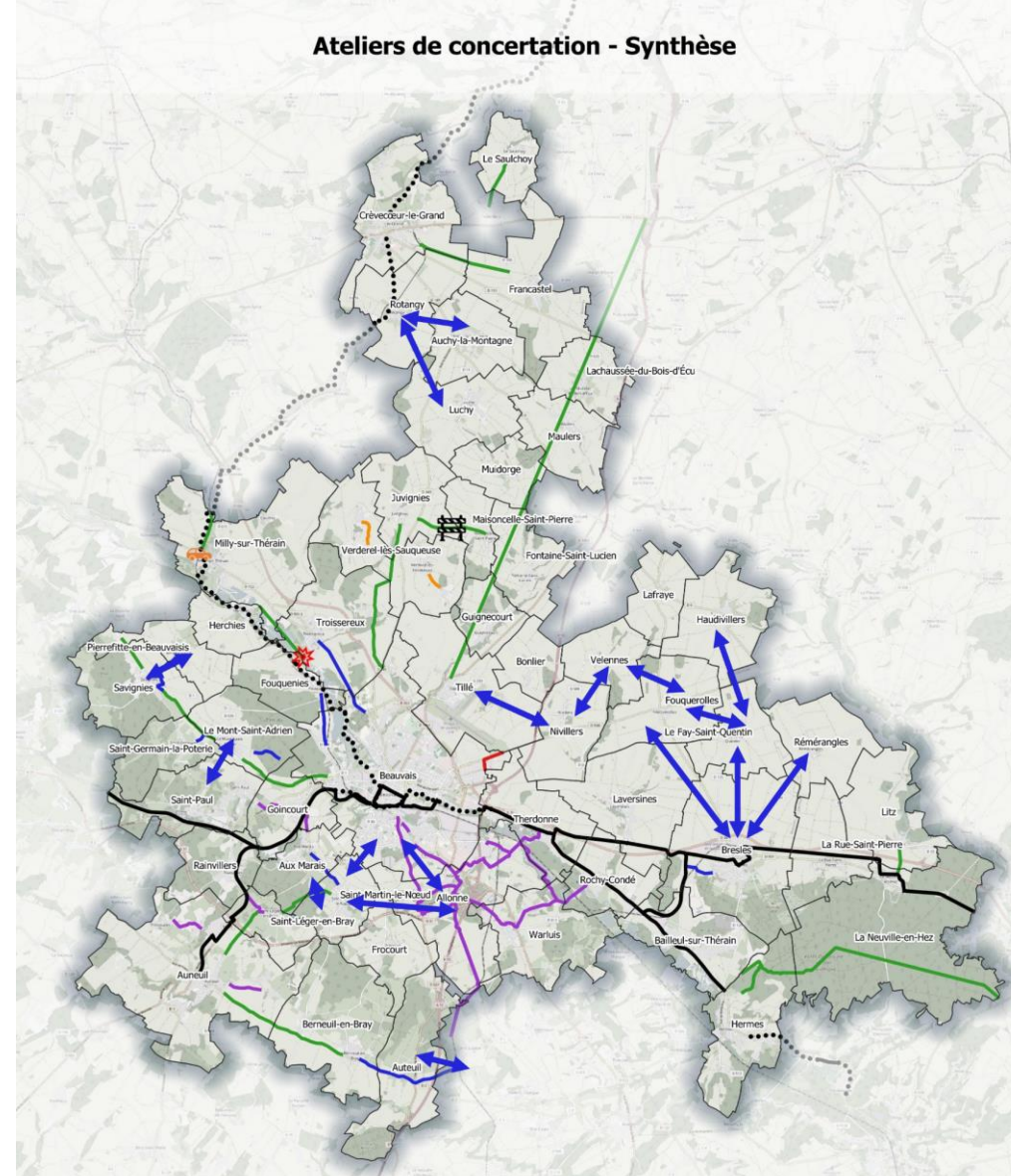
Points appris lors des ateliers

- **Éléments de diagnostic**
 - Mise à jour de la carte des itinéraires cyclables existants
 - Recensement des projets en cours
- **Éléments pour la phase propositions**
 - Identification de voiries existantes où des infrastructures cyclables peuvent être aménagées
 - Recensement des intentions d'aménagement entre les communes et au sein des communes

Points clés mis en évidence

- **Ne pas axer les réflexions uniquement autour de Beauvais**, mais relier plutôt les communes limitrophes entre elles via des aménagements sécurisés
- **Créer un jalonnement uniforme** entre les communes pour favoriser la pratique du cyclotourisme en itinérance afin d'avoir des retombées économiques sur la CAB

Ateliers de concertation - Synthèse



Légende :

- | | |
|----------------------------------------|------------------------------------------------|
| Communes | En projet |
| Carrefour dangereux | Existant non recensé |
| Circulation importante ou poids lourds | Opportunité de création d'aménagement cyclable |
| Elargissement de voirie | Point dur circulation vélo |
| Trans'oise | Volonté d'aménagement précise |
| En projet | Volonté d'aménagement |
| Existant | |



Synthèse de la concertation

2. Enquête en ligne



Pratiques actuelles

Déplacements domicile-travail & domicile-études

Parts modales

Le mode de déplacement principal **reste la voiture avec une part modale de 60%** à l'échelle de la CAB, tandis qu'un **quart des répondants se rend à son lieu de travail ou d'études à vélo**. Ces résultats sont à objectiver avec les données de l'INSEE sur le territoire : la part modale de la voiture atteint les 80% tandis que celle du vélo est de 2% seulement.

Déplacements à vélo

Motifs de déplacement au quotidien

Les usagers du vélo l'empruntent **autant pour des motifs de loisirs que pour les déplacements du quotidien** :

- ✓ Se balader (66%)
- ✓ Se rendre ou effectuer une activité sportive (59%)
- ✓ Faire des courses (58%)
- ✓ Se rendre à des rendez-vous ou effectuer une visite (58%)
- ✓ Se rendre à son lieu d'études ou de travail (47%)

Sécurité

Le sentiment de sécurité à vélo sur les routes de la CAB est évalué à **2,2/5** par les usagers.

Stationnement

Une offre en stationnement existante permettant de satisfaire un tiers des répondants

Qui a répondu ?

700 répondants

Une mixité de genre : 56% de femmes pour 44% d'hommes

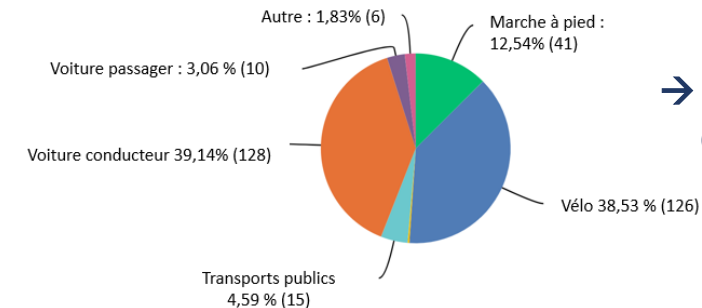
Une majorité d'actifs : plus de 8 répondants sur 10 ont entre 26 et 59 ans.

Des personnes équipées en vélo : 87% des répondants possèdent au moins un vélo en état de marche.

Potentiel de changement

Déplacements domicile-travail & domicile-études

Parts modales des déplacements inférieurs à 5 km



→ **Report modal théorique de 42% des trajets de courte distance**

Déplacements à vélo

Motifs de déplacement au quotidien

Des usagers volontaristes pour la pratique du vélo : parmi ceux qui ne se déplacent pas à vélo aujourd'hui, 60% sont prêts à utiliser le vélo pour aller travailler, 55% pour aller faire des courses et seuls 5% ne souhaitent pas se déplacer à vélo

Des attentes pour améliorer les déplacements à vélo

Les mesures suivantes sont les plus attendues par les répondants. Il s'agit de leviers dont la mise en œuvre encouragerait la pratique du vélo sur le territoire de la AB.

1. **Densifier le réseau d'aménagements cyclables**
2. **Planter des dispositifs de stationnement sécurisés**
3. **Informier davantage sur le système vélo existant et projeté**

Synthèse de la concertation

2. Enquête en ligne

Qui a répondu ?

700 répondants

Une mixité de genre : 56% de femmes pour 44% d'hommes

Une majorité d'actifs : plus de 8 répondants sur 10 ont entre 26 et 59 ans.

Des personnes équipées en vélo : 87% des répondants possèdent au moins un vélo en état de marche.

Pratiques actuelles

Déplacements à vélo sur la Trans'Oise

- Une infrastructure majeure du réseau cyclable (57% des participants connaissent la Trans'Oise et 84% l'ont déjà empruntée)
- Un usage majeur pour le loisir
- Un sentiment de sécurité plus important que sur le reste du réseau cyclable

Service de location grand public

Un service utilisé par seulement 15% des usagers, principalement pour cause de localisation et de modalités d'usage du service.

Potentiel de changement

Trans'Oise

Des pistes d'améliorations évoquées par les usagers :

- Mise en place de jalonnement en traversée d'agglomération pour rejoindre l'itinéraire
- Renforcement les indications le long de l'itinéraire
- Améliorer l'entretien (feuilles, branches, déchets ...)

BILAN

L'enquête permet de mettre en évidence la diversité des usagers actuels du vélo et leurs difficultés, ainsi qu'un potentiel important de développement de la pratique du vélo sur le territoire.

03

STRATEGIE PROPOSEE

Axe 1 – Aménagements



Objectif 1 : S'appuyer sur les dynamiques des itinéraires départementaux pour relier les pôles

Types de déplacements : déplacements du quotidien ; loisirs et cyclotourisme

- Valoriser la Trans'Oise – via le développement de haltes et l'amélioration du jalonnement dans les centres-bourgs
- Intégrer le projet de la V32 au futur réseau cyclable
- Aménager des liaisons de rabattement des centres-bourgs vers la Trans'Oise
- Densifier le maillage entre les pôles du territoire

Objectif 2 : Développer un réseau cyclable de proximité au sein des pôles

Types de déplacements : déplacements du quotidien

- Compléter le maillage d'aménagements entre Beauvais et les communes limitrophes
- Développer des liaisons entre les centres-bourgs des pôles secondaires
- Créer des liaisons entre les centres-bourgs des pôles d'équilibre

Objectif 3 : Favoriser les déplacements via les modes actifs au sein des communes

Types de déplacements : déplacements du quotidien

- Conforter des liaisons d'intérêt intercommunal au sein de Beauvais
- Favoriser la circulation des cyclistes au sein des centres-bourgs dans les pôles secondaires
- Mettre en place des itinéraires sécurisés autour des écoles, collèges, lycées et facultés pour inciter les étudiants se déplacer à vélo

Axe 2 - Stationnement

- Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais
- Déployer un réseau de points de stationnement cyclable de courte, moyenne et longue durée à proximité des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements) au sein des pôles autres que Beauvais



Axe 3 - Intermodalité

- Favoriser l'intermodalité avec le train et le car (*création d'aménagements sécurisés en rabattement vers les gares, installation de stationnements sécurisés en gare, emport dans les transports en commun*) ainsi que la voiture (*prise en compte des cycles dans l'aménagement des aires de covoiturage*)

Axe 4 - Services



- Conforter l'offre de service existante (*via des subventions et des moyens humains afin de les coordonner*)
- Développer des services adaptés au milieu rural ailleurs qu'à Beauvais
- Développer un réseau d'hébergements labélisés autour du cyclotourisme (*en engageant les acteurs locaux dans l'accueil des cyclotouristes*)

Axe 5 - Communication et évènementiel



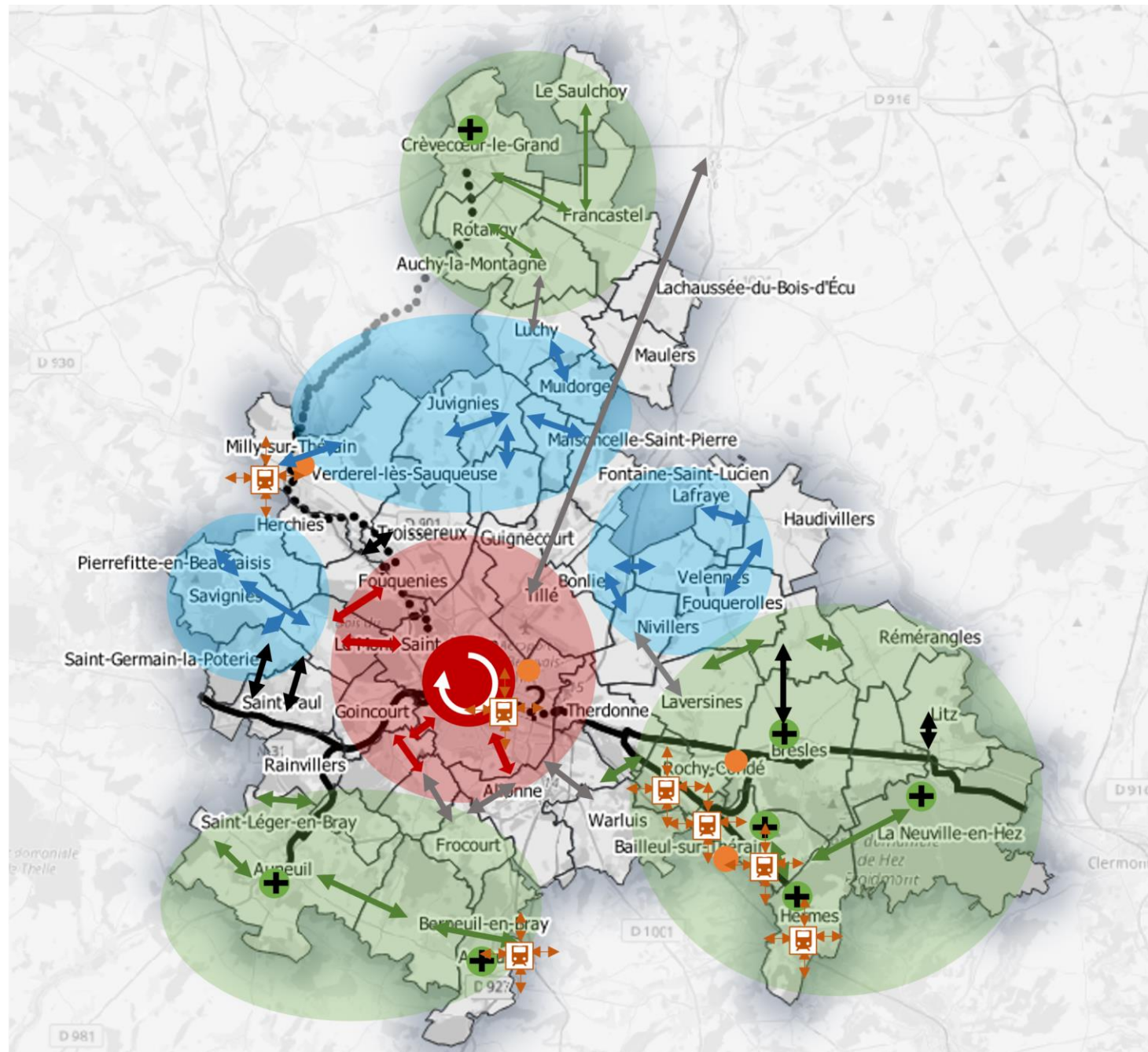
- Elaborer une communication et une programmation événementielle favorisant les changements d'usages
- Mise en place de partenariats avec les entreprises locales (sensibilisation, challenges, mise en place de plans de mobilité employeur, etc.)

Diagnostic

- Pôle structurant
- Pôles secondaires
- Pôles relais

Orientations

- OBJ 1**
 - Valoriser la Trans'Oise
 - Intégrer le projet de la V32
 - Aménager des liaisons en rabattement vers la Trans'Oise
 - Densifier le maillage entre les pôles
- OBJ 2**
 - Aménager des liaisons cyclables au sein des pôles secondaires
 - Aménager des liaisons cyclables au sein des pôles relais
 - Aménager des liaisons cyclables entre la première couronne périphérique de Beauvais et Beauvais
- OBJ 3**
 - Création de liaisons d'intérêt intercommunal au sein de Beauvais
 - Apaisement des pôles secondaires et développement de parking vélo dans les pôles secondaires
 - Intégrer les cycles dans l'aménagement des aires de covoiturage
 - Développer l'intermodalité vélo-transport en commun



04

PRINCIPES D'AMENAGEMENT D'UN RESEAU CYCLABLE EN MILIEU RURAL

1) Créer des pistes cyclables le long de voies départementales



Piste cyclable bidirectionnelle rue des Frênes à Nort-sur-Erdre, Loire-Atlantique (44)



Piste cyclable en sortie du bourg de Casson, Loire-Atlantique (44)

1. Aménagements

Quelles solutions pour aménager un réseau cyclable en milieu rural ?

2) Aménager des chaussées à voie centrale banalisée sur les routes moyennement circulées pour sécuriser les cyclistes

➤ Règles de circulation

Le véhicule motorisé circule sur la voie centrale et se décale sur la bande de rive en cas de croisement ; le cycliste circule sur la bande de rive



Exemple d'aménagement d'une CVCB hors agglomération (Fréhel, Bretagne)



Exemple de chaussée à voie centrale banalisée dans la Somme

➤ Conditions requises

Routes limitées à 50km/h de préférence, max 70

km/h

➤ Aménagements à compléter impérativement avec des mesures de réduction des vitesses

Plateaux surélevés et écluses



Ecluses



Plateau surélevé et différence de couleur, Jonquières, Vaucluse 25



1. Aménagements

Quelles solutions pour aménager un réseau cyclable en milieu rural ?

3) Transformer des voies communales peu fréquentées en voies vertes réservées aux piétons et aux cyclistes



Une voie communale transformée en voie verte à Nort-sur-Erdre, Loire Atlantique (44)



1. Aménagements

Quelles solutions pour aménager un réseau cyclable en milieu rural ?

4) Valoriser les chemins agricoles pour la pratique cyclable avec le statut de voie verte



67 : Eurovéloroute n°5 (vignoble)



Décret du 22 avril 2022 rendant possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal

1. Aménagements

Quelles solutions pour aménager un réseau cyclable en milieu rural ?

5) Jalonner des routes peu fréquentées

- ✓ Limiter la vitesse pour les véhicules motorisés via des aménagements de modération (écluses, coussins berlinois, etc.)
- ✓ Sécuriser les traversées des cycles au niveau des carrefours
- ✓ Mettre en place une signalisation horizontale (pictogramme vélo, marquage au sol, etc.) et verticale (panneaux, feux, etc.)



Profil des routes pouvant être jalonnées



Signalisation verticale

DÉNOMINATION	REPRÉSENTATION GRAPHIQUE	DOMAINE D'EMPLOI RECOMMANDÉ
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> Carrefours Rives CVCB
Figure cycliste + Double chevron		<ul style="list-style-type: none"> Carrefours Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + Flèche		<ul style="list-style-type: none"> Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figure cycliste + Figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> Traversée de chaussée par une voie verte

Signalisation horizontale

Signalisation directionnelle
←

Panneau « Partageons la route »
→



6) Aménager des voies vertes sur des anciennes voies de chemin de fer – pour relier les pôles structurants ou les points d'attraction touristique



Voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire entre Guérande et La Baule (Loire-Atlantique)



L'Avenue Verte Paris-Londres à Freulleville (Seine-Maritime)



1. Aménagements

Quelles solutions pour aménager un réseau cyclable en milieu rural ?



Proposition de réaménagement d'un carrefour routier à Saint-Ouen-du-Tilleul



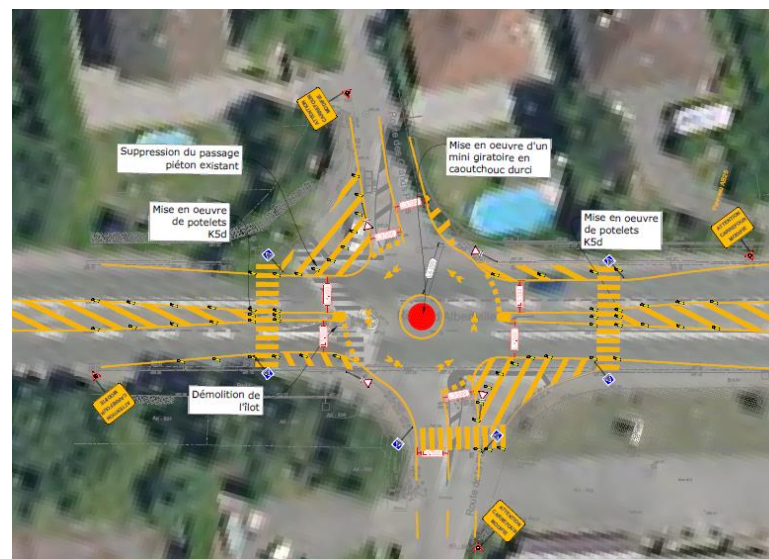
Exemple d'aménagement léger : Route des Choseaux, Sevrier, Haute-Savoie



Marquage d'animation devant l'Ecole Daudet, Elbeuf



Marquage d'animation en zone de rencontre à Blois



Création d'un mini giratoire sur une RD en traversée du bourg de Sevrier, Haute-Savoie












7) Propositions d'aménagements pour apaiser les centres-bourgs

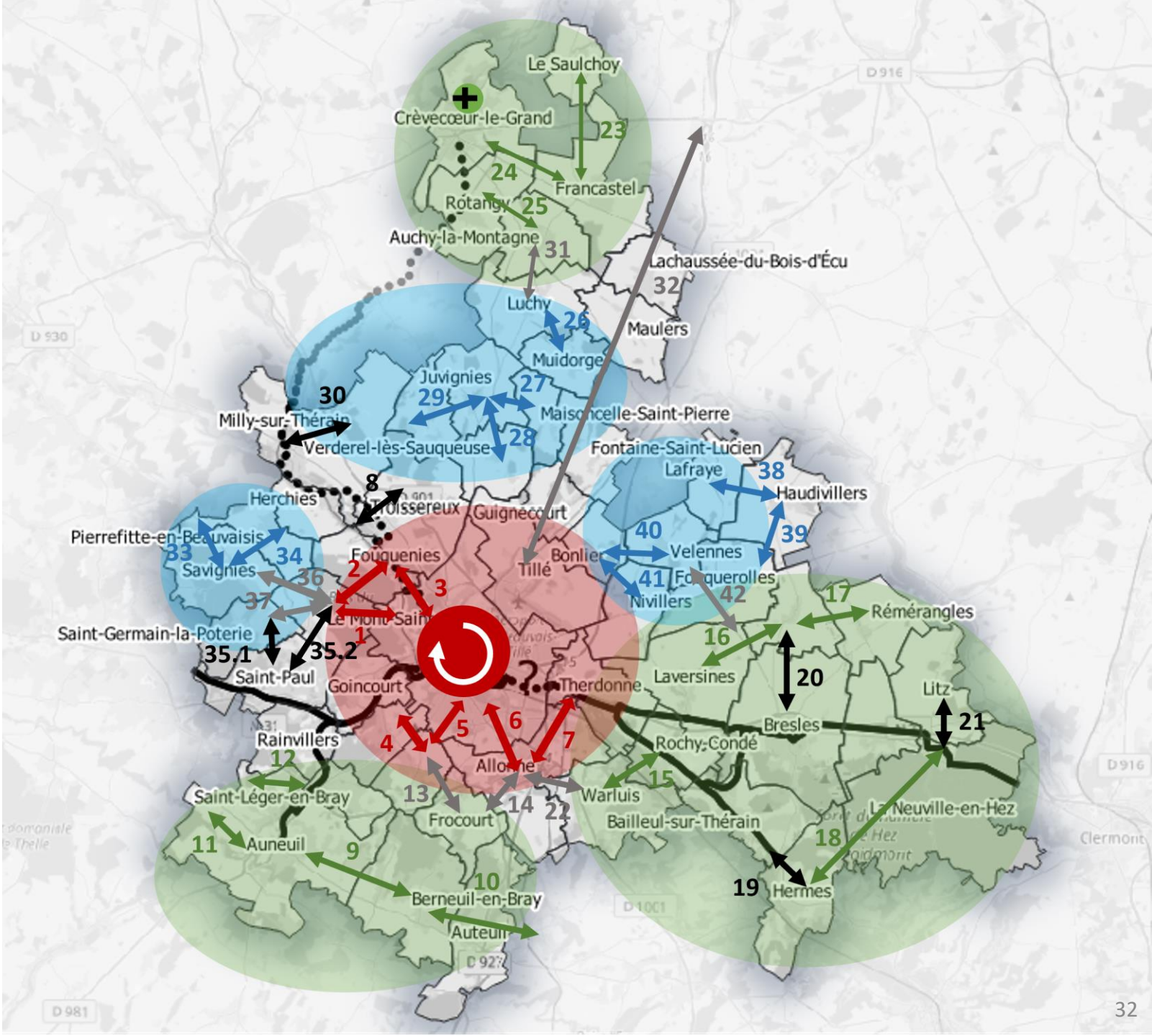
- ✓ Zone de rencontre
- ✓ Zone 30

05

LIAISONS CYCLABLES PROPOSEES

Ensemble des liaisons proposées sur le territoire

-  Pôle structurant
-  Pôles secondaires
-  Pôles relais
- Orientations**
-  Valoriser la Trans'Oise
-  Intégrer le projet de la V32
-  Aménager des liaisons en rabattement vers la Trans'Oise
-  Densifier le maillage entre les pôles
-  Aménager des liaisons cyclables au sein des pôles secondaires
-  Aménager des liaisons cyclables au sein des pôles relais
-  Aménager des liaisons cyclables entre la première couronne périphérique de Beauvais et Beauvais
-  Création de liaisons d'intérêt intercommunal au sein de Beauvais



Méthode de définition des liaisons

Agrégation d'éléments issus du diagnostic



Localisation des pôles générateurs



Regroupements scolaires



Densité de population



Trame viaire actuelle, lignes ferroviaires et de transport routier



Analyse des pratiques actuelles de déplacement








Conclusions des ateliers de concertation avec les élus



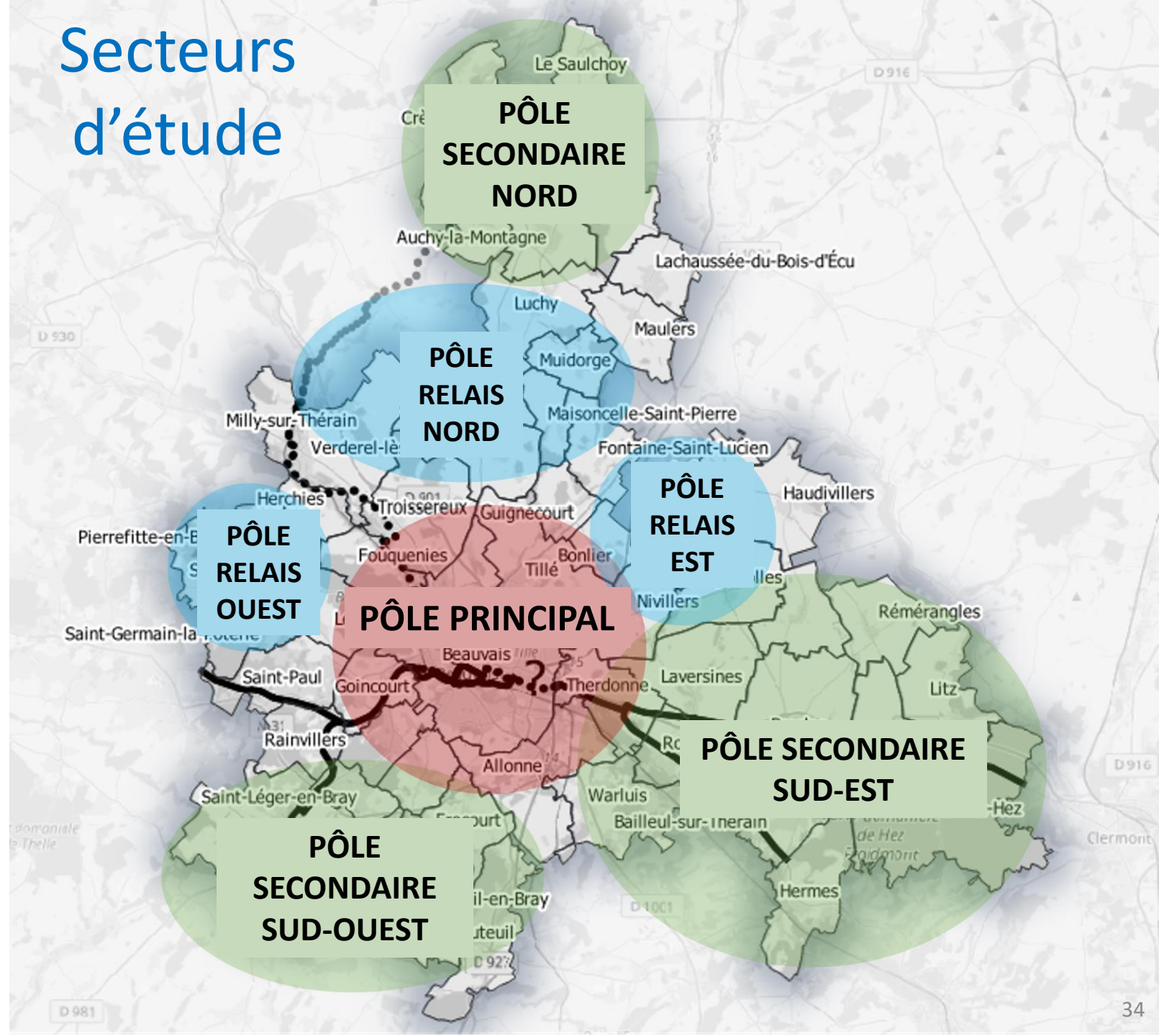
Domaine de pertinence pour la pratique du vélo (distances < 10 km)

→ Mise en évidence d'un réseau de liaisons à aménager

Hiérarchie des liaisons proposées

-  Liaisons entre centralités du pôle principal
-  Liaisons entre centralités des pôles secondaires
-  Liaisons entre centralités des pôles relais
-  Liaisons entre pôles
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise

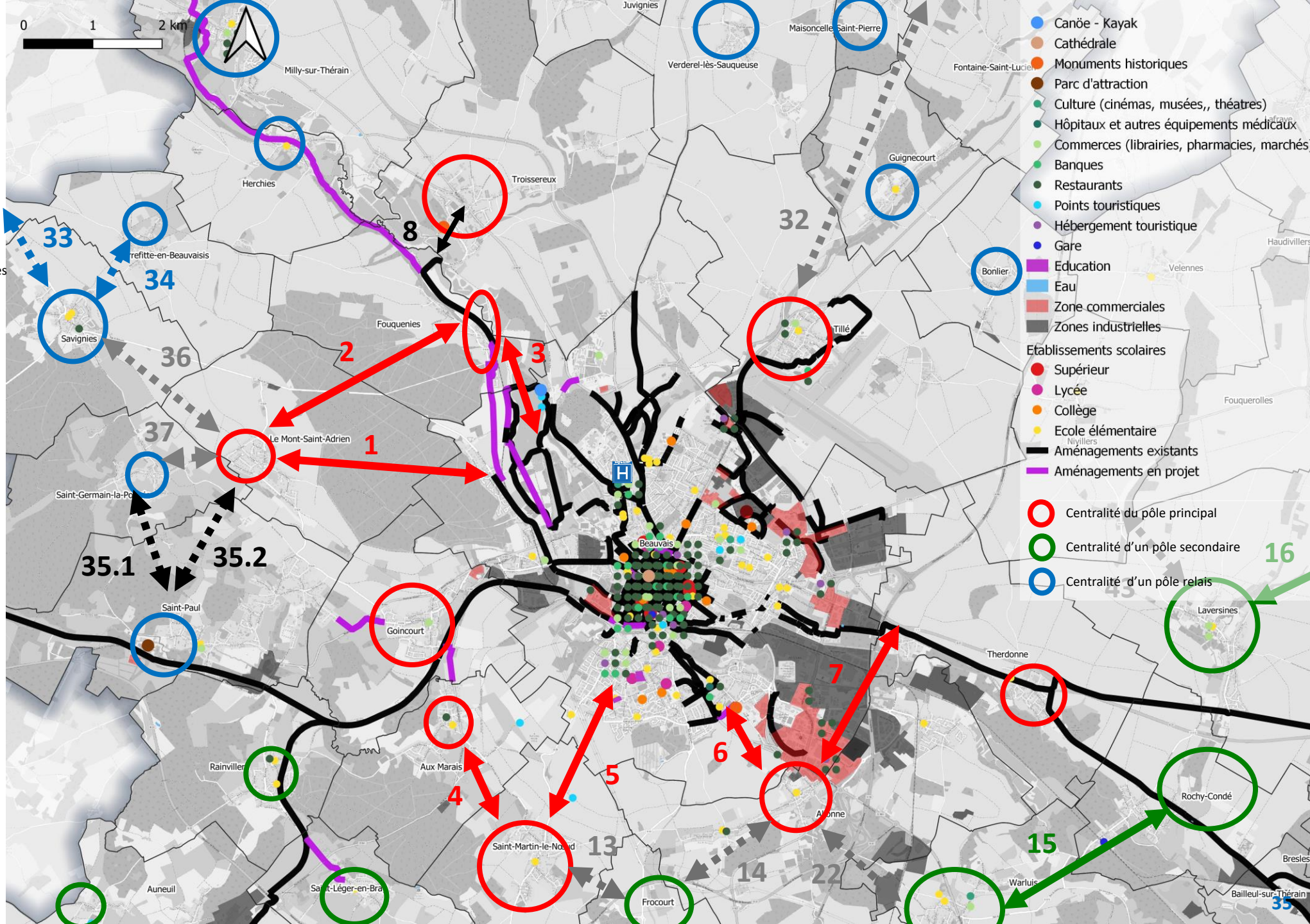
Secteurs d'étude



Pôle principal Beauvais

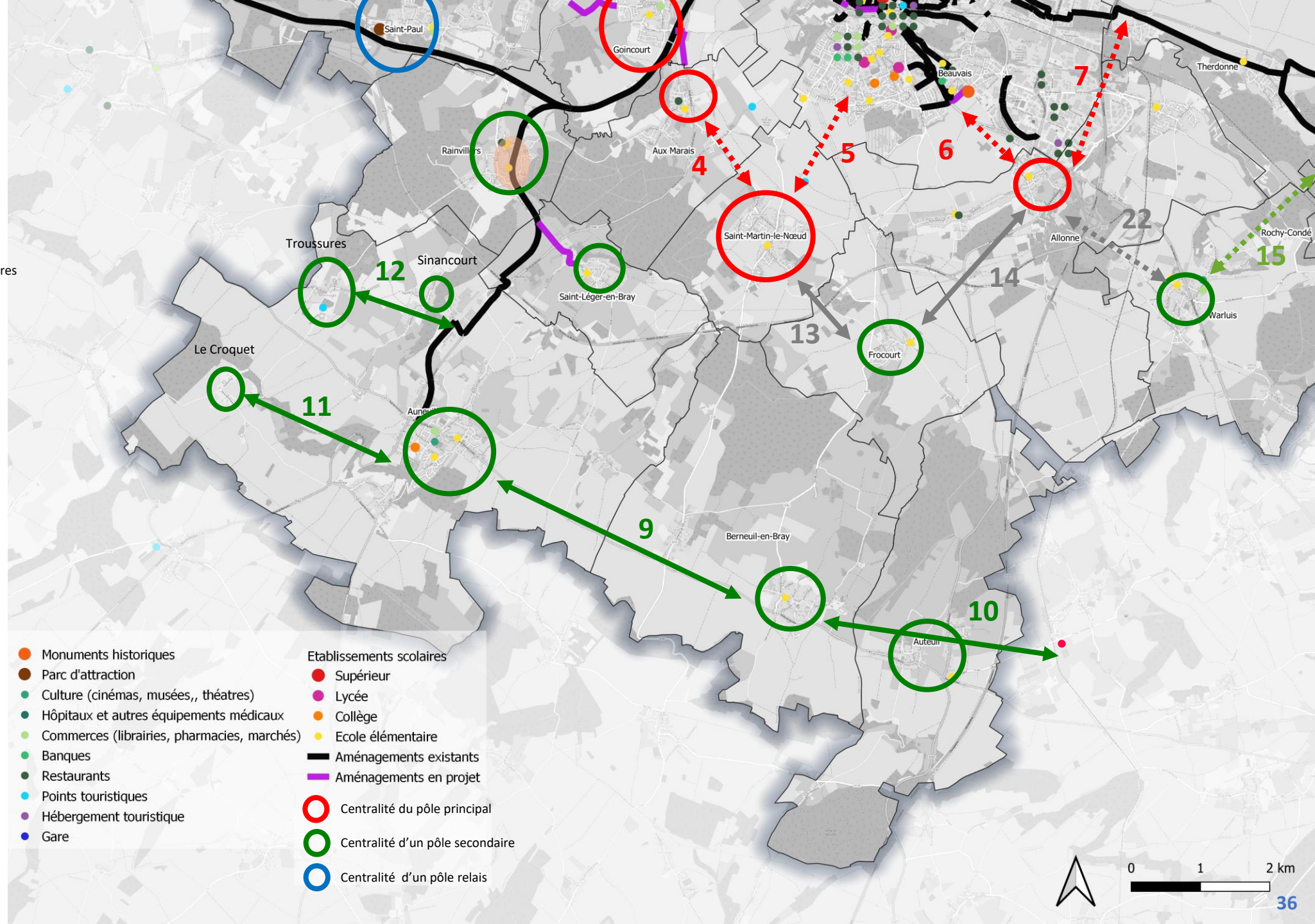
Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie



Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non détaillées dans cette partie

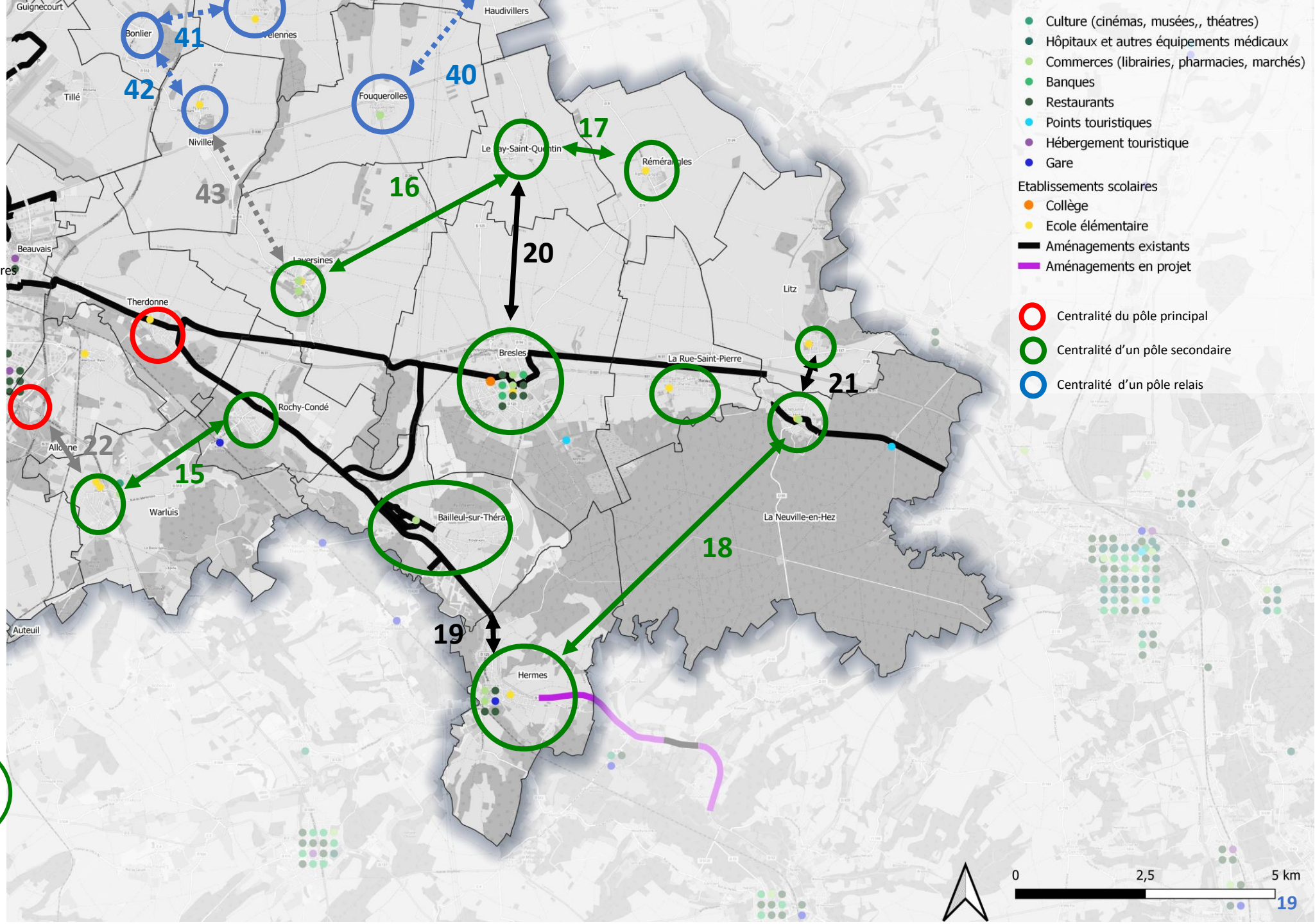


- | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------|
| Monuments historiques | Etablissements scolaires Supérieur |
| Parc d'attraction | Lycée |
| Culture (cinémas, musées,, théâtres) | Collège |
| Hôpitaux et autres équipements médicaux | Ecole élémentaire |
| Commerces (librairies, pharmacies, marchés) | Aménagements existants |
| Banques | Aménagements en projet |
| Restaurants | Centralité du pôle principal |
| Points touristiques | Centralité d'un pôle secondaire |
| Hébergement touristique | Centralité d'un pôle relais |
| Gare | |

Pôle secondaire Sud-Est

Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non détaillées dans cette partie



- Culture (cinémas, musées,, théâtres)
 - Hôpitaux et autres équipements médicaux
 - Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
 - Banques
 - Restaurants
 - Points touristiques
 - Hébergement touristique
 - Gare
- Etablissements scolaires
- Collège
 - Ecole élémentaire
- Aménagements existants
 - Aménagements en projet
- Centralité du pôle principal
 - Centralité d'un pôle secondaire
 - Centralité d'un pôle relais



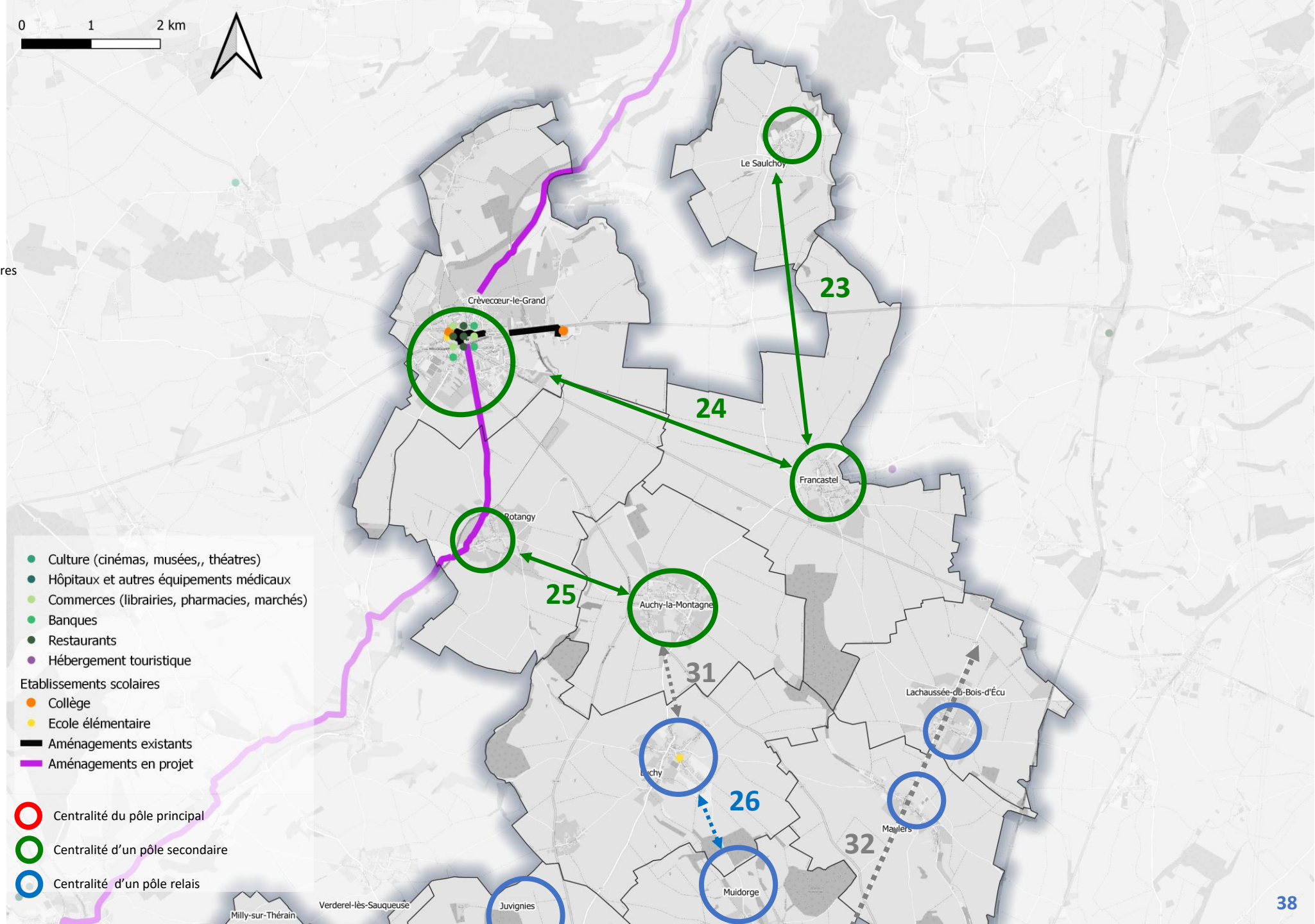
Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non détaillées dans cette partie



- Culture (cinémas, musées,, théâtres)
 - Hôpitaux et autres équipements médicaux
 - Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
 - Banques
 - Restaurants
 - Hébergement touristique
- Etablissements scolaires
- Collège
 - Ecole élémentaire
 - Aménagements existants
 - Aménagements en projet

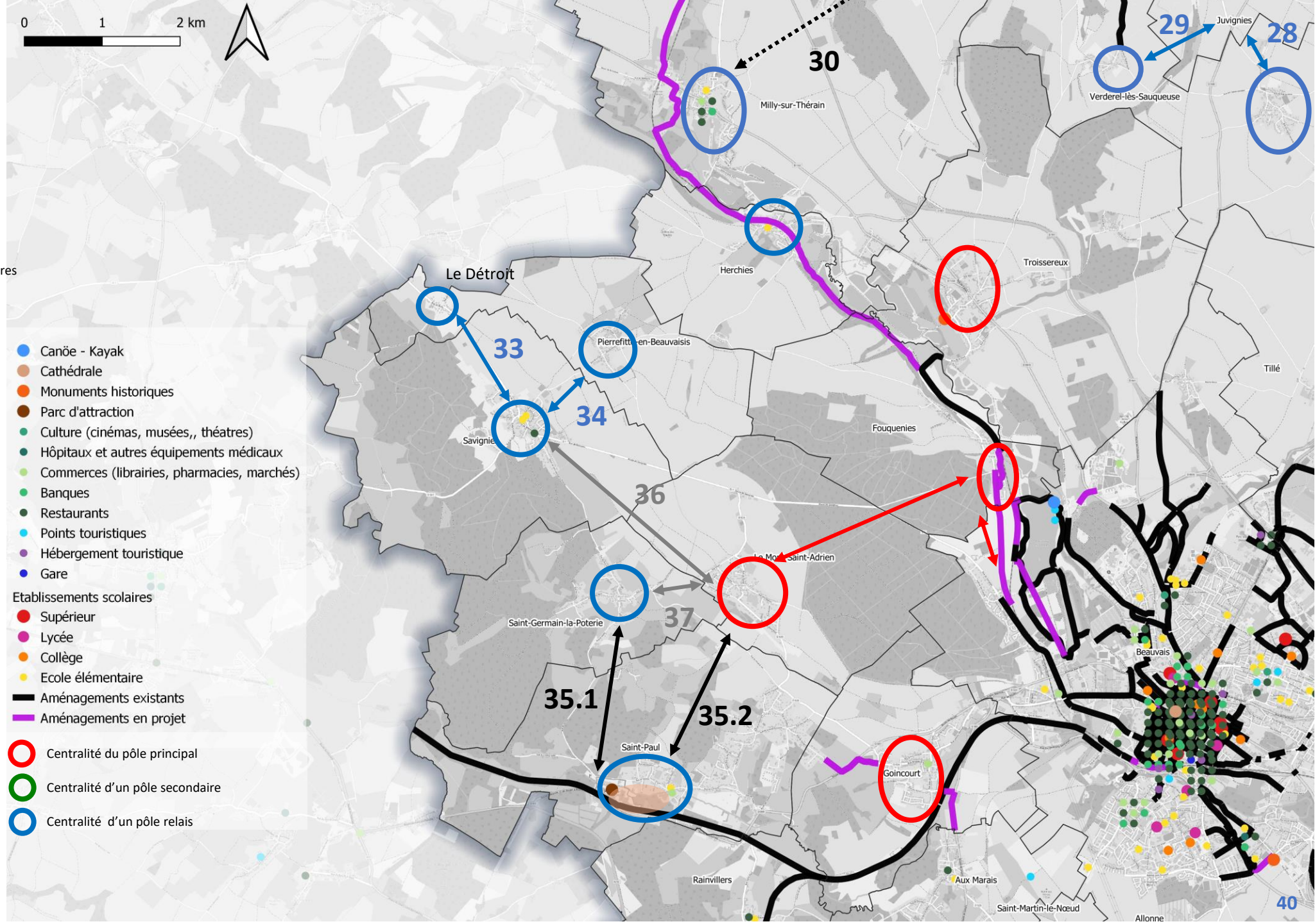
- Centralité du pôle principal
- Centralité d'un pôle secondaire
- Centralité d'un pôle relais



Pôle relais Ouest

Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non détaillées dans cette partie

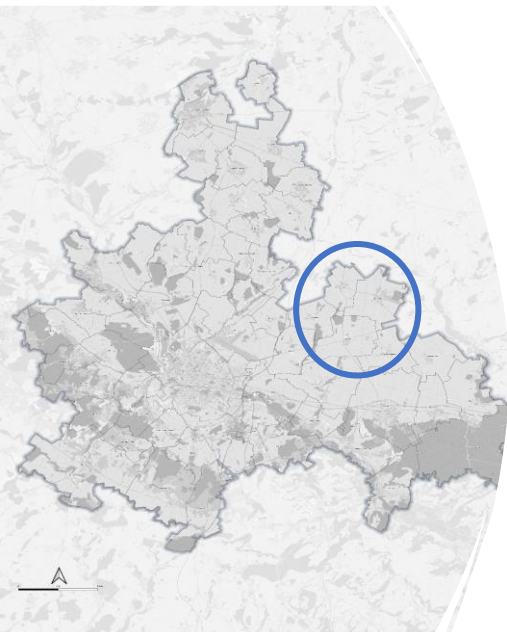
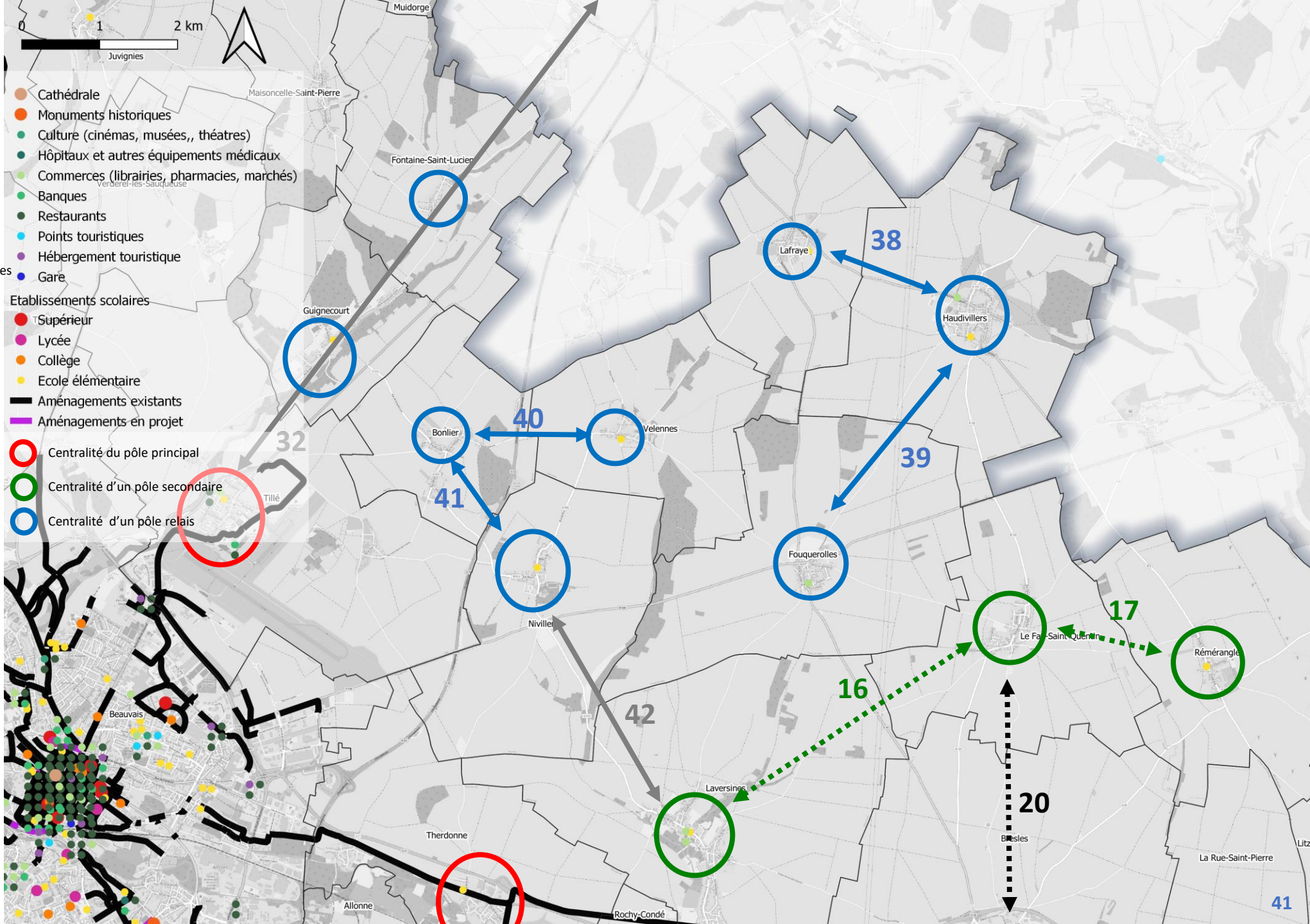


- Canoe - Kayak
 - Cathédrale
 - Monuments historiques
 - Parc d'attraction
 - Culture (cinémas, musées,, théâtres)
 - Hôpitaux et autres équipements médicaux
 - Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
 - Banques
 - Restaurants
 - Points touristiques
 - Hébergement touristique
 - Gare
- Etablissements scolaires
- Supérieur
 - Lycée
 - Collège
 - Ecole élémentaire
- Aménagements existants
 - Aménagements en projet
- Centralité du pôle principal
 - Centralité d'un pôle secondaire
 - Centralité d'un pôle relais

Pôle relais Est

Intentions de liaisons

- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons entre pôles
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non détaillées dans cette partie



Propositions d'aménagement

Pour chaque liaison, 2 stratégies d'aménagement sont déclinées :

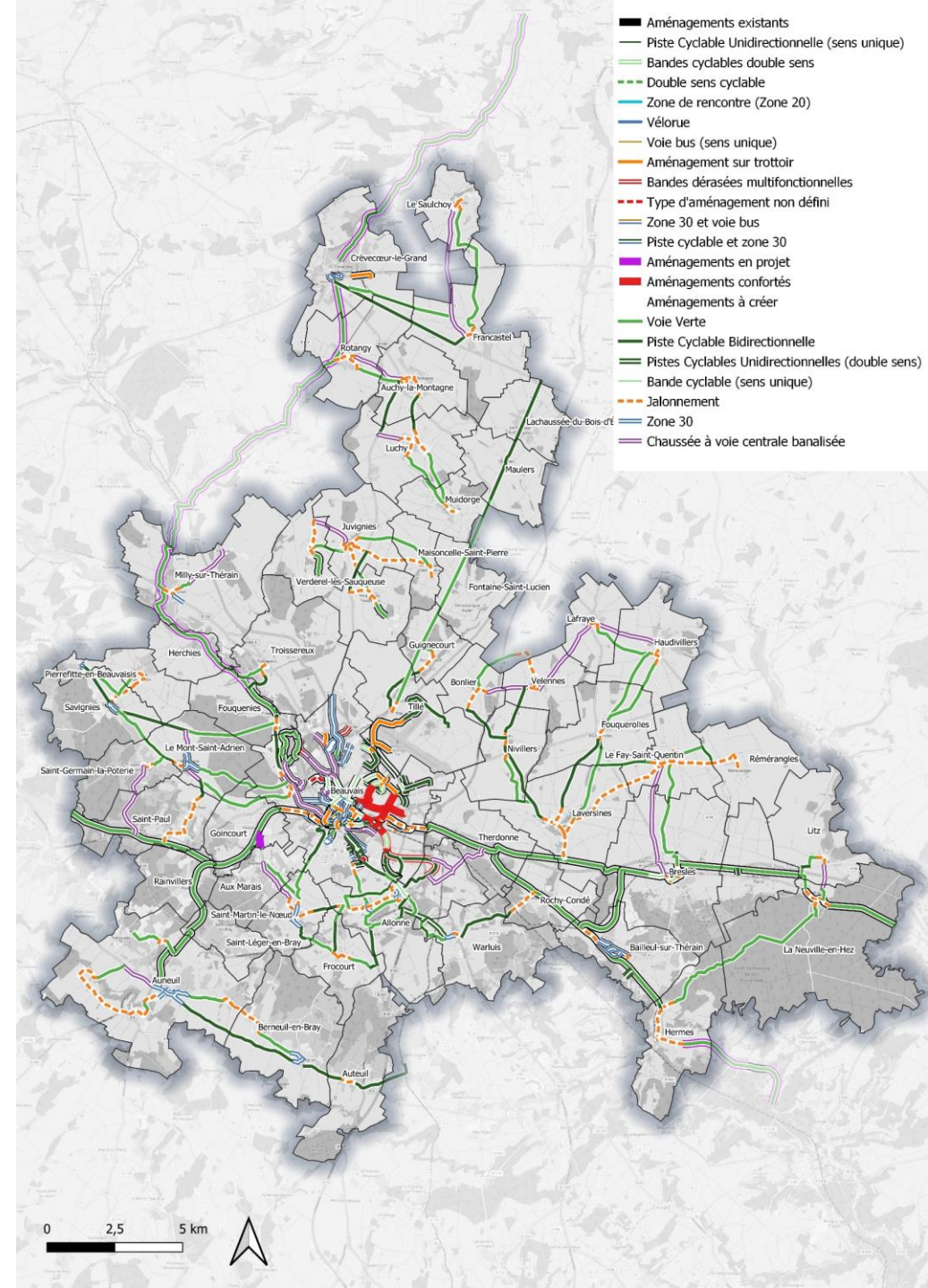
Stratégie 1

Aménagement des routes départementales
(pistes cyclables, CVCB, etc.)



Stratégie 2

Valorisation de voies peu circulées et de cheminements agricoles
(voies vertes sur emprise existante, jalonnement, etc.)



06

SUITES DE L'ETUDE

Phase 1

Diagnostic et orientations (Septembre 2023 – Janvier 2024)



- Recueil et analyse des données d'entrée
- Visites de sites, observations sur le terrain
- Analyse du territoire et des projets, potentiel de développement du vélo et des potentialités d'aménagements
- Cartographie et analyse du système vélo existant : aménagements, services, stationnements...
- **Entretiens avec les collectivités partenaires**
- **Analyse des pratiques du vélo via une enquête d'opinion**
- **Ateliers de travail (x3) avec les élus des communes**
- Identification des enjeux et schéma d'intention

Phase 2

Elaboration du programme d'actions (Février 2023 – Juillet 2024)



- Définition de la stratégie du schéma directeur (schéma de maillage cyclable hiérarchisé, stratégie de stationnement, services et communication)
- COPIL – 22/02/2024
- Séminaire des maires – 19/03/2024
- **Réunions publiques communes avec le PLUIHM – 9-10-15-16-17-18/04/2024**
- Ateliers de concertation avec les maires – juin
- Définition du plan d'actions en matière d'aménagements, de stationnements, services et multimodalité
- Programmation et formalisation d'un PPI (phasage, chiffrage, démarches règlementaires, financement...)
- Document de synthèse

Merci pour
votre attention.

Ingetec
67 rue Damesme
75013 Paris

lionelbonnard@ingetec.fr
baptistinegerin@ingetec.fr

