

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Communauté de Communes de la Picardie Verte

Diagnostic actualisé du territoire



Sommaire



01	Préambule
02	Etat des lieux
03	Analyse de l'offre vélo
04	Concertation
05	Conclusion

01. PRÉAMBULE

1.1. Contexte territorial

La Communauté de Communes de Picardie Verte est, depuis 2021, **compétente en matière de mobilités locales**. Il lui incombe donc la tâche d'organiser des services permettant de répondre aux problématiques de transport sur son ressort territorial. La **Loi d'Orientation des Mobilités** de 2019 fixe des objectifs ambitieux en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre et d'accès aux mobilités pour tous.

Lauréate de l'appel à projet Vélo et Territoire (AVELO 1), la CCPV souhaite encourager la mobilité cyclable en développant, autour de ses 4 chefs-lieux de canton, une mobilité au service de l'attractivité de son territoire. Dans ce cadre, l'association « *En savoir plus* » réalisa un premier diagnostic d'accessibilité dans le but de définir un schéma directeur cyclable.

Des études de faisabilité ont également été menées :

- Aménagement de la Vallée du Thérain
- Aménagement de la « Coulée Verte »

Le territoire élabore une réflexion autour des problématiques de mobilité à travers la mise en œuvre de son PMS. Réalisé par le Bureau d'étude Tecurbis en 2023, le PMS est approuvé depuis janvier 2024.

Le SDV est une composante importante de ce dernier à l'échelle des mobilités du quotidien, de l'intermodalité et de l'attractivité touristique du territoire.

Structure	Compétences en lien avec les mobilités
Communauté de Communes de Picardie Verte	• Transport régulier de passagers • Mobilités actives • Mobilités partagées • Transport solidaire • Transport à la demande
Région Hauts-de-France	• Transport interurbain par car et train
PETR du Grand Beauvaisis	• Etablissement d'enjeux stratégique pour les déplacements interterritoriaux
Département de l'Oise	• Entretien et aménagement de voirie départementale • Services solidaires
Syndicat des énergies de l'Oise	• Déploiement d'IRVE

1.2. Rappels des enjeux du Schéma Directeur Cyclable

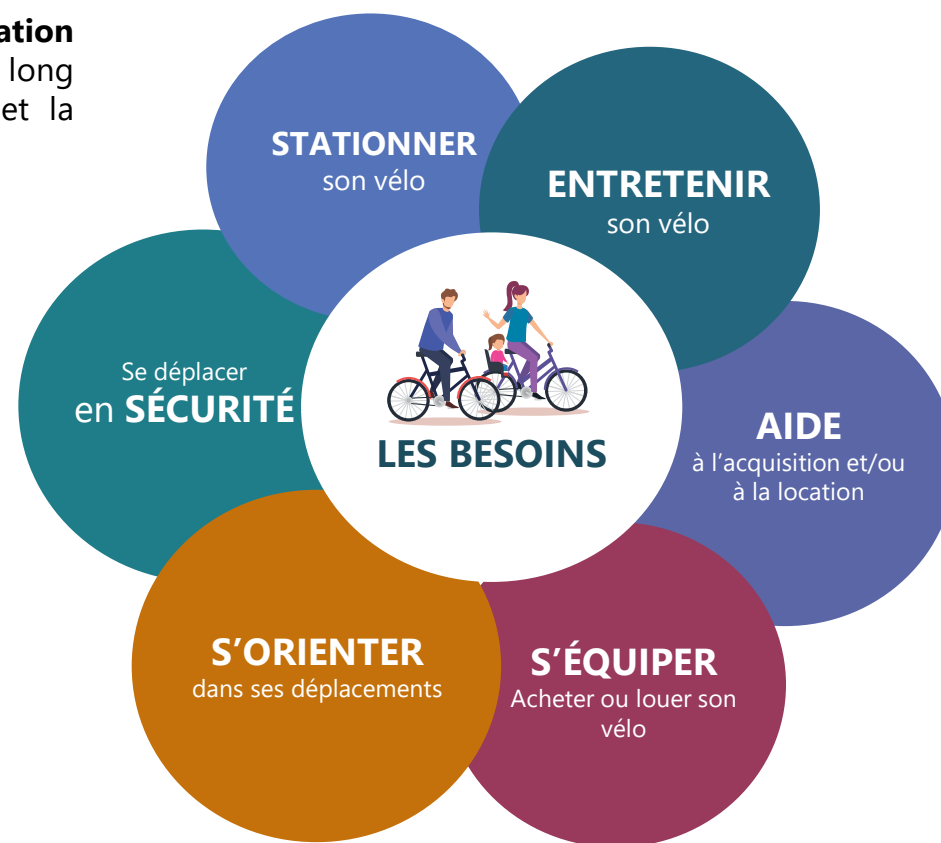
Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

Le schéma directeur vélo est un outil de **programmation** et de **planification** qui permet de définir les **actions** à mettre en place à court, moyen et long termes pour améliorer et encourager la **pratique cyclable**. Il permet la programmation des **investissements** dans un plan pluriannuel.

Pourquoi ?

1. **Réduction** des gaz à effet de serre
2. **Plan vélo** de l'Etat
3. **Amélioration des conditions** de circulation
4. **Pratique sportive** bénéfique pour la santé
5. **Gains économiques** pour les usagers

Un schéma répond à des besoins :



1.3. Schéma directeur Cyclables : Quelles pratiques ?

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens
- Distances courtes et moyennes, s'allongeant avec le VAE,
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tous types de vélo.



TOURISME

- Vacances à vélo : voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés, services spécialisés pour cyclistes, stationnement, réparation...
- Visites : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

Les pratiques utilitaires et loisirs/balade sur le territoire, peuvent faire l'objet d'une mixité bénéfique en termes de fréquentation des aménagements et de sécurisation des trajets (pas de cohabitation avec les automobilistes). Les pratiques touristiques et sportives nécessitent un traitement particulier en termes de services proposés aux cyclistes : stationnement, « Accueil Vélo », offre de réparation, offre de location...

1.4. Approche et méthodologie



L'objectif de la phase 1 est d'établir un **diagnostic** centré sur les problématiques cyclables du territoire de la Communauté de Communes. Elle doit permettre de mettre en lumière les **forces**, les **faiblesses** et les **opportunités** du territoire sur ces questions.

Le diagnostic est un **éclairage nécessaire** à l'élaboration d'une politique vélo cohérente à l'échelle du territoire. Il s'agit d'une actualisation de celui réalisé par l'association « *En savoir plus* » en 2021 :

Cette actualisation de diagnostic passe par :

- Une **analyse documentaire**,
- Une analyse des **entretiens** menés en 2021 avec les élus du territoire, les acteurs clés.
- Une analyse des **consultations** de la **population** menées lors du PMS.
- Un **travail de terrain** pour établir un inventaire et un **état des lieux** de l'existant.

02.

ETAT DES LIEUX

2.1. Etat des lieux

La phase d'état des lieux du territoire passe par plusieurs étapes :

- **Une présentation du territoire** : structure du territoire, les équipements proposés et l'offre de mobilité structurante que l'on y trouve (ferroviaire, routière, autoroutière...)
- **Une analyse socio-économique** : elle permet de connaître les tendances fortes sur le territoire en matière de pouvoir d'achat des ménages, les caractéristiques économiques du territoire, les localisations des pôles vecteurs d'emplois.
- **Une analyse des flux sur le territoire** : il s'agit ici de diagnostiquer plus en détail les déplacements de la population, en se focalisant plus précisément sur leur quantité, leur direction et leur motif (déplacements domicile-étude et déplacements domicile-travail).
- **Une analyse des pôles générateurs de déplacement** : une identification des espaces attractifs à l'échelle du territoire. Ils concentrent généralement des offres de services et sont des lieux propices au développement de l'intermodalité.

Dans le cas de la Communauté de Communes de Picardie Verte, il est important de rendre compte des dynamiques de déplacements journaliers intérieurs et extérieurs des populations ainsi que les caractéristiques de ces dernières. Ces données permettront par la suite d'appuyer des choix stratégiques pour l'organisation de services de mobilité du quotidien sur le territoire.

2.1

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

2.1.1. Présentation du territoire

La Communauté de Communes de Picardie Verte sous sa forme actuelle est issue des Cantons et SIVOM de Formerie, Grandvilliers, Songeons Crèvecœur-le-Grand et Marseille-en-Beauvais. 88 communes composent actuellement la Communauté de Communes, qui compte 32 253 habitants en 2020 pour 633 km², soit une densité de 50,9 hb/km².

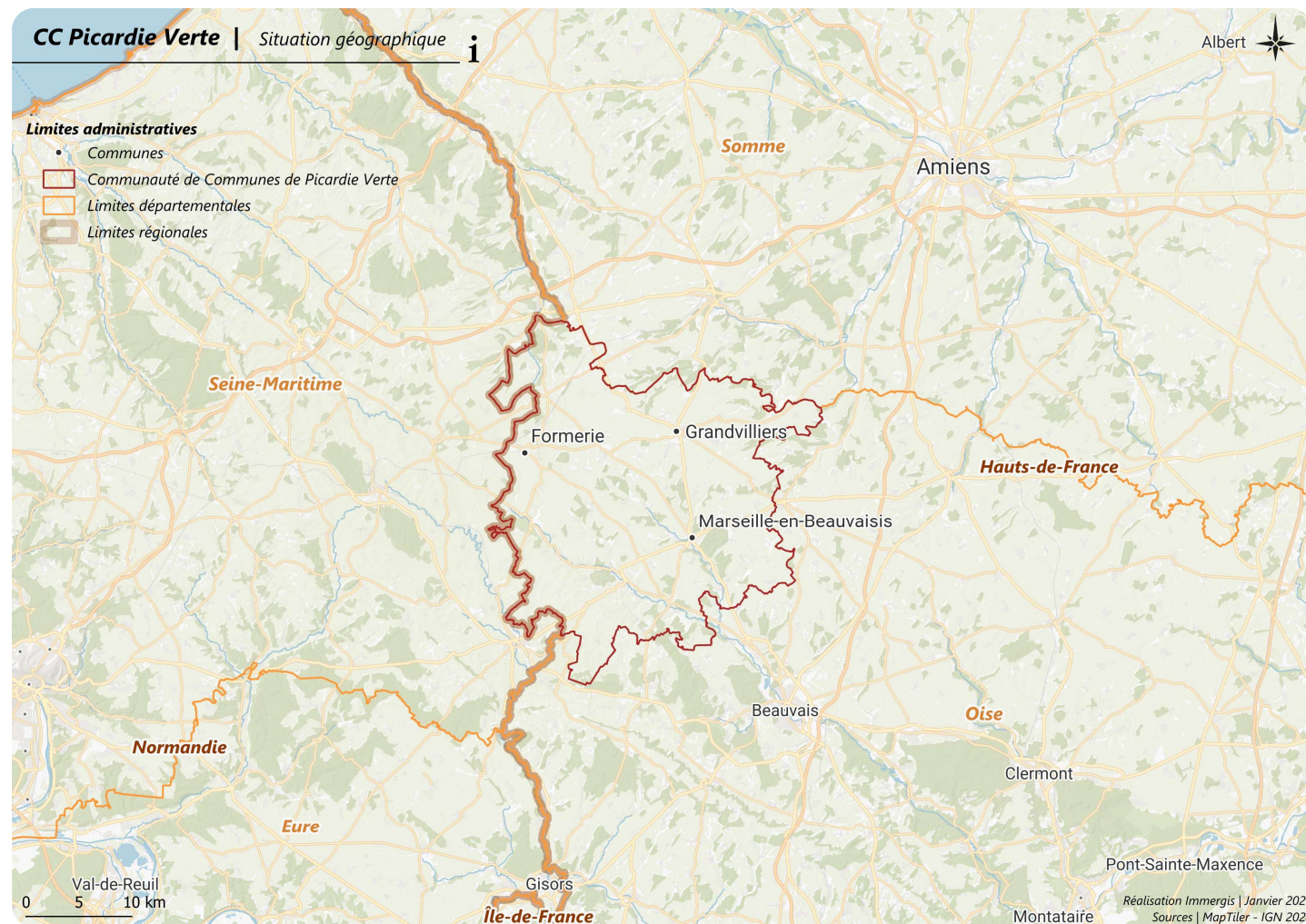
La frange nord du territoire jouxte le département de la Somme, tandis que la limite ouest borde le département de la Seine-Maritime.

La majorité des communes du territoire sont rattachées à l'**aire d'attraction** Beauvais, le territoire étant rattaché au PETR du Grand Beauvaisis.

Nous pouvons également citer les **bassins de vie** de Grandvilliers, de Crèvecœur-le-Grand, de Formerie et Marseille-en-Beauvais. Les relations entre ces bassins sont principalement liées aux services quotidiens ainsi qu'aux déplacements domicile-travail et sont assurées par un vaste réseau routier départemental.

La nature rurale de la CCPV, ainsi que les distances importantes entre les agglomérations, sont des facteurs freinant la mise en place de solutions de mobilité actives.

Un état des lieux des aménagements cyclables ainsi que des préconisations seront abordées à l'échelle du territoire de la Communauté de Communes.



2.1.2. Les établissements d'enseignements

7 101 personnes sont scolarisées sur le territoire.

Il est doté de **51 établissements publics d'enseignement primaire**, assurant une couverture éducative de proximité sur l'ensemble du territoire.

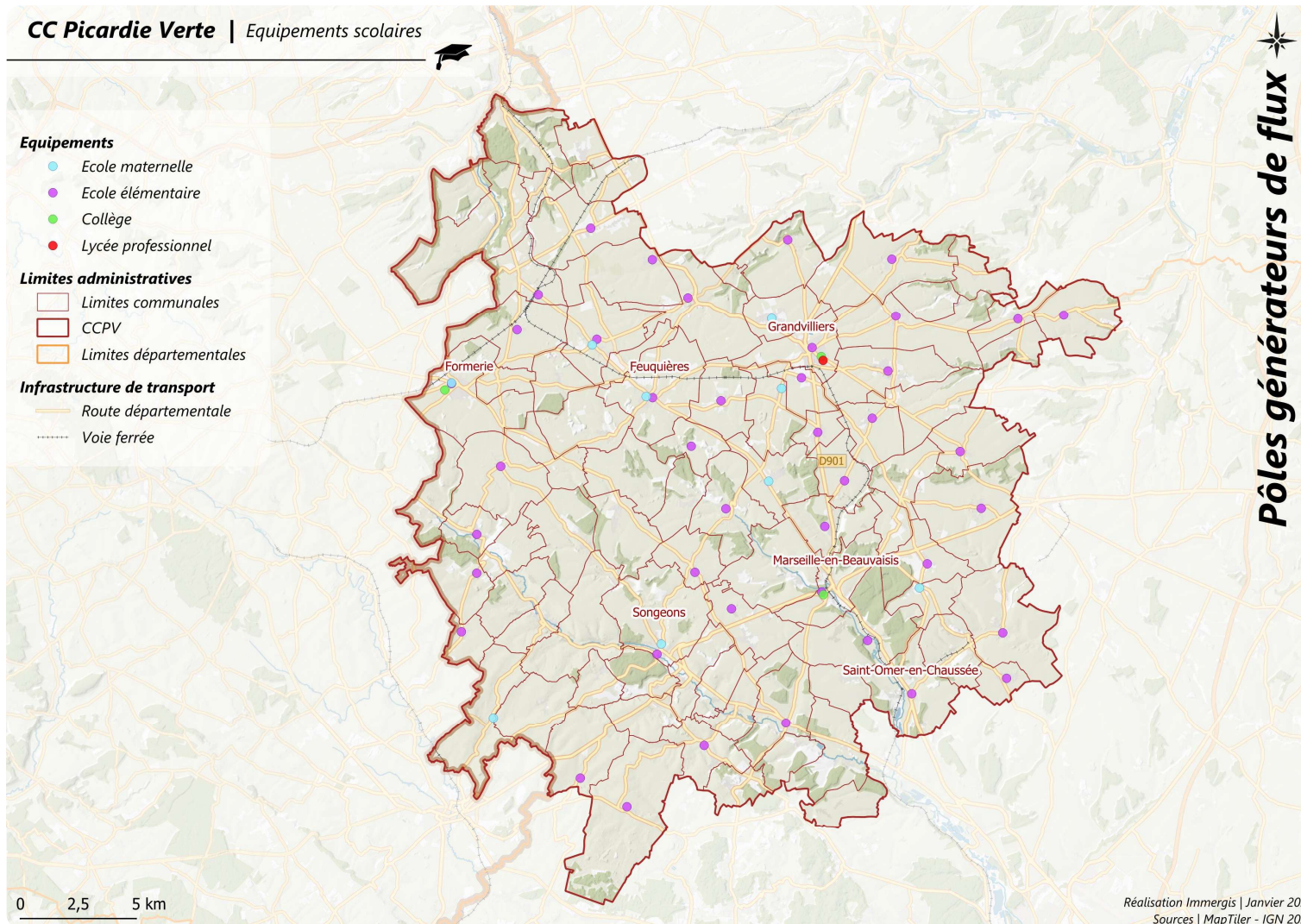
Concernant les établissements publics d'enseignements secondaires :

- **3 Collèges** situés à **Formerie**, **Grandvilliers**, et **Marseille-en-Beauvaisis**.

- **1 Lycée** situé à **Grandvilliers**. Cette offre est plus limitée, ce qui oblige les élèves à se déplacer dans des établissements en dehors du territoire, notamment à Beauvais.

Les zones au sud-ouest du territoire sont moins densément fournies en établissements scolaires.

Les transports scolaires sont assurés par la Communauté de Communes. Des lignes de transport interurbaines existent également pour assurer une liaison avec les établissements scolaires situés en dehors de la CCPV.



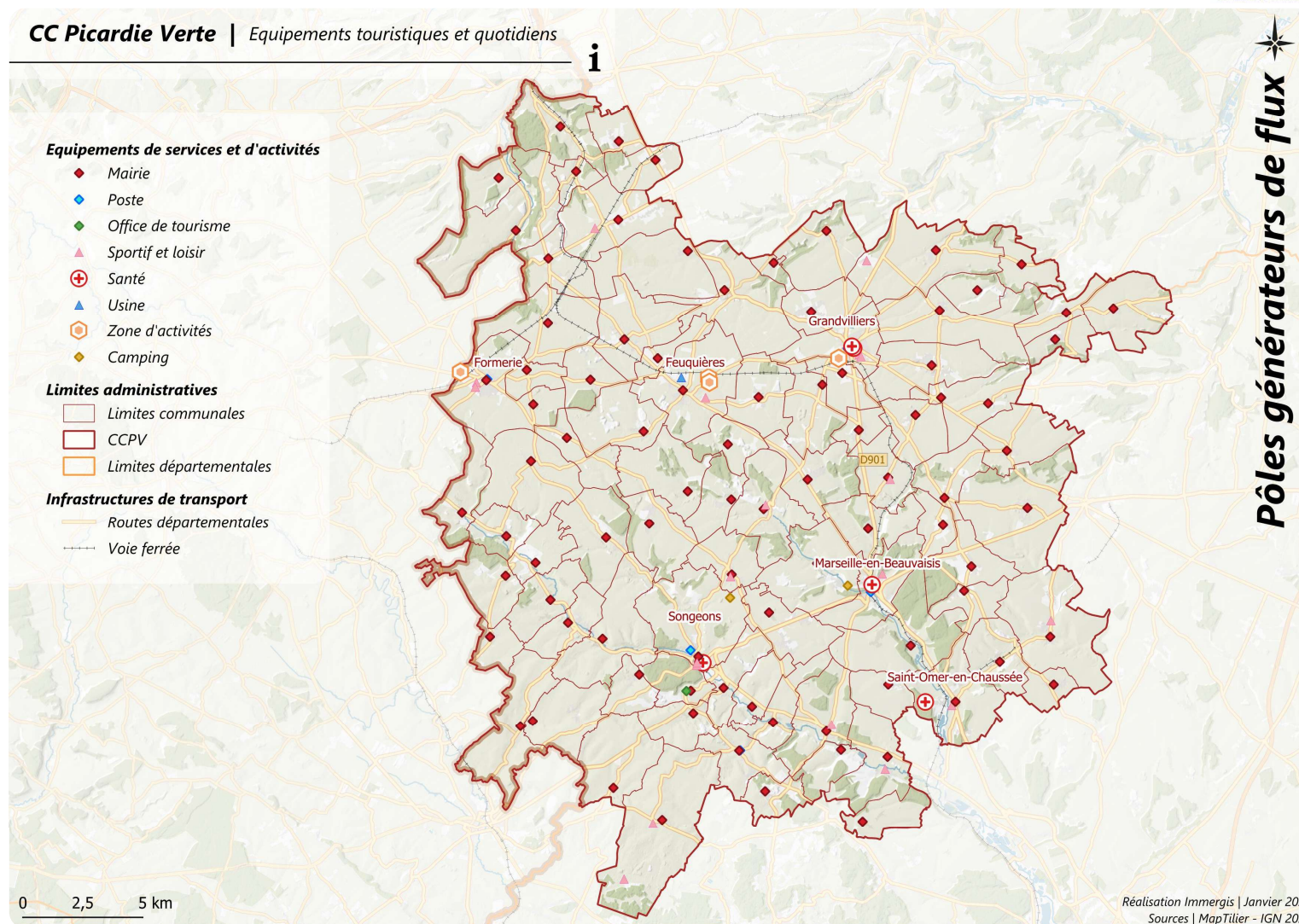
2.1.3. Les équipements de services et d'activités

Les équipements de services sont des générateurs importants de déplacements quotidiens.

De nombreuses communes de la CCPV ne possèdent aucun service de proximité, entraînant des déplacements vers des communes plus équipées, telles que **Grandvilliers**, **Feuquières**, **Formerie**, mais également **Marseille-en-Beauvaisis** et **Songeons**. Celles-ci possèdent des équipements liés à l'alimentation, à la santé, au sport et au loisir.

Les zones d'activités économiques :

- *Rue de Gaillefontaine et route des Anthieux* à Formerie
- *Avenue Saget* à Grandvilliers
- « *La Voie Renette* » à Feuquières



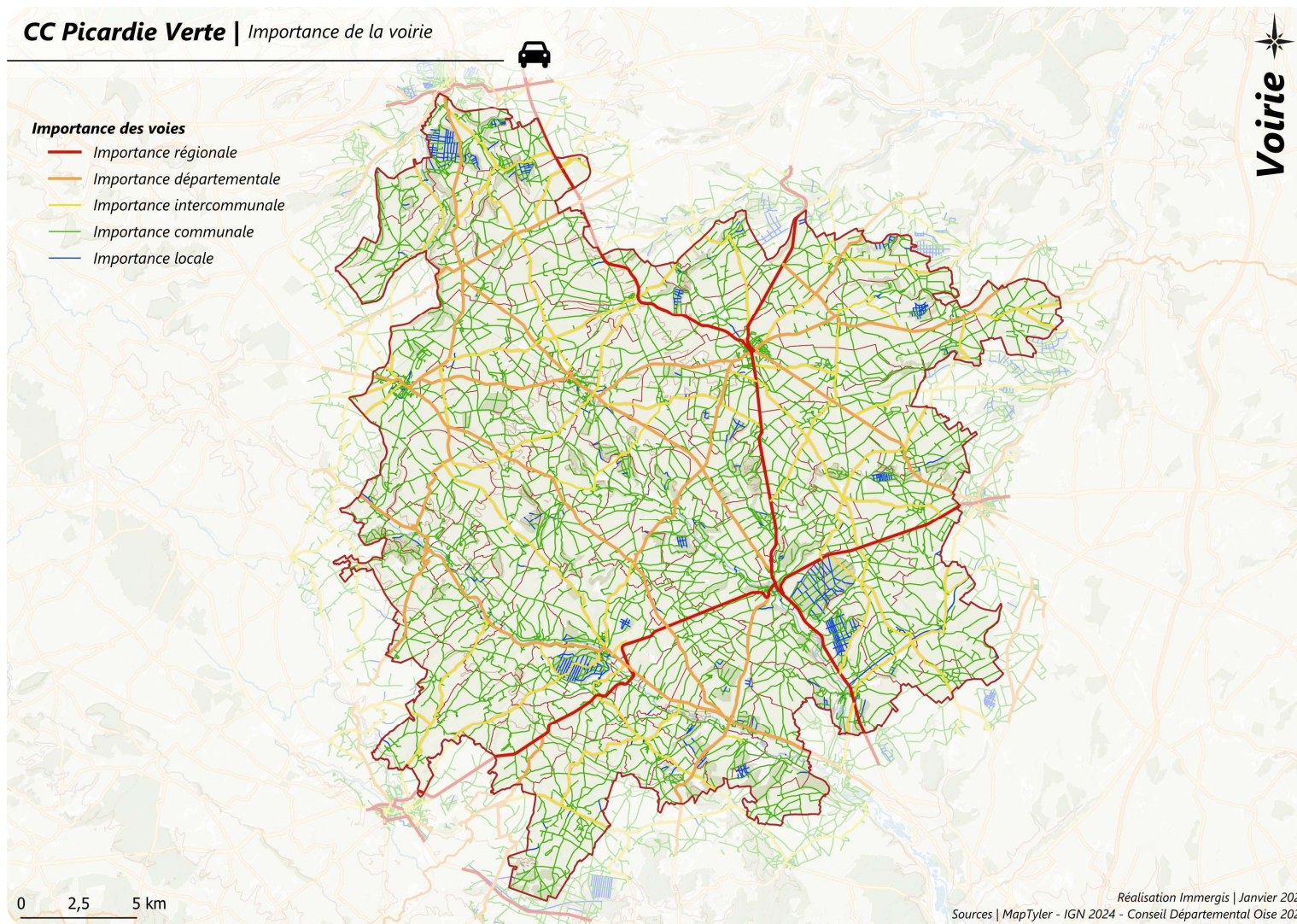
2.1.4. Catégorisation des routes

L'importance des voies

L'idée est de mettre en avant l'intérêt des voies de la Communauté de Communes est de proposer un schéma d'ensemble du territoire avec les axes structurants de ce dernier.

L'objectif est de relever la « colonne vertébrale » du réseau routier et identifier les axes à valoriser.

Ainsi, la départementale 901 apparaît comme une route structurante, traversant le territoire en suivant un axe nord/sud. La départementale 930 traverse quant à elle la Communauté de Communes d'est en ouest.



2.1.5. Accidentologie et comptages routiers

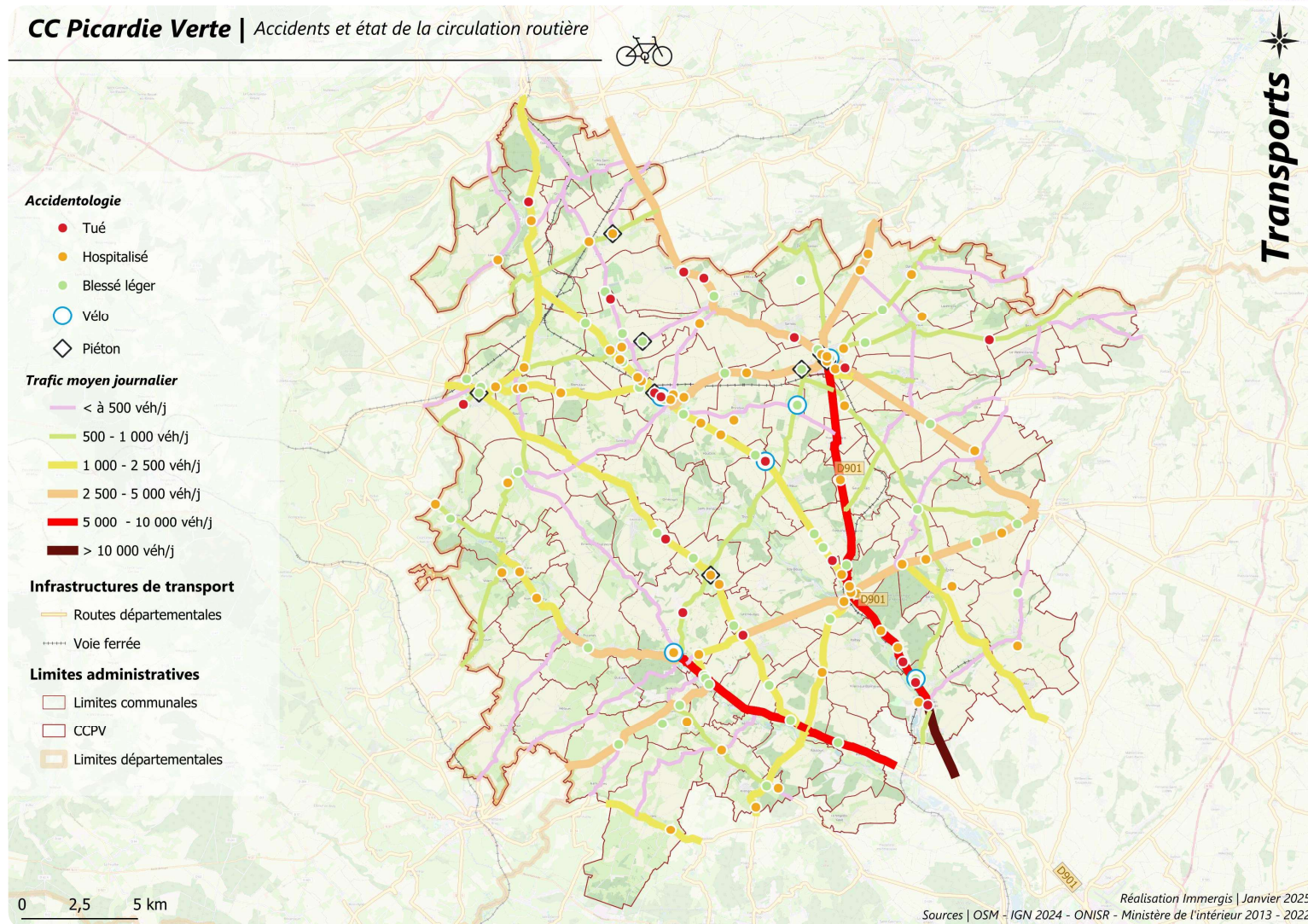
Trafic moyen journalier

La Communauté de Communes dispose d'axes routiers structurants et très fréquentés, tels que la D901 avec plus de 10 000 véhicules par jour de Saint-Omer-en-Chaussée à Beauvais, mais également la D133 de Songeons à La Neuville.

Accidentologie

De nombreux accidents sont recensés sur ces axes. Toutefois, une forte concentration d'accidents est également notable au niveau d'intersections de routes départementales, notamment dans les bourgs de Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers ou Feuquières.

On note **6 accidents impliquant des vélos**. Ceci pourrait être expliqué par l'inexistante d'aménagement sécurisé pour les cyclistes, les obligeant à utiliser les axes routiers les plus denses. Les chemins ruraux constitueront un enjeu pour le développement de la mobilité active.



2.2

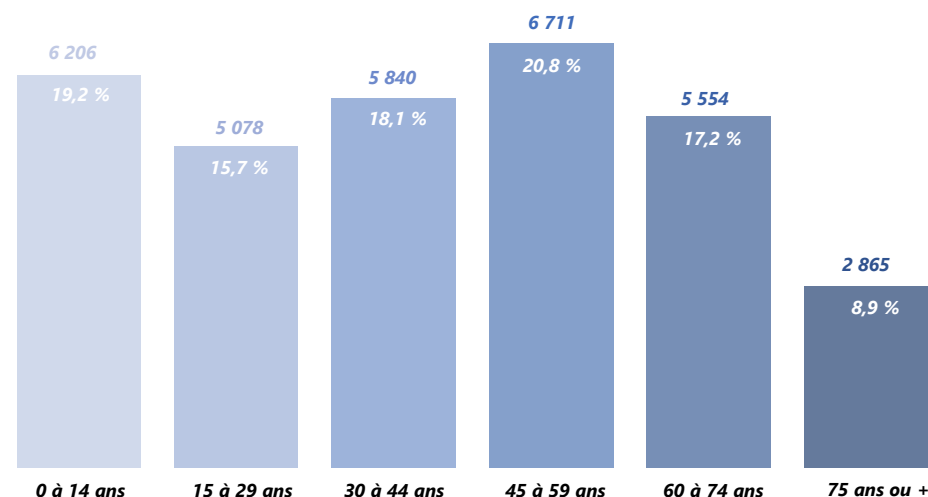
ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2.1. Structure de la population

La Communauté de Communes de la Picardie Verte comptait au dernier recensement de 2021, **32 253 habitants**, soit une baisse de **-2,57 %** par rapport à 2015.

On constate également une proportion de jeunes de moins de 30 ans supérieure à celle des seniors de plus de 60 ans. Cependant, le territoire est marqué par une diminution du nombre de personnes âgées de 0 à 44 ans, tandis que les 60 à 74 ans sont en forte augmentation (**+ 12%** depuis 2015). Cette tendance reflète un vieillissement de la population de la Picardie Verte, qui suit l'évolution générale du département de l'Oise.

Le vieillissement de la population a plusieurs conséquences sur les mobilités, se traduisant par exemple par une limitation des possibilités de déplacements de cette dernière et donc un besoin accru de services locaux. L'analyse des caractéristiques de la population et du territoire permet d'identifier les principales caractéristiques des flux de populations, observés dans la suite de ce diagnostic.



DONNÉES CLÉS

Le taux de **chômage** dans la CCPV est de **12,3 %** en 2021, **supérieur** à celui de la France (12,1 %) et égal à celui du département.

Dans ce contexte, le chômage peut aggraver les difficultés de mobilité, notamment en réduisant les possibilités de déplacements réguliers vers les centres d'emplois, en raison du coût associé à l'accès à une mobilité indépendante (permis de conduire, achat du premier véhicule, etc.).

+0,4%

Croissance
démographique depuis
2010

42 ans

Moyenne d'âge de la
population de Communauté
de Communes Picardie
Verte

2.2.1. Répartition de la population

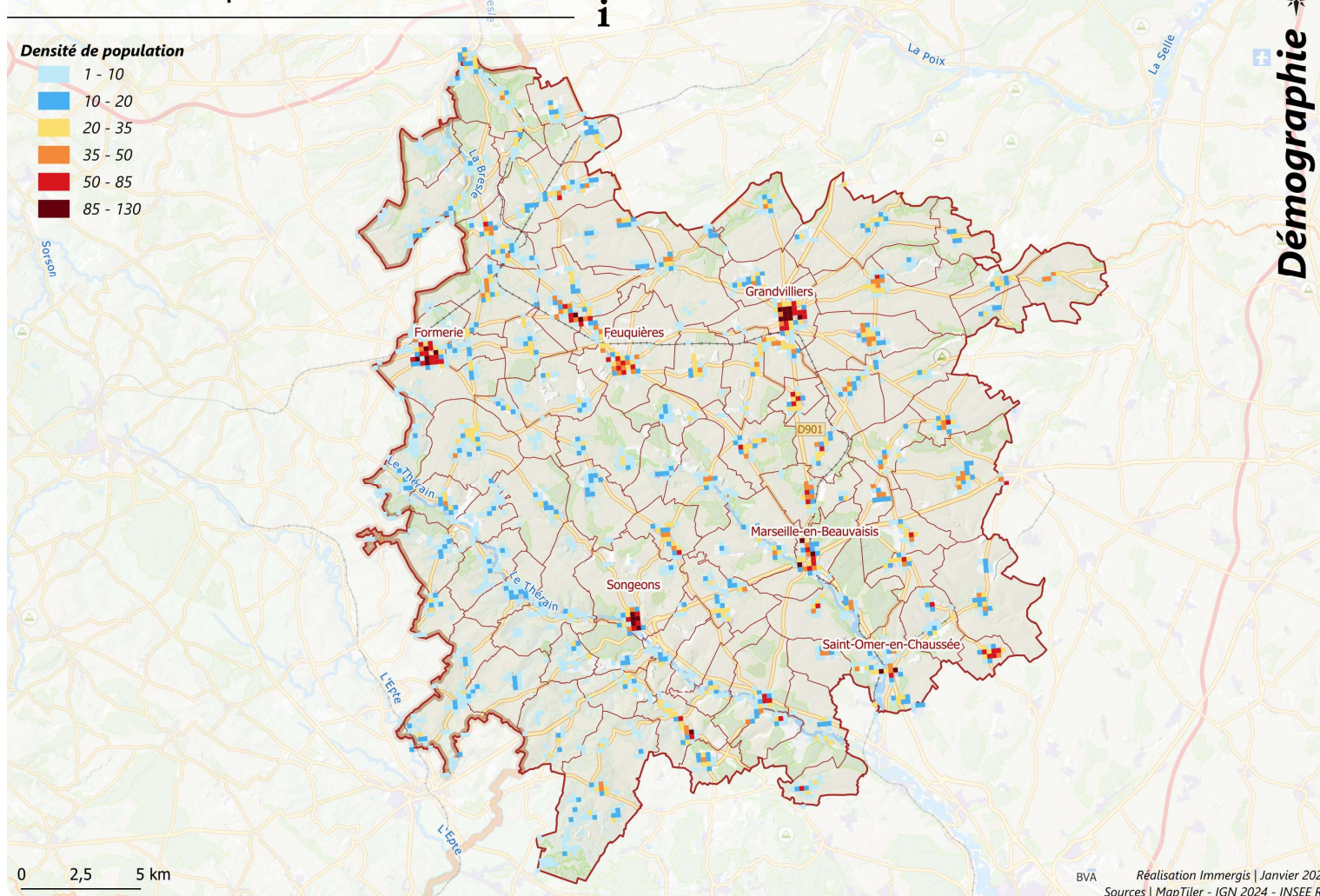
Nous constatons une **densité relativement faible** sur l'ensemble du territoire : 50,9 habitants au km² contre 141,4 hb/km² pour le Département de l'Oise.

La population est concentrée sur les communes de **Grandvilliers, Formerie, Marseille-en-Bauvaisis, Feuquières, Saint-Omer-en-Chaussée et Moliens**. En effet, ces 6 communes rassemblent à elles seules **31 %** de la population.

La proximité du territoire avec des grands pôles de services, tels que Beauvais ou Rouen, lui confère un rôle résidentiel important.

Les conséquences en termes de déplacements sont importantes car les distances entre villages sont relativement élevées.

CC Picardie Verte | Données carroyées de la population



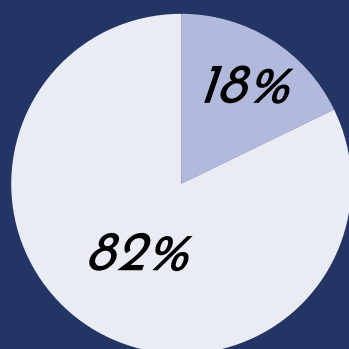
2.2.3. Structure de l'emploi

La Communauté de Communes de la Picardie Verte compte près de **8 364 emplois** en 2021. Un nombre en diminution puisqu'il y avait 300 emplois de plus en 2015.

Le territoire abrite 13 184 actifs ayant un emploi, donnant **un indicateur de concentration d'emploi (ICE) de 63,4 en 2021.**

Cet indice est le rapport entre le nombre d'emploi proposé et le nombre d'actifs en emploi, résidant sur le territoire. Il permet d'informer sur l'attractivité du territoire. En effet, si cet indice est supérieur à 100, le territoire est considéré comme un pôle d'emploi. Cependant, s'il est inférieur à 100, ce qui est le cas pour la Picardie Verte, le territoire aurait majoritairement un rôle résidentiel.

10 831 actifs du territoire travaillent dans une **commune autre que celle de résidence**. Seul **2 353 actifs** travaillent dans leur commune de résidence.



■ Commune de résidence ■ Hors commune de résidence

L'indice de concentration d'emploi peut se calculer pour chaque commune :

Indice de concentration d'emploi* des principales communes attractives du territoire en 2021

Feuquières	367,9
Grandvilliers	208,8
Formerie	177,5
Songeons	122,2
Saint-Omer-en-Chaussée	105,2
Marseille-en-Beauvaisis	77,1

**rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Si cet indice est supérieur à 100 alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi*

Avec un indice de concentration de **367,9**, Feuquières est le principal pôle d'emploi du territoire, ceci étant expliqué par la présence de l'entreprise Saverglass sur cette commune. Grandvilliers, Formerie, Songeons sont également attractives en termes d'emplois. En revanche, les autres communes semblent jouer davantage un rôle résidentiel, ce qui pourrait être dû à leur proximité avec des grands bassins d'emplois, notamment Beauvais, engendrant ainsi de nombreux flux domicile-travail sur ces axes. Cette analyse sera approfondie dans la suite du diagnostic.

En ce qui concerne le revenu médian disponible dans la Communauté de Communes de la Picardie Verte, celui-ci est de **21 780 €** en 2021, inférieur à celui de l'Oise (23 330 €)

2.2.2. Activités économiques et emplois

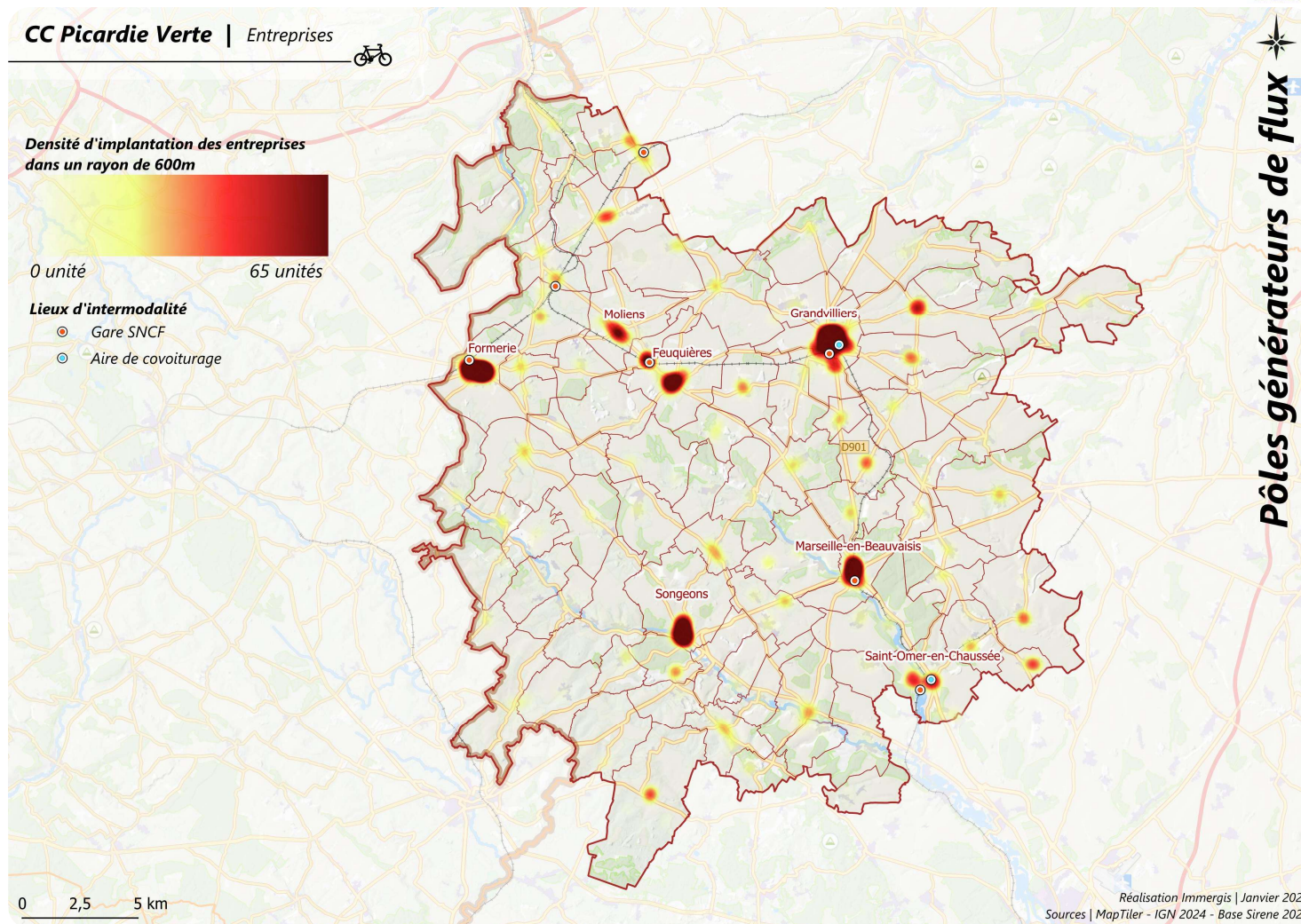
L'emploi est principalement concentré au sein de l'aire urbaine de Beauvais, impactant fortement les communes situées à la périphérie de celles-ci.

Toutefois, des bassins d'emplois se forment également sur le territoire, concentré notamment autour des communes de Grandvilliers, Formerie, Feuquières, Marseille-en-Beauvaisis et Songeons. Naturellement, les principaux employeurs ont décidé de s'implanter dans les communes les plus importantes du territoire, ainsi que leurs zones d'activités respectives, en raison de leur accessibilité et leur potentiel économique.

Néanmoins, d'autres communes concentrent une part non négligeable d'emploi, tels que Saint-Omer-en-Chaussée et Moliens.

La concentration des emplois dans quelques centres urbains engendre d'importants déplacements pendulaires à l'échelle du territoire. Ces flux peuvent couvrir de longues distances, obligeant ainsi de nombreux salariés à recourir à leur voiture.

L'accès à ces établissements peut être une source de préoccupation pour les personnes les plus défavorisées, qui ne disposent pas de moyen de transports, et peut ainsi limiter l'accès à l'emploi.



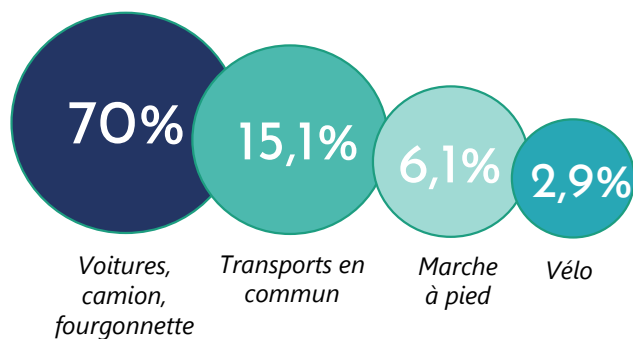
2.3

ANALYSE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

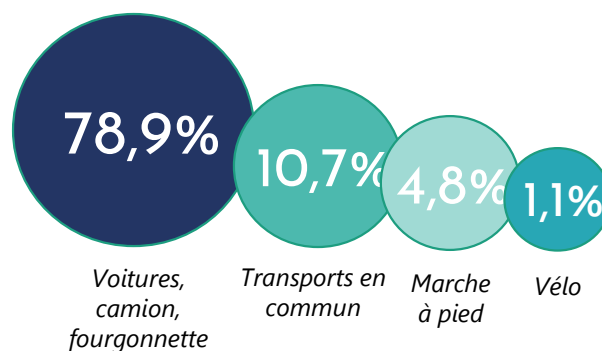
2.2.3. Analyse des flux de mobilité domicile-travail

Les habitudes de déplacements pour se rendre au travail

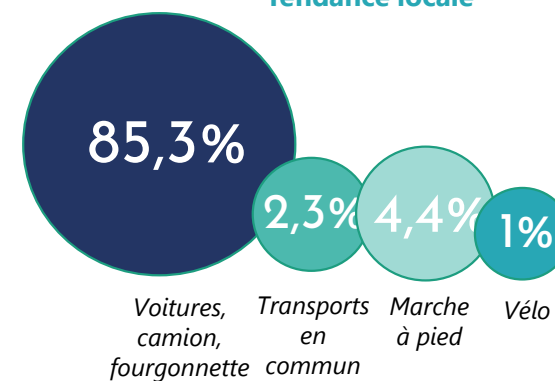
Tendance nationale



Tendance départementale



Tendance locale



12%

Objectif national et régional 2030 concernant la part modale du vélo

La typologie de déplacement de la CCPV est relativement similaire de celle à l'échelle départementale, à l'exception de la part modale en transports en commun qui est très faible au sein de la Picardie Verte. **Les parts des déplacements pendulaires effectués à vélo sont très faibles.**



2.2.3. Analyse des flux de mobilité domicile-travail

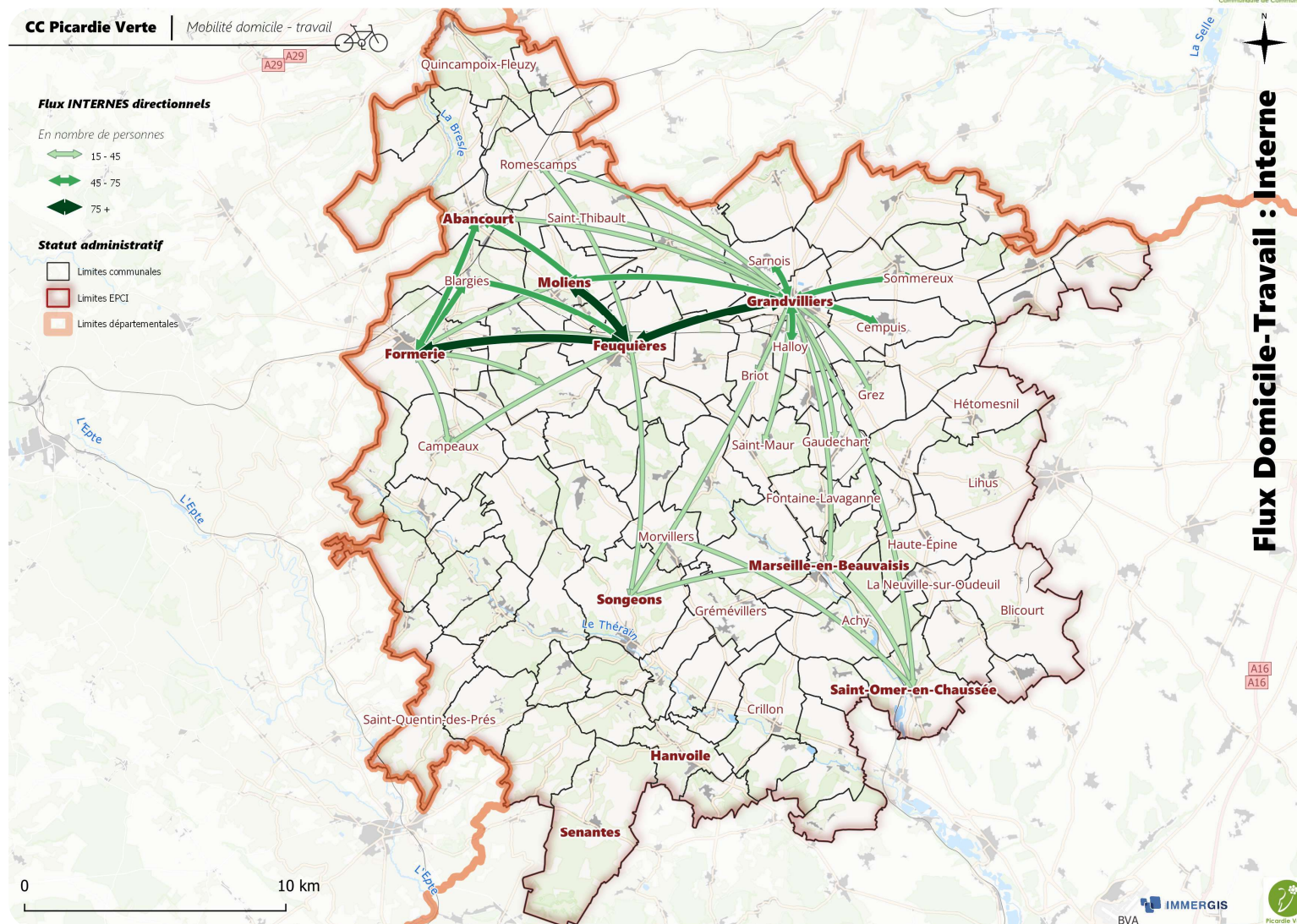
Les flux domicile ↔ travail internes

- Les flux internes représentent **3 160 trajets quotidiens**, soit environ **24% du total des flux domicile-travail (FDT)** en 2022.

- Nous observons une concentration des flux internes en direction des communes de **Formerie, Feuquières, Grandvilliers et Moliens**. Ces trois communes représentent **2 037 trajets**, soit **64% du total des FDT internes**.

Bien que **97 %** des trajets soient effectués en voiture, de nombreux flux internes sont des **déplacements de proximité (5 km)** en direction des bourgs centres avec donc un **véritable potentiel de report modal** sur le vélo.

Source : INSEE, Mobilités professionnelles (2020)



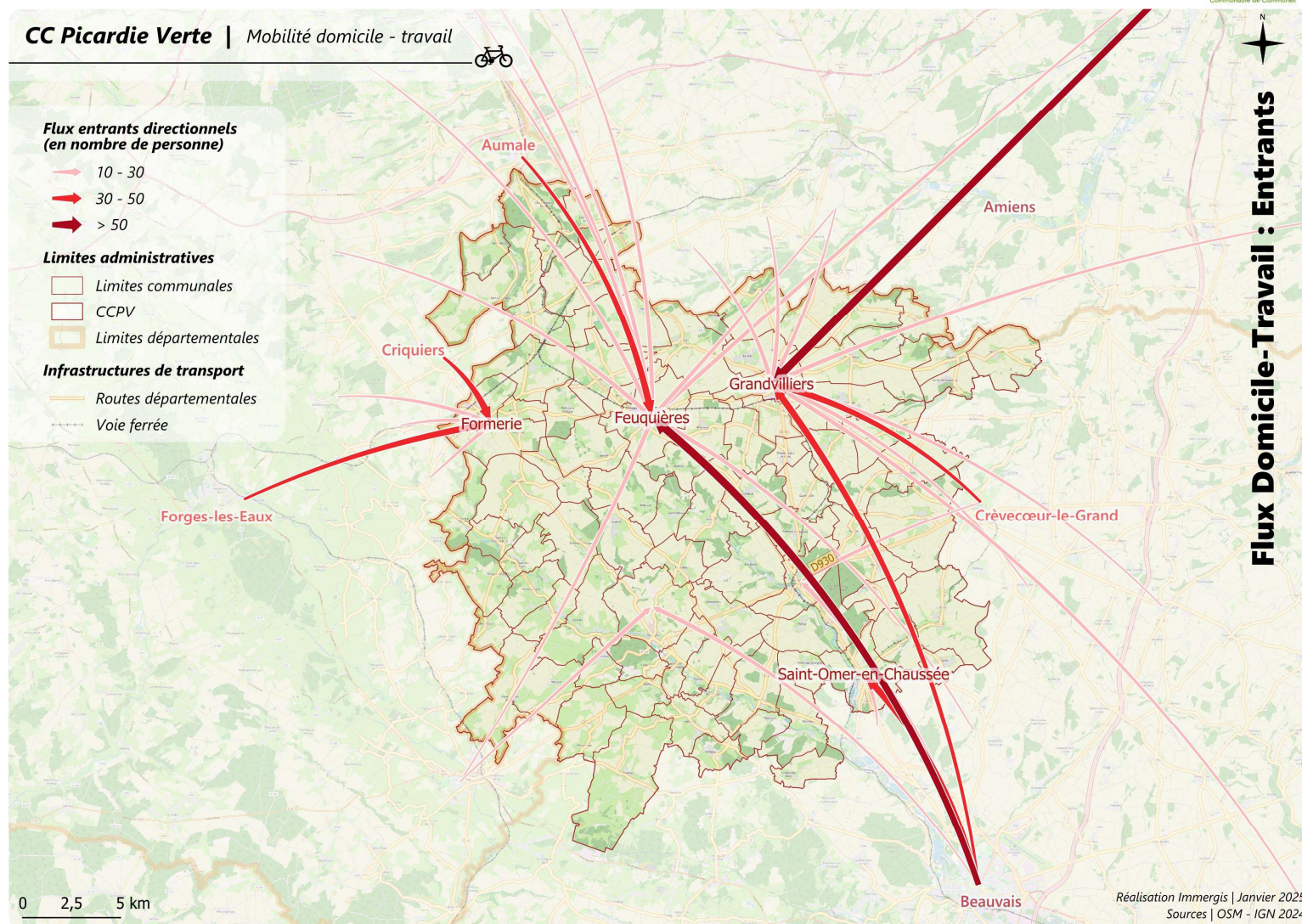
2.2.3. Analyse des flux de mobilité domicile-travail

Les flux domicile ↔ travail entrants

- Les flux entrants représentent **2 813 trajets, soit 21% du total des flux domicile-travail (FDT)** en 2022.
- Les flux en provenance de **Beauvais et Amiens** représentent **68%** des FDT entrants de la CCPV et sont majoritairement en direction de **Feuquières** et **Grandvilliers**.
- Des flux secondaires se caractérisent en direction de **Formerie** et **Saint-Omer-en-Chaussée**.

Ces flux correspondent à **des déplacements de longue distance**. Il paraît donc important de développer des aménagements cyclables en direction des gares, des arrêts de bus et de covoiturage afin d'encourager l'intermodalité.

Source : INSEE, Mobilités professionnelles (2020)

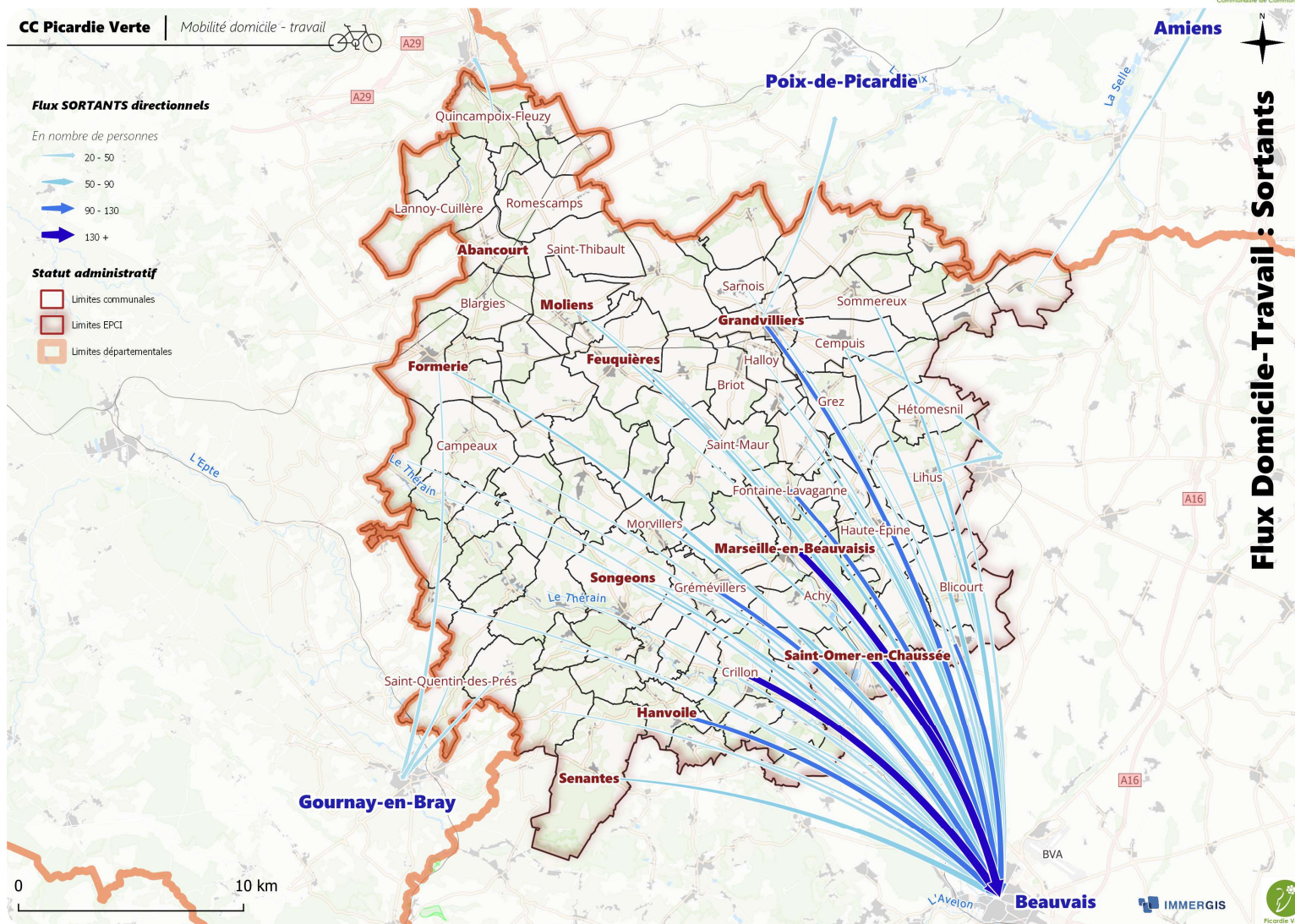


2.2.3. Analyse des flux de mobilité domicile-travail

Les flux domicile ↔ travail sortants

- Un total de 7 238 flux sont identifiés, soit **55 %** des FDT. Il s'agit donc des flux les plus importants, dont la destination majoritaire est Beauvais (**46 % des trajets**).
- Les départs se font en particulier depuis les communes de **Marseille-en-Beauvaisis, Saint-Omer-en-Chaussée et Crillon**.

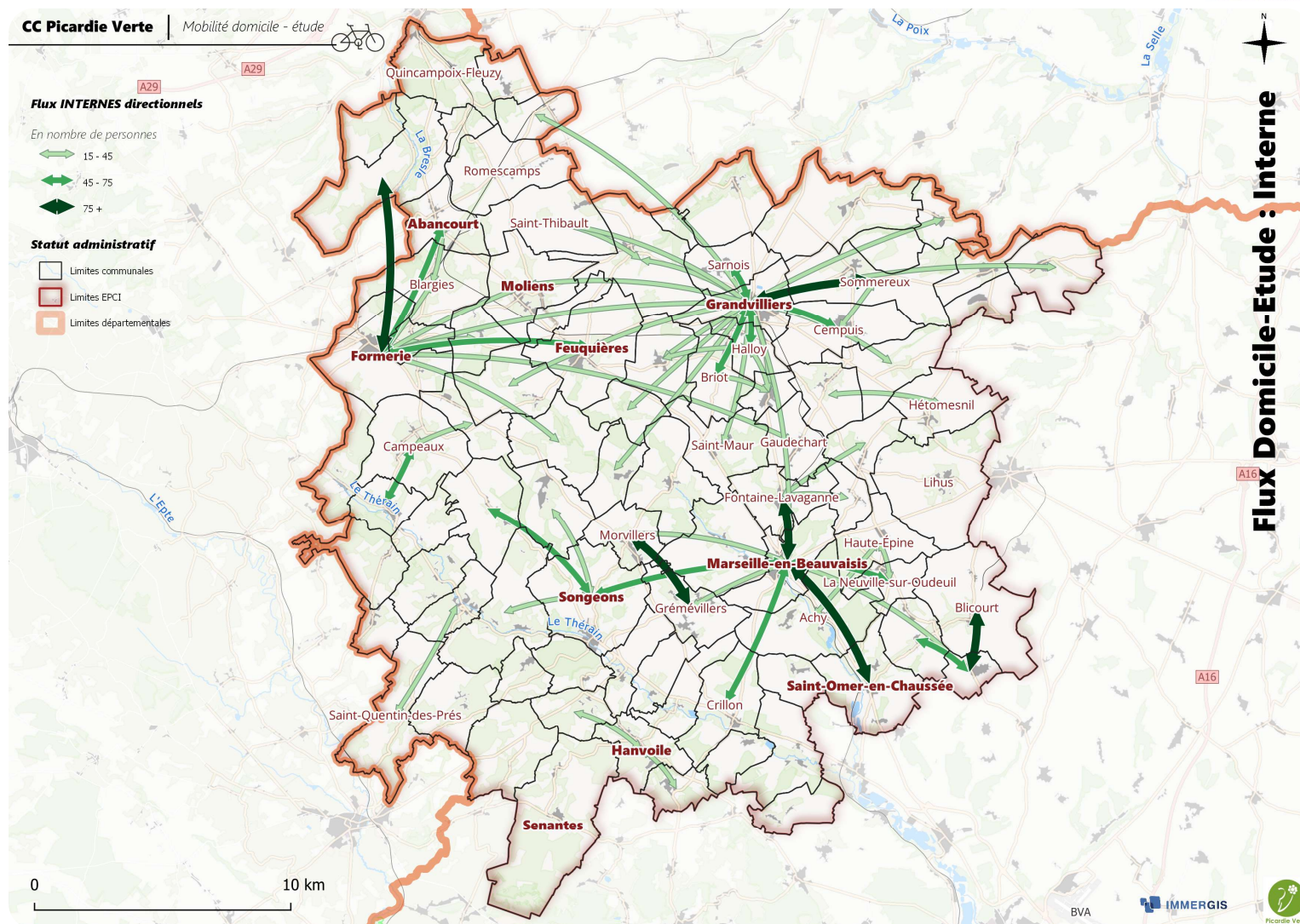
Tout comme les flux entrants, les flux sortants sont de longs déplacements. **L'intermodalité** apparait, encore une fois, comme une composante essentielle du SDC.



2.2.4. Analyse des flux de mobilité domicile - étude

Les flux domicile ↔ étude internes

- Les **flux internes** représentent 44 % du total des flux domicile-études en 2022, représentant 2656 trajets.
- Ils sont principalement en direction des communes dotées d'établissements publics d'enseignements secondaires : Formerie, Grandvilliers, Marseille-en-Beauvaisis.
- Des flux secondaires apparaissent en direction de Songeons.



2.2.4. Analyse des flux de mobilité domicile - étude

Les flux domicile ↔ étude entrants

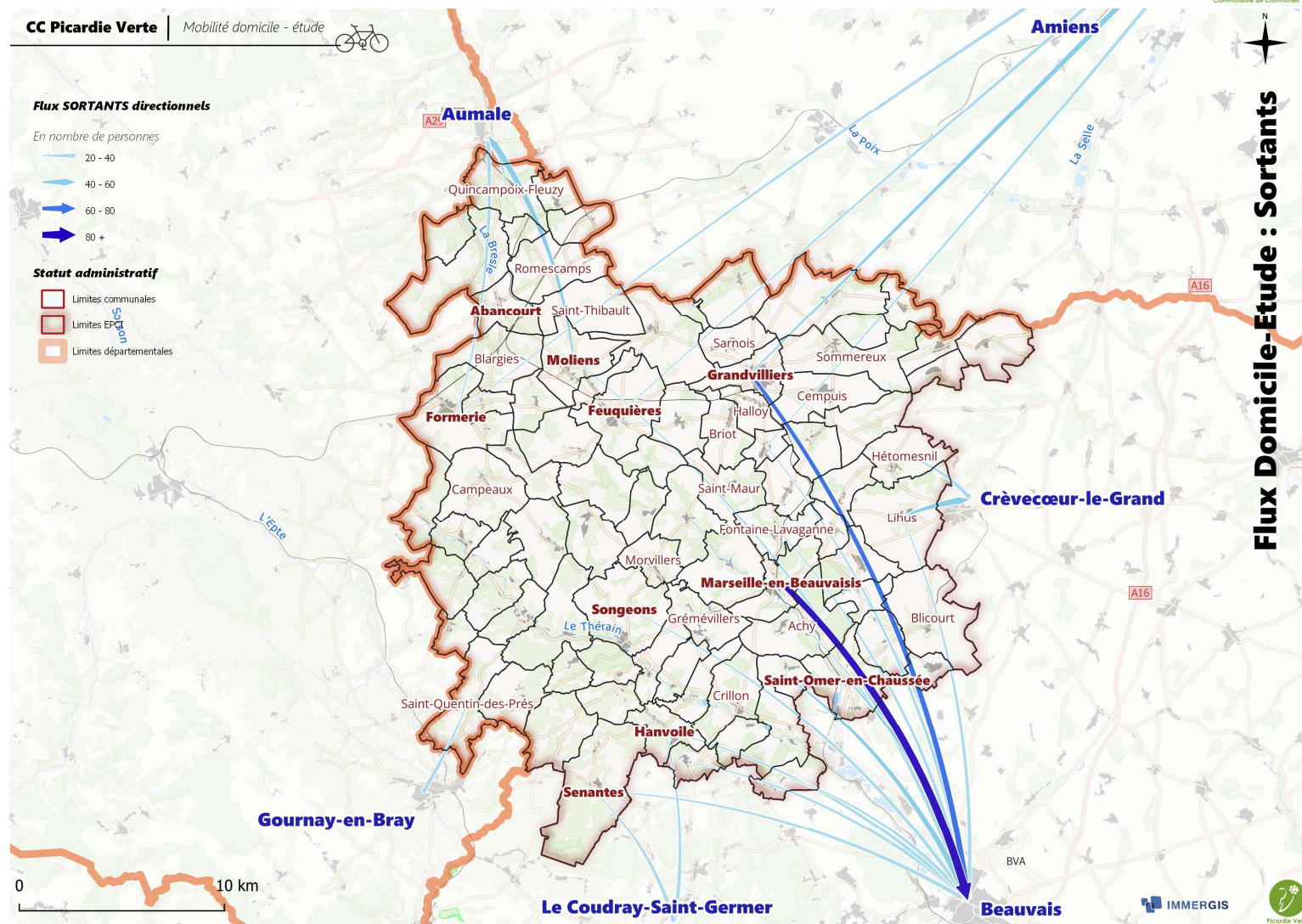
- 692 trajets venant de l'extérieur ont été recensés, soit 12 % de l'ensemble des flux domicile-études en 2022. Il s'agit donc des flux les moins importants.
- Ces flux proviennent de Milly-sur-Thérain ou Beauvais et ont respectivement pour destination **Marseille-en-Beauvaisis** ou **Grandvilliers**.
- Songeons, Formerie et Senantes captent, quand a elles, des flux secondaires.



2.2.4. Analyse des flux de mobilité domicile - étude

Les flux domicile ↔ étude sortants

- Les flux sortants représentent **44 %** du total des flux domicile-études en 2022, soit 2 669 trajets
- Ils sont en direction de Beauvais, principalement depuis les communes de **Marseille-en-Beauvaisis** et **Grandvilliers**.
- Des flux secondaires sont également recensés en direction de Aumale et Crèvecœur-le-Grand.



2.3

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

2.3.1 Isochrones des principaux pôles générateurs de déplacement du territoire



L'analyse territoriale permet de produire des cartes isochrones, **identifiant les temps de parcours à vélo (classique et VAE) depuis et vers les principaux pôles générateurs de déplacements.**

Ces temps de parcours sont calculés pour le vélo, sur ***des temporalités de moins de 5 min, de 0 à 10 min, de 0 à 15 min et de 0 à 20 min de trajet.***

La méthode de calcul inclut le relief et se base sur le réseau de voiries existant.

La durée moyenne d'un déplacement à vélo est estimée à 16 minutes et celle d'un déplacement à pied à 12 minutes.

Ces temps de parcours permettent également **d'estimer le nombre d'habitants potentiellement concernés pour chaque pôle identifié.**

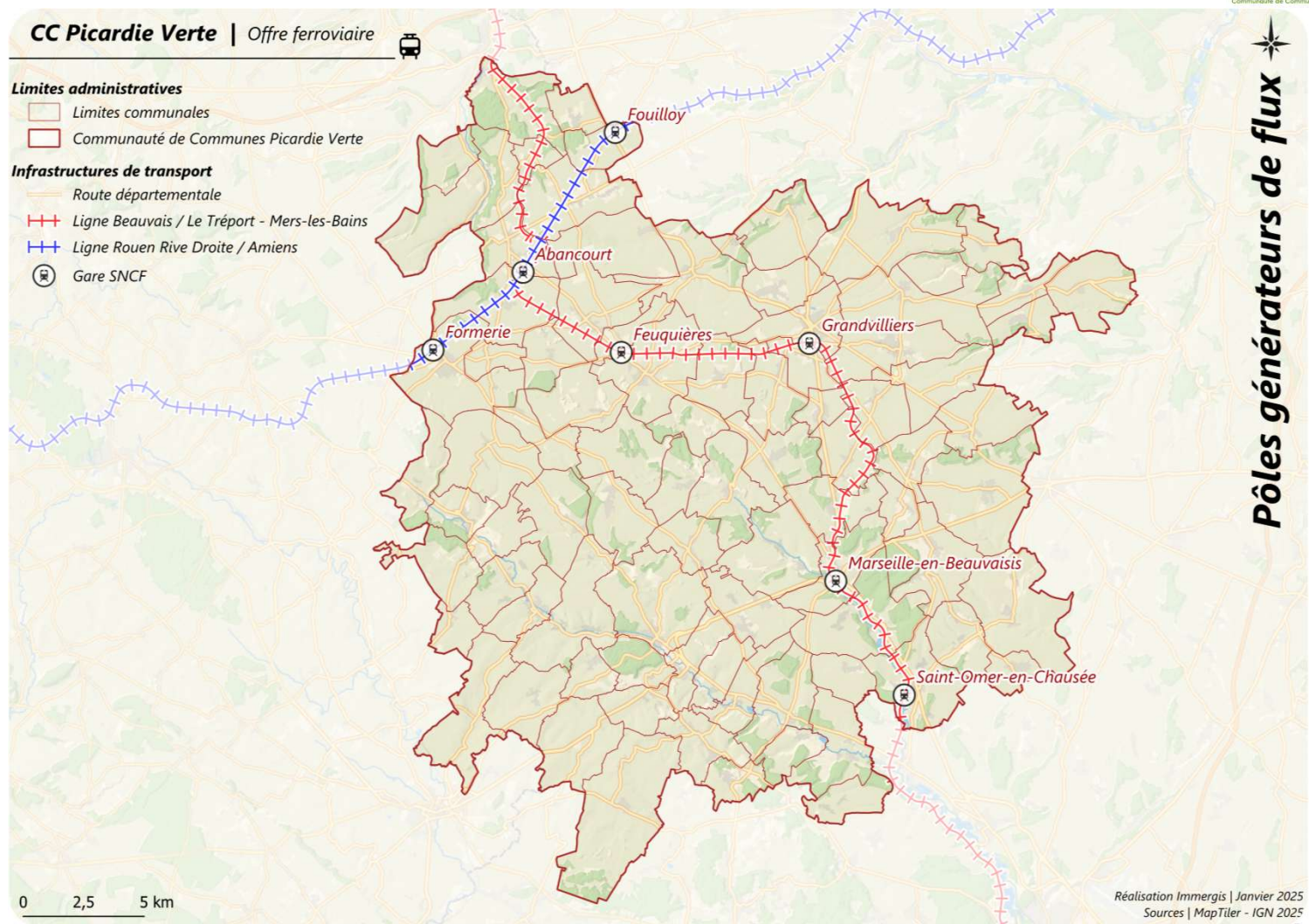
2.3.2. Les gares ferroviaires

La Communauté de Communes Picardie Verte est desservie par **7 gares SNCF** : Saint-Omer-en-Chaussée, Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers, Feuquières, Abancourt, Formerie et Fouilloy.

Elles sont toutefois situées sur deux lignes différentes :

- La ligne **Le Tréport – Mers-les-Bains / Beauvais**, s'arrêtant en gare de Saint-Omer-en-Chaussée, Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers, Feuquières et Abancourt. Cette ligne propose 6 trajets par jour.
- La ligne **Rouen-Rive-Droite / Amiens**, desservant les gares de Formerie, Abancourt et Fouilloy. Cette ligne est plus constante avec 12 trajets par jour.

Abancourt est ainsi un nœud ferroviaire important car permet des connections directes entre le territoire et les pôles régionaux **d'Amiens, Beauvais** et **Rouen en moins de 1h**, temps équivalent à l'automobile.



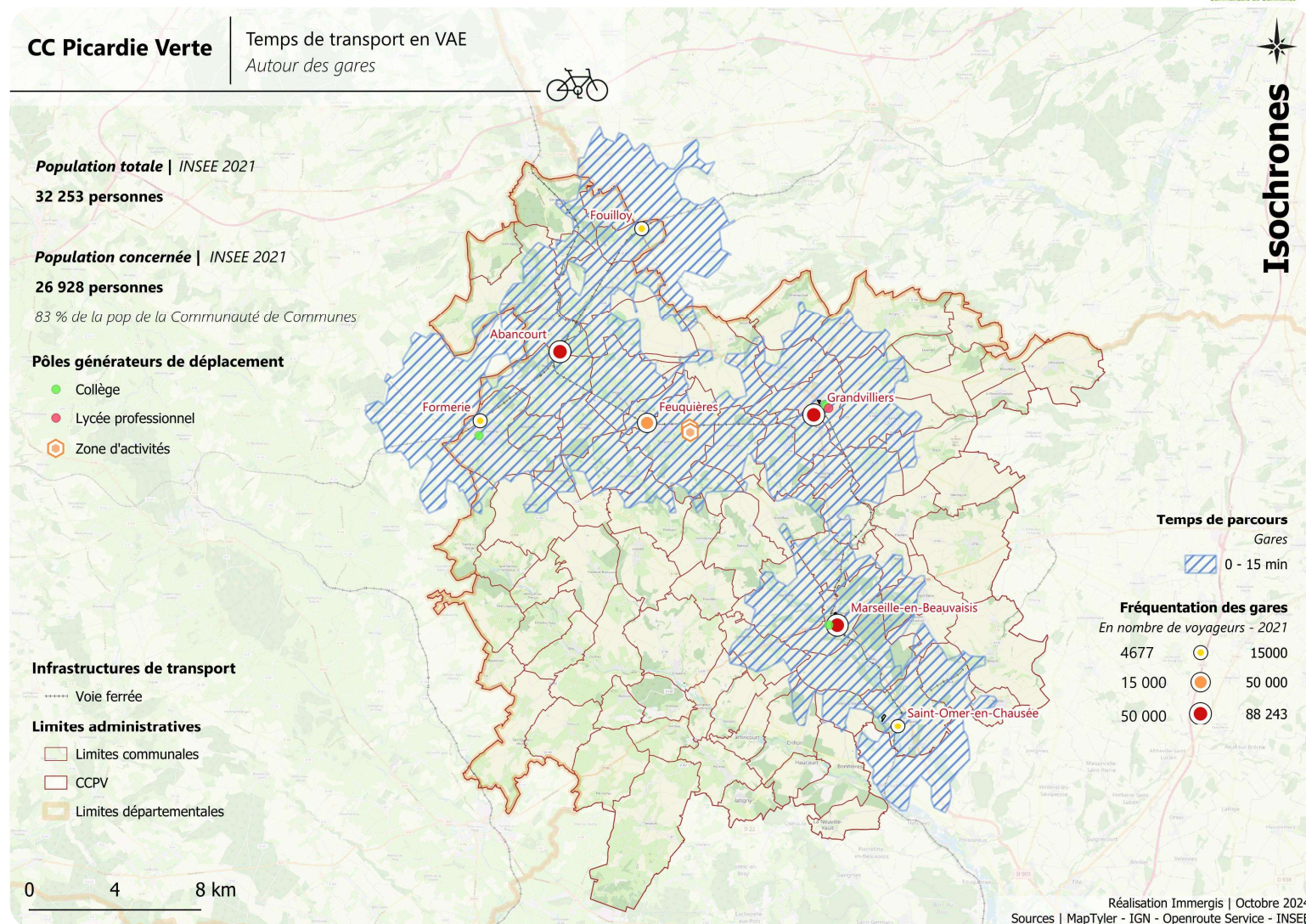
2.3.2. Favoriser la mobilité cyclable en direction des gares

Favoriser l'intermodalité Vélo – Gare

La Communauté de Communes dispose d'un réseau ferroviaire important sur son territoire. Travailler sur leur accès paraît essentiel : 26 928 personnes sont à 15 min d'une gare en VAE.

Ces gares permettent de rejoindre Beauvais, enjeu central au regard des flux (cf. flux sortants), mais aussi la gare de Abancourt, qui assure une liaison avec Amiens. Elles permettent également une desserte importante à l'intérieur du territoire et permet d'accéder plus facilement aux équipements (lycée, collège...)

On note alors l'importance de développer l'accessibilité et l'équipements de ces gares vis-à-vis du vélo.



3.2 Les aires de covoiturage

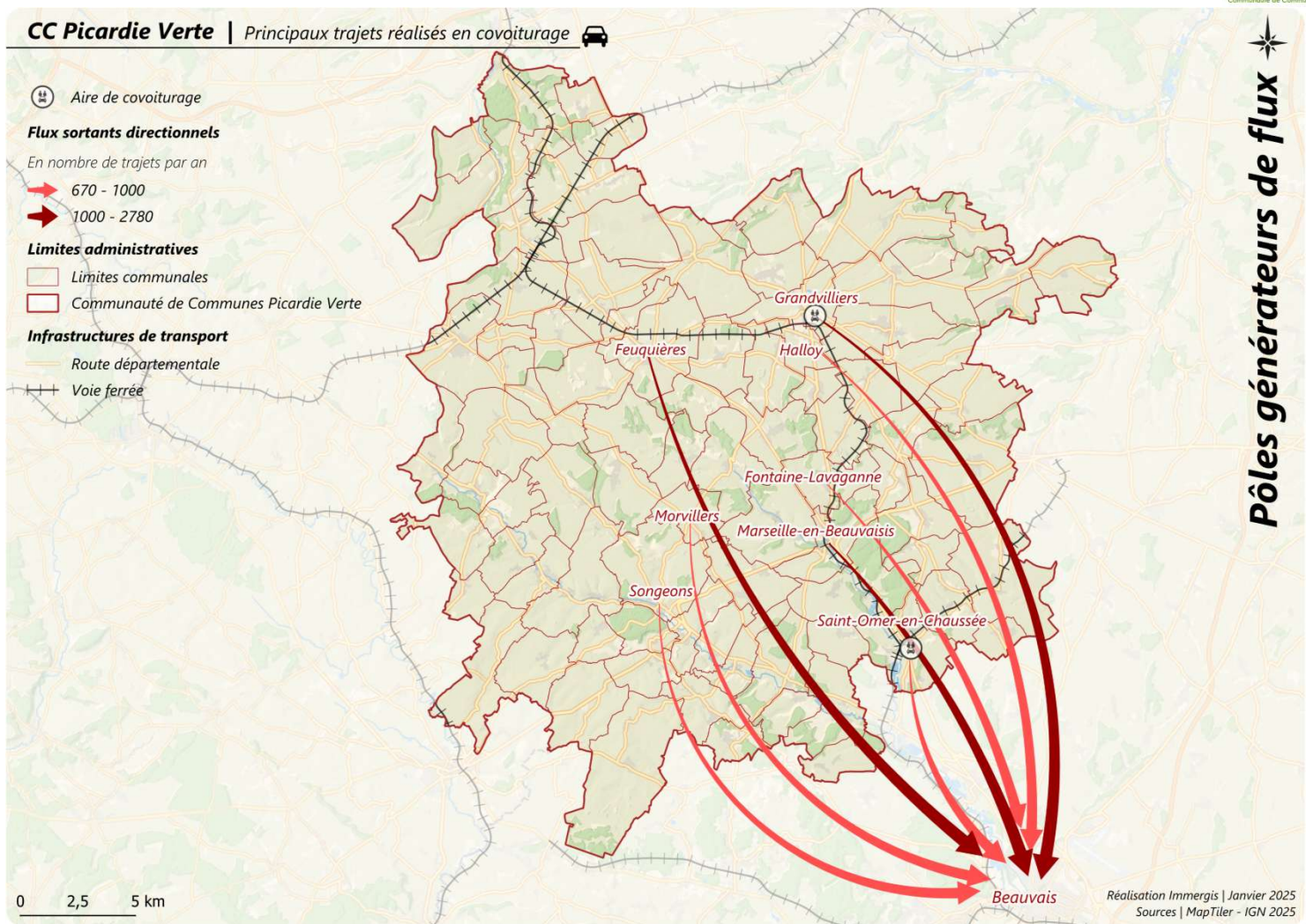
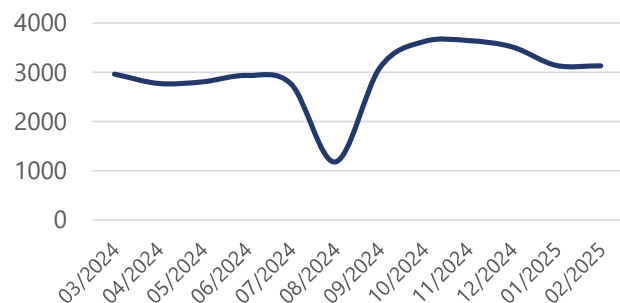
La Communauté de Communes Picardie Verte soutient le développement du covoiturage et dispose d'un partenariat avec BlaBlaCar Daily.

Il existe **deux aires officielles de covoiturage**, à Saint Omer-en-Chaussée et à Grandvilliers. Bien que recensées par Oise Mobilité, elles ne le sont pas pour autant sur **Pass Pass Covoiturage, plateforme officielle de la Région** ayant supplanté l'ancien service Covoitur'Oise.

Toutefois, une majorité des trajets réalisés ne se font pas au départ de ces aires, mais majoritairement de Marseille-en-Beauvaisis et sont en direction de Beauvais.

Le covoiturage semble être régulier sur le territoire. Malgré des fluctuations liées aux périodes de vacances, le nombre moyen de trajets mensuels est de 2 945 en 2024. Nous notons une forte augmentation de cette pratique par rapport à 2022 (1 400 trajets réalisés mensuellement).

Nombre de trajets réalisés entre Mars 2024 et Février 2025



Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien, (2024)

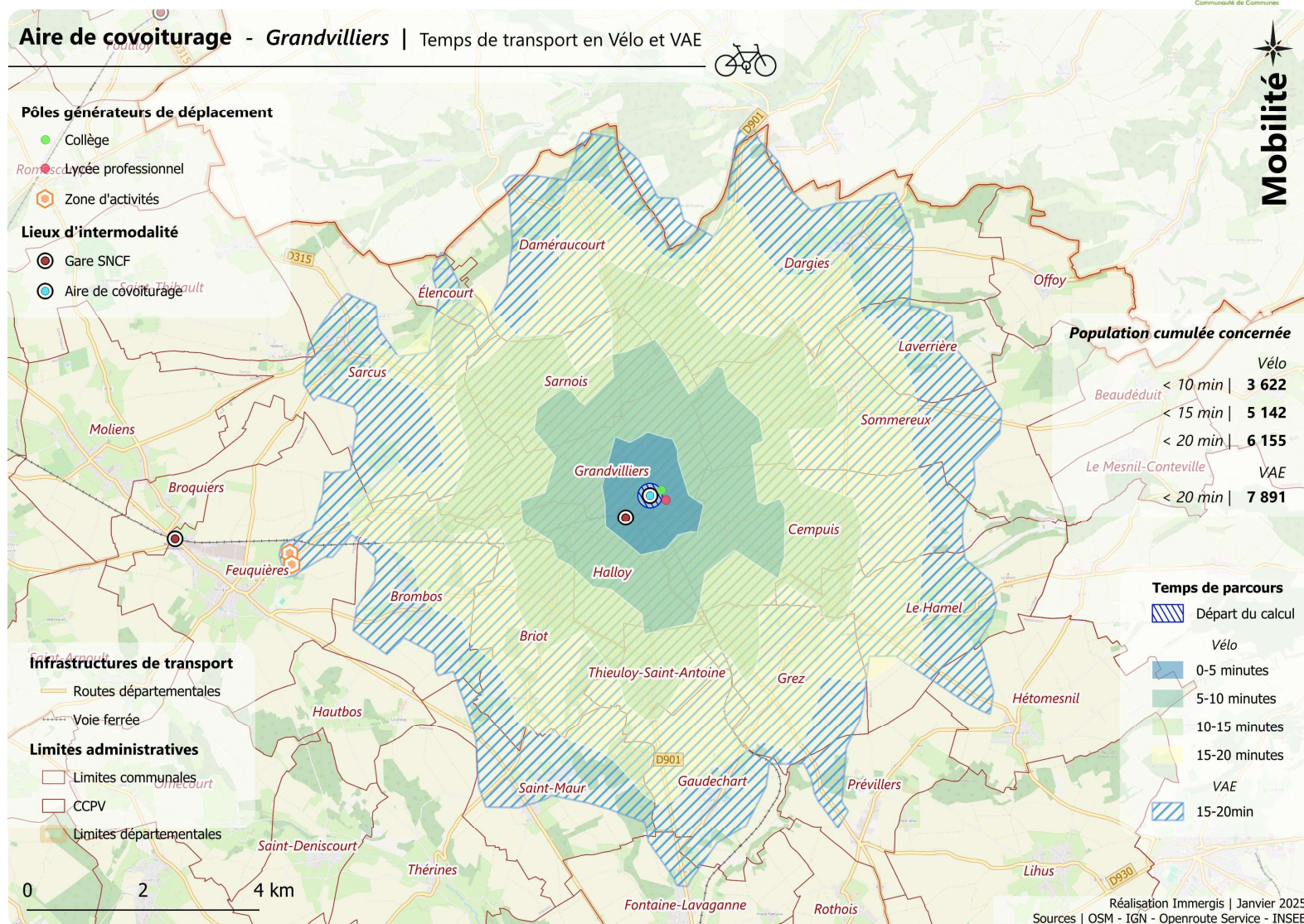
2.3.3. Favoriser la mobilité cyclable en direction des aires de covoiturage

Favoriser l'intermodalité Vélo - Covoiturage

Pour les déplacements ne pouvant pas être assurés par le réseau ferroviaire, il pourrait être intéressant d'envisager une intermodalité avec les aires de covoitages à proximité. Celle aménagée à **Grandvilliers** est accessible en VAE en moins de 20 min par 7 891 personnes.

Le covoiturage peut en partie palier un manque de modes de mobilités collectifs à travers certaines zones à l'intérieur du territoire de la Communauté de Communes.

Le développement de cette pratique pourrait s'étendre dans d'autres pôles majeurs, tels que Formerie, Feuquières ou Songeons.



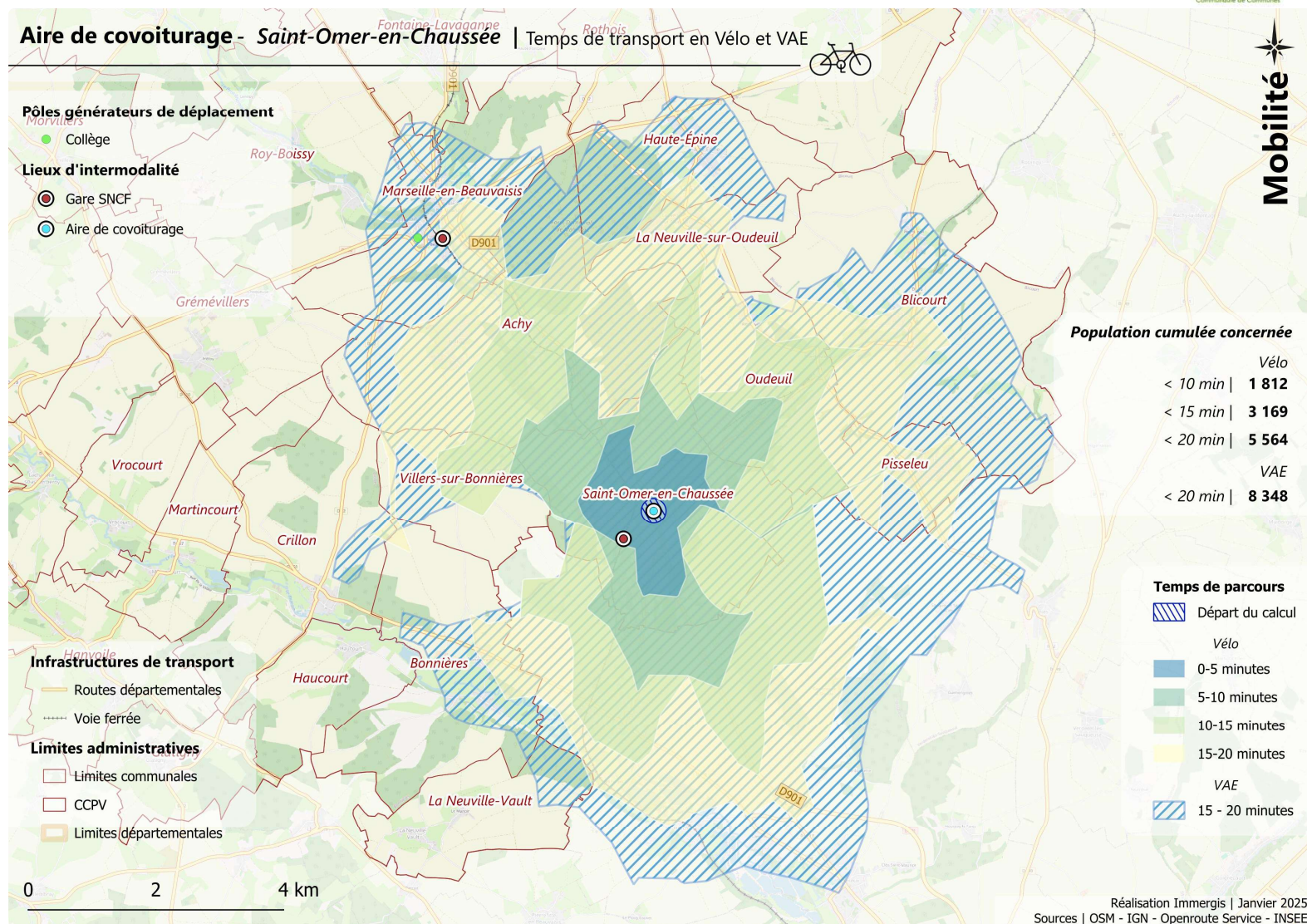
2.3.3. Favoriser la mobilité cyclable en direction des aires de covoiturage

Favoriser l'intermodalité Vélo - Covoiturage

Située sur un axe structurant, la D 901, l'aire de covoiturage de **Saint-Omer-en-Chaussée** est accessible en VAE en moins de 20 minutes par 8 348 personnes.

Travailler les connexions avec cette aire permettrait de proposer une solution durable pour des personnes souhaitant effectuer des **déplacements internes**, notamment vers Marseille-en-Beauvaisis (cf. flux internes), bien qu'une liaison directe en vélo serait possible, mais également des déplacements sortants vers Beauvais.

L'équipement de ces aires est indispensable. Des stationnements à vélo sécurisés, notamment pour les VAE, sont nécessaires pour encourager cette pratique.



2.3.4. Favoriser la mobilité cyclable en direction des entreprises

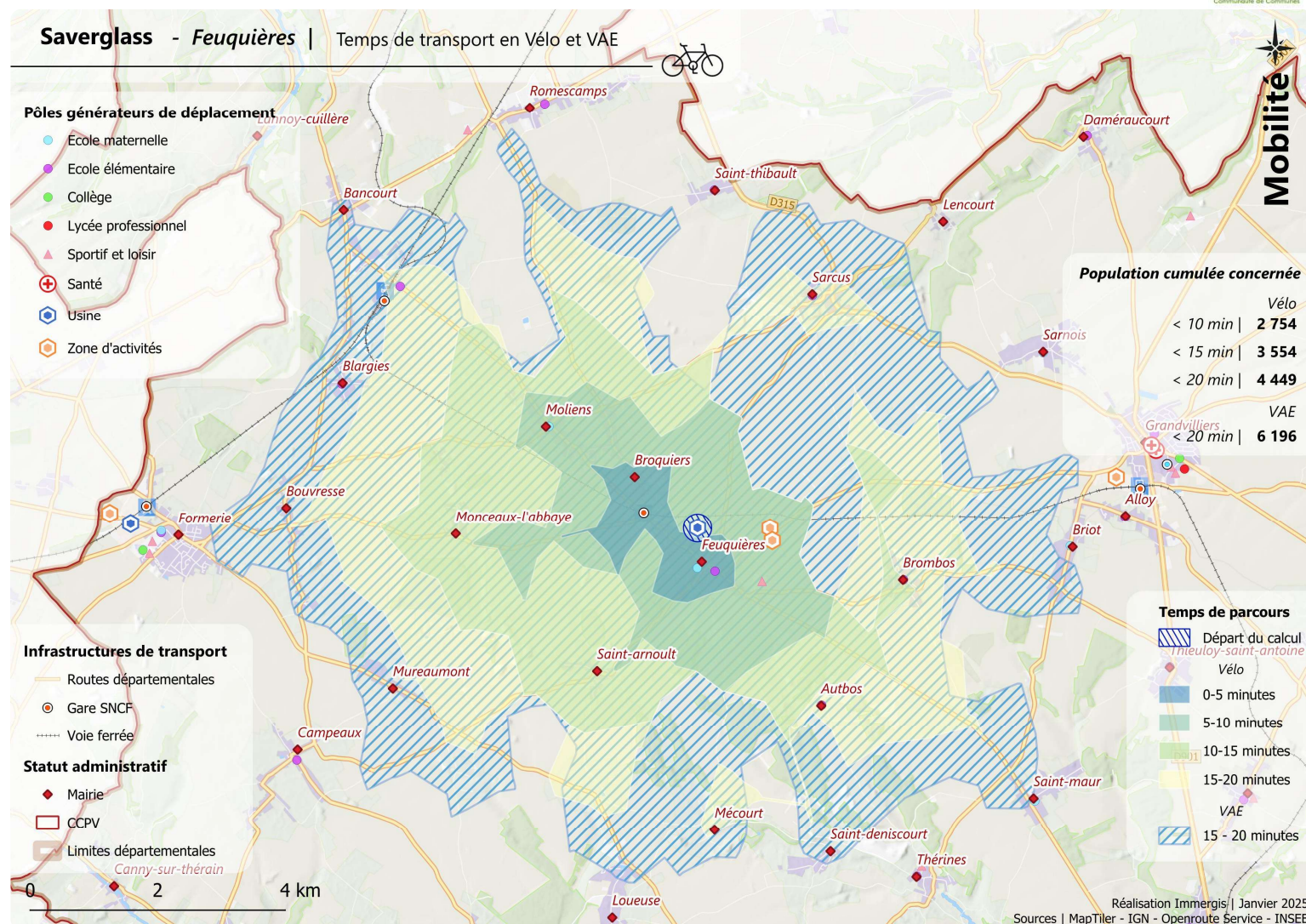
Saverglass

Saverglass est une entreprise française qui succède à la Verrerie de Feuquières. Avec plus de 1 200 employés en 2024, elle est le plus gros employeur du département dans le domaine industriel.

Cette entreprise joue un rôle clé au sein du territoire de la Communauté de Communes, générant ainsi de nombreux déplacements en direction de ses installations.

Travailler son accès apparaît comme un enjeu essentiel au regard des flux domicile-travail internes. Au total, 6 196 personnes pourraient atteindre le centre bourg de Feuquières en moins de 20 min en VAE. Une liaison en VAE serait possible de Formerie à Grandvilliers.

La gare de Feuquières est également accessible en moins de 10 min en vélo, posant la question de l'intermodalité Vélo-Gare.



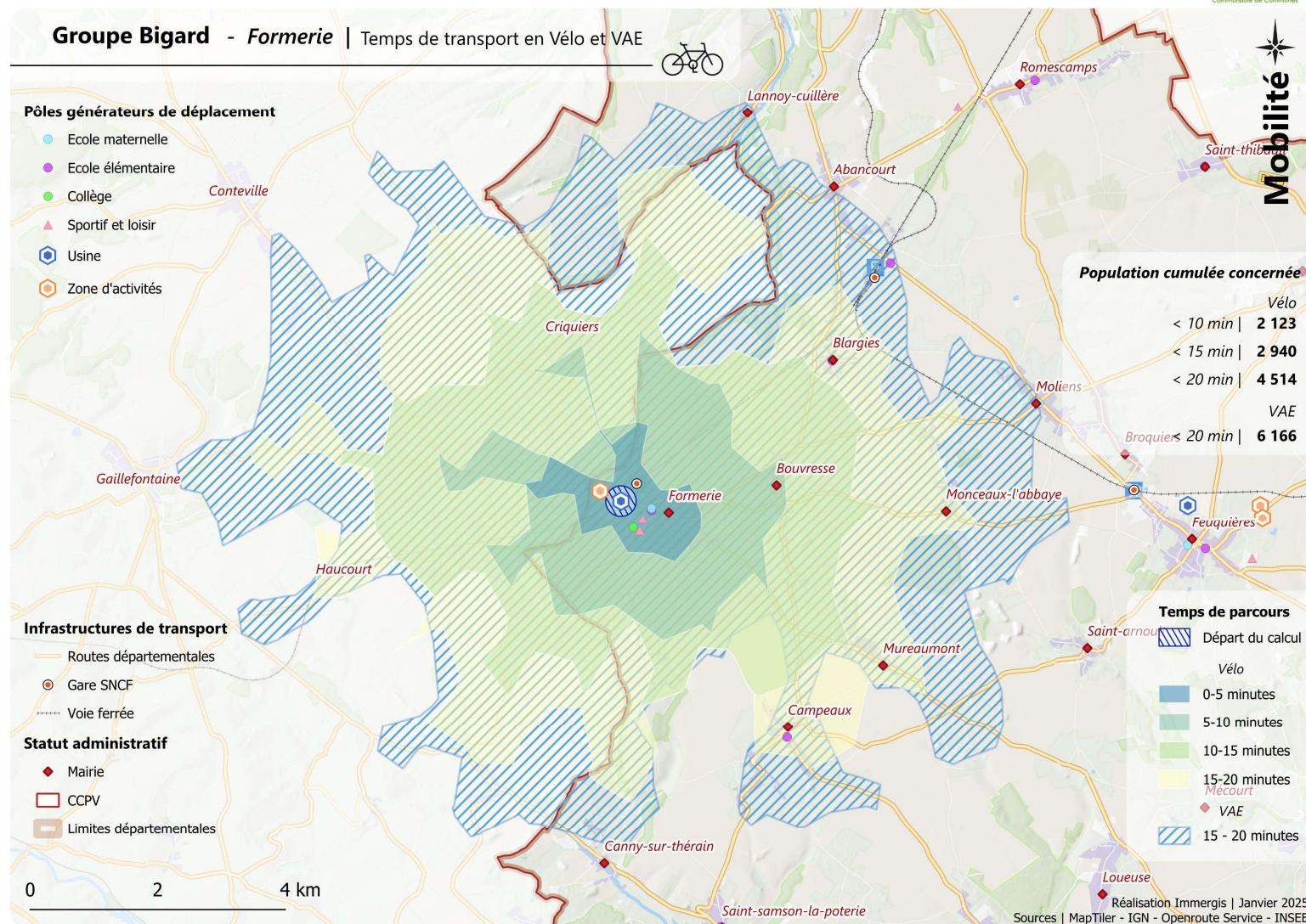
2.3.4. Favoriser la mobilité cyclable en direction des entreprises

Groupe Bigard

Cette entreprise agroalimentaire française d'abattage de bétail emploi environ 250 salariés en 2022.

Au regard des flux de mobilité domicile-travail, aménager les axes en direction de la commune de Criquiers, moins de 15min en vélo, et celle d'Abancourt, moins de 20min en VAE, serait un enjeu important.

La proximité de cette entreprise avec la gare de Formerie est un atout pour le développement de l'intermodalité puisqu'elle est accessible en moins de 5 min en vélo.



03.

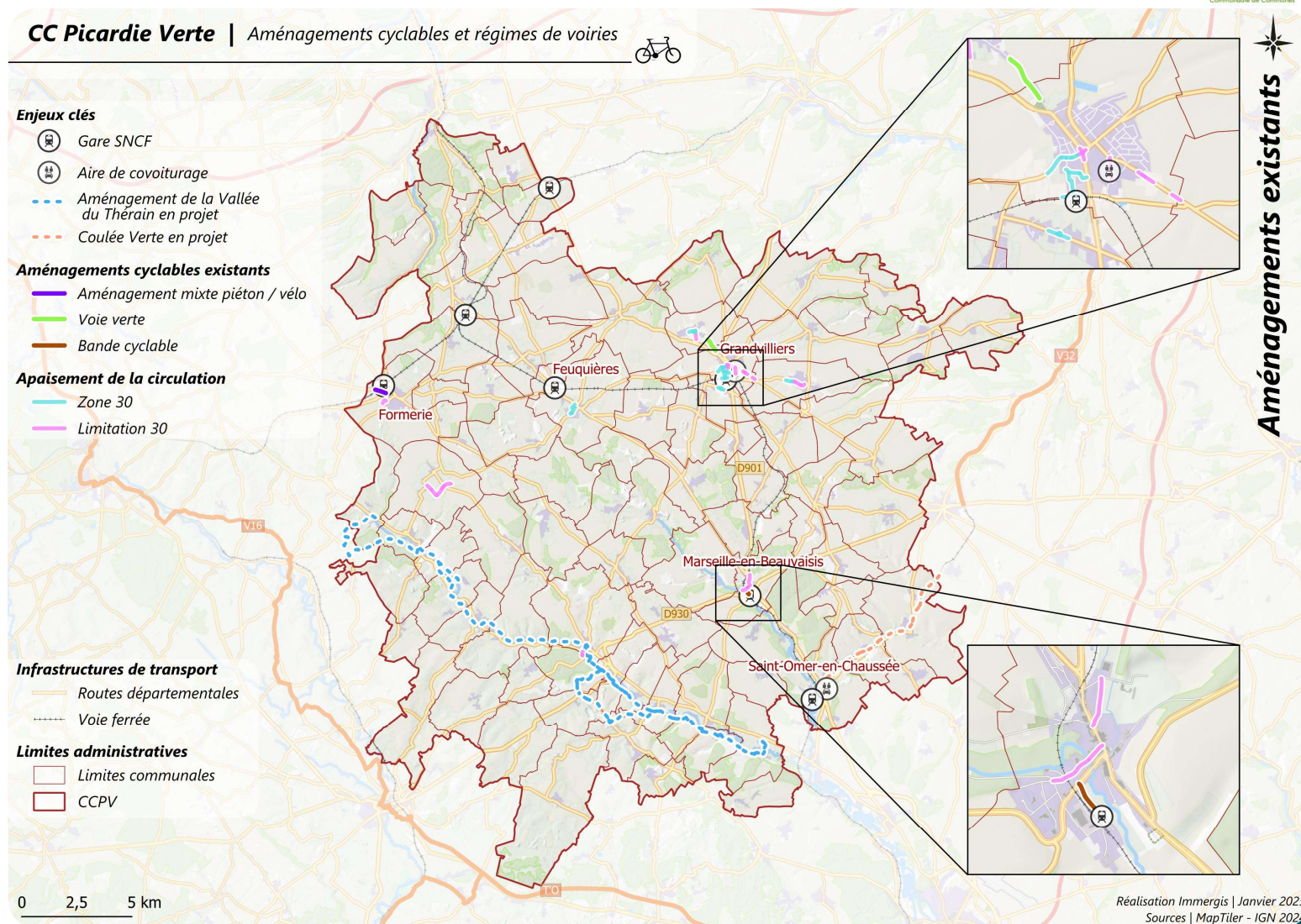
ANALYSE DE L'OFFRE VELO

3.1. Référencement des aménagements existants sur le territoire

Seules quelques portions de voirie sont aménagées pour les cyclistes dans les bourgs principaux : Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers et Formerie. Nous retrouvons une **voie verte** entre Grandvilliers et Sarnois, un **aménagement mixte piéton/vélo** entre l'église et le cimetière à Formerie et pour finir **une bande cyclable** en mauvais état le long de la rue de la Gare à Marseille-en-Beauvaisis. Aucun autre aménagement cyclable n'est recensé.

Toutefois, deux projets d'itinéraires cyclables structurants sont en cours de réflexion : la **voie verte le long de la Vallée du Thérain** et la « **Coulée Verte** » en prolongation de la Véloroute 32.

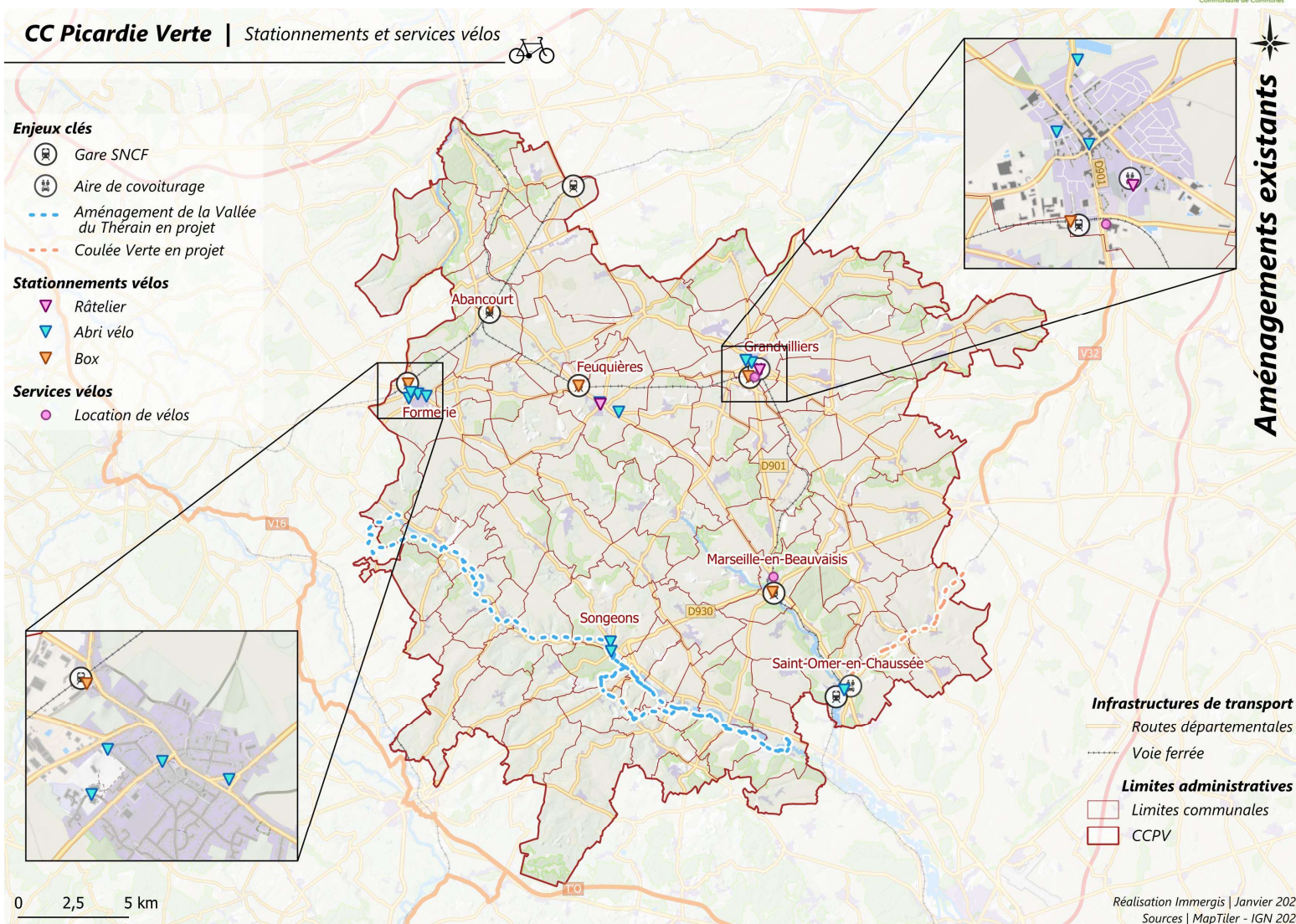
Des **zones de régulation de vitesse** (zone 30 et limitation 30) sont présentes sur le territoire de la Communauté de Communes, en particulier à Grandvilliers. Elles favorisent un partage de la voirie plus sécurisé entre les voitures et les cyclistes.



3.1. Référencement des stationnements existants sur le territoire

Des box à vélo sont situés stratégiquement devant toutes les gares du territoire, hormis à celle de **Saint-Omer-en-Chaussée** et **Fouilloy**. D'autres stationnements sont recensés dans les centres-bourgs principaux, à proximité des pôles générateurs de déplacements (établissements d'enseignement, aires de covoiturages, infrastructures de loisir ou sportifs)

La **location de vélos à assistance électrique** à la journée est possible dans les communes de Grandvilliers et Marseille-en-Beauvaisis. Au total, 4 vélos avec l'ensemble des équipements nécessaires sont louables par les habitants pour 1€/jour.



3.2. Analyse du potentiel de la mobilité cyclable

Etude d'Aménagement de la Vallée du Thérain

Cet itinéraire de 30 km débute à **Canny-sur-Thérain**, se termine à **Bonnières** et a comme point central **Songeons**. L'objectif est de mettre en avant le tourisme vert, tout en valorisant les richesses du patrimoine de cette vallée et l'attractivité des communes qui s'y trouvent.

Une grande partie du parcours ne nécessite aucun aménagement, cependant certains passages demandent une sécurisation et un entretien plus important.

Le projet est décomposé en deux phases :

- Songeons ⇌ Canny-sur-Thérain
- Songeons ⇌ Bonnières

Une troisième phase optionnelle est proposée, permettant de rejoindre Gerberoy par une boucle de 6 km supplémentaire.



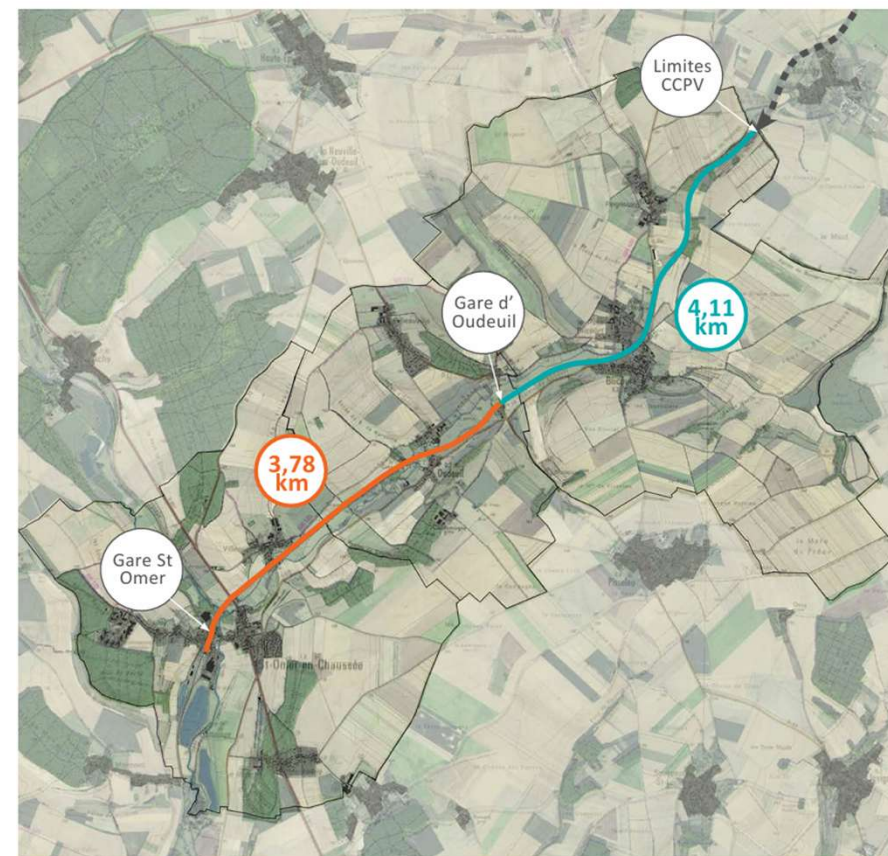
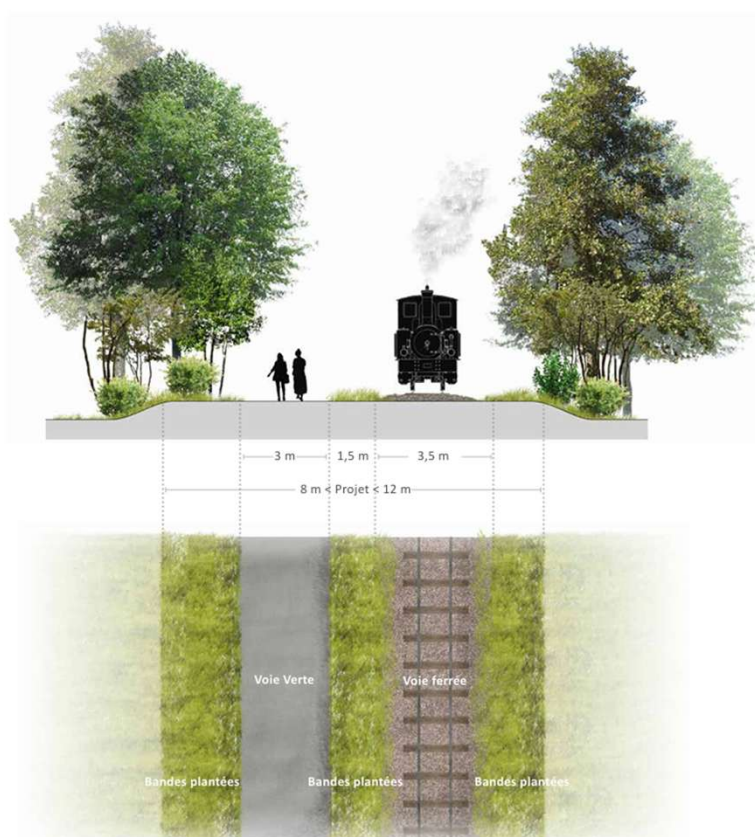
3.2. Analyse du potentiel de la mobilité cyclable

Etude d'Aménagement de la « Coulée Verte ».

Cette Coulée verte, retenue sur le tracé de la Véloroute 32 « **Véloroute de la Mémoire** » et de la Trans'Oise, s'inscrit dans la jonction entre **Beauvais** et **Crèvecœur-le-Grand**.

Jumelée à la voie ferrée, une voie verte reliera trois communes : **Blicourt**, **Oudeuil** et **Saint-Omer-en-Chaussée**.

Ce projet a pour objectif la revalorisation des infrastructures ferroviaires abandonnées, telle que la gare d'Oudeuil, mais également la stimulation de l'économie locale par le développement d'activités annexes (hébergement, restauration, services de location de vélo, etc.).



TROISIÈME PAYSAGE - SODERAT - AUDOICE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PICARDIE VERTE

3.6. Services et aides en faveur du vélo

- **Services pédagogiques dans les établissements scolaires :**

La Communauté de communes peut apporter son soutien au programme **Savoir Rouler à Vélo** (SRAV) qui permet aux écoliers de 6 à 11 ans de bénéficier des apprentissages pour développer une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

- **Services de Vente/ Réparation**

Repare Cycles à Grandvilliers : propose la location de VAE pour 1€/ jour

- **Aide locale et nationale**

Des aides peuvent être déployées à l'échelle locale pour l'achat d'un vélo. Une aide de 300€ pour l'achat d'un VAE est proposée par le département de l'Oise.

- **Favoriser l'intermodalité à travers la prise en charge des vélos dans les transports en commun**

Le transport de vélos dans les **TER Hauts-de-France** est gratuit et sans réservation. Par ailleurs, des expérimentations sont en cours sur des **bus régionaux**. Cette mesure permet aux habitants de pratiquer les mobilités actives à échelle communale tout en se déplaçant à échelle intercommunale, et ainsi limiter l'utilisation de la voiture.

- **Inciter au rabattement vers l'offre ferroviaire**

Favoriser l'accessibilité et la sécurisation des gares est un enjeu d'avenir au vu des flux, ce qui pourra par ailleurs agir comme levier de négociation pour obtenir de meilleurs cadencements horaires avec la SNCF.



04. CONCERTATION

3.3. Ateliers avec les élus - Conclusions principales

Deux ateliers ont été menés sur deux jours, invitant les élus (maires et adjoints) à échanger autour des habitudes de déplacements sur leur commune. Pour cela, le territoire a été divisé en deux secteurs : le secteur « Sud » et le secteur « Nord »

- **Lundi 17 février, Secteur « Sud »** : 5 communes ont été représentées, dont Senantes, La Chapelle-sous-Gerberoy, Haute-Epine, Marseille-en-Beauvaisis et Roy-Boissy.
- **Mardi 18 février, Secteur « Nord »** : 5 communes étaient présentes, dont Grandvilliers, Formerie, Thieuloy-Saint-Antoine et Bouveresse.



Un grand nombre de **déplacements pendulaires** sont captables par les modes doux à condition que la **sécurité** soit garantie. En effet, les axes de forte fréquentation sont des freins pour la pratique du vélo sur le territoire.



Manque d'aménagements pour les vélos. Volonté de développer le **volet cyclotourisme/ loisirs**, en reliant notamment Songeons à la Véloroute 16, en passant par Gerberoy et Senantes.

Il y a un **grand potentiel cyclotouristique** à développer autour de Songeons. En revanche, le vélo serait plus utilisé à des fins utilitaires si des liaisons sécurisées existaient entre Grandvilliers, Feuquières, Abancourt et Formerie. Possibilité de développer l'offre de **location de VAE**.



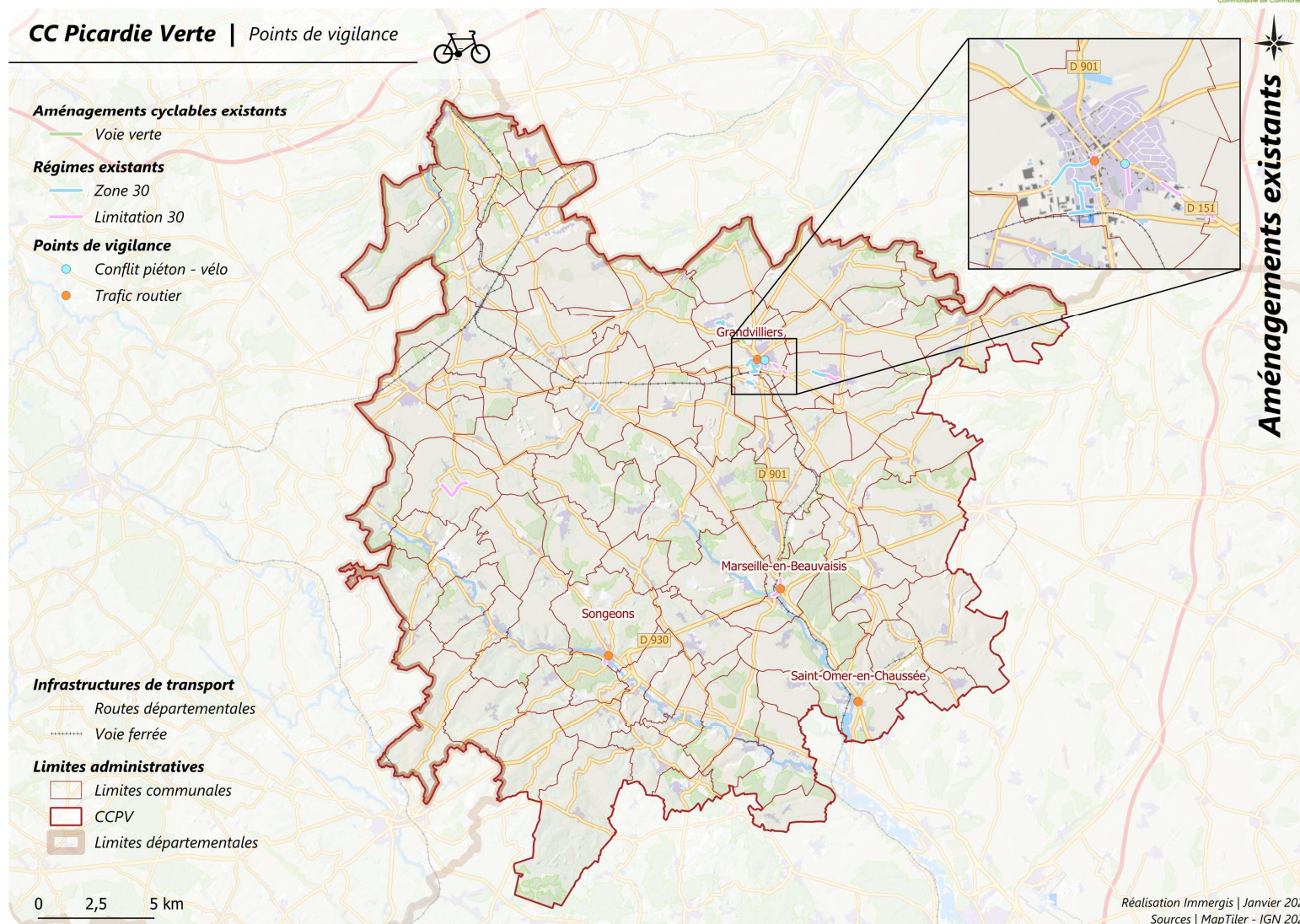
Potentiel de **coupler le train et le vélo**, malgré **une perte de fréquentation** des gares. Un manque de concordance des horaires de train/horaires des établissements est soulevé. Il y a une volonté de **redynamiser les gares** pour augmenter leur fréquentation.

3.4. Identification des points de vigilance

Les **entretiens avec les acteurs clés** ont permis d'identifier un certain nombre de points noirs dispersés sur l'ensemble du territoire.

Les points noirs correspondent à des **points de danger** impactant : vitesse des véhicules motorisés, fréquentation des axes...

Ces points noirs sont en grande partie concentrés sur le réseau départemental d'importance régionale : D 901 et D 930. Ces axes sont à éviter, à moins d'aménagements conséquents (ex : piste cyclable sécurisée).



3.5. Idées et souhaits des acteurs concertés

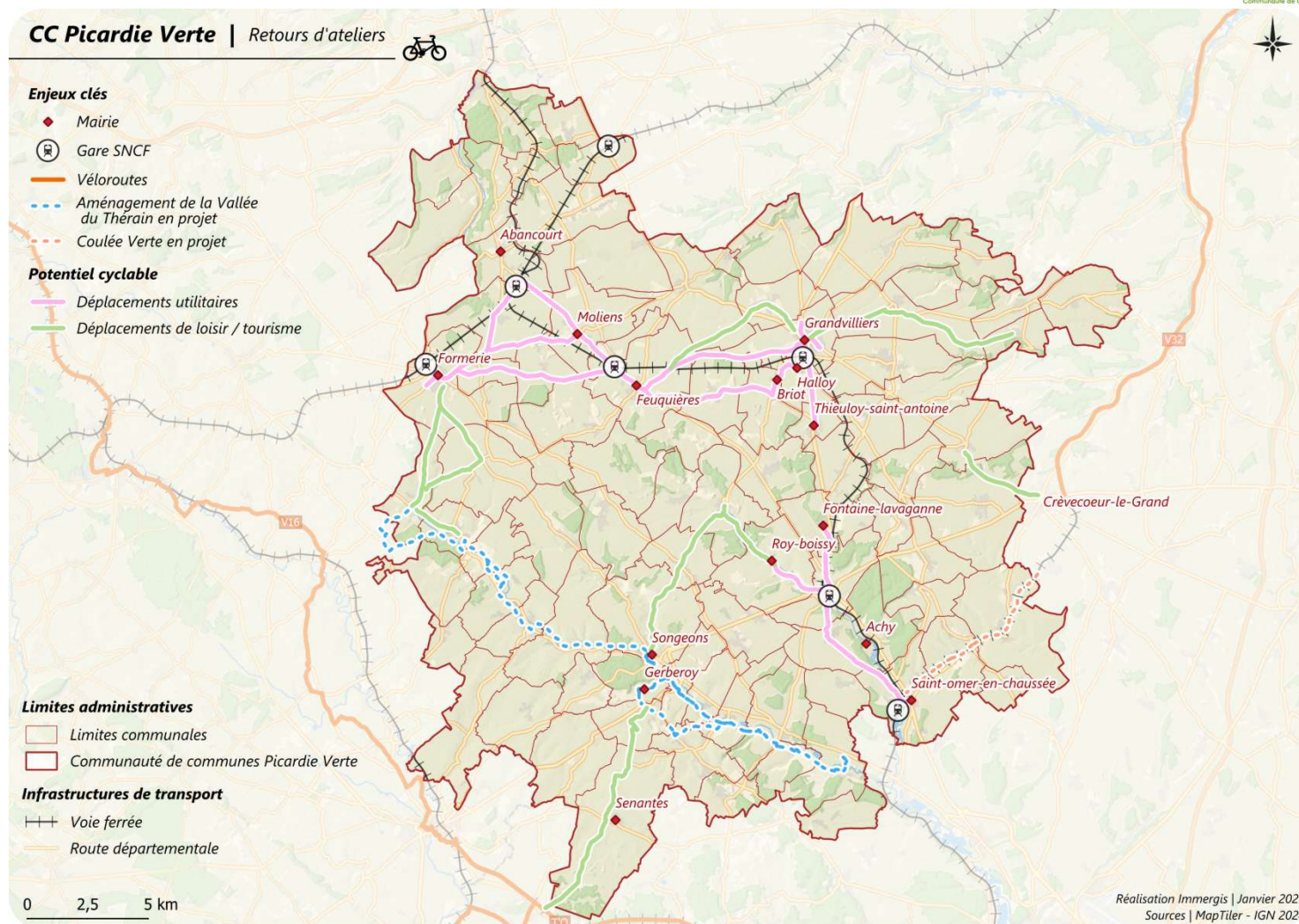
Les ateliers ont également permis d'identifier des volontés d'itinéraires, axes qui fonderont l'une des bases de la phase 2, lors de laquelle va s'établir un maillage cyclable.

Développer des aménagements sécurisés aux abords des collèges / lycées, des zones d'activités et de la base de loisir est une volonté que l'on retrouve notamment à Grandvilliers. Les accès aux gares sont également évoqués, en particulier celle d'Abancourt, mieux aménagées que celle de Formerie.

Les liaisons entre des communes voisines sont des pistes de réflexion, par exemple Thieuloy-Saint-Antoine/Grandvilliers, Roy-Boissy/Marseille-en-Beauvaisis ou Feuquières/Moliens/Abancourt.

Dans la région de Songeons/Gerberoy, les touristes sont, de toute évidence, un public cible. La volonté serait donc de connecter le projet de la Vallée du Thérain avec la V16 existante.

La stratégie, retenue du diagnostic de la cyclabilité réalisé en 2021, est de mailler le territoire en aménagements cyclables dans un rayon de **5 kilomètres** autour des bourgs principaux. Au vu de la vigilance à apporter au réseau routier départemental, un travail sera davantage réalisé sur les chemins ruraux en proposant une signalétique et un jalonnement adaptés.



05. CONCLUSION

4.1. Synthèse du diagnostic - analyse AFOM

Atouts

- Un **réseau de cyclotourisme à haut potentiel** avec le projet de Coulée Verte et le projet de la Vallée du Thérain.
- Des **déplacements de proximité** captables autour des pôles d'activité
- Un **haut potentiel sur l'intermodalité** du fait de la présence de 7 gares, de lignes de bus interterritoriales et d'aires de covoiturage

Faiblesses

- Des problématiques importantes liées à la sécurisation de **traversées** (voie ferrée, réseau départemental)
- Une offre de stationnement vélo à valoriser
- Peu de signalétique et jalonnement

Menaces

- **Des distances domicile/travail** pouvant être élevées, notamment en direction de Beauvais.
- Des possibles **manques de moyens** pour concrétiser des aménagements
- Des lieux stratégiques pour le développement des mobilités durables très peu équipés (gares, aires de covoiturage)

Opportunités

- Une **part très importante de la voiture** mais un véritable potentiel de **report modal sur le vélo**.
- Des **dispositifs de financements et d'accompagnement** captables
- Un **maillage rural peu fréquenté** potentiellement exploitable
- Des **gares** et des **aires de covoiturage** accessibles en vélo ou VAE.
- Une **offre de location de vélos** à développer

Nous suivre



Nous contacter

740 Avenue des Apothicaires - 34090 Montpellier

Tel : +33 (0)4 34 11 65 51

info@immergis.fr

