

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Communauté de Communes de la Picardie Verte

Version pour arrêt du projet – Décembre 2025



Sommaire



01	Préambule
02	Diagnostic actualisé
03	Elaboration de la stratégie
04	Mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable
05	Développer le cyclotourisme



01.

PRÉAMBULE



PRÉAMBULE

Située au cœur du triangle formé par Beauvais, Rouen et Amiens, **la Communauté de Communes de la Picardie Verte (CCPV)** est engagée depuis plusieurs années sur le développement de nouvelles solutions de mobilité sur son territoire, notamment par la mise en œuvre de son Plan de Mobilité Simplifié (PdMS), approuvé en 2024.

Dans la continuité de cette démarche et lauréate de l'appel à projet Vélo et Territoire (AVELO1), la Communauté de Communes a initié l'élaboration d'un **Schéma Directeur Cyclable (SDC), mais celui-ci n'a pas été mené à terme.**

Composante importante du PdMS à l'échelle des mobilités du quotidien, la Communauté de Communes a souhaité finaliser cette étude.

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours de l'année 2025 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et notamment les communes composant l'EPCI.

Le schéma directeur a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements concernant les mobilités actives et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien du vélo.** Ce plan d'actions fixe à court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau favorisant des déplacements sécurisés et continus. Il propose également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication...).

La portée intercommunale du schéma vise le développement du réseau cyclable et des actions inscrites ayant un intérêt communautaire tel que la desserte d'enjeux clés (zones d'activités, gare SNCF, aires de covoiturage...) ou encore la réalisation d'axes majeurs permettant d'effectuer des trajets sécurisés de commune à commune. **Le développement du réseau cyclable doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (communauté de communes, commune, département), mais également l'ensemble **des projets en cours de réflexion** (étude de faisabilité de la Vallée du Thérain et de la Coulée Verte) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration et d'éviter toute discontinuité.

Labellisées « Petite Ville de Demain », Formerie et Grandvilliers jouent un rôle clé dans le développement local. Ce label constitue une opportunité pour dynamiser le territoire en favorisant l'émergence de projets visant à améliorer le cadre de vie.

Le Schéma Directeur Cyclable aura ainsi pour objectif de proposer des actions en cohérence avec les enjeux ainsi que les besoins du territoire et de ses habitants.

Quelles sont les caractéristiques propres des différents modes d'utilisation du vélo en France ?



UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens** : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- **Distances courtes**, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- 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.



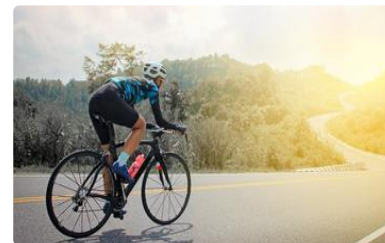
LOISIRS / BALADE

- **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;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- **Vacances à vélo** : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- **Voyages** : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- **Visites** : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

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

Le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Communes de la Picardie Verte vise à valoriser la pratique du vélo pour les déplacements utilitaires.

02.

DIAGNOSTIC ACTUALISE



L'état des lieux a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de développement des mobilités actives sur le territoire de la Communauté de Communes de la Picardie Verte.

Ce diagnostic est basé sur des entretiens avec l'ensemble des acteurs de la politique des mobilités actives, une enquête auprès de la population et des relevés images du terrain, permettant d'assurer un diagnostic technique de l'état du réseau existant.

Ce diagnostic est essentiel afin d'élaborer une stratégie cohérente sur le territoire, exploitant les forces et aménagements existants pour les compléter et les renforcer.

Le diagnostic se décline en trois parties :

- Analyse du potentiel captable;
- Analyse de l'existant : états des lieux des aménagements, inventaire de l'offre de stationnement, ... ;
- Analyse des projets en cours de réflexion;
- Synthèse des enjeux et objectifs.

ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

88 communes composent actuellement la Communauté de Communes de la Picardie Verte, qui compte 32 253 habitants en 2020 pour 633 km², soit une densité de 50,9 hb/km².

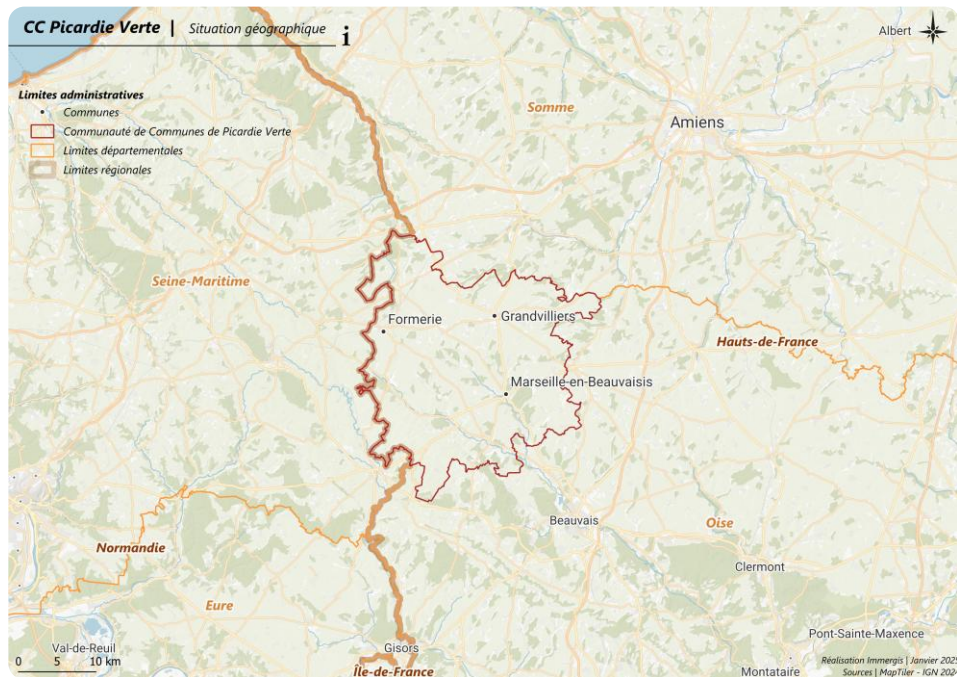
La frange nord du territoire jouxte le département de la Somme, tandis que la limite ouest borde le département de la Seine-Maritime.

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

Sur le territoire, nous pouvons également citer les **bassins de vie de Grandvilliers, de Formerie, de Feuquières et Marseille-en-Beauvaisis**. 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.



ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

Les déplacements au sein de la Communauté de Communes se font très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	Part modale CCPV (%)	Part modale département de l'Oise (%)	Part modale région Hauts-de-France (%)	Part modale nationale (%)
Pas de déplacement	5,8	3,6	3,7	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	4,3	4,9	5,6	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,1	1,2	2,3	3,3
Deux-roues motorisé	1	0,8	1	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	85,5	78,7	78,4	69,5
Transports en commun	2,4	10,8	9,1	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2022)

La typologie de déplacement sur le territoire de la CCPV est semblable aux moyennes du département, à l'exception de l'utilisation des transports en commun qui est très faible sur le territoire. La voiture reste le mode de déplacement dominant face aux longues distances des déplacements.

➔ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la Communauté de Communes. C'est ce qui explique en partie les écarts de valeurs. Rappelons que l'objectif national est d'atteindre une **part modale vélo de 12 %** d'ici fin 2030. La Communauté de Communes vise à participer autant que possible à l'atteinte de ces objectifs.

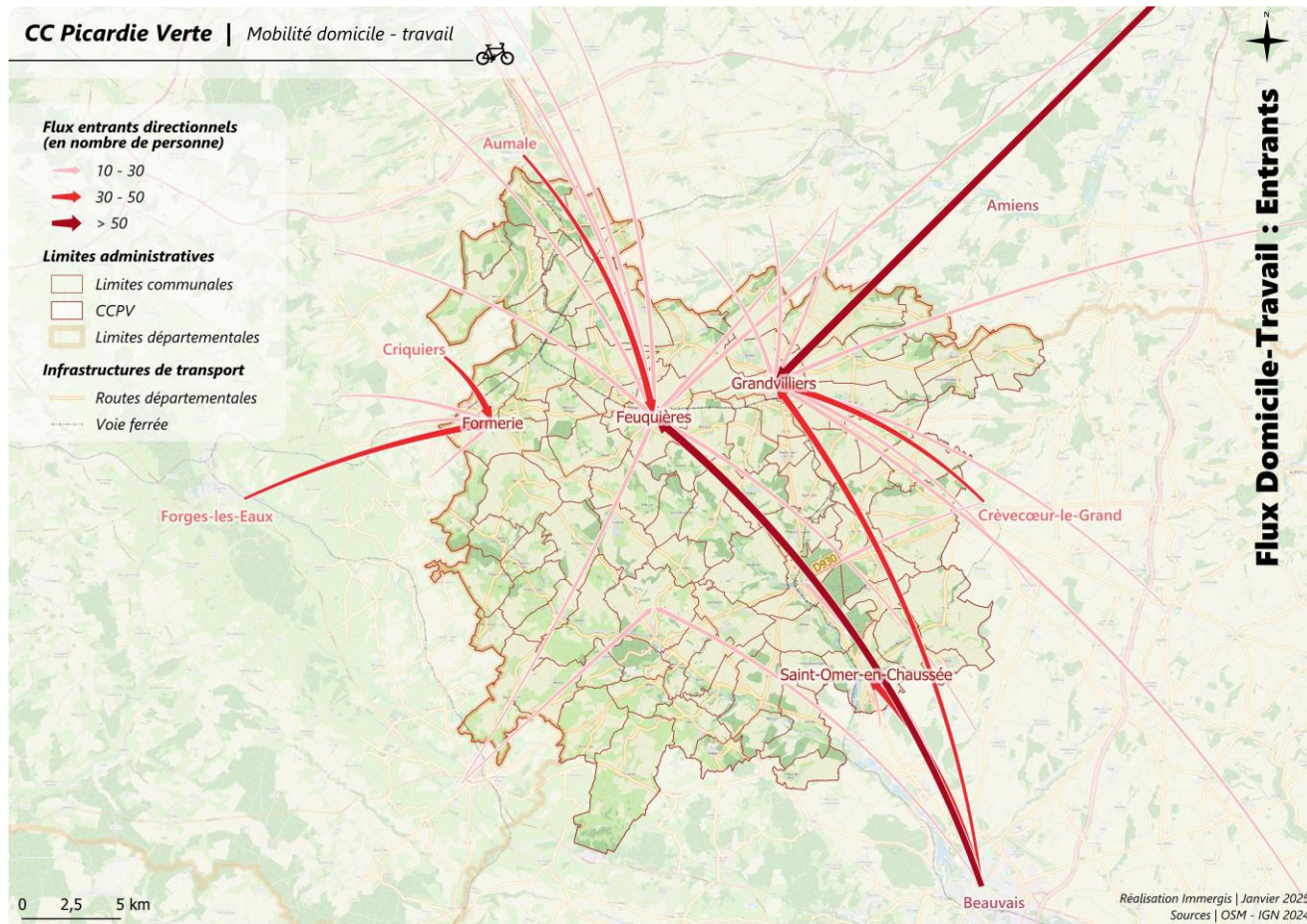


PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL :

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 dirigent vers **Formerie** et **Saint-Omer-en-Chaussée**.

Ces flux correspondent à des **déplacements de plus longue distance**. Il paraît donc important de travailler sur l'intermodalité (train, covoiturage).

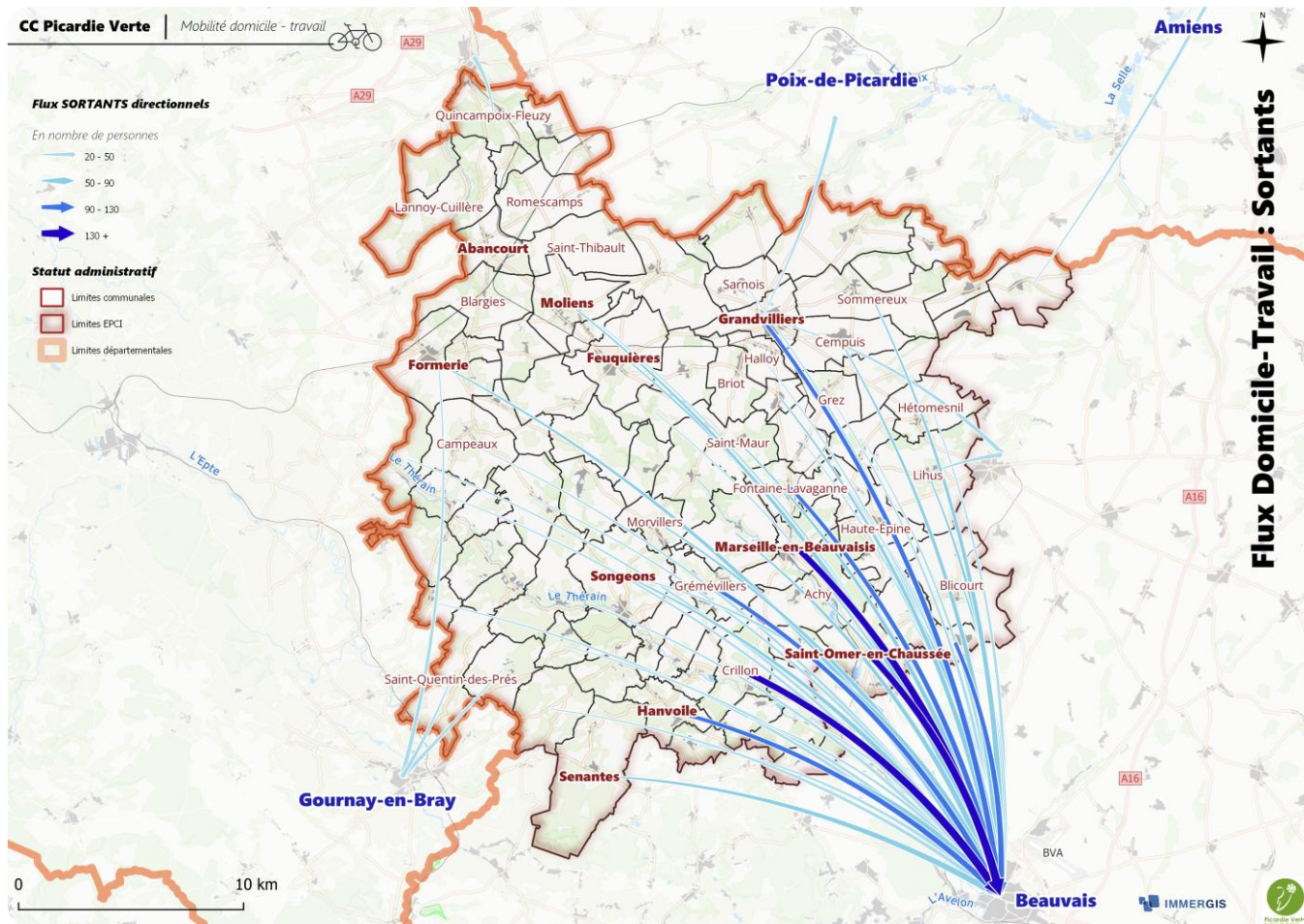


PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL :

Les flux sortants sont majoritairement orientés vers **Beauvais** (46 %).

Les départs se font en particulier depuis les communes de **Marseille-en-Beauvaisis**, **Saint-Omer-en-Chaussée** et **Crillon**.

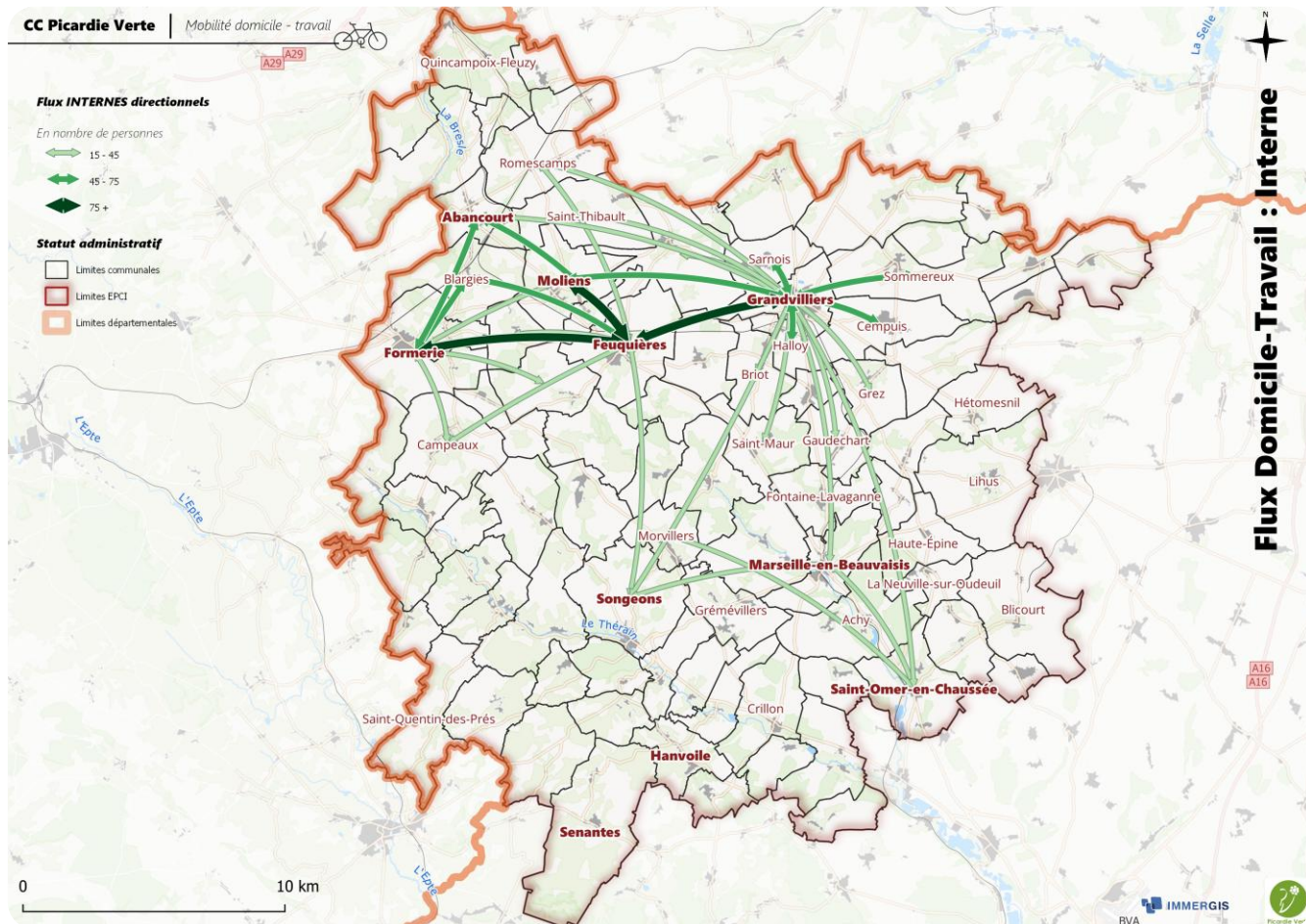
Tout comme les flux entrants, les flux sortants sont de longs déplacements. L'intermodalité apparaît, encore une fois, comme un enjeu essentiel.



PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL :

Les flux internes sont principalement en direction des communes de **Formerie**, **Feuquières**, **Grandvilliers** et **Moliens**. (64% du total des FDT internes), renforçant l'intérêt des aménagements cyclables entre ces communes.

Il s'agit de déplacements de proximité (environ 5 km) et donc un véritable potentiel de report modal sur le vélo.



PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-ETUDE :

Ces flux proviennent de Milly-sur-Thérain ou Beauvais et ont respectivement pour destination Marseille-en-Beauvaisais ou Grandvilliers.

Songeon, Formerie et Senantes captent, quant à elles, des flux secondaires.

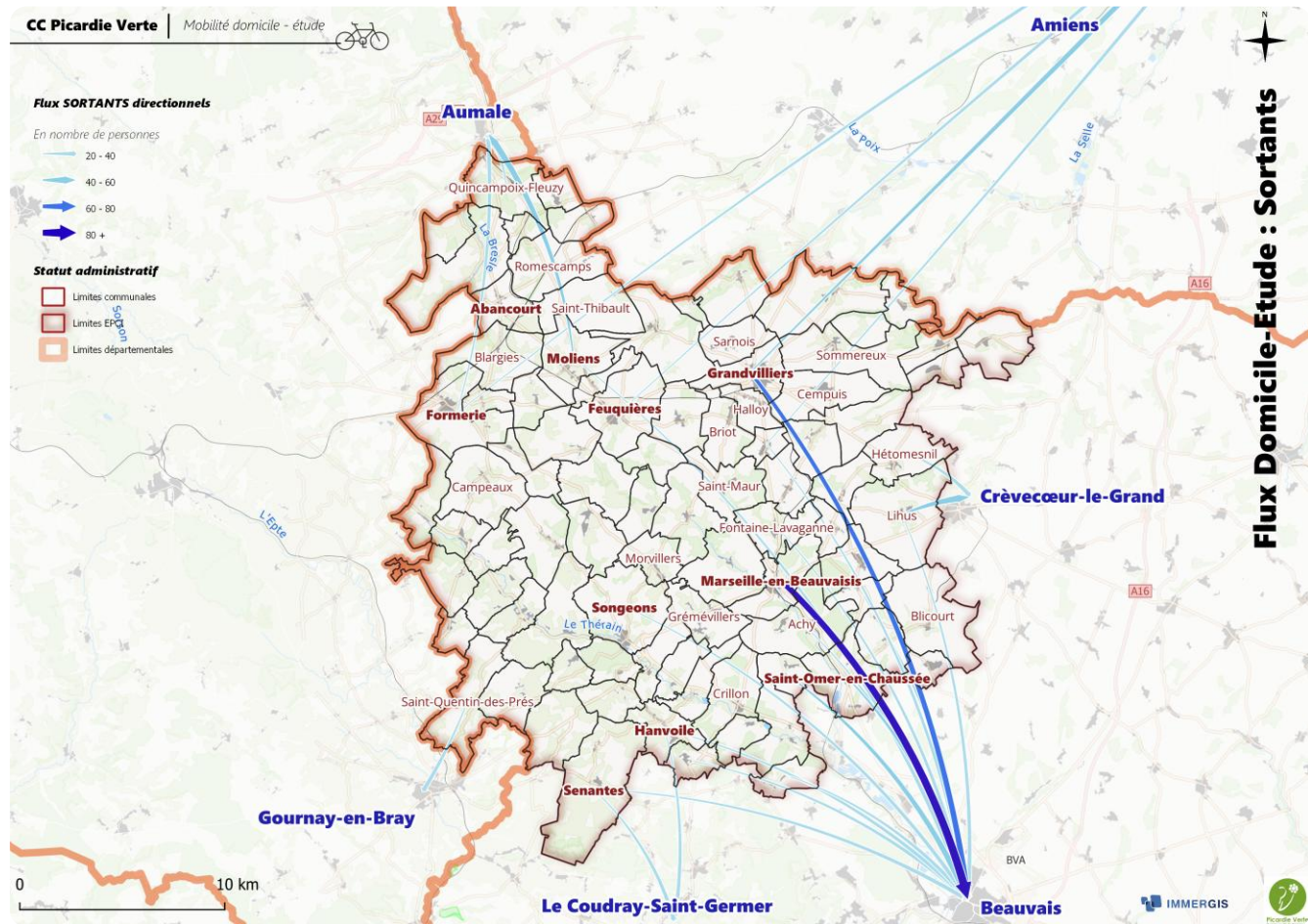
L'enjeu de l'intermodalité est renforcé par ces flux.



PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-ETUDE :

Les flux sortants sont en direction de Beauvais, principalement depuis les communes de Marseille-en-Beauvaisis et Grandvilliers.

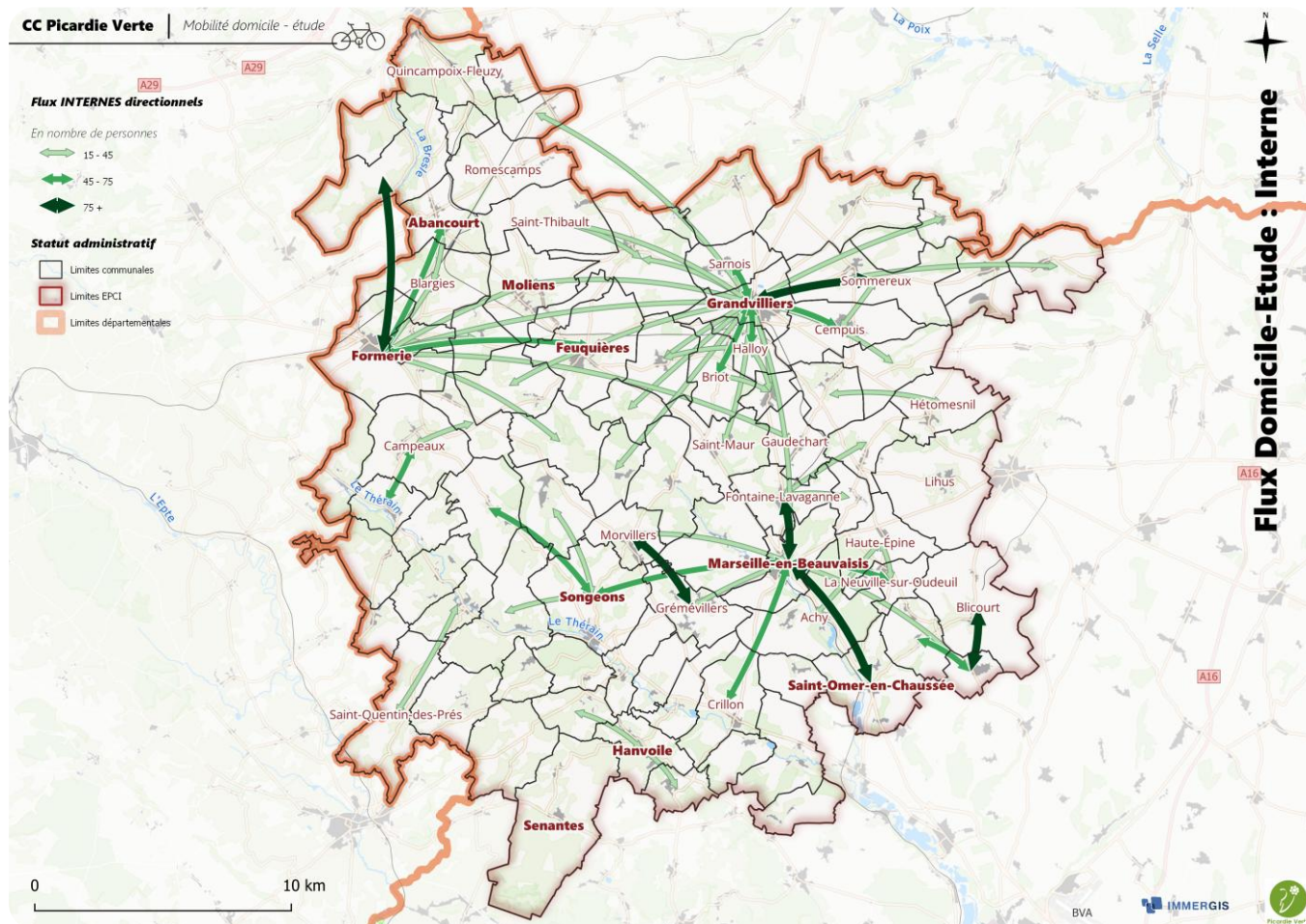
Des flux secondaires sont également recensés en direction d'Aumale et Crèvecœur-le-Grand.



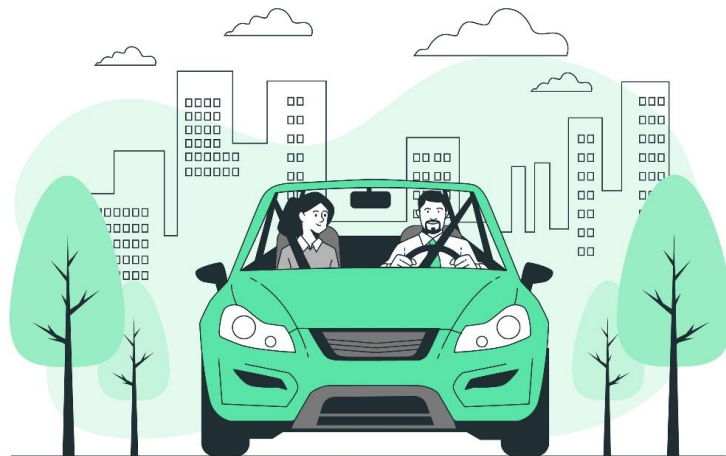
PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-ETUDE :

Les flux internes sont principalement tournés vers les communes dotées d'établissements publics d'enseignement secondaire : Formerie, Grandvilliers, Marseille-en-Beauvaisis.

Ce sont des déplacements pendulaires captables par les modes doux, ce qui accroît l'intérêt d'aménagements cyclables entre les communes voisines.



ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

**Intermodalité train + vélo :**

La présence de deux lignes ferroviaires représente une opportunité significative à saisir pour le travail autour de l'intermodalité en articulation avec le train.

Intermodalité covoiturage + vélo :

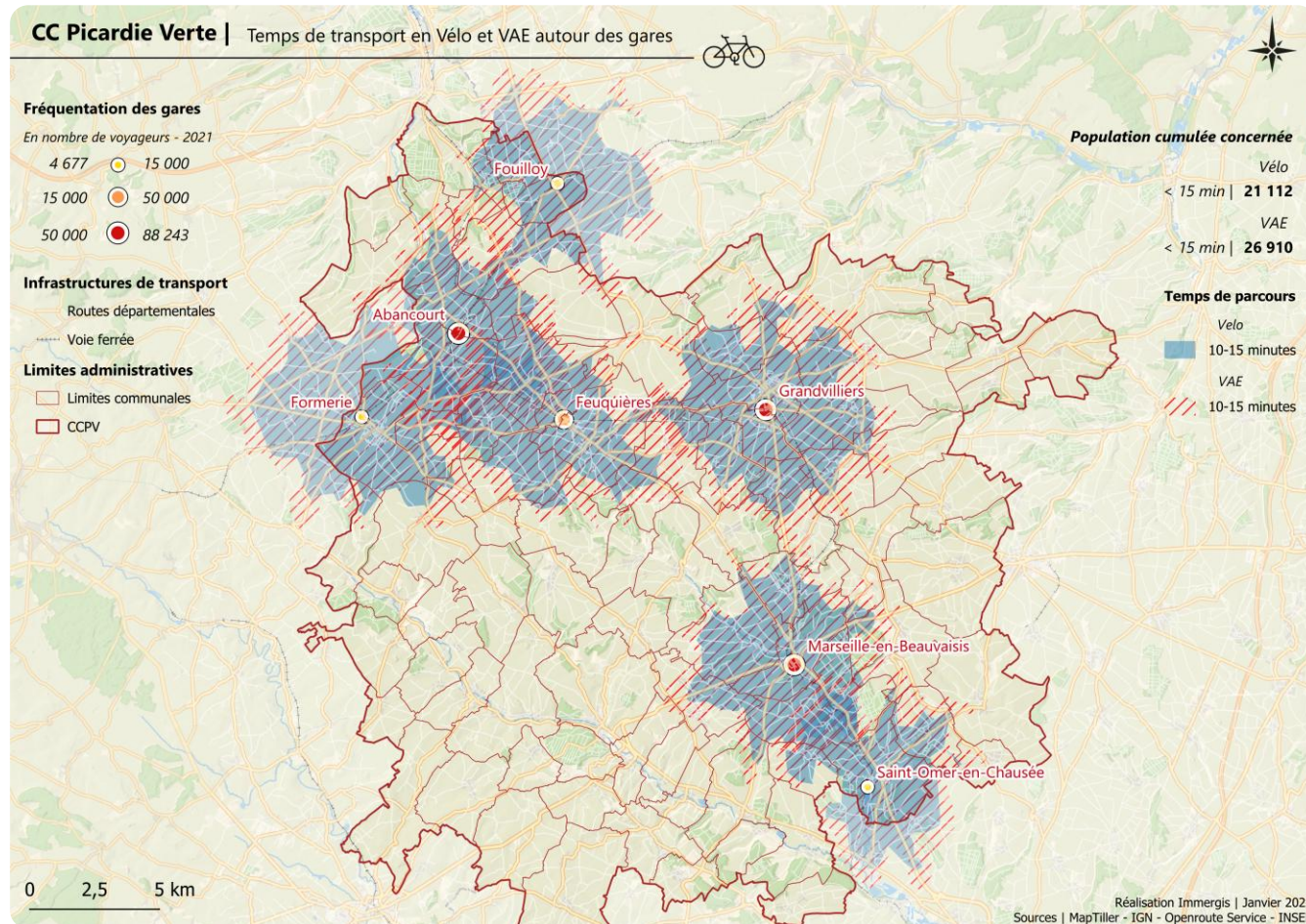
Il existe deux aires officielles de covoiturage à Grandvilliers et Saint-Omer-en-Chaussée. Encourager cette pratique paraît stratégique, d'autant plus que le covoiturage est en augmentation sur le territoire. Le nombre de trajets mensuels est de 2 945 trajets mensuels en 2024, contre 1 400 trajets en 2022.

ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DES GARES :

Travailler sur l'accès de ces gares paraît essentiel : 26 910 personnes sont à moins de 15 min d'une gare en VAE, soit 80% de la population.

L'accessibilité de ces lieux est cruciale, car elle permet aux habitants de réaliser leurs déplacements longues distances sans recourir à la voiture, mais également de faciliter l'accès aux équipements du territoire (lycée, collège, commerces...)

On note alors l'importance de développer des liaisons cyclables et de développer les services et stationnements vélos aux abords des gares les moins équipées, notamment celle d'Abancourt.

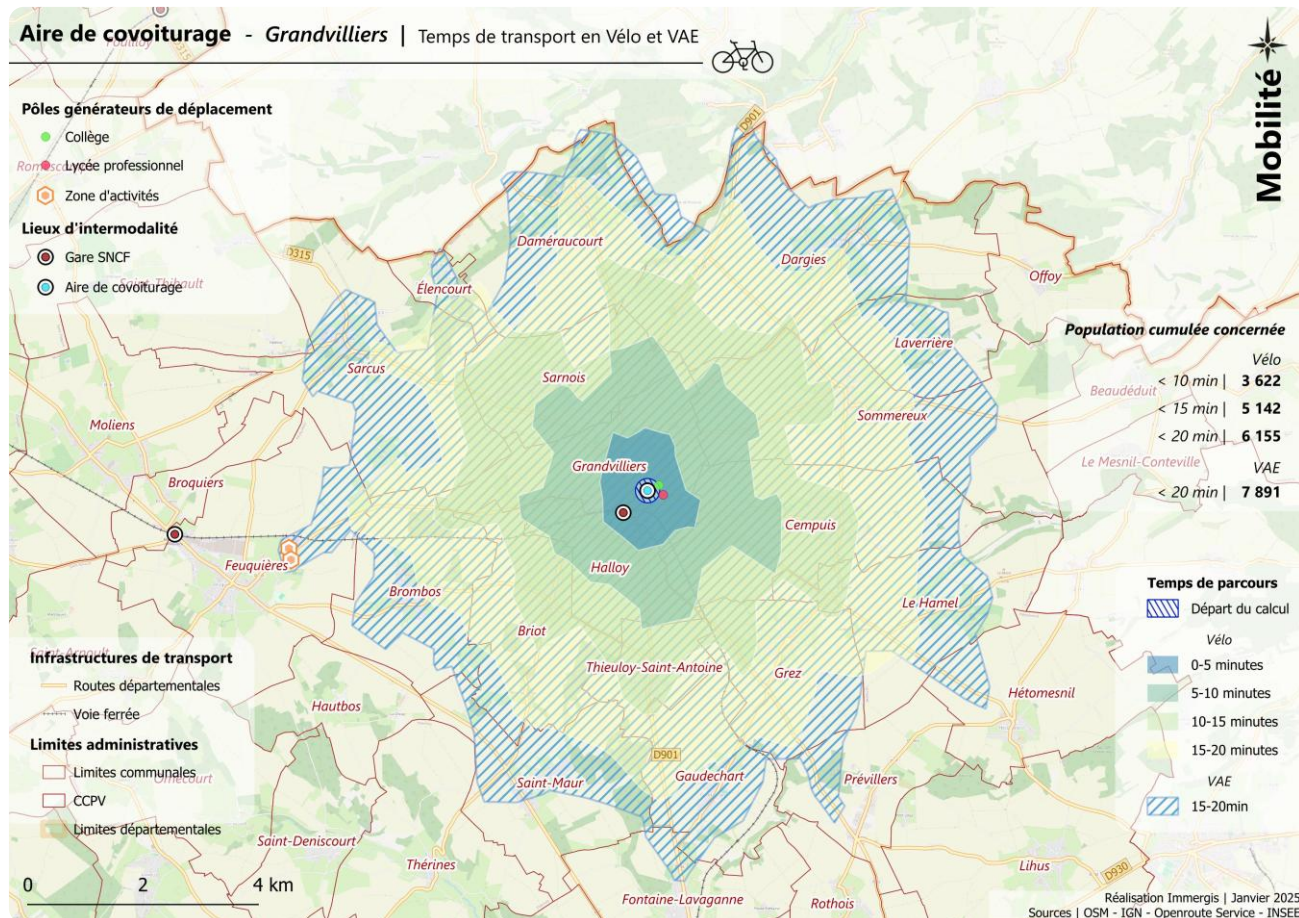


ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE :

Pour les déplacements ne pouvant pas être assurés par le réseau ferroviaire, il est stratégique d'envisager une intermodalité avec les aires de covoiturage à proximité.

Celle aménagée à Grandvilliers est accessible en VAE en moins de 20 min par 7 891 personnes.

Ces lieux doivent concentrer une offre de service plus dense et plus qualitative.



ANALYSE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES



Analyse des aménagements existants et de l'apaisement de la circulation :

La communauté de communes est peu équipée en aménagement cyclable. Ainsi, la sécurité n'est pas optimale pour les modes actifs.

Néanmoins, certaines communes voient leurs **centres-villes apaisés** par du dispositif de ralentissement du trafic automobile ce qui contribue à la pratique cyclable de ces espaces. De plus, plusieurs cheminements ont été relevés comme des **itinéraires potentiel en modes actifs** (piétons, vélos). L'idée serait d'aménager ces cheminements en ayant une attention particulière sur la suppression **des potentiels conflits piéton/vélo**.

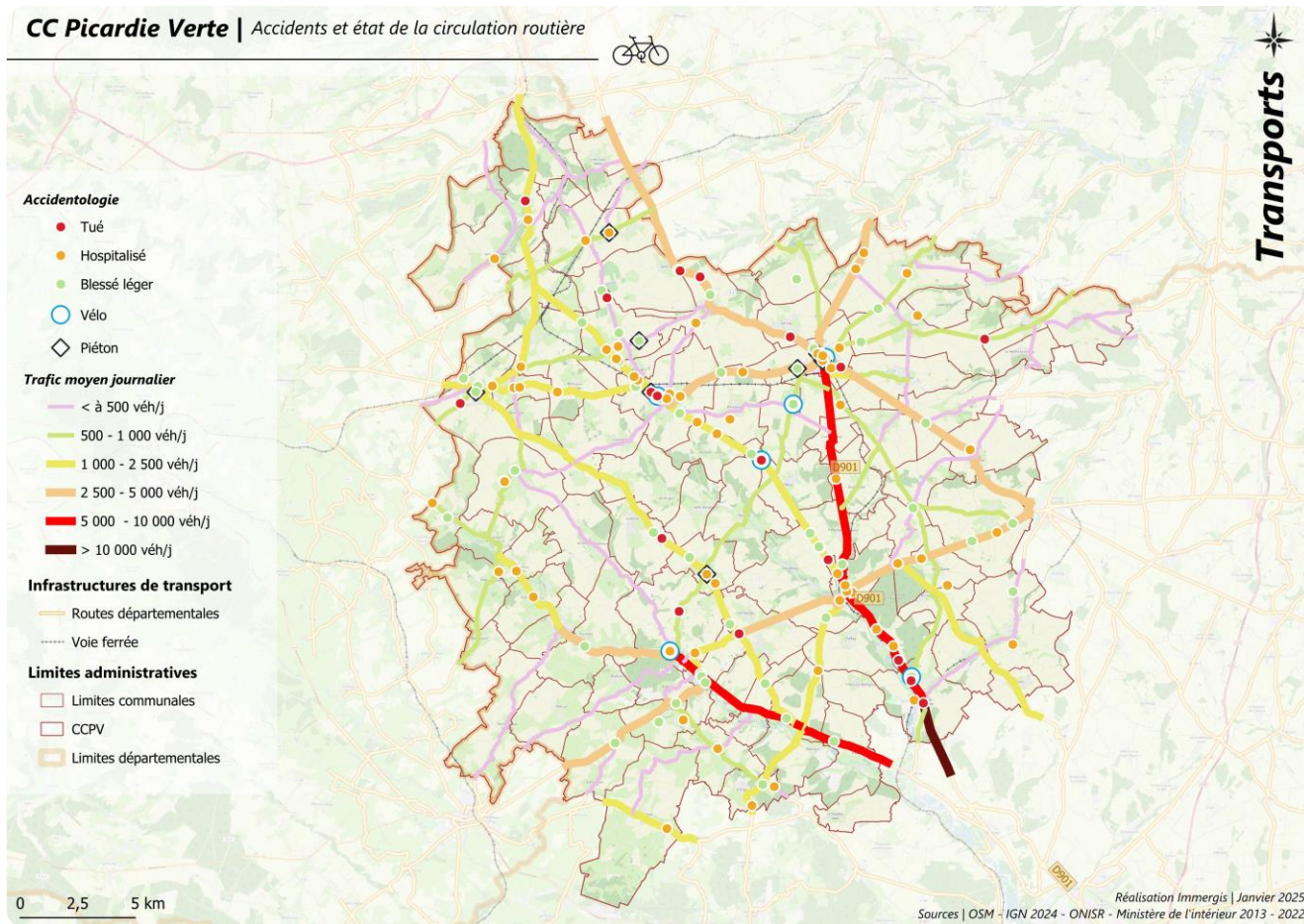
Le schéma directeur cyclable prévoit le **déploiement d'aménagements cyclables permettant de résorber les discontinuités et créer des continuités depuis les aménagements existants et/ou régimes de voirie, recensés ci-après.**

ANALYSE DES VOIRIES :

L'analyse de l'accidentologie peut informer sur les secteurs fréquentés par des cyclistes et nécessitant une sécurisation. On note 6 accidents impliquant des vélos sur le territoire. Ils ont majoritairement eu lieu sur des axes routiers structurants et très fréquentés (D901).

Deux éléments sont à nuancer lorsque l'on traite d'accidentologie :

- Les secteurs davantage fréquentés sont mécaniquement plus accidentogènes
- La plupart des accidents à vélo ne sont pas recensés dans la base de données BAAC (Base de données Annuelles des Accidents Corporels de la circulation routière)



REFERENCEMENT DES AMENAGEMENTS :

Seules quelques portions de voirie sont aménagées pour les cyclistes dans les bourgs principaux : **Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers, Formerie et Feuquières**. Il s'agit de marquage au sol sur les axes en direction des gares et des aménagements mixte piéton/vélo en direction des lieux d'activité (Formerie) ou entre les communes (Sarnois et Grandvilliers). 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.

CC Picardie Verte | Aménagements cyclables et régimes de voiries



Enjeux clés

-  Gare SNCF
-  Aire de covoiturage
-  Aménagement de la Vallée du Thérain en projet
-  Coulée Verte en projet

Aménagements cyclables existants

-  Aménagement mixte piéton / vélo
-  Voie verte
-  Bande cyclable

Apaisement de la circulation

-  Zone 30
-  Limitation 30

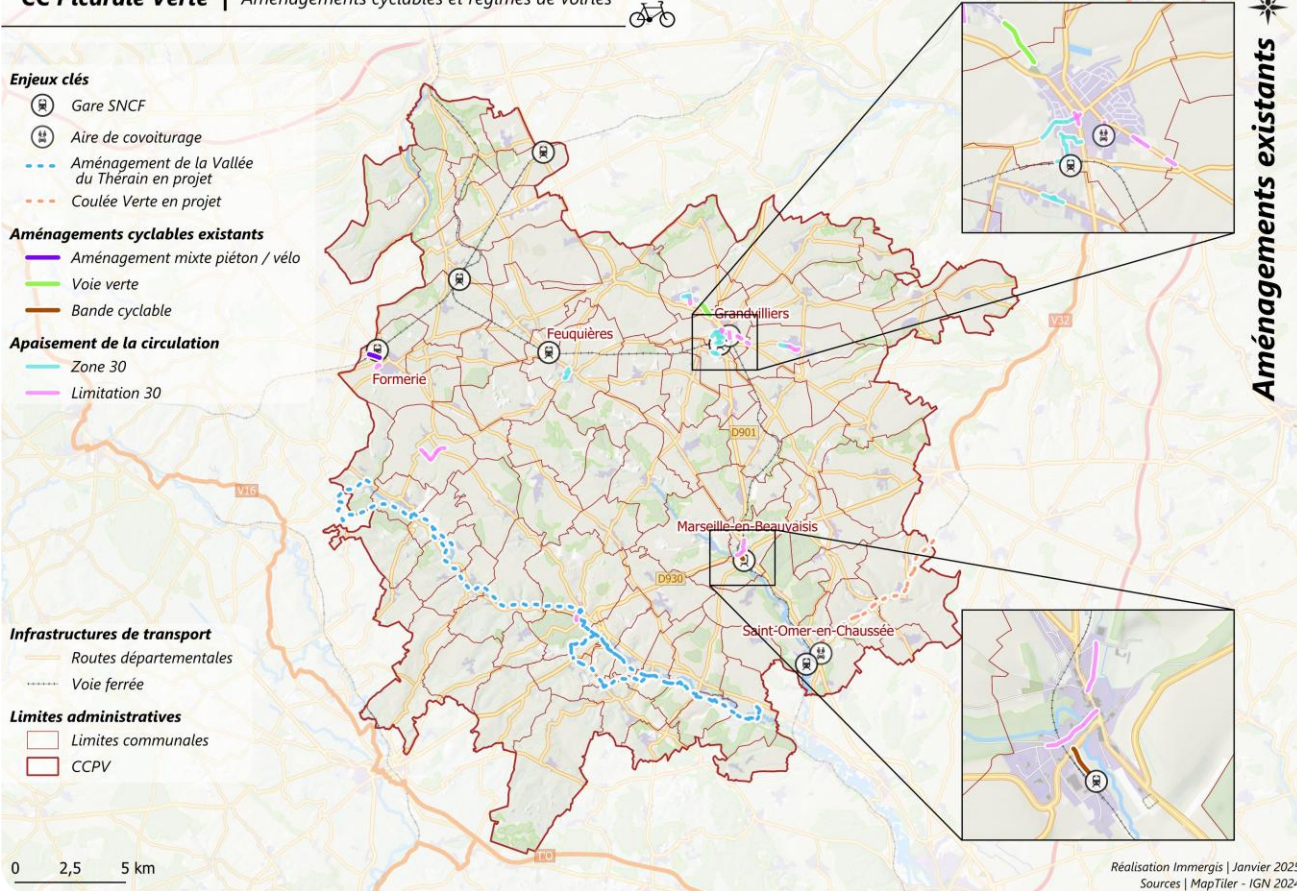
Infrastructures de transport

-  Routes départementales
-  Voie ferrée

Limites administratives

-  Limites communales
-  CCPV

0 2,5 5 km



Aménagements existants

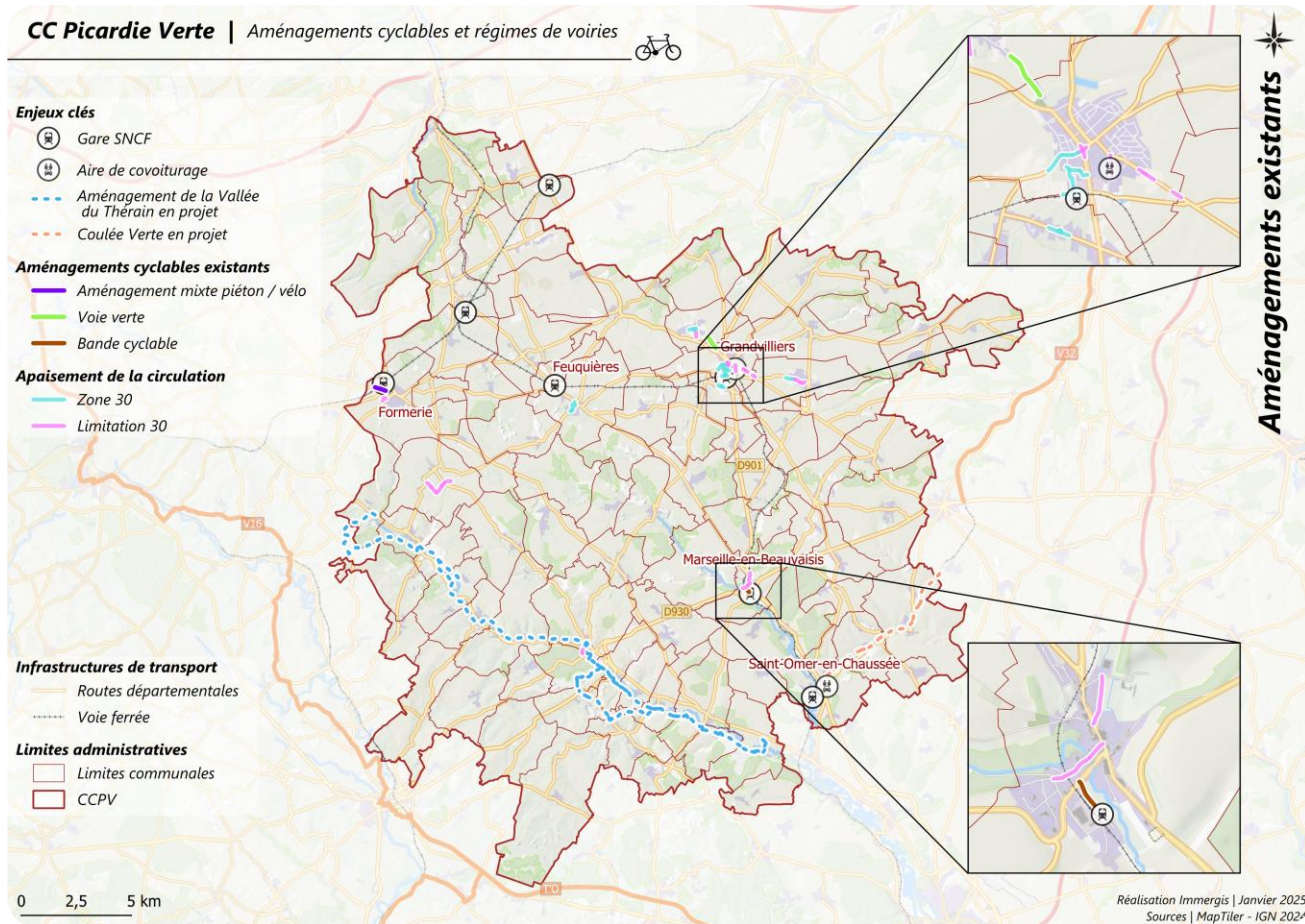
REFERENCEMENT DES REGIMES DE VOIRIE :

L'apaisement de la circulation est essentiel et complémentaire à la matérialisation des aménagements cyclables.

Les zones de régulation de vitesse permettent :

- La sécurisation des piétons et cyclistes
- La réduction de la pollution et des nuisances sonores

La mise en place de zone 30 et de limitation à 30 km/h dans les communes de Grandvilliers et Marseille-en-Beauvaisis favorise cette volonté. Certaines zones manquent cependant de clarification et d'amélioration du bornage.



ANALYSE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

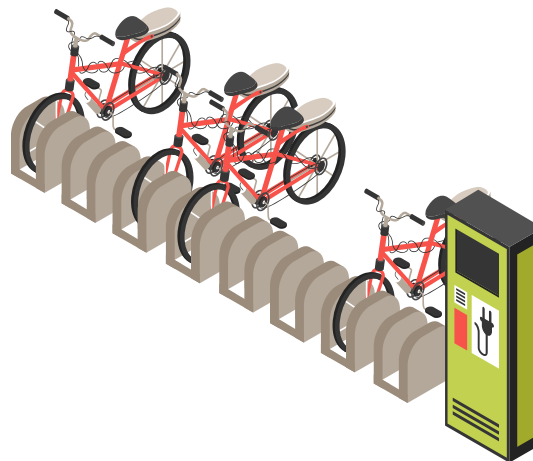
L'offre de service existante :

154 places sont localisées sur 8 communes. On compte :

- 102 places sous forme d'abris
- 27 places de box individuel
- 25 places de râteliers

Les emplacements sont concentrés sur les communes de Grandvilliers et Formerie. Certaines aménités urbaines importantes du territoire sont dépourvues de stationnement cyclable ou en mauvais état, comme les différents lieux d'intermodalité (notamment certaines gares et aires de covoiturage). De nouveaux stationnements ont été déployés récemment par la Communauté de Communes.

Le schéma directeur cyclable prévoit de renforcer cette offre de stationnement notamment au niveau des pôles générateurs de déplacements afin de favoriser les déplacements du quotidien.

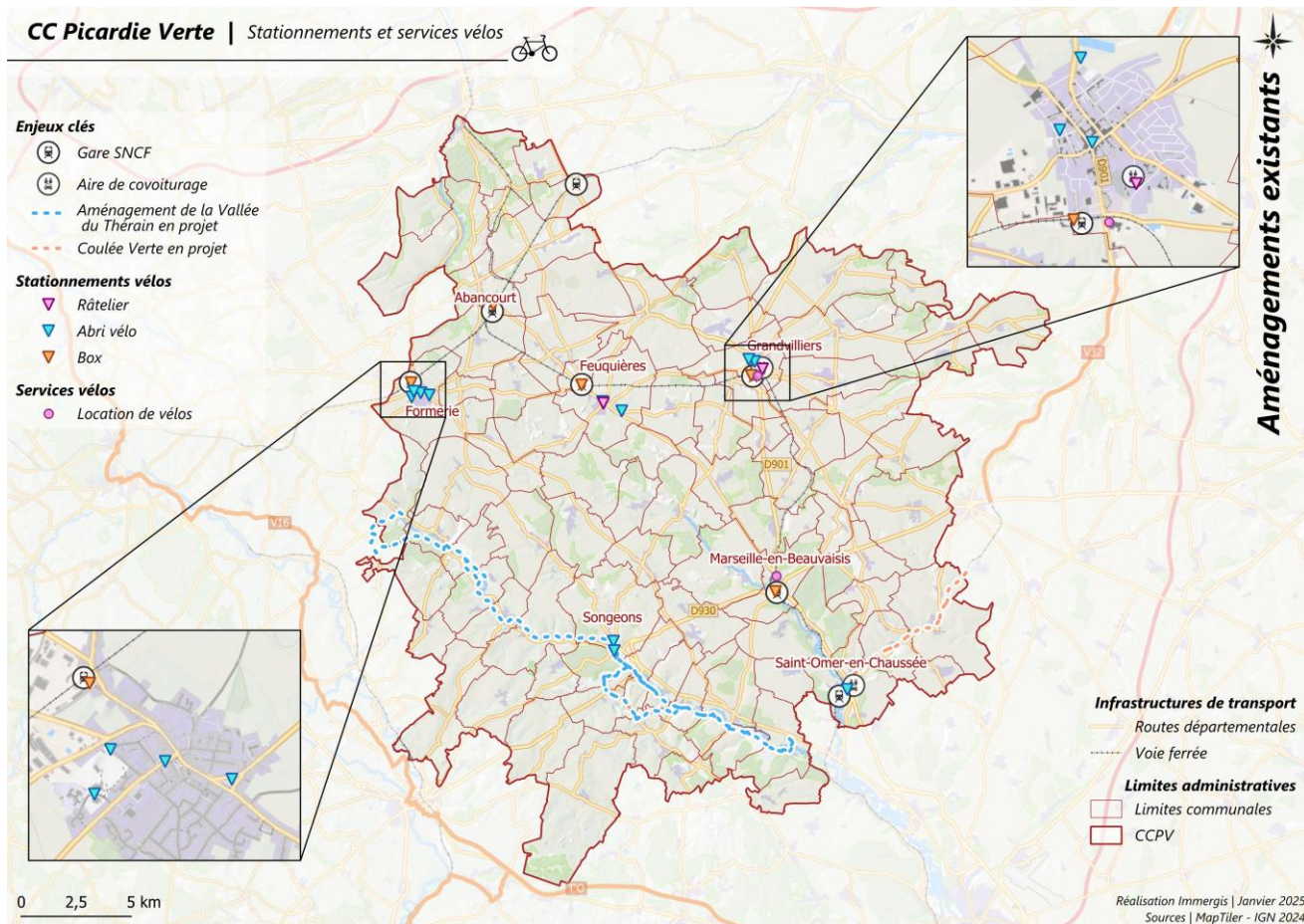


Des box à vélo sont situés devant les gares du territoire, hormis à celle de Saint-Omer-en-Chaussée et Fouilloy.

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). Les abris vélos sont très majoritairement déployés, ce qui répond davantage aux enjeux des cyclistes que les râteliers.

La lisibilité du stationnement vélo mériterait d'être travaillée.

En termes de service, 4 vélos à assistance électrique peuvent être loués à la journée à Grandvilliers et Marseille-en-Beauvaisis pour 1€/jour.



ANALYSE DES PROJETS CYCLOTOURISTIQUES

Les études d'aménagement en cours de réflexion :

La vallée du Thérain, portée par la Communauté de Communes et le département de l'Oise, consiste en l'aménagement d'un itinéraire de 30 km de Canny-sur-Thérain à Bonnières, en passant par Songeons. Le parcours ne nécessite en grande partie aucun aménagement, hormis une sécurisation et un entretien plus important de certains axes. (cf. Annexes)

La Coulée verte, retenue sur le tracé de la Véloroute 32 « **Véloroute de la Mémoire** » fait la jonction entre **Beauvais** et **Crèvecœur-le-Grand**. En plus de revaloriser la voie ferrée abandonnée, une voie verte reliera les trois communes : **Blicourt**, **Oudeuil** et **Saint-Omer-en-Chaussée**. La Communauté de Communes et le département de l'Oise sont les maîtres d'ouvrage de ce projet. (cf. Annexes)



Projet de la vallée du Thérain



Projet de la Coulée Verte

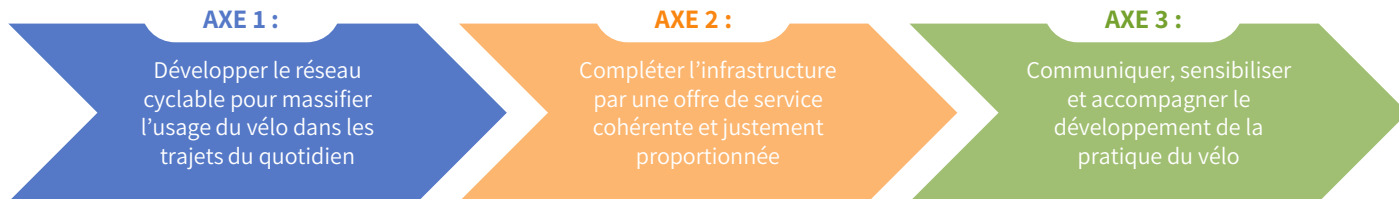
SYNTHESE DE L'ETAT DES LIEUX



Objectifs identifiés :

- **Traiter les enjeux utilitaires** en travaillant sur une offre locale de mobilité vers les lieux de vie sociale et économique et ainsi permettre un accès à vélo depuis les communes voisines (cf. flux internes)
- **Créer des connexions structurantes en direction des lieux d'intermodalité**, représentant un véritable potentiel de report modal (7 gares et deux lignes ferroviaires) et assurant des trajets de plus longues distances;
- **Proposer des liaisons à usages mixtes piétons/vélos**, plus adaptées en milieu semi-rural, avec des zones d'apaisement en centre-bourg, où l'espace disponible est réduit.
- **Valoriser et développer davantage l'offre de VAE** afin d'aplanir les reliefs et réduire les distances;
- Aller vers un « **écosystème vélo** » complet, en développant et valorisant les services et équipements cyclables, en lien avec l'intermodalité
- **Mettre en valeur les projets existants** (vallée du Thérain, Coulée Verte) et les articuler avec le schéma directeur cyclable.

Stratégie proposée :



03.

ELABORATION DE LA STRATEGIE

ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Sur la base des éléments du diagnostic terrain, des analyses de données et des rencontres avec les communes, le réseau cyclable proposé est construit en vue de :

- Créer des liaisons entre les centralités et les communes voisines
- Desservir les lieux d'intermodalités
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activités
- Assurer les continuités d'aménagement à partir du réseau existant et les projets à venir

Afin de réaliser cet ambitieux projet, le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.

Ainsi, le réseau proposé a été hiérarchisé en 3 strates :

LE RÉSEAU DE CLASSE 1 :

Il permet de se déplacer relativement rapidement sur des distances longues et dessert les pôles principaux. C'est le **réseau armature ou structurant** qui concentrera la majeure partie des déplacements entre les communes principales et desservira les lieux d'intermodalité, comme les gares.

LE RÉSEAU DE CLASSE 2 :

Il permet de relier les différents quartiers et autres pôles générateurs entre eux tout en gardant la possibilité de **se rabattre vers le réseau structurant**. Ceux-ci sont, à titre d'exemple : les établissements scolaires, les équipements et sites communaux (cinéma, écoles élémentaires, ...).

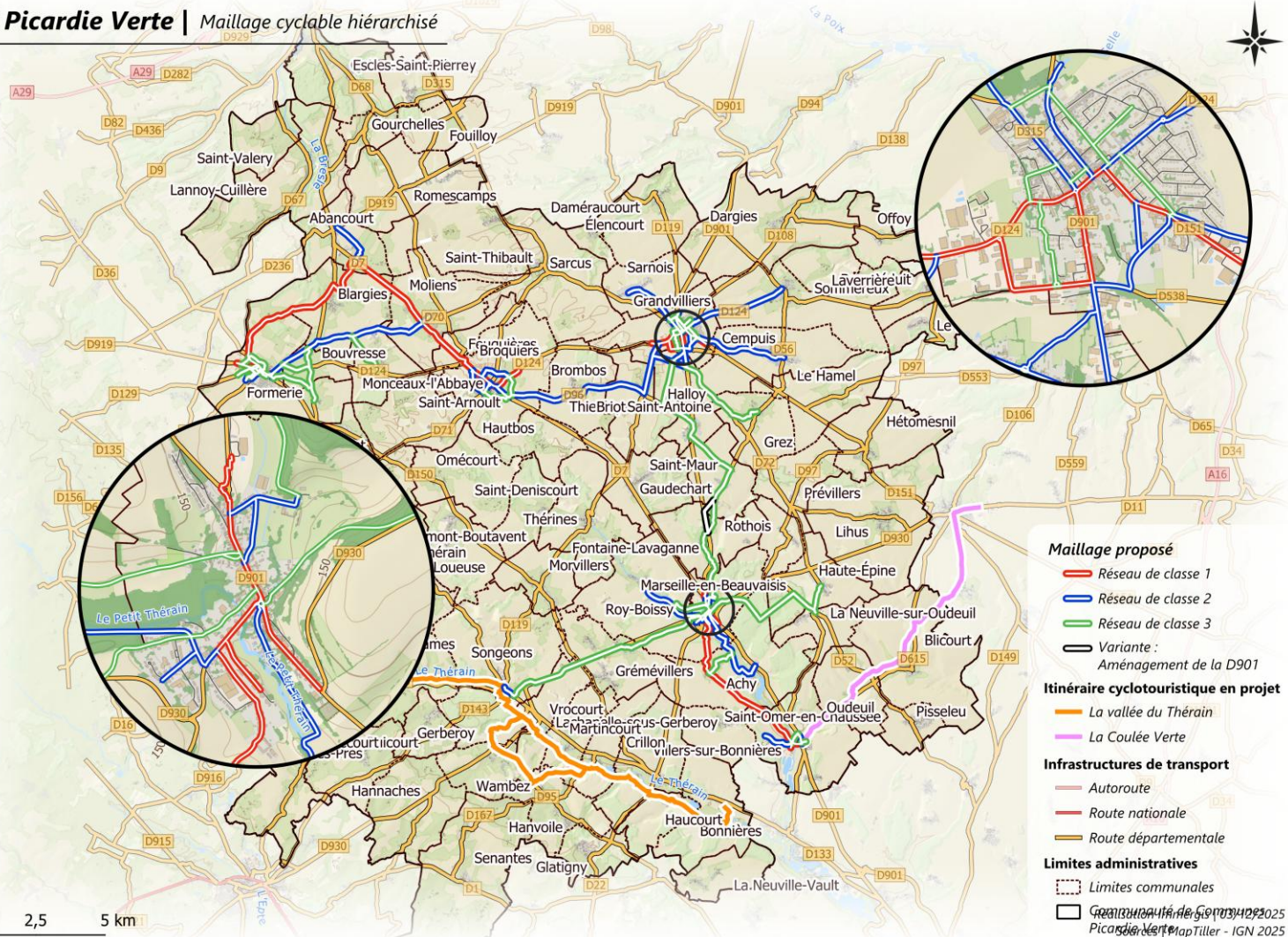
LE RÉSEAU DE CLASSE 3 :

Il permet de faire la jonction entre les différents itinéraires du réseau de classe 1 et réseau de classe 2. Il dessert les enjeux locaux et le territoire plus en profondeur.

+ UN RESEAU « VARIANTE » :

Une variante du réseau a été proposée, reliant Gaudechart à Fontaine-Lavaganne par la départementale D901. Cette alternative au réseau tertiaire permet d'emprunter un itinéraire présentant un dénivelé moins important.





ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Les propositions d'aménagements :

Les propositions d'aménagement établies sur le territoire suivent les recommandations du CEREMA concernant les aménagements cyclables.

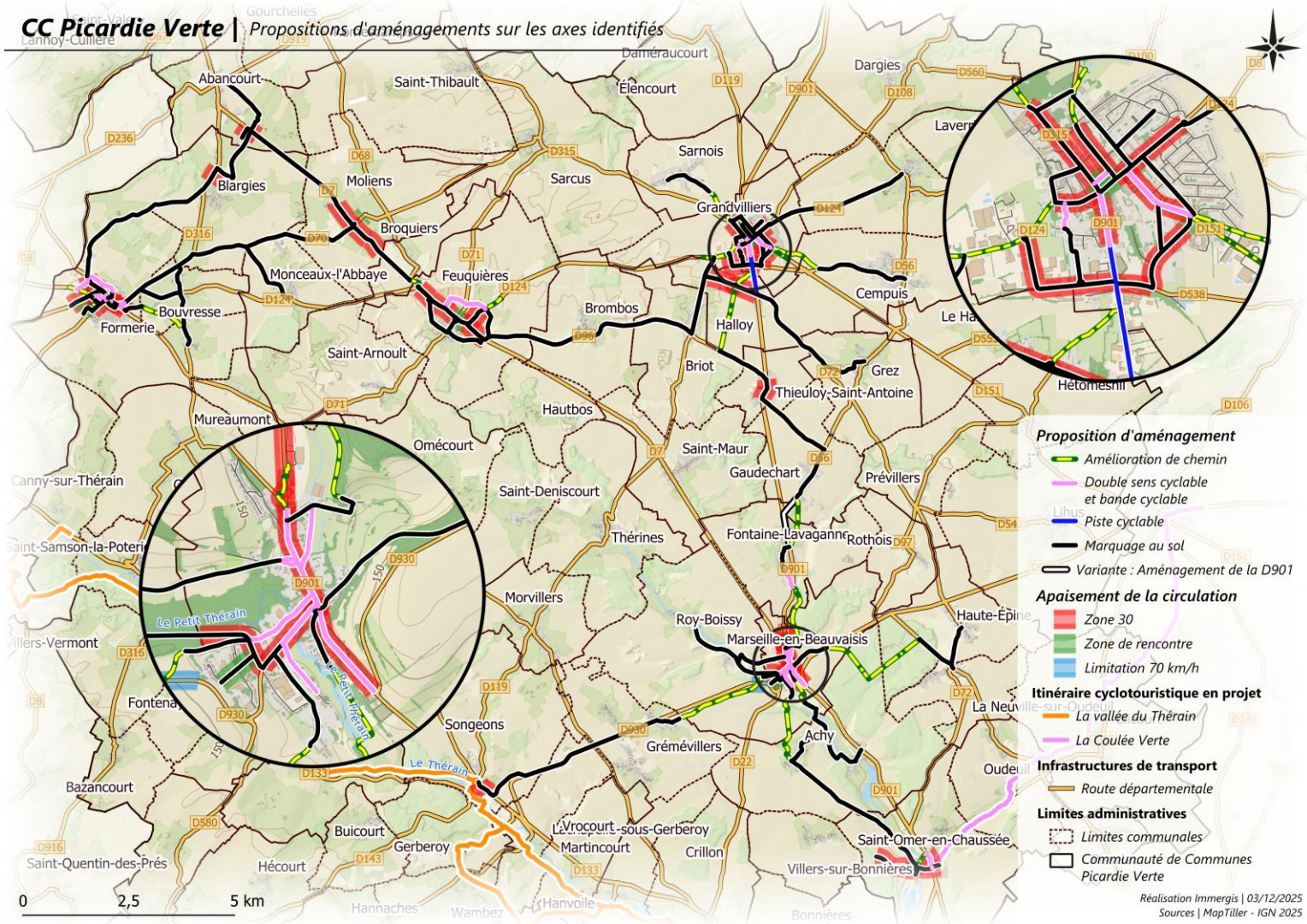
Les propositions dépendent à la fois du niveau d'enjeu et du niveau de dangerosité des axes.

Le tableau suivant présente la logique suivie dans les propositions d'aménagement : l'aménagement proposé dépend principalement de la vitesse pratiquée, le trafic motorisé et le débit cycliste souhaité.

Le réseau « Variante » n'a pas été intégré dans les propositions d'aménagement. Toutefois, compte tenu de la fréquentation et des vitesses constatées sur la D901, la réalisation d'un aménagement en site propre sera indispensable.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)				
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)		
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable	Piste cyclable	
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte			
	> 4000	Piste ou bande cyclable				
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte				
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable				
	> 6000					
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable		
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte			
	> 4000					

Tableau du CEREMA (2021) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic – 2016).



Aménagement cyclable proposé	Réseau de classe 1	Réseau de classe 2	Réseau de classe 3	Total général
Amélioration de sentier en voie verte	1 927	1 943	6 663	10 532
Amélioration du revêtement	1 782	1 348	4 701	7 831
Aménagement mixte piéton/vélo hors voie verte	962	373	-	1 335
Bande cyclable unidirectionnelle	182	127	-	310
Bandes cyclables double	2 667	631	378	3 676
Double-sens cyclable bande	-	-	121	121
Double-sens cyclable marquage	-	1 725	2 465	4 190
Marquage au sol	21 689	36 864	30 523	89 077
Piste cyclable bidirectionnelle	231	708	-	938
Piste cyclable bidirectionnelle avec restructuration de chaussée	-	306	-	306
Traversée de route départementale renforcée	32	26	102	160
Total en ml	29 472	44 051	44 953	118 476

LA PRIORISATION DANS LA RÉALISATION DU RÉSEAU



L'atteinte des objectifs visés par le schéma nécessite de séquencer sa réalisation en plusieurs étapes.

Le travail de concertation avec les élus a permis d'identifier les axes les plus essentiels. Couplée à une analyse multicritère, des axes prioritaires se sont détachés.

Ce séquençage permet d'étaler les coûts et de se projeter vers le probable état intermédiaire du réseau à moyen terme, puis vers le réseau complet à long terme.

Les priorités sont susceptibles d'évoluer selon les opportunités : la réfection d'une voirie sera ainsi à prendre en compte.

CRITÈRES DE PRIORISATION

- Volonté communale
- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Foncier
- Desserte des pôles principaux

PHASE 1 : Court terme

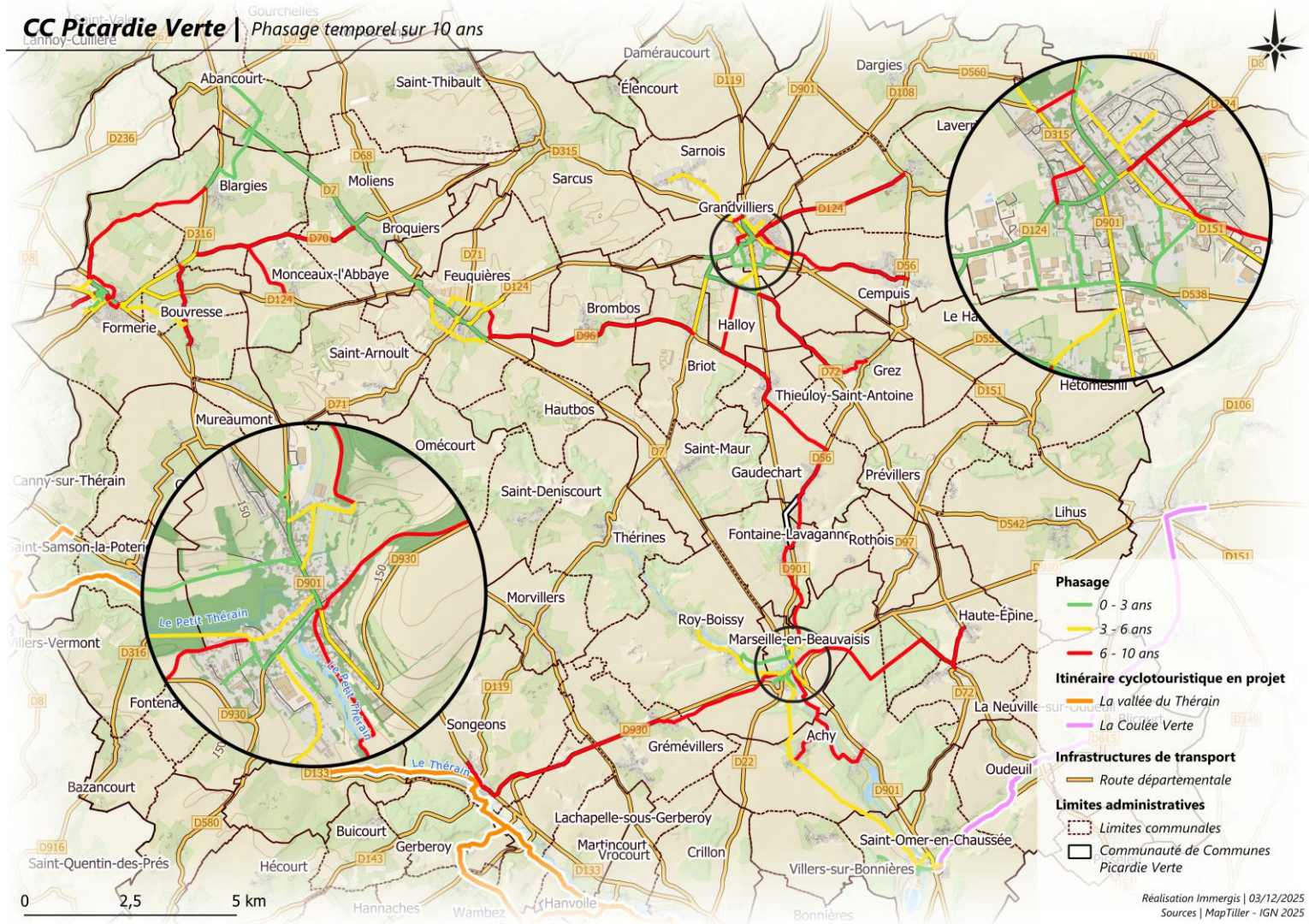
Travail de réduction de vitesse dans les centres-bourgs et premières grandes liaisons intra-communales à enjeux fort.

PHASE 2 : Moyen terme

Compléments d'aménagement dans les centres-bourgs et vers les quartiers périphériques.

PHASE 3 : Long terme

Complément du maillage et réalisation des grandes liaisons vers les communes proches.



RENFORCER L'OFFRE DE SERVICES

Au regard du diagnostic du stationnement vélo existant, il apparaît nécessaire de développer l'offre afin de permettre à la population de bénéficier de stationnement sécurisé à proximité des principales destinations.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Favoriser l'usage quotidien du vélo, par un stationnement accessible, visible et sécurisé;
- Répondre à la diversité des usagers et des besoins, selon le type de trajet (longue ou courte durée) et le profil (résident, salarié...);
- Assurer la continuité de la chaîne de déplacement, entre le vélo et d'autres modes (gares, aires de covoiturage, bus);
- Lutter contre le vol, régulièrement perçu comme un frein ou un levier fort pour l'usage.

Par ailleurs, le déploiement d'une politique cyclable efficace passe également par la mise en place d'un plan de signalétique et de jalonnement. Au-delà d'apporter un service de direction et de sécurisation des cyclistes, le jalonnement participe à la mise en lumière de l'option pertinente que représente le vélo pour les trajets quotidiens ou de loisirs.



METTRE EN PLACE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement, tels que :

- Gares;
- Aires de covoiturage;
- Les établissements scolaires;
- Les mairies;
- Commerces de proximité;
- Équipements sportifs;
- Équipements culturels;
- Équipements administratifs;
- Établissements de santé.

Le plan de stationnement prévoit **40 nouveaux emplacements vélo**, adaptés au lieu d'implantation. Le déploiement de **364 places de stationnement** sur 20 communes, se répartit de la manière suivante :

266 places en arceau vélo
64 places en abris
35 places en box individuel

ESTIMATION HT : 148 300 €

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de remplacer les râteliers et pincettes existants par des arceaux vélo qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes.



DETAILS ET COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

ARCEAUX

100 €/place

Arceaux en U inversé
Non couverts, mais visibles et accessibles
Peu coûteux et peu encombrant
Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible)
Commerces, services publics...
Inférieur à 1 heure

ABRIS

500 €/place

Protège le vélo des intempéries
Lieux de travail, établissements scolaires
Demi-journée ou journée

CONSIGNE INDIVIDUELLE

2 000 €/place

Aménagement sécurisé par contrôle d'accès (système de gestion par badge)
Protège des intempéries et des regards
Pôles d'échanges multimodaux
1 jour ou plus



PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Dans le cadre du Schéma directeur cyclable, la signalétique vélo remplit plusieurs fonctions essentielles pour assurer à la fois la **sécurité**, la **compréhension** et la **fluidité** des déplacements des cyclistes. Voici les principales typologies et leurs fonctions, bien identifiées :

Le plan de signalétique et de jalonnement prévoit l'implantation de **trois types** de panneaux, dont :

- 27 panneaux **A21a** visant à avertir les automobilistes du débouché d'un cycliste.
- 12 panneaux « **Partageons la route** » visant à inciter les automobilistes à faire attention à la présence de cycliste partageant la route.
- 407 panneaux type **DV** visant à orienter les cyclistes vers les itinéraires qui leur sont dédiés.

Le prix d'installation d'un panneau varie selon les collectivités et dépend des marchés actuels ou de ceux pouvant être spécifiquement passés. Les prix incluent :

- Le support et les équipements de fixation
- Le transport
- Les travaux de tranchées
- La remise en état du sol ou du substrat

COÛT DU JALONNEMENT

Support : 100 € / support

Lames directionnelles : 120 € / lame

Pose de panneau A21a : 1 support et 1 panneau A21a : 400 € / pose

ESTIMATION HT : 95 350 €

FONCTIONS ET TYPOLOGIES DE LA SIGNALÉTIQUE



LA SIGNALÉTIQUE DE POLICE

Rôle : réguler la circulation et garantir la sécurité des usagers. Codifiée par le Code de la route, elle est obligatoire et normalisée.

Fonctions principales :

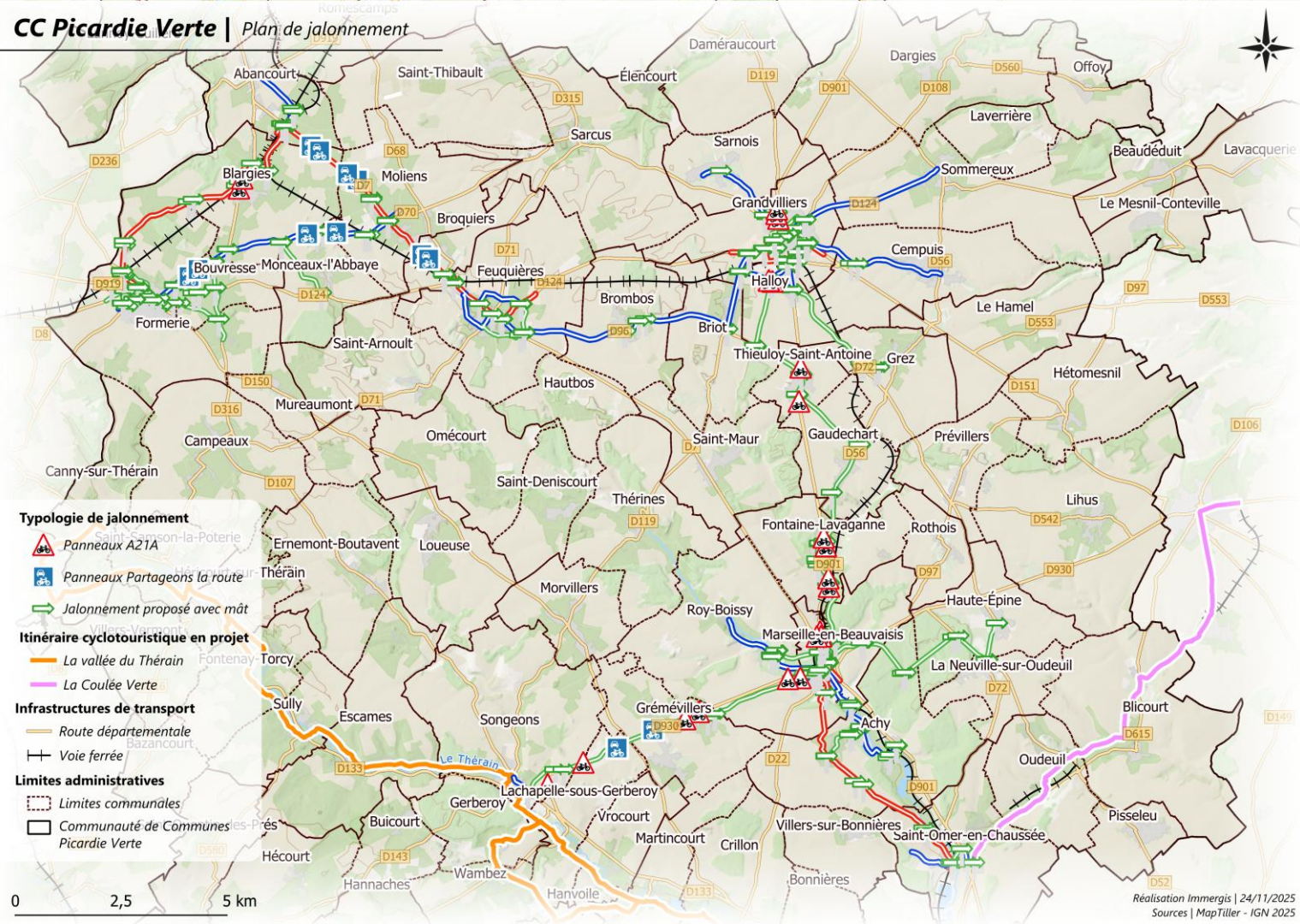
- ❖ Interdictions / Obligations (ex : "sens interdit sauf vélos", "piste cyclable obligatoire")
- ❖ Alerte de danger (ex : "attention intersection", "ralentisseur")
- ❖ Priorité / Réglementation (ex : cédez le passage cycliste, zones de rencontre)

LA SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE

Rôle : orienter les cyclistes sur les itinéraires et rassurer sur leur position. Elle peut être adaptée au territoire avec une charte visuelle (couleurs, pictos, logo).

Fonctions principales :

- ❖ Indiquer une direction (avec distance et nom de destination)
- ❖ Confirmer le bon chemin (balisage sur poteau, mur ou mobilier urbain)
- ❖ Faire découvrir un itinéraire (ex : EuroVelo, boucles locales, circuit patrimoine)
- ❖ Indiquer les équipements, services et points d'intérêt (Stationnements vélo, stations de réparation / gonflage, Haltes aménagées, sites culturels / touristique)



04.

MISE EN ŒUVRE DU SDC



Picardie Verte
Communauté de Communes

FICHES ACTIONS

Schéma Directeur Cyclable



LE PLAN D'ACTION

Les 3 axes retenus sont complémentaires et nécessaires à l'organisation d'un « écosystème vélo » fonctionnel. Chacune des actions est hiérarchisée à l'image du maillage cyclable. Ces actions sont détaillées dans des fiches actions, qui définissent les modalités de mise en œuvre de l'action.

Le plan d'action doit être considéré comme une boîte à outils à mobiliser à plusieurs échelles (communes, communauté de communes) afin d'assurer un déploiement efficace de l'écosystème vélo à travers le territoire de la Communauté de Communes Picardie Verte dans son ensemble.



AXE 1 : DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE POUR MASSIFIER L'USAGE DU VÉLO DANS LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

- Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité
- Renforcer et faciliter l'accessibilité des lieux d'intermodalité⁴
- Apaiser la circulation dans les centre-bourgs
- Mettre en place une signalisation directionnelle
- Développer un réseau de compteurs vélos

AXE 2 : COMPLÉTER L'INFRASTRUCTURE PAR UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE ET JUSTEMENT PROPORTIONNÉE

- Renforcer l'offre de stationnement aux pôles structurants
- Améliorer l'offre de location longue durée
- Mettre en place des stations de réparations et/ou gonflage.

AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO

- Communiquer et inciter à la pratique du vélo
- Sensibiliser et former le public aux nouvelles mobilités
- Mobiliser les entreprises pour inciter l'usage du vélo

ACTION 1.1 : ASSURER LA CONTINUITÉ VERS LES PÔLES MAJEURS DE PROXIMITÉ

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé entre les centralités du territoire.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Réaliser prioritairement les 74 kms d'aménagements du réseau de classe 1 et de classe 2, permettant de relier les pôles majeurs de proximité (Grandvilliers, Feuquières, Formerie, Marseille-en-Beauvaisis) entre eux et aux communes voisines.
- Assurer la cohérence globale du réseau, avec la mise en place d'une signalétique harmonisée, d'une couleur de revêtement commune et d'un marquage au sol commun, dans le cadre d'une charte technique des aménagements.
- Essayer de marquer les séparations entre les usages : aménagements cyclables, voies motorisées et trottoirs.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.



COÛT

1 536 933 € HT estimé



SUIVI

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants
- Baromètre des villes cyclables

CONSTAT :

Actuellement, le réseau cyclable de la Communauté de Communes est très limité voir inexistant. Les déplacements à vélo sont très fréquents, mais un fort potentiel de report modal est observé.

OBJECTIFS :

Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de la Communauté de Communes.

PORTEUR :

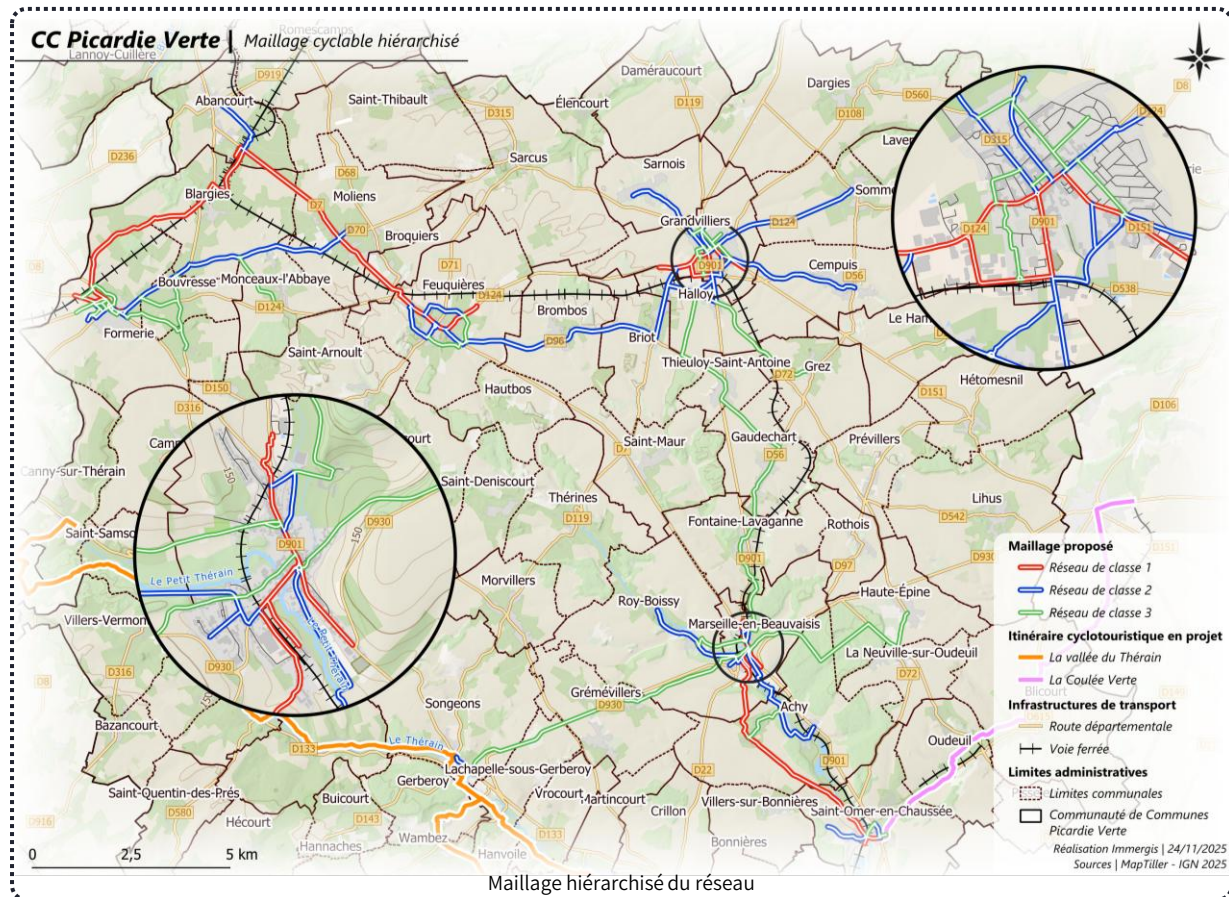
Communes, Département, CCPV dans le cas de voirie d'intérêt communautaire

PARTENAIRES :

Département de l'Oise, Région Hauts-de-France

ACTION 1.1 : ASSURER LA CONTINUITÉ VERS LES PÔLES MAJEURS DE PROXIMITÉ

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien



Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Valoriser les lieux d'intermodalité (gares, aires de covoiturage, arrêts de bus) en perfectionnant le réseau cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportière, etc.).
- Améliorer les liaisons et les services en gare, notamment celles les moins équipées.
- Sécuriser les abords des arrêts de bus pour inciter l'intermodalité vélo + bus, ainsi que les abords des aires de covoiturage.



Gare de Formerie



COÛT

Selon la stratégie adoptée au SDC



SUIVI

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Coûts de réalisation annuels des aménagements

CONSTAT :

Les sept gares présentes sur le territoire de la CCPV, desservies par deux lignes distinctes, constituent un véritable potentiel d'intermodalité. Leur forte fréquentation renforce l'importance de développer des liaisons cyclables sécurisées vers ces pôles. De même, l'accessibilité des aires de covoiturage mérite d'être améliorée pour optimiser les correspondances entre modes.

OBJECTIFS :

- Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements utilitaires à vélo.
- Réduire les discontinuités et l'accidentologie des cyclistes.

PORTEUR :

Communes, Département, CCPV dans le cas de voirie d'intérêt communautaire

PARTENAIRES :

CCPV, Région Hauts-de-France

ACTION 1.3 : APAISER LA CIRCULATION DANS LES CENTRE-BOURGS

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Adapter le plan de circulation lorsque possible ou nécessaire pour favoriser des déplacements apaisés en réduisant les coûts d'aménagement.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Déployer les zones de rencontre aux abords des établissements scolaires et lieux d'intermodalités.
- Accompagner systématiquement les modifications de régimes de circulation par des aménagements physiques, forçant les usagers à ralentir.



- Harmoniser les aménagements du réseau cyclable en adéquation avec les évolutions réglementaires et assurer une cohérence entre les zones 30 et les zones de rencontre au sein des communes.



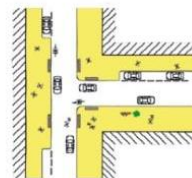
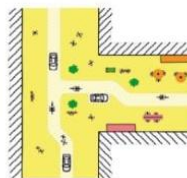
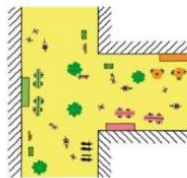
Aire piétonne



Zone de rencontre



Zone 30



Graduation de l'apaisement ©Cerema



COÛT

Selon la stratégie adoptée au SDC



SUIVI

- Investissement dans l'aménagement de l'espace public
- Evolution des vitesses de circulation

CONSTAT :

La typologie des voies, souvent étroites, dans les centres-bourgs des pôles majeurs laisse peu de possibilités pour développer des aménagements cyclables dédiés. Il devient donc essentiel d'envisager des mesures d'apaisement de la circulation afin d'assurer la sécurité et le confort des cyclistes.

OBJECTIFS :

- Apaisement du cadre de vie et structurer l'espace public selon les nouvelles orientations.
- Hausse du niveau de satisfaction des usagers de l'espace public et augmentation de la part modale des modes actifs
- Baisse de l'accidentologie pour les différents modes de déplacements

PORTEUR :

Communes, Département

PARTENAIRES :

CCPV

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Valoriser les poches de stationnement situées à proximité des lieux stratégiques permet d'inciter les usagers à y laisser leur véhicule et à poursuivre leur déplacement à pied. Cette démarche contribue à libérer le stationnement en bord de voirie, rendant ainsi possibles de futurs aménagements cyclables (bandes ou pistes, selon la configuration et les enjeux de la voie). Une signalisation adaptée pourra également être mise en place pour informer les automobilistes des parkings disponibles.



COÛT

Selon la signalétique



SUIVI

Evolution du taux de remplissage des parkings



© Immergis

CONSTAT :

La typologie des voies, souvent étroites, dans les centres-bourgs des pôles majeurs laisse peu de possibilités pour développer des aménagements cyclables dédiés. Il devient donc essentiel d'envisager des mesures d'apaisement de la circulation afin d'assurer la sécurité et le confort des cyclistes.

OBJECTIFS :

- Apaisement du cadre de vie et structurer l'espace public selon les nouvelles orientations.
- Hausse du niveau de satisfaction des usagers de l'espace public et augmentation de la part modale des modes actifs
- Baisse de l'accidentologie pour les différents modes de déplacements

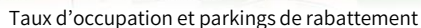
PORTEUR :

Communes, Département

PARTENAIRES :

CCPV

CC Picardie Verte | Plan de stationnement de Grandvilliers



ACTION 1.4 : METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.

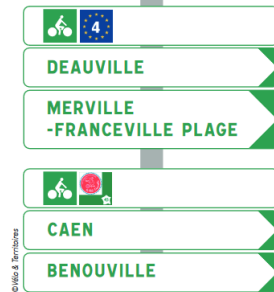
Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

Le déploiement de la signalisation est coordonné avec la réalisation des aménagements cyclables. Il est judicieux d'apposer la signalisation directionnelle à minima sur le réseau de classe 1 pour assurer une continuité du guidage.

Dans le cas d'itinéraires non-aménagés, mais cyclables, la pose de repères directionnels permet de marquer la continuité. Le jalonnement agit également sur la visibilité et sécurité des cyclistes, en remplissant une fonction d'avertissement pour les autres usagers de la voirie. L'indication kilométrique est pertinente et fortement recommandée.

Les critères essentiels pour la mise en place de la signalétique sont les suivants :

- Uniformité
- Homogénéité
- Simplicité
- Visibilité
- Lisibilité



COÛT

Défini dans le plan de jalonnement du SDC



SUIVI

- Surveillance et maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an à minima
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

CONSTAT :

La signalétique directionnelle est aujourd'hui absente sur le territoire, en raison de l'absence d'itinéraires cyclables structurés.

La future signalétique devra donc être conçue en cohérence avec les projets de la Vallée du Thérain et de la Coulée Verte.

OBJECTIFS :

- Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant quotidiennement,
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.

PORTEUR :

Communes, CCPV, Département

PARTENAIRES :

CCPV

ACTION 1.5 : DEVELOPPER UN RESEAU DE COMPTEURS VELOS

Axe 1 : Développer le réseau cyclable pour massifier l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

Apporter des éléments quantitatifs et qualitatifs pour saisir l'impact de la politique mise en œuvre sur les déplacements.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Mettre en place une méthodologie de comptage des flux cyclistes sur la Communauté de Communes en déployant des outils comme des compteurs mobiles.
- Déterminer les itinéraires les plus pertinents et/ou plus fréquentés par les cyclistes afin d'identifier les meilleurs emplacements pour l'installation de compteurs.



© L. Séverac - Compteur Montpellier Méditerranée Métropole



COÛT

À préciser au cas par cas selon les actions retenues :

- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300€/compteur
- Compteur-totem : entre 13 500 € et 26 000 €
- Forfait d'entretien de 350 €/an/compteur

Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données



SUIVI

- Retours chiffrés mensuels et comparaisons des résultats obtenus
- Enquête de satisfaction

CONSTAT :

Evaluer la politique cyclable d'un territoire aiguille les investissements au plus près des besoins et permet d'appréhender au mieux l'impact de la politique mise en place sur les déplacements.

OBJECTIFS :

- Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du schéma directeur cyclable et suivre l'évolution de la fréquentation vélo dans le cadre des aménagements nouvellement mis en place.
- Disposer de retours tant quantitatifs que qualitatifs.

PORTEUR :

CCPV

PARTENAIRES :

Communes, opérateurs des mobilités

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de services cohérente et justement proportionnée

Déployer une offre de stationnement qualitative dédiée aux besoins de courte, moyenne et longue durée.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile à retirer dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026). Une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux.
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, de courte et moyenne durée, dans les lieux de travail et scolaires.
- Assurer une capacité de stationnement en adéquation avec la capacité d'accueil des lieux.
- Renforcer l'offre de stationnement longue durée en remplaçant les box individuels vieillissant en gare de Grandvilliers, Marseille-en-Beauvaisis, Abancourt...



Type de stationnement recommandé



COÛT

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place
- Box vélo : minimum 8 000 €

Leur mise en place peut nécessiter la réalisation d'une dalle béton, d'une toiture et de parois, ainsi que la pose des arceaux. La réalisation de la dalle béton et le nombre de places font grandement varier le coût de mise en place d'une telle structure.



SUIVI

Cartographie des implantations

CONSTAT :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court-terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire. De nouveaux stationnements vélo ont été déployés par la CCPV à proximité des pôles majeurs, toutefois le stationnement pourrait être conforté davantage.

OBJECTIFS :

Développer l'accessibilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien.
- Baisse du nombre de vols de vélos.

PORTEUR :

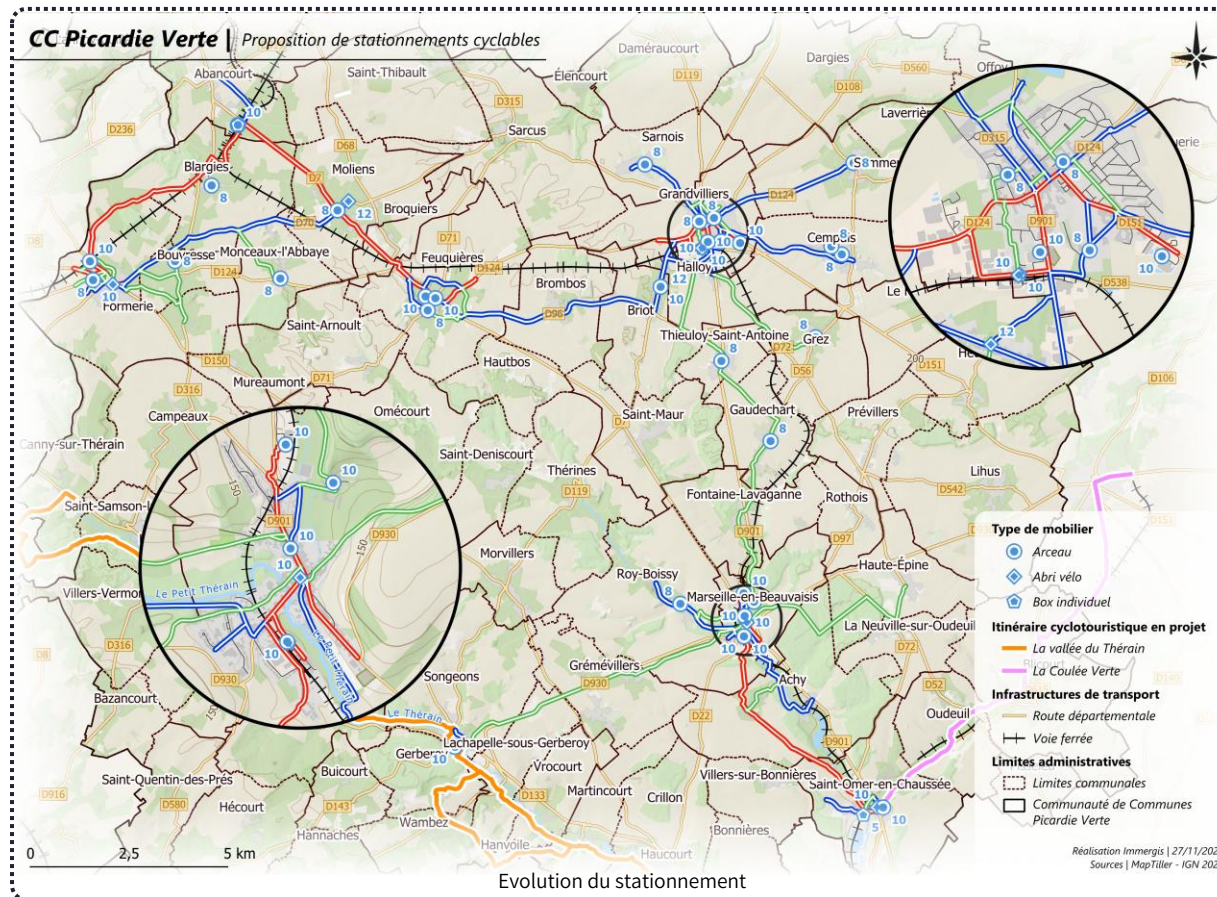
Communes, Commerçants, Entreprises, CCPV

PARTENAIRES :

CCPV, Région Hauts-de-France

ACTION 2.1 : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUX PÔLES STRUCTURANTS

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de services cohérente et justement proportionnée



ACTION 2.2 : AMELIORER L'OFFRE DE LOCATION LONGUE DUREE

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de services cohérente et justement proportionnée

Densifier les services vélo grâce à une offre de location longue durée plus performante, permettant de toucher un public plus large.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Faire évoluer les durées de location pour répondre aux besoins plus durables, notamment pour les habitants du territoire souhaitant des locations moyennes (hebdomadaire) et longues durées (à partir de mensuelle).
- Proposer des tarifs avantageux selon la durée de location et/ou pour les publics en réinsertion ou précaire.
- Redimensionner le service en fonction des recommandations du Cerema : au lancement, un ratio de 10 vélos pour 10 000 habitants, puis augmentation progressive pour atteindre 20 vélos pour 10 000 habitants.
- Diversifier l'offre existante en proposant des VAE de type cargos, notamment pour le transport d'enfant.
- Proposer de nouveaux points de retrait de proximité des vélos à travers d'autres sites de location dans les communes de la collectivité, afin de toucher plus de potentiels usagers.



Location de VAE de la CCPV



COÛT

Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 €
Exploitation : environ 1/4 d'ETP



SUIVI

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation
- Nombre de contrat de location /an

CONSTAT :

La Communauté de communes a déployé un service de location de vélo à assistance électrique avec un retrait de proximité (Grandvilliers, Marseille-en-Beauvaisis et Songeons). Ce service peut permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité viable sur des moyennes distances, mais aussi réduire la dépendance à la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.

OBJECTIFS :

- Accompagner les nouveaux usagers et les convaincre des bienfaits multiples du vélo.
- Ouvrir l'accès aux vélos à assistance électrique sur le territoire afin d'augmenter la part modale du vélo dans les trajets du quotidien.

PORTEUR :

CCPV

PARTENAIRES :

Centres Sociaux Ruraux, Communes, Office de Tourisme, Vélocistes

ACTION 2.3 : METTRE EN PLACE DES STATIONS DE RÉPARATIONS ET/OU GONFLAGE.

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de services cohérente et justement proportionnée

Déployer des bornes de réparation le long des itinéraires aménagés pour faciliter l'expérience des cyclistes.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Mettre en place des bornes de réparation sur les lieux de passage et les lieux accueillant du public dans les centre-bourgs.
- Coupler les bornes de réparation aux autres services (tables de pique-nique, borne de recharge électrique, stationnements vélos...) afin de créer des aires de service.
- Privilégier des bornes de réparation avec gonfleur.



COÛT

À partir de 2 800 € l'équipement (avec gonfleur)



SUIVI

- Cartographie des implantations
- Retour des usagers

CONSTAT :

L'augmentation du nombre de cyclistes augmente assurément le nombre de pannes. L'implantation de bornes de réparation peuvent ainsi permettre aux personnes démunies d'équipement de petite réparation de réparer leurs vélos. Aujourd'hui, à l'échelle de la France, le stock de vélos hors d'usage chez les habitants est très important.

OBJECTIFS :

Permettre aux cyclistes de réparer leur vélo en cas de difficulté.

PORTEUR :

Communes, CCPV

PARTENAIRES :

Office de Tourisme, Région Hauts-de-France



Station de gonflage et réparation à Saint-Lunaire



© SIELM

ACTION 3.1 : COMMUNIQUER ET INCITER À LA PRATIQUE DU VÉLO

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique du vélo

Favoriser la création d'un écosystème vélo à l'échelle de la Communauté de Communes en permettant une mise en relation des usagers et des professionnels.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Communiquer sur l'écosystème vélo du territoire avec par exemple la publication d'un guide mobilité recensant l'ensemble des itinéraires et services vélos déployés.
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Créer des synergies entre professionnels (Repare Cycles) et usagers pour la réparation et l'entretien des vélos.



© ADEME – Kit de communication



COÛT

Intégré au service communication



SUIVI

- Nombre de visites par mois de la page web

CONSTAT :

L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est un levier d'action majeur pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacements.

OBJECTIFS :

- Développer la mise en relation entre usagers et vélocistes et garagistes.
- Communiquer sur l'offre de services disponible et créer un écosystème vélo renforcé.

PORTEUR :

Communes, CCPV

PARTENAIRES :

ADEME

Proposer des ateliers afin de développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation et de la formation.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Mettre en place l'apprentissage dans les écoles primaires du Savoir Rouler à Vélo.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...), encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves.
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles, séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, balades à vélos pour les citoyens et les élus, etc.



SUIVI

- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés



COÛT

À définir en fonction de la méthodologie choisie :

- Atelier de réparation : 150€ (1h30)
- Soutien financier à une association : à partir de 2 500 €
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€ (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)

CONSTAT :

Outre l'aménagement du territoire, se déplacer à vélo c'est apprendre à cohabiter avec l'ensemble des usagers de l'espace public. Il est primordial de donner les bons réflexes à la prochaine génération, lorsqu'ils seront en recherche d'autonomie dans les déplacements.

OBJECTIFS :

- Favoriser les bons gestes et la sécurité des cyclistes, mais également l'entretien de son propre vélo.
- Renforcer la formation du jeune public, et valoriser des ateliers vélo pour toucher un public plus élargi.

PORTEUR :

Communes, CCPV

PARTENAIRES :

Région, Département, Maisons de l'emploi, opérateurs de mobilité, associations

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique du vélo

Favoriser la prise en compte de la mobilité cyclable par les employeurs à travers la labellisation « employeur pro-vélo ».

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Sensibiliser les entreprises à la labellisation « Employeur Pro-Vélo » et assurer la mise en œuvre des recommandations « Employeur Pro-Vélo » à l'échelle de la Communauté de Communes.
- Communiquer par le développement économique aux enjeux d'écomobilité des salariés et de la clientèle et accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des actions en faveur de la mobilité cyclable (par exemple : obligations pour le stationnement au sein des locaux professionnels, mise en place du forfait mobilités durables, mise en place de flottes de VAE d'entreprise, mise en place d'une « cyclo-logistique », ...).
- Accompagner les employeurs sur des problématiques constituant des freins : assurance dans le cadre des déplacements domicile – travail, accompagnement par des associations (stages de remise en selle, ...).



Label Employeur Pro-Vélo



COÛT

Intégré au service communication



SUIVI

- Suivi interne aux entreprises
- Évolution de la part modale

CONSTAT :

La mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pour autant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail.

OBJECTIFS :

Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

PORTEUR :

Entreprises concernées

PARTENAIRES :

CCPV



Picardie Verte
Communauté de Communes

FICHES AMENAGEMENTS

Schéma Directeur Cyclable



IMMERGIS



FICHE N°18

Propositions d'aménagements réalisées par Immergis sur les axes du maillage cyclable

Identification rapide de plusieurs éléments :

- Coûts de création
- Phasage proposé
- Gouvernance de l'axe
- Pôles générateurs de déplacement à proximité
- Nom de la rue concernée
- Typologie d'aménagement proposée

L'ensemble des fiches sont à retrouver dans le document « Fiches techniques ».





Picardie Verte
Communauté de Communes

SYNTHESE DES COUTS

Schéma Directeur Cyclable

 IMMERGIS



COÛTS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES				
Commune	Court terme 2026-2029	Moyen terme 2029-2032	Long Terme Au-delà de 2032	Total général
Nombre de km	26 333	31 118	61 026	118 476
Abancourt	4 410 €	- €	- €	4 410 €
Achy	- €	59 824 €	133 005 €	192 829 €
Blargies	2 733 €	540 €	5 197 €	8 470 €
Bouvresse	- €	88 339 €	1 788 €	90 127 €
Briot	- €	1 292 €	1 796 €	3 088 €
Brombos	- €	- €	3 219 €	3 219 €
Broquiers	1 061 €	- €	- €	1 061 €
Cempuis	- €	- €	2 983 €	2 983 €
Feuquières	32 465 €	75 140 €	2 195 €	109 800 €
Fontaine-Lavaganne	- €	- €	270 784 €	270 784 €
Formerie	51 298 €	85 592 €	16 952 €	153 842 €
Gaudechart	- €	- €	100 257 €	100 257 €
Grandvilliers	185 593 €	509 803 €	115 386 €	810 782 €
Grémévillers	- €	- €	172 990 €	172 990 €

Synthèse des coûts prévisionnels par limites communales et selon la temporalité.

Les montants présentés sont **indicatifs** et n'impliquent pas une dépense directe pour chaque commune. La répartition effective dépendra des **propriétaires fonciers et des maîtres d'ouvrage concernés** (Département, communes, etc.).

Commune	Court terme 2026-2029	Moyen terme 2029-2032	Long Terme Au-delà de 2032	Total général
Nombre de ml	26 333	31 118	61 026	118 476
Grez	- €	- €	2 097 €	2 097 €
Halloy	2 208 €	53 794 €	159 345 €	215 347 €
Haute-Épine	- €	- €	50 255 €	50 255 €
Lachapelle-sous-Gerberoy	- €	- €	2 170 €	2 170 €
Marseille-en-Beauvaisis	103 297 €	102 221 €	89 251 €	294 769 €
Moliens	156 254 €	- €	340 €	156 594 €
Monceaux-l'Abbaye	- €	- €	3 969 €	3 969 €
Roy-Boissy	1 522 €	2 211 €	29 344 €	33 077 €
Saint-Omer-en-Chaussée	1 971 €	46 817 €	- €	48 788 €
Sarnois	- €	1 356 €	- €	1 356 €
Sommereux	- €	- €	785 €	785 €
Songeons	- €	- €	1 782 €	1 782 €
Thieuloy-Saint-Antoine	- €	- €	3 874 €	3 874 €
Villers-sur-Bonnières	- €	1 381 €	- €	1 381 €
Total	542 840 €	1 028 412 €	1 169 634 €	2 740 886 €

Synthèse des coûts prévisionnels par limites communales et selon la temporalité.

Les montants présentés sont **indicatifs** et n'impliquent pas une dépense directe pour chaque commune. La répartition effective dépendra des **propriétaires fonciers et des maîtres d'ouvrage concernés** (Département, communes, etc.).

COÛT DU STATIONNEMENT								
	Nombre de places				Coûts			
Commune	Abri	Arceau	Box	Total général	Abri	Arceau	Box	Total général
Abancourt		10	10	20	-	1 500 €	20 000 €	21 500 €
Blargies		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Bouvresse		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Briot		10		10	-	1 500 €	-	1 500 €
Cempuis		16		16	-	2 400 €	-	2 400 €
Feuquières		28		28	-	4 200 €	-	4 200 €
Formerie	10	18		28	6 000 €	2 700 €	-	8 700 €
Gaudechart		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Grandvilliers	10	44	10	64	6 000 €	6 600 €	20 000 €	32 600 €
Greze		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Halloy	12			12	7 200 €	-	-	7 200 €
Marseille-en-Bauvaisis	10	40	10	60	6 000 €	6 000 €	20 000 €	32 000 €
Moliens	12	8		20	7 200 €	1 200 €	-	8 400 €
Monceaux-l'Abbaye		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Roy-Boissy		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Saint-Omer-en-Chaussée	10	10	5	25	6 000 €	1 500 €	10 000 €	17 500 €
Sarnois		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Sommereux		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Songeon		10		10	-	1 500 €	-	1 500 €
Thieuloy-Saint-Antoine		8		8	-	1 200 €	-	1 200 €
Total	64	266	35	365	38 400 €	39 900 €	70 000 €	148 300 €

COÛT DU JALONNEMENT								
Commune	Nombre de lames				Coûts			
	DV	A21A	Partage de la route	Total général	DV	A21A	Partage de la route	Total général
Abancourt	12	-	1	13	2 540 €	- €	400 €	2 940 €
Achy	18	-	-	18	3 700 €	- €	- €	3 700 €
Blargies	17	2	1	20	3 690 €	800 €	400 €	4 890 €
Bouvresse	11	-	2	13	2 200 €	- €	800 €	3 000 €
Briot	2	-	-	2	460 €	- €	- €	460 €
Brombos	4	-	-	4	920 €	- €	- €	920 €
Broquiers	2	-	2	4	460 €	- €	800 €	1 260 €
Feuquières	24	-	-	24	4 530 €	- €	- €	4 530 €
Fontaine-Lavaganne	14	4	-	18	3 220 €	1 600 €	- €	4 820 €
Formerie	64	-	-	64	12 300 €	- €	- €	12 300 €
Gaudechart	4	-	-	4	810 €	- €	- €	810 €
Grandvilliers	89	3	-	92	16 400 €	1 200 €	- €	17 600 €
Grémévillers	6	2	2	10	1 270 €	800 €	800 €	2 870 €
Greze	4	-	-	4	920 €	- €	- €	920 €
Halloy	19	4	-	23	3 710 €	1 380 €	- €	5 090 €
Haute-Épine	8	-	-	8	1 620 €	- €	- €	1 620 €
La Neuville-sur-Oudeuil	2	-	-	2	350 €	- €	- €	350 €
Lachapelle-sous-Gerberoy	0	1	-	1	- €	400 €	- €	400 €
Marseille-en-Beauvaisis	53	7	-	60	10 210 €	2 470 €	- €	12 680 €
Moliens	12	-	3	15	2 320 €	- €	1 200 €	3 520 €
Monceaux-l'Abbaye	5	-	1	6	1 040 €	- €	400 €	1 440 €
Roy-Boissy	10	1	-	11	1 970 €	400 €	- €	2 370 €
Saint-Omer-en-Chaussée	18	-	-	18	3 700 €	- €	- €	3 700 €
Songeons	4	1	-	5	810 €	400 €	- €	1 210 €
Thieuloy-Saint-Antoine	5	2	-	7	1 150 €	800 €	- €	1 950 €
Total	407	27	12	446	80 300 €	10 250 €	4 800 €	95 350 €

COÛT TOTAL PAR COMMUNE					
Commune	Aménagement cyclable	Régime de circulation	Stationnement	Jalonnement	Total général
Abancourt	4 410 €	17 972 €	21 500 €	2 940 €	46 822 €
Achy	192 829 €	- €	- €	3 700 €	196 529 €
Blargies	8 470 €	6 119 €	1 200 €	4 890 €	20 679 €
Bouvresse	90 127 €	- €	1 200 €	3 000 €	94 327 €
Briot	3 088 €	- €	1 500 €	460 €	5 048 €
Brombos	3 219 €	- €	- €	920 €	4 139 €
Broquiers	1 061 €	- €	- €	1 260 €	2 321 €
Cempuis	2 983 €	- €	2 400 €	- €	5 383 €
Feuquières	109 800 €	135 028 €	4 200 €	4 530 €	253 558 €
Fontaine-Lavaganne	270 784 €	- €	- €	4 820 €	275 604 €
Formerie	153 842 €	142 798 €	8 700 €	12 300 €	317 640 €
Gaudechart	100 257 €	- €	1 200 €	810 €	102 267 €
Grandvilliers	810 782 €	194 750 €	32 600 €	17 600 €	1 055 732 €
Grémévillers	172 990 €	- €	- €	2 870 €	175 860 €

Synthèse des coûts prévisionnels par limites communales et selon la temporalité.

Les montants présentés sont **indicatifs** et n'impliquent pas une dépense directe pour chaque commune. La répartition effective dépendra des **propriétaires fonciers et des maîtres d'ouvrage concernés** (Département, communes, etc.).

COÛT TOTAL PAR COMMUNE					
Commune	Aménagement cyclable	Régime de circulation	Stationnement	Jalonnement	Total général
Grez	2 097 €	- €	1 200 €	920 €	4 217 €
Halloy	215 347 €	32 962 €	7 200 €	5 090 €	260 599 €
Haute-Épine	50 255 €	- €	- €	1 620 €	51 875 €
La Neuville-sur-Oudeuil	- €	- €	- €	350 €	350 €
Lachapelle-sous-Gerberoy	2 170 €	- €	- €	400 €	2 570 €
Marseille-en-Beauvaisis	294 769 €	107 820 €	32 000 €	12 680 €	447 269 €
Moliens	156 594 €	88 127 €	8 400 €	3 520 €	256 641 €
Monceaux-l'Abbaye	3 969 €	- €	1 200 €	1 440 €	6 609 €
Roy-Boissy	33 077 €	- €	1 200 €	2 370 €	36 647 €
Saint-Omer-en-Chaussée	48 788 €	43 518 €	17 500 €	3 700 €	113 506 €
Sarnois	1 356 €	- €	1 200 €	- €	2 556 €
Sommereux	785 €	- €	1 200 €	- €	1 985 €
Songeons	1 782 €	16 913 €	1 500 €	1 210 €	21 405 €
Thieuloy-Saint-Antoine	3 874 €	24 234 €	1 200 €	1 950 €	31 258 €
Villers-sur-Bonnières	1 381 €	- €	- €	- €	1 381 €
Total général	2 740 886 €	810 241 €	148 300 €	95 350 €	3 794 777 €

05.

DÉVELOPPER LE CYCLOTOURISME

LE CYCLOTOURISME

L'objet du Schéma directeur cyclable étant de se focaliser sur les déplacements utilitaires, la dimension cyclotouristique n'a été que partiellement intégrée.

Néanmoins, plusieurs enjeux préexistants, notamment au sud du territoire, autour de la commune de Gerberoy ou en lien avec la Véloroute 32, ont été largement évoqués par les élus lors des phases de concertation.

Afin de répondre à ces attentes, un maillage « annexe » est proposé. Il permet de conserver la dimension touristique de certains axes et pourra servir de base à de futures propositions d'aménagement.

Il est aussi essentiel de tenir compte des projets structurants menés à l'échelle intercommunale et départementale, tels que l'aménagement de la Vallée du Thérain et celui de la Coulée Verte.



PROJET DE LA VALLEE DU THERAIN

Ce projet vise en l'aménagement d'un itinéraire de 29 km de Canny-sur-Thérain à Bonnières, en passant par Songeons.

Une étude de faisabilité a été réalisée, en 2021, par l'agence *Troisième Paysage*, permettant de définir :

- ❖ Etat de lieux des revêtements sur le tracé;
- ❖ Les types d'aménagements nécessaires (restructuration des revêtements, sécurisation des tronçons et des intersections...);
- ❖ La mise en place d'équipements vélo sur le trajet.

Le parcours ne nécessite que peu d'aménagement, hormis une sécurisation et un entretien plus important de certains axes. Les premières estimations s'élèvent ainsi à 382 450 € pour près de 30km d'itinéraire cyclable, décomposées en deux phases de réalisation :

1. Songeons - Canny-sur-Thérain;
2. Songeons - Bonnières;
3. Une boucle de 6 km supplémentaire permettant de rejoindre Gerberoy.



ESTIMATION DU PROJET (2021)

Phasage	Descriptif itinéraire	Estimatif sommaire HT y compris aléas 10%
Phase 1	Canny-sur-Thérain / Songeons	214 793€
Phase 1 option	Itinéraire global + création d'un cheminement entre Héricourt sur Thérain et Fontenay - Torcy	300 049 €
Phase 2	Songeons / Bonnières	122 871 €
Phase 2 option	Itinéraire global + création d'un cheminement entre Lachapelle-sous-Gerberoy / Vrocourt	151 990 €
Phase 3	Itinéraire Bis Gerberoy	44 785 €

PROJET DE LA COULEE VERTE

Cette Coulée verte, retenue sur le tracé de la Véloroute 32 : « Véloroute de la Mémoire », fait la jonction entre Beauvais et Crèvecœur-le-Grand.

Elle a pour objectif de revaloriser la voie ferrée abandonnée, par une voie verte reliant les trois communes : **Blicourt, Oudeuil et Saint-Omer-en-Chaussée.**

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2018, permettant de planifier les aménagements techniques, paysagers et les équipements associés à ce projet.

Pour limiter les impacts, deux tranches de travaux ont été définies :
1- De Rotangy à la gare d'Oudeuil;
2- De la gare d'Oudeuil à Saint-Omer-en-Chaussée.

Les montants estimés s'élèvent à environ 5 552 785 € HT.



ESTIMATION DU PROJET (2018)

Actions	Montant HT
Etude complémentaire (écologique et géomètre)	40 000 €
Etude de maîtrise d'œuvre (environ 4% montant travaux)	220 000 €
Travaux de la phase 1	3 080 484 €
Travaux de la phase 2	2 472 301 €
TOTAL € HT	5 812 785 €

Nous suivre



Nous contacter

740 Avenue des Apothicaires - 34090 Montpellier

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

info@immergis.fr

