

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS



4. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

4.2 POA MOBILITÉS

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire approuvant le PLUi-HM en date du :
11 décembre 2025

POA Mobilités

Plan local d'Urbanisme
Intercommunal
Habitat et Mobilités

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU
BEAUVAISIS



SOMMAIRE

1.1	Cadre général	7
1.2	La mobilité durable	7
1.3	Une mobilité résiliente pour répondre aux enjeux du territoire	8
1.4	Une stratégie opérationnelle déclinée au sein du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POA Mobilités)	9
1.5	Les orientations du PLUi-HM	9
ORIENTATION 1. AMELIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES AFIN D'ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS.....		12
Action 1.1	Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public	12
1.1.1	Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux	13
1.1.2	Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités	13
1.1.3	Développer des zones apaisées sur le territoire	13
1.1.4	Développer le concept de « rues aux écoles »	13
1.1.5	Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux	14
Action 1.2	Encourager le développement de la marche pour toutes et tous	15
1.2.1	Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux	15
1.2.2	Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants	16
1.2.3	Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais	16
1.2.4	Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité.....	16
1.2.5	Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR.....	17
1.2.6	Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire.....	17
1.2.7	Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité.....	17
1.2.8	Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR.....	17
ORIENTATION 2. DEVELOPPER LA PRATIQUE DU VELO POUR ENCOURAGER L'ENSEMBLE DES USAGES		19
Action 2.1	Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale	19
2.1.1	Développer les aménagements cyclables sur le territoire	20
Action 2.2	Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination	23
2.2.1	Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux	23

2.2.2	Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants	23
2.2.3	Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire	24
Action 2.3	Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo.....	25
2.3.1	Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité	25
Action 2.4	Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo	26
2.4.1	Poursuivre les actions permettant à la population de s'équiper	26
2.4.2	Développer un réseau d'ateliers vélo.....	27
2.4.3	Renforcer la collaboration avec les associations locales.....	27
2.4.4	Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles	27
2.4.5	Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités	27
Action 2.5	Animer la politique cyclable	29
2.5.1	Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo	29
2.5.2	Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo	29
2.5.3	Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo	29
2.5.4	Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo....	30
ORIENTATION 3.	RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN	31
Action 3.1	Optimiser le réseau de transport en commun	31
3.1.1	Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC.....	32
3.1.2	Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau ...	32
Action 3.2	Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau	34
3.2.1	Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	35
Action 3.3	Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts	36
3.3.1	Etudier le développement des pôles de mobilité	36
Action 3.4	Renforcer l'attractivité du pôle d'échange multimodal de Beauvais	38
3.4.1	Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité	38
3.4.2	Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car	39
ORIENTATION 4.	OPTIMISER LES USAGES DE LA VOITURE.....	40
Action 4.1	Encourager les usages partagés de la voiture	40
4.1.1	Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant le financement de services de covoiturage attractifs	40
4.1.2	Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage	41

4.1.3	Renforcer la communication autour du covoiturage	41
4.1.4	Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage.....	41
4.1.5	Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire	41
4.1.6	Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage	42
Action 4.2	Accompagner l'évolution du parc de véhicules vers des motorisations moins carbonées	43
4.2.1	Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60.....	44
Action 4.3	Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation	45
4.3.1	Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier	46
4.3.2	Mettre en place un observatoire de l'accidentologie	46
4.3.3	Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM	46
4.3.4	Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concession SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section	47
Action 4.4	Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité.....	48
4.4.1	Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale	48
4.4.2	Intégrer dans le PLUi-HM la possibilité de réaliser des places mutualisées	48
Action 4.5	Engager les actions nécessaires à la gestion du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport Beauvais-Tillé	50
4.5.1	Renforcer le contrôle du stationnement sur la voirie aux abords de l'aéroport	50
4.5.2	Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais.....	50
ORIENTATION 5.	ACCOMPAGNER LES PUBLICS AU CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITE	52
Action 5.1	Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité	52
5.1.1	Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire	52
5.1.2	Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique	53
5.1.3	Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès	53
5.2	Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles.....	55
5.2.1	Encourager et suivre le développement des Plans de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires	55
5.2.2	Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements	56
5.2.3	Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus	56
ORIENTATION 6.	DEVELOPPER UNE STRATEGIE HARMONISEE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	58

Action 6.1	Améliorer l'organisation du transport de marchandises	58
6.1.1	Développer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises	59
6.1.2	Harmoniser les arrêtés de circulation des PL	59
Action 6.2	Inciter au report modal du transport de marchandises	60
6.2.1	Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais.....	60
6.2.2	Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret	60
ORIENTATION 7.	METTRE EN PLACE DES CONDITIONS POUR ASSURER LA REUSSITE DE LA POLITIQUE DE MOBILITE.....	62
Action 7.1	Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité	62
7.1.1	Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire	62
Action 7.2	Disposer d'un cadre de gouvernance efficace	64
7.2.1	Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité.....	64
7.2.2	Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement	64

PARTIE 1



CONTEXTE

1.1 Cadre général

Le PLUi-HM est un document unique de planification stratégique. Il régit l'occupation des sols du territoire à travers des règles de constructions applicables à chaque parcelle, pour toutes les communes du Beauvaisis. Son objectif est de **répondre aux besoins des communes et de leurs habitants, tout en garantissant un développement du territoire cohérent, maîtrisé et harmonieux**. Il se base sur les 5 orientations stratégiques suivantes : conforter l'attractivité du territoire, notamment sur le plan économique, prendre soin de l'Homme, prendre soin de la nature et du vivant, prendre soin de la ville, des communes et de la ruralité et conforter la gouvernance en réseau du territoire.

Le **volet mobilités du PLUi-HM** équivaut à un Plan de mobilité qui :

- détermine les principes régissant **l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises** sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, ici la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) ;
- définit la **stratégie en termes de mobilité** visant à **équilibrer le développement d'une offre et services accessibles à tous en accord avec les principes urbains de limitation de l'étalement urbain et de protection de l'environnement** ;
- intervient sur **l'ensemble des modes de déplacements** (marche, vélo, transports en commun, voiture...) tant sur une organisation de l'offre, de sa qualité (sécurité routière, performance), que sur l'influence et sa pertinence vis-à-vis des besoins de mobilités des habitants et des usagers du territoire (management de la mobilité).

1.2 La mobilité durable

La mobilité est un droit premier qui se définit par le degré de satisfaction d'un besoin d'accès physique aux services et activités de base. C'est donc la conséquence du développement territorial et des activités socio-économiques. Elle se complète par la notion d'accessibilité, qui est la capacité ou la facilité avec laquelle un lieu ou un service peut être atteint, ou à partir duquel d'autres lieux ou services peuvent être atteints.

D'après le projet de loi d'orientation des mobilités de 2018 : « La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine. »

Ainsi, les enjeux relatifs à la mobilité durable sont divers :

- des enjeux sociaux : problématiques d'accessibilité, d'égalité entre les territoires ou entre les individus, d'accès à l'emploi, aux soins et aux services du quotidien...
- des enjeux économiques : la dépendance à la voiture individuelle motorisée, l'augmentation des coûts du carburant, la précarité énergétique liée aux transports...
- des enjeux environnementaux : émissions de CO₂ (le secteur des transports est le 1^{er} émetteur de CO₂), la qualité de l'air et la santé...

1.3 Une mobilité résiliente pour répondre aux enjeux du territoire

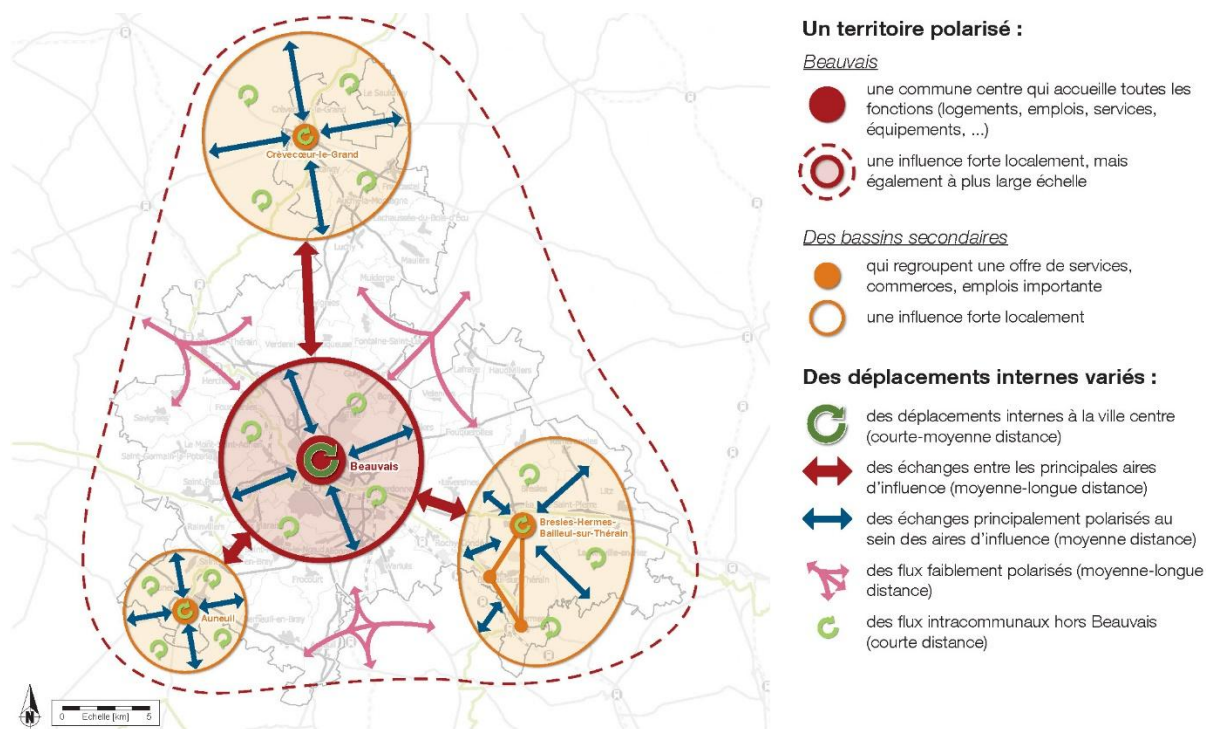


Figure 1 – Synthèse des enjeux de mobilité du territoire

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis est donc peu dense et fortement polarisé par sa ville centre, Beauvais. Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture car ce mode répond aux besoins actuels, en l'absence d'alternatives crédibles développées pour couvrir la diversité des flux. Toutefois, l'usage de la voiture commence à montrer ses limites : source de nuisances diverses et surtout peu résilient dans un contexte économique où il est difficile de maîtriser et prévoir le coût de l'énergie, notamment pour une population fragile.

Les alternatives sont encore peu développées ou peine à être attractives. Cependant, une dynamique est en place, et des pratiques se développent à l'image du covoiturage qui rencontre un succès récent sur le territoire.

Dans ce contexte, comment assurer à l'ensemble des habitants une accessibilité du territoire basée sur une **mobilité résiliente** ?

Le fonctionnement multipolaire du territoire, à plusieurs niveaux, met en évidence la diversité des flux qu'il génère. Cette diversité nécessite **de construire une stratégie multimodale adaptée**, tenant compte de nombreux critères, à la fois de la portée des déplacements, de leur fréquence, des profils des habitants et de leurs habitudes de déplacements...

1.4 Une stratégie opérationnelle déclinée au sein du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POA Mobilités)

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis a volontairement intégré le Plan de mobilité au PLUi-HM afin de répondre aux enjeux de cohérence entre les orientations urbaines et de mobilité.

L'objectif du POA Mobilités est donc de décliner les orientations générales en matière de transports et déplacements de façon plus opérationnelle. Il comprend donc l'ensemble des actions, des mesures, des opérations, mais également des éléments d'information dont la mise en œuvre, programmée, permet de répondre aux orientations du PADD.

1.5 Les orientations du PLUi-HM

Pour répondre aux enjeux de mobilité de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, de grandes orientations ont été déclinées au cours du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi-HM.

4 grandes orientations ont été identifiées :

1 - Améliorer le cadre de vie local

La mobilité sur le territoire doit être traitée à toutes les échelles. L'une des clés permettant d'encourager un report modal consiste notamment à encourager la pratique des modes actifs, pertinents sur les distances les plus courtes.

A l'échelle local, les enjeux de mobilité concernent donc, d'une part, le traitement des espaces publics qui doivent être rééquilibrés au profit des modes actifs et surtout rendus accessibles, et d'autre part, l'apaisement de la circulation automobile dans les centralités.

Il s'agira alors de :

- Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes et favoriser la pratique de la marche et du vélo pour les courtes distances ;
- Apaiser la circulation automobile dans les centralités locales.

2 - Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente

Au-delà de l'amélioration des conditions de déplacements à l'échelle locale, il est important de proposer aux habitants du territoire un panel d'alternatives à la voiture individuelle pour sortir de la dépendance constatée actuelle.

Pour cela, le Plan de mobilités prévoit le développement d'une offre multimodale qui s'appuie notamment sur l'essor de la pratique du vélo, l'optimisation du réseau de transports en commun actuel, et la mise en place de services encourageant les usages partagés de la voiture.

En parallèle, des actions sont prévues permettant de mettre en cohérence l'ensemble de ces modes autour de pôles de mobilité sur le territoire.

Les actions à développer sont donc :

- Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages ;
- Renforcer l'attractivité des transports en commun ;
- Optimiser les usages actuels de la voiture (usages partagés, stationnement, motorisation...) ;
- Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité ;
- Favoriser la transition vers des déplacements plus sobres : réduction de la portée des déplacements (espaces de coworking, télétravail...) ;
- Organiser l'offre multimodale autour d'un maillage de pôles de mobilité cohérent avec l'armature territoriale afin de faciliter l'intermodalité.

3 - Optimiser le transport de marchandises

Le transport de marchandises est une fonction essentielle pour garantir la vitalité économique du territoire. Toutefois, c'est une activité fortement génératrice de déplacements, qu'il faut organiser pour limiter ses impacts, qui s'expriment notamment en milieu urbain.

Des solutions sont alors à rechercher pour d'une part, améliorer les conditions de transports des marchandises actuelles, en se basant sur une optimisation des circuits d'accès aux sites à desservir par exemple, tenant compte de la proximité des habitations, et d'autre part, à encourager la transition de cette activité vers des modes plus vertueux et moins générateurs de nuisances (espaces occupés en centre-ville, bruit...)

Ainsi, le POA prévoit de :

- Améliorer la gestion des flux de poids-lourds à l'échelle de l'agglomération ;
- Encourager le report modal du transport de marchandises pour limiter ses nuisances en ville.

4 - Organiser un système de gouvernance et de suivi de la stratégie de mobilité

Enfin, afin de rendre possible l'ensemble des actions prévues au POA, il est nécessaire d'assurer les moyens humains suffisants et de disposer des bons outils pour permettre de suivre et d'évaluer la politique de mobilité, notamment ses effets, tout au long des dix ans sur lesquels elle doit être mise en œuvre.

Il s'agira pour cela de créer les instances de suivies thématiques, associant l'ensemble des acteurs nécessaires pour avancer de façon opérationnelle et partenariale sur l'ensemble des sujets relatifs à la mobilité.

Des observatoires seront aussi nécessairement mis en place pour évaluer la politique de mobilité dans le temps et ajuster ou non les choix faits en fonction des résultats observés.

Dans le cadre du POA, cette action est intitulée :

- Assurer le suivi de la politique de mobilité.

Ces orientations sont traduites en actions opérationnelles au sein du Programme d'orientations et d'actions (POA).

PARTIE 2

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Orientation 1. Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes afin d'encourager la pratique des modes actifs

Action 1.1 Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public

Rappels du diagnostic

Le développement de l'agglomération s'est articulé autour de la mobilité en voiture. Bien que nécessaire aux déplacements des habitants du territoire, ce mode de transport est source de nombreuses nuisances : nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air, insécurité due aux vitesses excessives, stationnement sauvage... Près de la totalité des communes font face à ces problématiques selon des entretiens réalisés à l'été 2022 avec les maires. Ces nuisances impactent négativement la qualité des espaces publics des centre-bourgs qui doivent être des lieux de convivialité et limitent la pratique des modes alternatifs à la voiture.

L'objectif est aujourd'hui de retrouver des centres apaisés, favorisant des espaces publics propices au développement de la marche (dimension, accessibilité, mobilier urbain de pause, végétation...). Toutefois, il est nécessaire de tenir compte des spécificités locales, notamment en milieu rural où l'activité agricole est essentielle et ne doit pas être dégradée pour autant.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.2 – Encourager le développement de la marche pour tous
- Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation
- Fiche action 4.4 – Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité
- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles
- Fiche action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Augmenter le nombre de déplacements en modes actifs sur le territoire
- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans les centralités

Déclinaisons des mesures à mettre en place

1.1.1 Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux

Les espaces publics doivent faire l'objet d'un traitement adapté aux spécificités et aux contraintes du territoire, afin de rendre possible les transformations souhaitées dans le projet du Plan de mobilité tout en garantissant un bon fonctionnement des activités économiques. Afin d'intégrer l'ensemble des enjeux urbains, la réalisation d'un guide des espaces publics permettra de traduire ces enjeux au sein d'un outil méthodologique et technique à disposition des communes et de l'agglomération.

L'objectif de ce guide est donc de proposer des solutions types d'aménagement proposant un meilleur partage de l'espace public, qui concilie les besoins routiers (circulation des engins agricoles, stationnement...), un confort pour les modes actifs (sécurisation des trottoirs, création d'aménagement cyclable...), mais qui intègre également le paysage et la trame verte et bleue.

La réalisation de ce guide doit se faire en concertation avec des experts pluridisciplinaires et associer les habitants du territoire, afin qu'ils expriment leurs besoins.

Réel outil d'aide à la décision, ce guide permet également de créer une cohérence des espaces publics de commune à commune, sans toutefois viser l'uniformisation des formes urbaines.

1.1.2 Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités

En lien avec le guide des espaces publics, et afin de limiter les nuisances liées notamment aux vitesses excessives dans certaines communes, des études de mise en place d'une zone 30 pourront être réalisées sur les centralités les plus impactées. L'objectif de ces études est d'identifier le périmètre des zones à apaiser, et de définir une stratégie permettant concrètement l'apaisement des vitesses : aménagements modérateurs de vitesse, traitement des entrées dans la zone... Une stratégie pour contrôler le respect des vitesses devra accompagner ces mesures.

1.1.3 Développer des zones apaisées sur le territoire

A une échelle plus locale, la réduction des vitesses de circulation dans les centralités peut être réalisée en développant des zones apaisées : rues en zone 30, mais également zones de rencontre, vélorues... qui permettent toutes de rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs, au profit des espaces pour les véhicules motorisés.

Ici aussi, l'aménagement de ces zones nécessite des aménagements au-delà de la simple réglementation pour contraindre les vitesses et être plus efficaces. Sur le territoire du Beauvaisis, ce sont près de 14 kilomètres de route qui pourraient être concernés par un apaisement généralisé des centralités, dont 8 km à Beauvais.

1.1.4 Développer le concept de « rues aux écoles »

Une rue aux écoles consiste à apaiser la circulation routière aux abords des écoles en fermant la rue à la circulation motorisée aux horaires d'accès ou de façon plus permanente. Ce dispositif permet ainsi de créer des zones sécurisées pour les enfants, de limiter la pollution de l'air dans les écoles et de créer des nouveaux lieux de rencontre dans les communes.

Pour mettre en place une rue aux écoles, il est nécessaire d'étudier au préalable l'opportunité et la faisabilité de celle-ci, en tenant compte du contexte, du plan de circulation, des trafics routiers et des impacts de la fermeture. Une fois ces sujets traités, la mise en place de la rue aux écoles peut se faire facilement et à faible coût, en impliquant le personnel scolaire et/ou des employés municipaux.

1.1.5 Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux

Le stationnement gênant et/ou dangereux est un frein au développement de la marche sur le territoire. En effet, celui-ci rend difficilement praticables les trottoirs quand ces derniers existent, et force bien souvent les piétons à se mettre en danger en marchant sur la chaussée. Afin de lutter contre le stationnement gênant, en complément d'un bon dimensionnement de l'offre privée, il est nécessaire :

- d'accompagner les communes dans la communication auprès des habitants pour limiter le stationnement gênant sur voirie ;
- de mettre en place un dispositif permettant le renforcement du contrôle du stationnement gênant ou dangereux sur le territoire ;
- de contrôler le stationnement gênant ou dangereux, notamment les véhicules stationnés sur les cheminements piétons, les véhicules masquant la visibilité ou les véhicules gênant la circulation.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
1.1.1	Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux (stationnement public sur voirie, partage de la voirie avec les véhicules agricoles, etc.)	CT	150 k€	CAB	CD60, Chambre d'agriculture, Communes
1.1.2	Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités	MT	25 k€	CAB	-
1.1.3	Développer des zones apaisées sur le territoire	Continu	1 000 k€ /km	Communes	-
1.1.4	Développer le concept de "rues aux écoles" dans les communes intéressées (zones piétonnes, zones de rencontre...)	CT/MT	28 k€	Communes	-
1.1.5	Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux	Continu	Fonct.	Communes	-

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Linéaire de zones apaisées sur le territoire (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne...)	Hausse
Nombre d'écoles où est aménagée une rue aux écoles	Hausse
Part modale des modes actifs pour les déplacements domicile-école	Hausse
Nombre de déplacements réalisés en mode actif sur le territoire (tous motifs)	Hausse

Action 1.2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous

Rappels du diagnostic

La marche est un mode de déplacement pertinent pour des trajets de courte distance (inférieurs à 3km), et pour autant, une majorité de ces déplacements sont toujours réalisés en voiture. Si cela s'explique principalement par la bonne accessibilité offerte par la voiture, liée à une bonne desserte routière et de bonnes conditions de circulation sur la quasi-totalité du territoire ou à l'absence de contrainte sur le stationnement.

À cela s'ajoute des aménagements piétons dégradés. En effet, près de 65 % des maires de l'agglomération estiment qu'il est difficile de circuler à pied sur leurs communes en raison de cheminements trop étroits, non sécurisés, voire inexistantes et souvent accompagnés par un volume de trafic important ou à des vitesses excessives. Pour autant, les villes disposent bien souvent d'un réseau de sentes pédestres et de tours de ville bien développé pour des promenades loisirs.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose la prise en compte de toutes les familles de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacements et un travail de concertation. Il convient donc d'assurer l'accessibilité des itinéraires piétons. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) a pour objectif de réaliser un état des lieux de l'accessibilité de la voirie puis d'élaborer un programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ce document est obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. À ce jour, parmi les 16 communes du territoire comptant plus de 1 000 habitants, seule Beauvais a réalisé un PAVE.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 3.2 – Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau de transport en commun

Principaux objectifs visés

- Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire
- Augmenter la pratique de la marche sur le territoire
- Résorber les coupures urbaines

Déclinaisons des mesures à mettre en place

1.2.1 Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux

Favoriser la pratique de la marche nécessite de définir une stratégie claire, notamment à l'échelle des centralités où se concentrent les commerces, services, lieux de vie, etc. Basé sur un diagnostic pertinent, la réalisation de plan piétons constitue un socle permettant d'identifier et définir :

- les principales centralités ;
- les axes piétons structurants ;
- les axes de circulation à apaiser.

Il s'agit dès lors d'établir un plan d'actions stratégique cohérent pour répondre aux besoins des piétons et résorber les freins à la pratique de la marche, avec des actions qui peuvent être pérennes ou temporaires comme la création de zones de rencontre, la neutralisation de stationnements pour élargir les trottoirs ou encore la fermeture de voies à certaines heures.

1.2.2 Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants

Du fait des aménagements principalement orientés pour l'usage de la voiture, la pratique de la marche est plutôt faible. Il existe toutefois une pratique loisirs de la marche sur le territoire, s'appuyant notamment sur les chemins agricoles et les tours de ville, présents dans certaines communes comme le tour de Rotangy, la promenade du rû de la Liovette à Guignecourt, Fontaine-Saint-Lucien et Maisoncelle-Saint-Pierre ou encore la promenade de la Vallée des Miroirs entre Bailleul-sur-Thérain et Montreuil-sur-Thérain.

En se basant sur ces pratiques, l'amélioration du maillage existant, en s'appuyant sur ces itinéraires, permet de renforcer cette pratique, autant pour les loisirs que le quotidien. Ce réseau doit relier les points d'intérêt des villes (commerces, mairies, écoles...) aux promenades des tours de ville et offrir des aménagements sécuritaires pour les déplacements internes.

1.2.3 Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais

La ville de Beauvais est inscrite au programme Action Cœur de Ville dans l'objectif de redynamiser son centre-ville.

Le premier axe identifié est le confort de l'attractivité commerciale et culturelle du centre-ville. L'une des mesures retenues est d'apaiser la circulation en centre-ville. Cela s'est traduit par une modification du plan de circulation et des principes de gestions des carrefours dans le Cœur de ville pour limiter les volumes de trafics et donner plus de place aux piétons.

Le second axe concerne la fluidification des boulevards et la mise en valeur du stationnement dans le centre-ville. Cela se traduit par une optimisation du fonctionnement des carrefours, accompagné de la mise en place d'un jalonnement dynamique des parkings permettant de limiter le trafic lié à la recherche de places et de mieux répartir la demande de stationnement entre voirie et parking.

L'ensemble du projet Action Cœur de ville doit donc être poursuivi afin d'atteindre les objectifs retenus.

1.2.4 Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles

ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'EPCI. Ainsi, la création d'une CIA est une obligation de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transports collectifs, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont :

- de dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

1.2.5 Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR

L'accessibilité est un droit pour tous. Toutefois, l'expérience de déplacement peut être vécue différemment en fonction du profil de l'usager et notamment pour les PMR et personnes handicapées. Ainsi, cette différence doit faire l'objet d'une prise de conscience collective. Pour cela, les publics en relation avec les PMR et personnes handicapées doivent être sensibilisés au sujet, ce qui permettra par la suite d'améliorer l'expérience pour ces publics. Il s'agit par exemples des agents publics, élus, conducteurs de bus....

1.2.6 Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un document obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. Le PAVE précise les mesures susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et aires de stationnement sur le territoire communal et indique les délais de réalisation de ces mesures.

Il s'agira donc de planifier la réalisation ou la mise à jour des PAVE dans toutes les communes où ce document n'a pas encore été élaboré.

1.2.7 Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité

La pratique de la marche nécessite des aménagements accessibles et sécurisés sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. La présence d'obstacles sur l'itinéraire est susceptible de bloquer l'usager qui se reportera sur un autre mode de transport s'il en a la possibilité, ou dans le pire des cas, abandonnera son déplacement.

La cartographie de l'état des cheminements permet d'identifier les points durs, afin de cibler les actions pour les résorber et assurer ainsi une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

1.2.8 Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR

Si les calculateurs d'itinéraires classiques permettent à une grande partie de la population de trouver les itinéraires adaptés à leurs besoins, les résultats peuvent ne pas être adaptés aux besoins des PMR et personnes handicapées : itinéraire proposant d'emprunter un escalier, ou de prendre le bus sur un arrêt non accessible.

Sur la base du recensement de l'accessibilité de la voirie, la mise en place d'un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant ces contraintes et ces points durs permet de mieux guider les PMR et personnes handicapées, rendant ainsi le territoire plus accessible.

Ce type de calculateur prend ainsi en compte le profil de l'utilisateur (en fauteuil roulant, famille en poussette, malvoyant...), ses modes de transports privilégiés et ses besoins spécifiques, tels que la recherche de place PMR, les lieux de pause sur le parcours, etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
1.2.1	Développer des schémas de déplacements piétons locaux dans les centralités, basé des cheminements jalonnés et aménagés	MT/LT	80 k€	CAB	Communes
1.2.2	Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de ville existants	A définir	Inclus dans le budget de 1.2.1	Communes	CAB, Chambre d'agriculture
1.2.3	Poursuivre Action Cœur de Ville Beauvais	CT/LT	2 500 k€	Beauvais	CAB
1.2.4	Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité	Continu	Fonct.	CAB	Associations
1.2.5	Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR	Continu	Fonct.	CAB	Communes, CCAS...
1.2.6	Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire (communes > 1 000 hab.)	CT	40 k€	Communes	CAB
1.2.7	Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité	CT/MT	29 k€ et 6 k€/an	Communes	Associations
1.2.8	Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR	LT	Fonct.	CAB	SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part des linéaires accessibles sur le territoire	Hausse
Part modale usage de la marche sur le territoire tous motifs	Hausse
PAVE réalisés	16 PAVE
Plans piétons réalisés	1 plan par commune

Orientation 2. Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages

Action 2.1 Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale

Rappels du diagnostic

Sur l'ensemble du territoire, seuls 2 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à vélo. Pour autant, la pratique du vélo est plutôt adaptée sur le territoire car le relief y est globalement peu marqué et une grande partie des flux domicile-travail sont internes et se font sur des distances courtes ou moyennes (intracommunales ou entre communes voisines).

Toutefois, en tant que territoire rural, les distances à parcourir peuvent également être importantes, et la pratique du vélo peut alors principalement se développer dans l'aire d'influence du pôle majeur et des pôles intermédiaires, pour couvrir les besoins du quotidien et de proximité. A cela s'ajoute de nombreux points d'intérêt touristique qui sont répartis sur le territoire et bénéficieraient d'une desserte par un réseau cyclable.

Actuellement, la Trans'Oise, traversant l'agglomération d'est en ouest, est le seul aménagement cyclable structurant du territoire. Cet axe cyclable offre un itinéraire sécurisé et confortable. Cependant, cet itinéraire n'est pas systématiquement relié aux centres-bourgs proches par des infrastructures cyclables. En plus de cet axe, les aménagements cyclables sont surtout concentrés dans Beauvais, et présentent des typologies diverses (chaussée à voie centrale banalisée, pistes ou bandes cyclables, zone de rencontre) et de qualités inégales, sans pour autant constituer de réel maillage. Sur le territoire, l'ensemble des itinéraires cyclables représente 181 km aménagés dont 95 km à Beauvais et 86 km sur le reste de l'agglomération.

La pratique du vélo sur le territoire se heurte donc à un réseau cyclable encore peu développé. Pour répondre à ces enjeux, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis a lancé en 2022 son Schéma directeur cyclable afin de disposer d'un outil opérationnel pour développer cette pratique. Ce document stratégique, élaboré en parallèle des réflexions sur PLUi-HM, s'intègre donc entièrement à ce document.

Pour développer la pratique du vélo, l'État a lancé en 2018 un premier « Plan vélo & mobilités actives », auquel le « Plan vélo et marche 2023-2027 » a succédé. L'objectif de ces deux plans est d'inciter à l'usage du vélo en subventionnant la politique cyclable des territoires et notamment la création d'aménagement cyclable, la formation dans les écoles, et l'accompagnement à l'écosystème vélo (réparation, cyclologistique...).

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Augmenter la pratique du vélo pour tous les motifs de déplacements
- Réduire le nombre d'accidents impliquant un cycliste

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.1.1 Développer les aménagements cyclables sur le territoire

L'aménagement d'un réseau cyclable sur l'agglomération constitue le socle essentiel d'une stratégie cyclable. En effet, le développement d'un réseau d'aménagement continu, sécurisé et maillé est indispensable pour encourager la pratique du vélo.

Pour définir le réseau cyclable, il est important de tenir compte des besoins de déplacements du territoire en :

- s'appuyant sur les itinéraires départementaux pour relier les pôles ;
- identifiant les bassins de vie de proximité et relier les polarités entre elles ;
- confortant les aménagements au sein des communes pour une pratique locale.

Ainsi, 41 liaisons cyclables sont identifiées. Au total, environ 175 km de liaisons cyclables sont confortées ou créées dont :

- 107 km d'aménagements cyclables dédiés ;
- 63 km en mixité avec les véhicules motorisés.

Ce réseau cyclable offre un maillage permettant de relier les communes d'une même centralité entre elles, de se rabattre vers la Trans'Oise et de connecter les différents pôles du territoire.

Priorisation des liaisons cyclables à aménager sur l'ensemble de la CAB

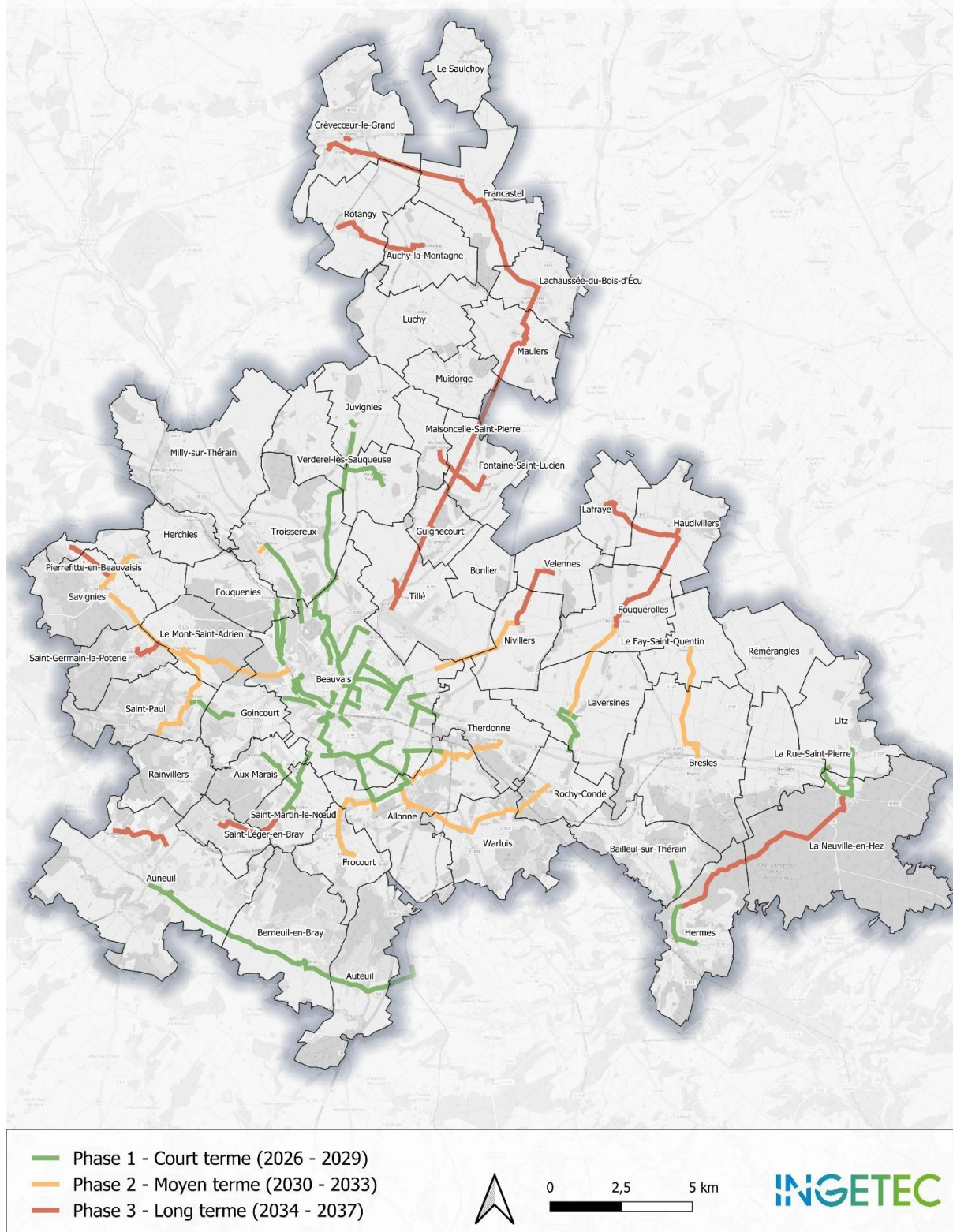


Figure 2 : Liaisons proposées dans le cadre du schéma directeur cyclable - source : INGETEC

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.1.1	Mettre en œuvre le Schéma directeur cyclable	CT/LT	SDC	CAB	Communes, CD60, ADEME, Etat, Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	+ 15 km/an
Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	Hausse
Nombre de cyclistes par jour sur des axes structurants	Hausse
Part modale du vélo pour les déplacements par motif	Hausse

Action 2.2 Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Rappels du diagnostic

Aujourd'hui, une offre de stationnement publique majoritairement implantée à Beauvais, sous la forme d'arceaux dédiés à du stationnement courte durée dans le centre-ville. A cela s'ajoute des consignes à vélo sécurisées équipées de prises électriques pour la recharge des VAE, notamment à proximité de la gare de Beauvais.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 4.4 – Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité

Principaux objectifs visés

- Encourager l'équipement et la pratique du vélo sur le territoire
- Sécuriser le stationnement vélo

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.2.1 Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux

L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments et entré en vigueur le 22 décembre 2022 fixe pour les bâtiments neufs le seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos en fonction de la catégorie de bâtiment.

Le PLUi-HM peut aller plus loin dans l'établissement des seuils minimaux de places de stationnement en prenant en compte l'évolution de l'équipement des vélos. Ainsi, en plus des places classiques, des quotas pour les vélos cargo, ou de bornes de recharge pour les vélos électriques peuvent être définis pour les nouvelles constructions. L'intégration de ces normes dans le futur PLUi-HM et leur prise en compte dans les nouvelles constructions permet la création de places de stationnement sécurisées pour les cyclistes et favorise ainsi l'équipement en vélo par les habitants.

2.2.2 Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants

L'aménagement de places de stationnement privé vélo dans le bâti déjà construit est un enjeu complexe, notamment dans l'habitat collectif.

Dans l'habitat social, un accompagnement auprès des bailleurs sociaux doit être proposé afin d'étudier les marges de manœuvre envisageables pour la création de places de stationnement vélo : reconversion de locaux en rez-de-chaussée inutilisés, reconversion de places dans les parkings...

Dans l'habitat collectif privé, un travail d'accompagnement complémentaire est à réaliser auprès des syndicats de copropriété pour s'organiser en amont et envisager collectivement les solutions possibles afin d'équiper les immeubles en stationnement sécurisé : création de guide méthodologique, financement, etc.

2.2.3 Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire

L'offre de stationnement publique doit répondre aux besoins de la population. A proximité des polarités du territoire (écoles, mairie, bibliothèques, commerces, gares, équipements sportifs...), une offre adaptée, courte, moyenne et longue durée doit être déployée. Ainsi, le Schéma directeur cyclable identifie environ 900 nouveaux arceaux, 785 arceaux abrités et 17 consignes de 106 places au total.

Compte tenu de l'essor du vélo à assistance électrique, des bornes de recharge pour les vélos électriques peuvent également être installées sur les principaux pôles du territoire.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.2.1	Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux	CT	Inclus dans le budget de PLUi-HM	CAB	
2.2.2	Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants	CT	Fonct.	CAB	Bailleurs sociaux, syndicats
2.2.3	Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire	MT/LT	Inclus dans le budget de SDC	Communes	CAB, Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de stationnements vélos installés	+ 1750 arceaux et places en consignes
Nombre de stationnements vélos installés	Hausse
Part modale du vélo pour les déplacements tous motifs	Hausse

Action 2.3 Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo

Rappels du diagnostic

Bien que la pratique du vélo soit encore peu développée actuellement, le territoire propose une offre multimodale permettant de couvrir les déplacements longue distance : les transports en commun (lignes interurbaines) et le covoiturage. Ces services, surtout le réseau bus, sont contraints à des arrêts spécifiques, parfois peu accessibles à pied par des habitants souhaitant les emprunter.

Le développement du réseau cyclable doit rendre possible un rabattement vers ces offres complémentaires et favoriser l'intermodalité.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé, organisé autour des pôles de l'armature territoriale

Fiche action 2.2 – Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Principaux objectifs visés

- Encourager le rabattement à vélo vers les arrêts de transport en commun et les aires de covoiturage

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.3.1 Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité

Le rabattement à vélo vers les pôles de mobilité est identifié comme un des enjeux du Schéma directeur cyclable. Pour favoriser l'accès de ces pôles à vélo, il est important d'y assurer une desserte de qualité par des itinéraires sécurisés et la possibilité de stationner son vélo, idéalement dans un espace sécurisé et abrité. Des espaces de stationnement doivent donc être prévus à proximité des aires de covoiturage, principaux arrêts de bus et gares du territoire. Le Schéma directeur cyclable prévoit ainsi la création de consignes vélo de 6 à 10 places sur les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes-Berthecourt ainsi que des consignes vélos de 6 places sur les parkings de covoiturage de Bresles, Bailleul-sur-Thérain et Milly-sur-Thérain.

Des services pour les cyclistes peuvent également être aménagés à proximité de ces pôles comme des pompes à vélo et des outils, une consigne pour le rangement des affaires, des vestiaires pour permettre de se changer, etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.3.1	Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité (stationnement, desserte...)	CT	Inclus dans le budget du SDC	CAB	

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de places de stationnement créées à proximité des arrêts de transport en commun	+ 45 places vélo
Nombre de voyageurs se rabattant en gare et bus à vélo	Hausse

Principaux indicateurs de suivi de l’action et de ses effets

Action 2.4 Développer l’ensemble de l’écosystème autour du vélo

Rappels du diagnostic

Depuis 2021, la Communauté d’agglomération du Beauvaisis subventionne l’acquisition de vélos et d’équipements de sécurité. Ainsi, de 2021 à 2024, ce sont 85 000 € qui ont été alloués à ce budget, permettant à plus de 1 000 personnes de s’équiper en vélo. L’aide concerne autant les vélos classiques qu’électriques, mais aussi les vélos cargos, long tails, etc.

En partenariat avec les associations locales, des événements sont organisés sur le territoire pour mettre en avant la pratique du vélo. Par exemple, dans le cadre du programme Mai à vélo, le festival Beauvais en Selle est organisé sur deux week-ends avec des animations, sensibilisations, ateliers de réparation et sorties à vélo sur la Place Jeanne Hachette et dans le Parc Marcel Dassault.

Un service de location de courte durée de trottinettes électriques est également mis en place à Beauvais et à Tillé. Ce type de service a d’abord été expérimenté en 2022 avant d’être pérennisé en 2023. En 2024, ce sont près de 55 000 trajets qui ont été réalisés par environ 4 450 utilisateurs.

Le développement de l’écosystème vélo doit ainsi continuer à s’appuyer sur des démarches similaires, à la fois de subventions, d’animations, d’information et de communication, pour encourager la pratique du vélo et s’élargir à l’ensemble du territoire.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.4 – Animer la politique cyclable
- Fiche action 5.2 – Développer l’accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements tous motifs

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.4.1 Poursuivre les actions permettant à la population de s’équiper

La première étape nécessaire à la pratique du vélo est la mise à disposition d’un vélo pour l’usager. Pour faciliter l’acquisition d’un vélo mécanique ou à assistance électrique, ainsi que l’acquisition d’équipements de sécurité, le dispositif d’aide à l’achat mis en place doit être poursuivi.

Pour les publics souhaitant découvrir le vélo ou essayer des vélos électriques, il peut être intéressant de développer sur le territoire des services de location courte ou longue durée. En effet, le prix d’achat d’un VAE peut être un frein à son acquisition et la location permet de découvrir cette pratique afin d’évaluer si ce mode répond à ses besoins et envisager par la suite l’achat d’un vélo. Ainsi, le Schéma

directeur cyclable prévoit la mise à la location longue durée de 200 vélos de type mécaniques, VAE et vélos spéciaux. Ces vélos seront répartis sur les principales polarités de l'agglomération :

- Beauvais : 155 vélos ;
- Crèvecœur-le-Grand : 10 vélos ;
- Auneuil et Auteuil : 10 vélos
- Bresles, La Neuville-en-Hez, Hermes et Rochy-Condé : 25 vélos.

Ces locations longues durées seront également renforcées par la location courte durée de 100 VAE dont 80 répartis sur Beauvais et les communes limitrophes et 20 vélos sur les pôles secondaires de l'agglomération (gare de Hermes, gare de Rochy-Condé, gare d'Auneuil-Auteuil,).

2.4.2 Développer un réseau d'ateliers vélo

La mise en place d'un réseau d'ateliers de réparation de vélo permet de conforter les cyclistes dans leurs pratiques. Ces ateliers offrent aux adhérents l'occasion d'apprendre à entretenir et réparer leur vélo, d'avoir accès à du matériel, de soutenir des associations, de trouver des pièces d'occasions ou encore d'acheter des vélos d'occasion.

La création d'atelier sur les différents bassins de vie du territoire renforce ainsi la pratique du vélo.

2.4.3 Renforcer la collaboration avec les associations locales

En complément du développement d'atelier vélos sur le territoire, la pratique du vélo peut être mise en avant au travers d'événements. Avec l'aide des associations locales, des événements peuvent être organisés autour de la pratique du vélo : sorties à vélo, formations sur la pratique du vélo, formations à l'entretien et la réparation de vélo, ventes de vélos...

2.4.4 Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles

La mise en œuvre d'un nouveau jalonnement cyclable des principaux pôles générateurs permet d'orienter les cyclistes vers les itinéraires aménagés et sécurisés et donc plus confortables. En plus des itinéraires utiles, des itinéraires de promenades peuvent également être jalonnés sur le territoire. Sur l'ensemble de l'agglomération, le Schéma directeur cyclable prévoit de créer ou de conforter le jalonnement sur environ plus de 60 km d'itinéraires cyclables.

2.4.5 Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités

La micromobilité et notamment les trottinettes électriques se présentent comme une alternative à la voiture individuelle en touchant un public parfois moins attiré par le vélo. Ainsi, en complément de la politique cyclable, le territoire doit continuer d'encourager la pratique de la micromobilité à travers la poursuite du service de location courte durée de trottinettes électriques.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.4.1	Poursuivre les actions permettant à la population de s'équiper en vélo (location courte ou longue durée, aide à l'achat)	CT/LT	30 k€ / an	CAB	

2.4.2	Développer un réseau d'ateliers vélo	A définir	90 k€	CAB	Communes, Associations
2.4.3	Renforcer la collaboration avec les associations locales	A définir	Inclus dans le budget de 2.3.3	CAB	Associations
2.4.4	Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles	MT	25 k€	CAB	Communes, CD60, Associations
2.4.5	Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités	Continu	Fonct.	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre d'ateliers vélos sur le territoire	Hausse
Fréquentation des différents ateliers vélos	Hausse
Fréquentation des événements organisés	Hausse

Action 2.5 Animer la politique cyclable

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.3 – Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo
- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Encourager la pratique du vélo

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.5.1 Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo

La pratique du vélo peut faire face à de nombreux a priori : dangerosité, exposition à la pollution de l'air, distance trop longue pour faire du vélo... Il est important de lever ces idées parfois préconçues pour encourager la pratique. Pour cela, les actions de sensibilisation déjà mises en place (Mai à vélo) peuvent être reconduites et renforcer pour montrer aux différents publics les enjeux et bienfaits liés à la pratique du vélo, à travers l'organisation d'événements, d'interventions dans les écoles ou les entreprises, etc. Ces actions doivent être menées en partenariat avec les associations locales.

2.5.2 Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo

Le développement de la politique vélo sur le territoire nécessite la participation de l'ensemble des acteurs du territoire (élus du territoire, les techniciens, les associations, les acteurs...). Les élus et personnels techniques doivent maîtriser à la fois les enjeux techniques liés au développement des aménagements cyclables et son écosystème, mais également mieux comprendre les besoins des différents usagers du vélo pour s'adapter à leurs demandes. La mise en place de formations auprès des élus et des techniciens en partenariat avec les associations du territoire garantit la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux liés au vélo dans la déclinaison de la stratégie cyclable, pour tous les profils d'utilisateurs.

2.5.3 Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo

Selon leur taille, les communes du territoire disposent de compétences hétérogènes lorsqu'il s'agit de développer des aménagements cyclables sur leur territoire. En complément des formations des élus et agents, un accompagnement technique peut être mis à disposition pour accompagner ces collectivités à réaliser leurs projets locaux, en les accompagnant dans la conception, sur les bonnes pratiques de partage de la voirie, les matériaux, le mobilier urbain...

Cette expertise technique doit être prévue à l'échelle de l'agglomération, et facilement accessible à l'ensemble des communes.

2.5.4 Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo

La conception d'un guide à destination de tous les habitants permet de réunir sur un seul support toutes les informations nécessaires à la pratique du vélo. Celui-ci présente les bonnes pratiques à avoir quand on fait du vélo, la présentation de la signalétique, les aides et services mis en place sur le territoire, les itinéraires cyclables aménagés, ainsi que l'avancement du Schéma cyclable... Il peut être aussi bien physique et distribuer dans les boîtes aux lettres ou à disposition en mairie que disponible en ligne et permet ainsi d'informer et sensibiliser la population.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.5.1	Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo	Continu	Fonct.	CAB	Communes, associations
2.5.2	Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo	A définir	Fonct.	CAB	Associations
2.5.3	Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo	Continu	25 k€	CAB	Communes
2.5.4	Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo	MT	20 k€	CAB	Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Personnes formées par an	Hausse
Nombre de projets accompagnés	Hausse

Orientation 3. Renforcer l'attractivité des transports en commun

Action 3.1 Optimiser le réseau de transport en commun

Rappels du diagnostic

Le territoire de la CAB est desservi par un réseau de bus urbain concentré autour de Beauvais et les villes à proximité et de 3 lignes interurbaines peu fréquentes à destination de Auneuil, Bailleul-sur-Thérain/Bresles et Crèvecœur-le-Grand. Ce réseau est complété par une offre de TAD zonale, organisée autour de ces polarités.

En 2019, avant le COVID, le réseau Corolis était plutôt efficient en comparaison avec des réseaux de taille similaire, du fait :

- d'un faible nombre de km produits (19,1 milliers de km produits en 2019) ;
- d'un nombre de voyages satisfaisant : 4,6 millions de voyages annuels soit environ 55,3 voyages par habitant desservi environ, dans la moyenne des réseaux comparables.

Toutefois, la crise sanitaire a eu un impact à la fois sur l'offre et la fréquentation des réseaux TC dont les effets sont encore présents aujourd'hui. Ainsi, le réseau de bus urbain peine à trouver en attractivité avec seulement 260 000 validations en septembre 2022 contre 342 000 en septembre 2019 soit une baisse de 25 % de la fréquentation.

Par ailleurs, la fréquentation du réseau de bus est fortement polarisée par les 2 lignes chronos qui enregistrent à elles seules 70 % des validations sur le réseau. À l'opposé, les lignes interurbaines sont peu fréquentées.

A ces enjeux de fréquentation s'ajoutent des enjeux budgétaires. Le réseau Corolis fait partie des réseaux où les recettes par voyage sont les plus faibles : seulement 0,16 €/voyage contre une moyenne de 0,40 €/voyage pour les réseaux de taille similaire (hors gratuité). De fait, le taux de couverture des recettes (recettes / dépenses) est faible : 10 % seulement contre 34 % en moyenne en France (UTP, 2019).

Pour s'inscrire dans la stratégie de mobilité multimodale du territoire, le développement du réseau TC doit donc faire face aux enjeux de renforcement de son attractivité, tout en proposant une offre efficace qui réponde au mieux aux besoins du territoire.

À ce réseau de bus urbain, s'ajoutent :

- le réseau de bus régionaux, dont la desserte de la CAB est également organisée en étoile centrée autour Beauvais ;
- le réseau ferroviaire qui permet :
 - principalement de relier Beauvais à Paris en 1h20 en moyenne, via Hermes-Berthecourt,
 - de rejoindre Le Tréport en desservant les gares de Beauvais, Milly-sur-Thérain et Rochy-Condé.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun
- Améliorer la performance des bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.1.1 Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC

Pour renforcer l'attractivité du réseau Corolis, la mise en place d'un observatoire des performances du réseau TC est un dispositif efficace à mettre en place. Il s'agit alors de déterminer les indicateurs de performances à suivre, qui sont :

- des indicateurs relatifs à l'exploitation : kilomètres produits, fréquentations en nombre de voyages, vitesse d'exploitation..., taux de remplissage des bus ;
- des indicateurs de satisfaction des usagers : réponse aux besoins, appréciations des niveaux de services...

Ces indicateurs doivent être mis à jour régulièrement, à une échelle réseau, mais aussi à l'échelle locale (ligne, voire tronçon) pour permettre d'identifier facilement des pistes d'optimisation, permettant de répondre à la fois aux enjeux d'attractivité et d'efficacité du réseau TC.

3.1.2 Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau

Sur la base des indicateurs évalués dans le cadre de l'observatoire des performances du réseau, il s'agit d'identifier et de prioriser les actions à mener pour renforcer l'attractivité du réseau. Selon les cas, ces pistes pourraient être constituées :

- d'études de performances TC sur une ligne ou un axe, permettant d'évaluer les mesures à mettre en place pour améliorer les vitesses commerciales et donc la régularité de la ligne ;
- d'études d'opportunité permettant de redéfinir le tracé d'une ligne et évaluer les impacts sur la qualité de la desserte, le coût de la ligne et ses performances ;
- etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.1.1	Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC	Continu	Fonct.	CAB	Exploitant
3.1.2	Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau	CT	80 k€	CAB	Exploitant

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Vitesse commerciale des bus urbains	Hausse
Fréquentation du réseau de transport urbain	Hausse

Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau

Rappels du diagnostic

La loi Handicap de 2005 pose le principe que l'ensemble de la chaîne de déplacement doit être accessible à toute et tous. Cette chaîne se compose des différents éléments qui interviennent dans le déplacement : de l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements recevant du public (ERP) en passant par le réseau de transports collectifs. Sur le réseau de transport urbain, tous les véhicules acquis depuis 2014 sont aux normes en termes d'accessibilité. Aujourd'hui, le parc du réseau Corolis est composé de 39 véhicules dont 33 bus et 6 minibus tous entièrement accessibles.

Le réseau Corolis compte, en 2024, au total 584 points d'arrêt, incluant 44 lignes dont : 8 lignes urbaines régulières, 3 lignes interurbaines structurantes, 11 lignes principalement scolaires, 11 lignes RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal), 8 services de transports à la demande et 3 navettes spécifiques.

Dans le cadre du diagnostic de l'Ad'Ap, l'accessibilité des 313 arrêts (réseau antérieur à septembre 2022) a été diagnostiquée sur les points suivants :

- une hauteur de quai supérieure à 16 cm pour permettre une pente de la rampe inférieure à 12 % ;
- un cheminement d'au moins 1,40 m de large dans un rayon de 50 m autour de l'arrêt ;
- l'absence d'obstacle ;
- une faible pente d'accès (pente inférieure à 5 %).

Le bilan est globalement bon sur la qualité du revêtement, l'espace disponible autour des points d'arrêts et le cheminement en fauteuil dans un rayon de 50 m. En revanche, cela n'intègre pas la hauteur du quai et les traversées piétonnes qui posent encore des difficultés sur certains arrêts.

Selon ce diagnostic, 61 points d'arrêts du réseau sont concernés par des travaux de mise en accessibilité à différentes échelles dont 57 sont prioritaires au sens de la loi.

Pour l'accessibilité du réseau ferré, à Beauvais le bâtiment et l'espace de vente de la gare sont accessibles et des ascenseurs PMR sont à disposition des voyageurs pour accéder aux différents quais de la gare. De plus, un service d'accompagnement PMR est disponible en gare afin de faciliter l'accès aux trains (assistance simple, rampe, fauteuil...). En 2021, ce service a été sollicité près de 200 fois à la gare de Beauvais.

La traversée des quais s'effectuant en traversant la voie dans les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes – Berthecourt, des rampes d'accès permettent de rejoindre les quais. Toutefois, ces gares ne présentent pas de service d'accompagnement personnalisé directement sur place.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.2 – Encourager le développement de la marche pour tous

Principaux objectifs visés

- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.2.1 Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus

Conformément au Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD'AP), la CAB doit prévoir de poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain, afin que l'ensemble des 57 arrêts identifiés comme prioritaires soient accessibles d'ici la fin du PLUi-HM.

La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie au-delà de cette échéance afin d'accompagner les projets d'aménagements liés au réseau de bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires sur demande des usagers.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.2.1	Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	CT/MT	250 000 € /an	CAB	Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part d'arrêts prioritaires accessibles	Hausse - 100% des arrêts à l'échéance du PLUi-HM
Part d'arrêts accessibles	Hausse

Action 3.3 Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts

Rappels du diagnostic

La gare de Beauvais constitue le principal pôle d'intermodalité du territoire, constitue :

- de la gare SNCF, qui a accueilli plus de 1,8 millions de voyageurs en 2023 (5^{ème} gare du Département de l'Oise et la 13^{ème} gare à l'échelle régionale). Bien que située en centre-ville de Beauvais, la gare de Clermont-de-l'Oise est privilégiée par une part importante des habitants du territoire du fait de son accessibilité et du niveau de service proposé pour les liaisons avec Paris ;
- du réseau de transports en commun urbain Corolis, accueillant les deux lignes Chrono et presque toutes les lignes principales du réseau sur des arrêts à proximité directe du bâtiment gare ;
- du réseau interurbain, cependant plus éloigné, la gare routière se situant à 350 m du bâtiment voyageurs de la gare ;
- d'une Vélostation, gérée par Beauvélo, permettant de louer et réparer son vélo ;
- d'un parking vélo sécurisé de 32 places.

Au-delà de la gare de Beauvais, le territoire ne présente pas de véritable lieu d'intermodalité, malgré la présence d'autres gares SNCF (Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes).

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.3 – Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo

Principaux objectifs visés

- Favoriser les déplacements intermodaux ;
- Améliorer l'accessibilité de l'offre de transports en commun.

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.3.1 Etudier le développement des pôles de mobilité

Le développement de pôles de mobilité consiste à identifier des lieux stratégiques sur le territoire où se concentrent tout ou partie de l'offre multimodale, à savoir les réseaux routiers, bus, cyclables et les services tels que le covoiturage. L'objectif est de valoriser ces nœuds multimodaux afin de répartir les pôles de mobilité en cohérence avec les bassins de vies et l'armature urbaine et proposer ainsi une offre de mobilité variée à l'ensemble des habitants.

Ces pôles peuvent intégrer de nombreux équipements relatifs à la mobilité tels que :

- des arrêts de bus accessibles en lien avec des lignes de bus, qu'elles soient structurantes ou de TAD ;
- un parking permettant le rabattement, mais intégrant également des places réservées au covoiturage ;
- de places de stationnement pour les vélos, facilitant le rabattement à vélo vers ces pôles ;
- des bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques ;
- etc.

Enfin, afin de garantir l'attractivité des pôles de mobilité, mais également s'inscrire complètement dans la chaîne de déplacements des voyageurs, les pôles de mobilité pourraient accueillir une offre de services complémentaires, tels que des consignes pour récupérer des colis, des commerces de proximité, des services de réparation de vélo...

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.3.1	Etudier le développement des pôles de mobilités et services de proximité où renforcer l'offre multimodale et de services	MT	80 k€	CAB	Communes, SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de pôles de mobilité	Hausse
Nombre de déplacements intermodaux	Hausse

Action 3.4 Renforcer l'attractivité du pôle d'échange multimodal de Beauvais

Rappels du diagnostic

Dès 2015, des réflexions ont été engagées sur le réaménagement de la gare vers un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM). La première étude identifie 4 enjeux pour améliorer l'aménagement et l'intermodalité autour de la gare :

- regrouper les 3 sites pour améliorer l'intermodalité, avec notamment une réflexion sur le déplacement de la gare interurbaine ;
- améliorer l'information voyageurs ;
- encadrer le rabattement automobile : une offre actuelle bien dimensionnée, mais une réglementation à adapter et une dépose-reprise à réorganiser ;
- valoriser l'accessibilité des modes actifs : mieux connecter la gare via des espaces piétons et des aménagements cyclables confortables, et renforcer l'offre de stationnement vélo, notamment sécurisée.

Un projet de PEM est en cours et intègre désormais la réalisation d'une passerelle pour permettre de franchir les voies ferrées et relier le nord et le sud plus facilement, afin d'améliorer les perméabilités autour de la gare.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 3.3 – Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun pour les mobilités domicile-travail
- Augmenter la lisibilité de l'offre multimodale à la gare de Beauvais

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.4.1 Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité

Le PEM de Beauvais joue un rôle primordial au sein de la stratégie multimodale du territoire, à la fois porte d'entrée et lieu de diffusion dans le Beauvaisis. Ainsi, le projet de PEM doit garantir les principales fonctionnalités à assurer pour un pôle d'échanges, à savoir :

- des fonctionnalités « transports » qui relèvent de l'offre des réseaux de transports collectifs, de la lisibilité des arrêts et de la qualité des cheminements entre les arrêts. Dans le cas présent, le réaménagement de la gare routière facilitera l'orientation des voyageurs vers les lignes de bus et cars à leur disposition ;
- des fonctionnalités « services » avec principalement la vente de titres, une information en temps réel des horaires des réseaux, permettant à chaque usager d'organiser son temps d'attente, et des services annexes permettant de profiter de la très bonne accessibilité du secteur et d'améliorer le confort d'attente des usagers ;
- des fonctionnalités « lien entre les fonctions d'intermodalité » facilitant son orientation (signalétique) et son parcours (qualité de l'accès de la zone) ;

- des fonctionnalités « autres modes de déplacements », au cœur des enjeux de rabattement sur la gare : intégration des services pour le vélo, des espaces pour les taxis, etc.

3.4.2 Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car

Actuellement, la ligne Beauvais/Paris Nord qui compte 53 trains/j et permet de rejoindre Paris en 1h20 en moyenne est peu compétitive en comparaison avec d'autres liaisons à proximité comme la liaison Clermont/Paris Nord réalisée en 40 min environ et disposant d'un meilleur niveau de service (meilleure fréquence et plus grande amplitude horaire).

De plus, Beauvais ne dispose pas de liaison ferroviaire vers les grandes villes voisines, telles qu'Amiens, Rouen ou Compiègne.

Afin de renforcer l'attractivité de la gare de Beauvais, et plus généralement, l'usage des transports ferroviaires pour les déplacements en échange avec l'extérieur du territoire, les démarches suivantes doivent être mises en œuvre :

- poursuivre les échanges avec les Régions Hauts-de-France, Île-de-France et la SNCF pour évaluer la possibilité de renforcer la fréquence et/ou de diminuer la durée de trajet de la liaison ferroviaire Paris-Beauvais. ;
- engager des discussions et études pour améliorer les liaisons interurbaines en car entre Beauvais et les autres pôles régionaux à proximité (Compiègne, Amiens, Rouen...)

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.4.1	Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité	CT/LT	15 000 k€	CAB	Région HDF, SNCF
3.4.2	Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car	MT/LT	Fonct.	Région HDF	CAB, SNCF

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part de rabattement en modes alternatifs sur les pôles d'échanges	Hausse
État d'avancement des études	

Orientation 4. Optimiser les usages de la voiture

Action 4.1 Encourager les usages partagés de la voiture

Rappels du diagnostic

Le covoiturage de courte distance est une pratique bien présente sur le territoire de la CAB. Deux services sont aujourd'hui organisés :

- Passpasscovoiturage.fr, géré par le SMTCO, qui met en contact les conducteurs et les passagers ;
- BlablaCar Daily (ex-Klaxit), opérant sur le territoire de la CAB, met en contact les conducteurs et les passagers, et travaille avec les entreprises pour organiser le covoiturage entre les employés. Ce dispositif est aujourd'hui subventionné par l'agglomération.

Ce service de covoiturage, couplé à la subvention proposée par la CAB, encourage la pratique, avec en moyenne 23 200 voyages réalisés par mois en covoiturage en 2023 et près de 40 000 voyages au mois de mars 2024. En février 2024, la CAB est le 9^e territoire français « qui covoiture le plus » (hors région Île-de-France) selon le baromètre du covoiturage de Blablacar Daily.

Cette pratique est accompagnée sur le territoire par 4 aires de covoiturage labellisées « Covoiturage Oise », présentes sur les communes de Beauvais, Milly-sur-Thérain, Bresles et Bailleul-sur-Thérain.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Réduire l'autosolisme dans les déplacements pendulaires
- Réduire les phénomènes de congestion ponctuels
- Réduire les besoins en stationnement

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.1.1 Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant le financement de services de covoiturage attractifs

L'aide au covoiturage mise en place sur la CAB a permis de fortement développer la pratique du covoiturage du quotidien sur le territoire.

Avec les récentes hausses du coût de l'énergie, le covoiturage se présente comme une alternative pertinente à l'autosolisme pour les déplacements pendulaires. De plus, l'augmentation du covoiturage permet de limiter le nombre de véhicules circulant sur les routes et par conséquent réduit les besoins en stationnement et les émissions de GES.

Ainsi, le subventionnement de la pratique est à poursuivre pour pérenniser la pratique sur le territoire, mais ses modalités peuvent évoluer pour s'adapter à l'évolution des usages.

4.1.2 Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage

Ces dernières années, la pratique de covoiturage a fortement évolué sur le territoire du Beauvaisis, notamment en lien avec la mise en place du service BlablarCar Daily (ex-Klaxit). Ce service étant fortement subventionné, il est nécessaire d'évaluer ses performances régulièrement pour adapter la stratégie à mettre en place, afin de soutenir au mieux la pratique.

La mise en place d'un observatoire est un dispositif simple et efficace permettant l'aide à la décision. Il doit intégrer des indicateurs simples à évaluer, tels que le nombre de voyages réalisés, la distance moyenne, le taux d'occupation des véhicules, etc., et s'accompagner d'enquêtes de satisfaction et d'usages auprès des voyageurs.

4.1.3 Renforcer la communication autour du covoiturage

Pour encourager la pratique du covoiturage, il faut informer la population des services à disposition et des avantages que le covoiturage présente.

Le covoiturage courte distance étant plutôt utilisé pour des trajets domicile-travail ou domicile-étude, les entreprises du territoire et écoles du territoire sont une porte d'entrée prioritaire afin d'atteindre un grand nombre d'usagers potentiels. Dans les entreprises, la mise en avant du covoiturage peut également avoir lieu au travers de la mise en place de plans de déplacements entreprise.

4.1.4 Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage

La réalisation d'aires de covoiturage offre de nombreux avantages :

- cela organise la pratique du covoiturage et la rend possible en concentrant des places de stationnement réservées et un panel de services, répartis sur le territoire à des endroits stratégiques (convergence de flux routiers) ;
- cela rend visible sur le territoire la pratique du covoiturage, avec une signalétique claire, mettant en avant ce mode de déplacement au quotidien.

Le développement de ces aires est donc un facteur pour installer le covoiturage comme une pratique pérenne sur le territoire.

Le schéma directeur permet d'identifier les lieux stratégiques, sur la base de l'étude des flux, du potentiel de covoiturage et de définir le nombre de places de stationnement ainsi que les services qui doivent accompagner l'aménagement de l'aire pour renforcer son attractivité.

4.1.5 Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire

En application du schéma directeur des aires de covoiturage, chaque aire doit être aménagée en intégrant :

- un parking avec des places réservées pour les usagers du covoiturage, dimensionné selon l'évaluation du potentiel de l'axe à proximité ;
- de services de mobilité, tels que du stationnement vélo, des arrêts de bus accessibles, permettant l'intermodalité ;
- divers services pratiques, s'intégrant dans une chaîne de déplacements, afin de limiter les étapes pour les usagers : consignes, dépôt de pain, livraison de panier de légumes...

4.1.6 Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage

La mise en place d'un service d'autopartage peut avoir un intérêt sur le territoire. En effet, une voiture étant à l'arrêt 95 % du temps, l'autopartage permet d'augmenter son utilisation. Ainsi, selon l'ADEME, une voiture en autopartage en boucle (prise et restitution du véhicule au même endroit) remplace 5 à 8 véhicules personnels et libère entre 1 et 3 places de stationnement sur voirie.

La mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire pourrait favoriser la démotorisation des ménages et réduire les besoins en stationnement, tout en offrant une solution de transport à des ménages qui ne seraient pas motorisés.

Cela doit s'accompagner d'une communication importante auprès de la population pour présenter le fonctionnement et les avantages d'un tel service.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.1.1	Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant l'offre de services de covoiturage attractifs	Continu	800k€/an	CAB	Opérateur, Communes
4.1.2	Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage (indicateurs clés, et financement)	Continu	Fonct.	CAB	Opérateur
4.1.3	Renforcer la communication autour du covoiturage, notamment auprès des principaux employeurs	Continu	Inclus dans le budget de 4.1.1	CAB	Opérateur, Communes
4.1.4	Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage	CT	25 k€	CAB	Communes
4.1.5	Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire	MT/LT	500 k€ et 2 k€/an	Communes	CAB
4.1.6	Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage	CT	50 k€	CAB	Opérateur

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de déplacements réalisés en covoiturage sur le territoire	+10%
Nombre d'aires de covoiturage	Hausse
Part des ménages multimotorisés	Baisse

Action 4.2 Accompagner l'évolution du parc de véhicules vers des motorisations moins carbonées

Rappels du diagnostic

Sur le territoire de l'agglomération, le renouvellement du parc automobile est important. Entre 2012 et 2022, la part de véhicules Crit'Air 1 (voitures au gaz et hybrides rechargeables, voitures à essence immatriculées à partir de 2011, poids-lourds à essence ou biodiesel immatriculés à partir de 2014) est passée de 15 % à 45 % du parc VP, avec notamment une réduction de 50 % du parc de véhicules diesel. La tendance est toutefois fortement pondérée par le parc immatriculé à Beauvais, composé à 57 % de Crit'Air 1 contre 24 % pour le reste de l'agglomération. Bien que la part des véhicules électriques ou hydrogène reste faible, son évolution est rapide.

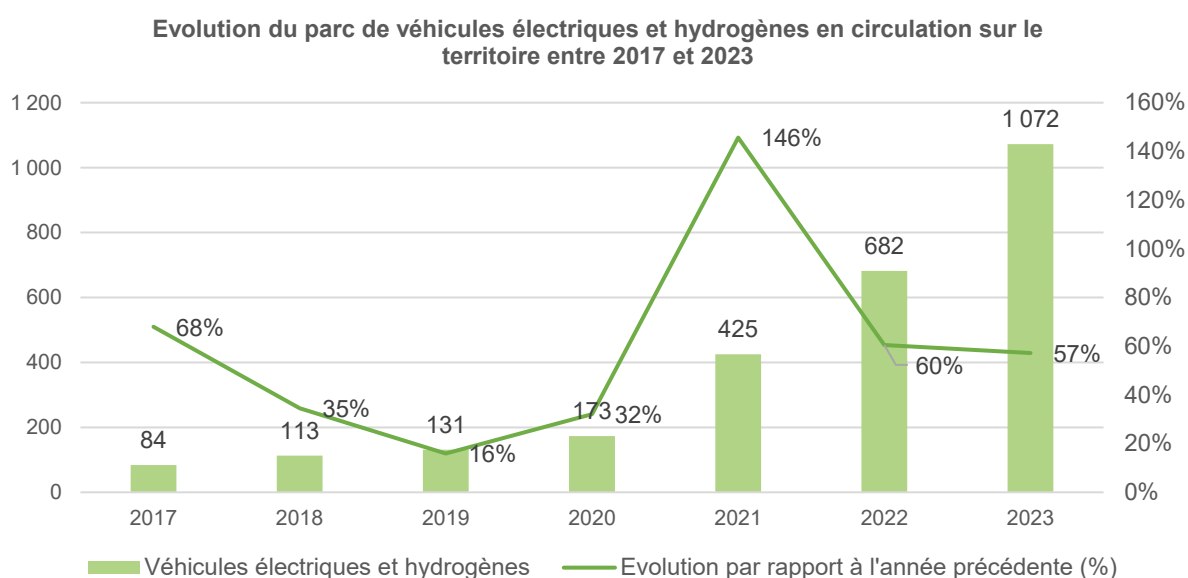


Figure 3 – Evolution du parc de véhicules électriques et hydrogènes en circulation sur le territoire en 2017 et 2023 (SDES, 2024)

Depuis 2017, le SE60 déploie des bornes de recharge sur l'ensemble du département de l'Oise, y compris sur le territoire de la CAB. L'objectif fixé est une mise en service de 300 points de charges supplémentaires sur l'agglomération entre 2025 et 2030. À ces installations s'ajoutent les 17 bornes de recharge du réseau Stations-e installées par la CAB à Beauvais, Crèvecœur-le-Grand, Milly-sur-Thérain et Saint-Paul.

Rattachement aux autres fiches actions

-

Principaux objectifs visés

- Accompagner la transition des véhicules thermiques vers des véhicules à plus faible émission

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.2.1 Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60

L'électrification du parc automobile devrait s'accélérer ces prochaines années, avec d'une part, les politiques nationales de zones à faibles émissions et d'autre part, l'interdiction de vente de voitures thermiques dans l'Union Européenne prévue en 2035.

L'implantation d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique doit être anticipée afin de faciliter la transition pour tous les habitants du territoire. Déjà amorcé par le SE60, la CAB peut accompagner ce déploiement en identifiant les besoins selon les secteurs et en finançant une partie des bornes à implanter.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.2.1	Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60	Continu	Fonct.	SE60	CAB, Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de bornes de recharges électriques implantées sur la CAB selon leur typologie	Hausse
Taux de motorisation en véhicules électriques	Hausse

Action 4.3 Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Rappels du diagnostic

L'agglomération de Beauvais est desservie par un réseau en étoile structuré autour de trois axes principaux : l'autoroute A16 (Nord-Sud), la nationale N31 (Est-Ouest) et la départementale D1001 (Nord-Sud), complétés par plusieurs routes départementales reliant les différentes parties du territoire. Ce réseau assure une bonne desserte routière, mais engendre des niveaux de trafic élevés qui sont susceptibles de générer des embouteillages aux heures de pointe sur les principales entrées de ville de Beauvais.

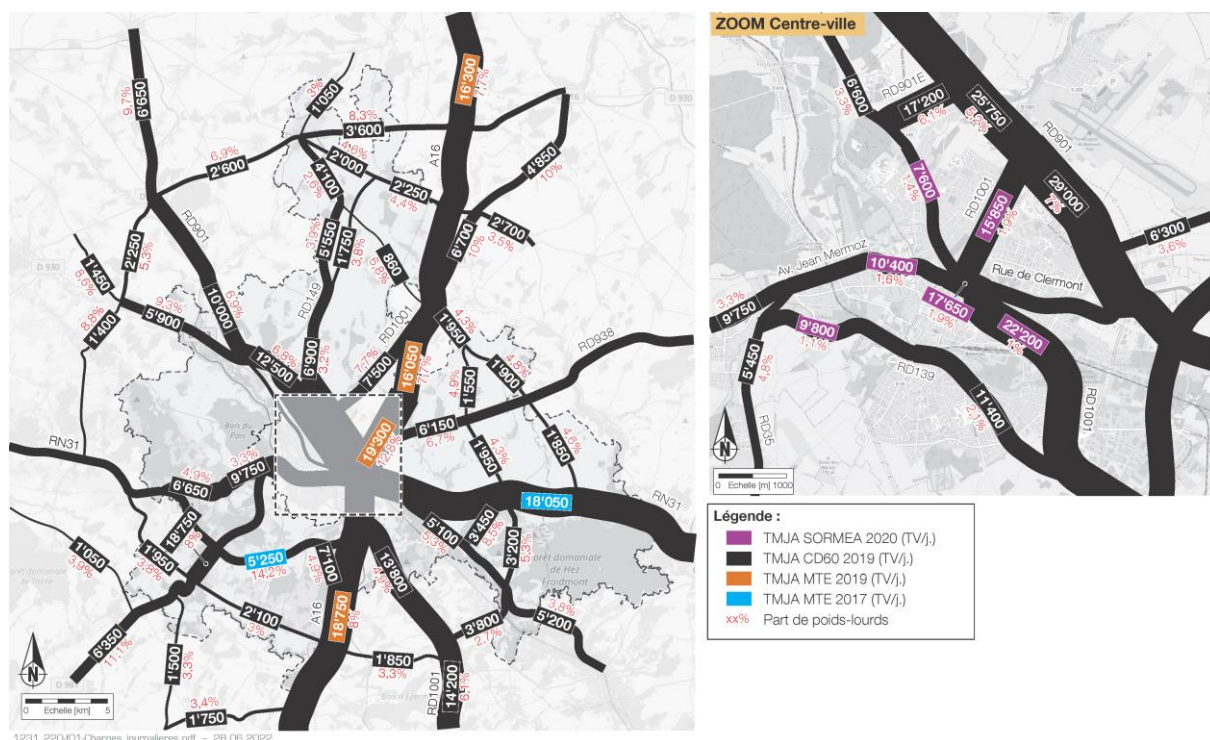


Figure 4 : Charges de trafic journalière sur la communauté d'agglomération du Beauvaisis - Sources : SORMEA 2020, CD60 2019, Ministère de la Transition Ecologique 2017&2019

Au-delà de Beauvais, les principales nuisances observées sont sonores et liées à l'insécurité routière due à des vitesses excessives, en particulier dans les centres-bourgs traversés par des routes départementales.

Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le nombre d'accidents corporels de la circulation a augmenté ces dernières années, atteignant près de 180 accidents recensés en 2022 (cette hausse doit toutefois être nuancée par l'évolution des pratiques de recensement). Ces accidents sont majoritairement concentrés à Beauvais, qui représente près de 50 % des accidents de l'agglomération, ce qui s'explique par une plus forte concentration des flux de circulation, notamment du trafic automobile. En dehors de Beauvais, la RD12 à Bailleul-sur-Thérain enregistre également un nombre significatif d'accidents de la route.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale
- Fiche action 3.1 – Optimiser le réseau de transport en commun
- Fiche action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Limiter les nuisances liées au trafic automobile
- Réduire le nombre d'accidents sur le territoire

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.3.1 Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier

Le réseau routier joue un rôle central dans le développement de la stratégie de mobilité, car il constitue le support principal de l'offre multimodale.

La réalisation d'une étude de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de définir une organisation multimodale cohérente, intégrant l'ensemble des projets de mobilité du territoire tout en garantissant son accessibilité. Cette étude devra être menée à l'échelle de l'agglomération et en accord avec les échéances du PLUi-HM.

4.3.2 Mettre en place un observatoire de l'accidentologie

L'accidentologie a augmenté sur le territoire ces dernières années. Le suivi régulier des accidents de la route tous modes (y compris vélo et piéton) sur le territoire dans le cadre de la création d'un observatoire permet d'identifier les secteurs les plus accidentogènes. Dans ce cadre, l'analyse des données collectées (lieu, mode de transport des victimes, heures de l'accident...), permettra d'établir une liste de mesures à mettre en œuvre pour adapter les aménagements existants, les régimes de priorité, les limitations de vitesse, etc. et ainsi sécuriser ces secteurs. À la suite de l'observatoire, les mesures doivent être rapidement mises en place.

À ce jour, les données fournies par l'ONISR sont facilement accessibles.

4.3.3 Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM

Le Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis vise à encourager l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle thermique. Dans cette optique, tout nouveau projet urbain devra intégrer les objectifs fixés par ce document de planification. Ainsi, la validation des futurs permis de construire et permis d'aménager devra prendre en compte l'intégration d'actions pour promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture tels qu'un juste dimensionnement de l'offre de stationnement, en cohérence avec l'offre de transports alternatifs à disposition, de la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos, de la réalisation de Plan de déplacements d'entreprise...

Outre la validation des permis, ces objectifs se traduisent dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

4.3.4 Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concession SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section

Un scénario de référence est un ensemble d'hypothèses d'évolution exogènes au projet considérées comme les plus plausibles, à la fois économiques, sociales et environnementales. Sur le territoire du Beauvais, le scénario de référence défini par l'Etat consiste à considérer la fin de la concession de la SANEF sur l'autoroute A16, ce qui pourrait induire une gratuité de la portion de l'autoroute traversant le territoire.

Cela risque d'impliquer une modification des comportements des automobilistes : en effet, il est probable que de nombreux automobilistes évitent actuellement l'autoroute pour circuler sur le territoire, et transitent donc par le réseau moins structurant. La gratuité de la portion d'autoroute pourrait alors voir s'opérer un report d'itinéraire vers l'autoroute et réduire le trafic sur certains axes du territoire.

Afin de faire de ce changement une opportunité plutôt que de créer un appel d'air à une circulation supplémentaire, une étude préalable doit être lancée qui permettrait de :

- mesurer le trafic de transit actuel sur le territoire, qui pourrait être intéressé de passer sur l'autoroute, une fois celle-ci gratuite ;
- identifier les axes où la baisse de trafic serait significative ;
- évaluer les projets rendus possibles par cette baisse de trafic sur ces axes afin de rééquilibrer l'espace public et limiter les appels d'air.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.3.1	Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier	CT	50 k€	CAB	Communes
4.3.2	Mettre en place un observatoire de l'accidentologie	Continu	Fonct.	CAB	ONISR
4.3.3	Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM	Continu	5k€/an	CAB	Communes
4.3.4	Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concessions SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section	CT	100 k€	CAB	Etat

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Niveau de trafic automobile en cœur d'agglomération	Baisse
Nombre d'accidents sur le territoire	Baisse

Action 4.4 Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.2 – Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun pour les mobilités domicile-travail
- Améliorer la vitesse commerciale des bus dans Beauvais

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.4.1 Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale

Actuellement, la politique de stationnement de Beauvais est principalement axée sur l'accessibilité du centre-ville en voiture. Le projet inscrit dans le PLUi-HM vise à améliorer l'accessibilité multimodale sur le territoire, notamment en développant des alternatives à l'autosolisme, favorisant ainsi un report modal. Pour atteindre ces objectifs, la stratégie de stationnement doit être adaptée afin de devenir un levier efficace de la politique de mobilité. Cela implique de soutenir les objectifs de la stratégie de mobilité tout en garantissant l'attractivité du centre-ville. Cet accompagnement pourra se traduire par une réflexion sur l'adaptation de la politique de stationnement de Beauvais. Pour cela, une étude sera réalisée et intégrera, pour les zones pertinentes, un inventaire des places de stationnement et, si nécessaire, la mise à jour de la localisation des différentes zones de stationnement et de leurs tarifications selon le type d'usage.

4.4.2 Intégrer dans le PLUi-HM la possibilité de réaliser des places mutualisées

Le PLU fixe les règles de dimensionnement du stationnement en fonction du type de constructions et du zonage. Au-delà de ce dimensionnement, il est possible de définir d'autres modalités relatives à l'offre de stationnement privé, notamment la création de stationnement mutualisé.

Historiquement, chaque programme de construction s'accompagne de son propre stationnement. Cependant, les enjeux de maîtrise de la consommation d'espace et des coûts de construction nécessitent de repenser les besoins de stationnement. Dans les programmes mixtes, les besoins de stationnement peuvent varier au cours de la journée : par exemple, des besoins élevés la nuit pour les logements, mais faibles en journée, et inversement pour les bureaux.

La mutualisation du stationnement permet de répondre à ces besoins en réduisant le nombre de places à créer, tout en offrant un parking plus adaptable et évolutif.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

49

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.4.1	Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale	MT	60 k€	Ville de Beauvais	
4.4.2	Intégrer dans le PLU la possibilité de réaliser des places mutualisées	CT	Inclus dans le budget de PLUi-HM	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Fréquentation des parkings	Hausse

Action 4.5 Engager les actions nécessaires à la gestion du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport Beauvais-Tillé

Rappels du diagnostic

L'aéroport de Beauvais-Tillé constitue un important générateur de déplacements, notamment en voiture. Bien qu'il dispose d'une offre de stationnement conséquente sur site (environ 4 600 places), il engendre néanmoins des phénomènes de stationnement illicite dans les communes voisines. En effet, certains voyageurs, souhaitant éviter le paiement du stationnement officiel, choisissent de se garer sur la voirie ou dans des parkings privés des communes limitrophes telles que Tillé, Nivillers, Bonlier, Guignecourt ou Beauvais. Par ailleurs, plusieurs parkings privés et particuliers proposent des places de stationnement sur leurs parcelles à des tarifs nettement inférieurs à ceux pratiqués par l'aéroport.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public

Principaux objectifs visés

- Réduire le stationnement sauvage à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé et dans les communes limitrophes.

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.5.1 Renforcer le contrôle du stationnement sur la voirie aux abords de l'aéroport

L'usage de l'espace public pour du stationnement à destination de l'aéroport peut générer des problématiques pour les riverains (occupation de places destinées à d'autres usages, circulation difficile du fait d'un stationnement gênant, etc.). De plus, le stationnement d'un véhicule sur l'espace public pour une durée supérieure à 7 jours est considéré comme du stationnement abusif, sanctionné par une amende avec potentiellement immobilisation du véhicule.

Pour lutter contre ce type de stationnement, il est nécessaire de mettre en place dans les communes concernées un dispositif de contrôle renforcé du stationnement abusif.

4.5.2 Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais

Le stationnement des véhicules sur des parcelles privées est à l'origine de nombreuses nuisances, d'une part pour le voisinage mais aussi pour l'environnement. D'après le Ministère auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé des comptes publics : « *Le caractère frauduleux de ces activités est multi-factoriel, en ce qu'elles peuvent emporter à la fois des délits d'urbanisme, des pratiques commerciales trompeuses, du travail dissimulé ou encore des atteintes à l'environnement* » (source JO Sénat, 21/08/2025).

Pour lutter contre ces pratiques, un travail conjoint avec les services concernés, doit être engagé. Ce travail permettra d'identifier plus efficacement les éventuels parkings frauduleux et d'engager les leviers potentiels pour lutter contre ces parkings sauvages.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.5.1	Renforcer le contrôle du stationnement sur voirie	Continu	Fonct.	Communes	-
4.5.2	Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais	Continu	Fonct.	Communes	État

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de véhicules stationnés de façon abusive	Baisse
Nombre de parkings illégaux en lien avec l'aéroport	Baisse

Orientation 5. Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité

Action 5.1 Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité

Rappels du diagnostic

Sur le territoire, l'information est diffusée via plusieurs services, dont la principale plateforme est Oise Mobilité, gérée par le SMTCO. Cette plateforme est un système d'information permettant aux usagers de prévoir leurs déplacements sur l'ensemble du département. Oise Mobilité propose un calculateur d'itinéraire multimodal et diffuse en temps réel l'ensemble des informations sur l'offre et les services de mobilité du territoire. Les usagers peuvent accéder à cette plateforme via un site internet ou une application mobile.

Sur le réseau de transport Corolis, l'information voyageurs est disponible par le biais d'une agence en centre-ville, de points de vente de tickets et de bornes d'information aux principaux arrêts de la ville. Des relais d'information sont également présents dans les mairies, sous forme de grilles horaires affichées ou de supports papier.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Faciliter l'accès à l'information voyageur et à l'information sur l'offre de mobilité à disposition

Déclinaisons des mesures à mettre en place

5.1.1 Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire

Le concept de « Mobility as a Service » (MaaS), ou Mobilité servicielle en français, consiste à intégrer plusieurs services de mobilité au sein d'une seule plateforme afin de faciliter l'accès aux différentes offres d'un territoire. Le MaaS repose sur trois principes fondamentaux : la centralisation de l'information, l'optimisation du calcul d'itinéraire et l'intégration de fonctionnalités telles que le paiement et la réservation.

Le principe de MaaS simplifie l'utilisation des transports alternatifs en rendant le processus de recherche d'itinéraire et d'achat de tickets plus convivial. Étant donné que les offres de transport sont gérées par de nombreux acteurs différents (AOM, Région, entreprises privées, etc.), la conception d'un MaaS nécessite un travail partenarial. Des réflexions doivent donc être engagées pour définir des objectifs communs et co-construire le MaaS, en s'appuyant notamment sur le SMTCO, acteur essentiel de cette démarche dans l'Oise.

5.1.2 Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique

Avec le développement des nouvelles offres et services de mobilité sur le territoire, les sources d'information se multiplient pour les usagers, ce qui peut entraîner une perte de qualité de l'information. Il est désormais essentiel de centraliser toutes ces informations afin de faciliter la mobilité des usagers et de garantir leur bonne information.

Sur le territoire, le SMTCO est déjà identifié comme la principale source d'information, à la fois à travers son agence physique et sa plateforme Oise Mobilité. Ce service peut donc se développer pour devenir un catalyseur des initiatives en matière de mobilité. Il pourrait offrir des conseils personnalisés, animer et promouvoir les solutions de mobilité disponibles, organiser des événements et orienter les nouveaux arrivants.

5.1.3 Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès

Le changement des comportements de mobilité représente un enjeu stratégique majeur pour le Plan de mobilité. Si les habitudes de déplacement sont profondément enracinées chez les résidents actuels du territoire, ce n'est pas toujours le cas pour les nouveaux arrivants, qui doivent s'adapter à de nouvelles pratiques de mobilité.

En mettant en place un processus d'identification des nouveaux arrivants et/ou des nouveaux salariés, il est possible d'offrir une variété de services d'accompagnement et d'information, tels que :

- une prise de contact personnalisée, pour présenter le ménage, ses besoins et ses options pour se déplacer de la façon la plus vertueuse ;
- la mise à disposition d'un support présentant les informations centralisées et les démarches simplifiées ;
- l'invitation à des expérimentations de services, voire d'offrir l'abonnement de transports pour une période donnée.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
5.1.1	Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire	LT	Fonct.	CAB	SMTCO, Région, Exploitant
5.1.2	Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique	MT/LT	300k€/an	SMTCO	CAB
5.1.3	Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès	MT/LT	Inclus dans le budget de 5.1.2	SMTCO	CAB

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre d'utilisations de la plateforme Oise Mobilité	Hausse
Avancement des réflexions sur le Maas	

5.2 Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Rappels du diagnostic

L'accompagnement et la sensibilisation des publics constituent des éléments essentiels de la politique de mobilité. Cette démarche peut être réalisée de manière ciblée ou généralisée. Les lieux de travail et d'étude sont pertinents pour accompagner les publics car ces structures peuvent concentrer un grand nombre de personnes. De plus, les motifs domicile-travail et domicile-école représentent en cumulé un déplacement sur trois d'après l'enquête-ménages de 2010.

Pour encourager les salariés du territoire à adopter des modes de transport autres que la voiture individuelle, de nombreuses entreprises mettent en place des Plans de Mobilité Entreprise, obligatoires pour celles comptant plus de 100 salariés.

À l'instar des Plans de mobilité entreprise, les Plans de déplacement des établissements scolaires (PDES) permettent de mettre en place au sein des écoles, collèges et lycées des actions pour limiter les déplacements des élèves en voiture. Sur le territoire, seule l'école de Bailleul-sur-Thérain, avec le soutien de la CAB, de Beauvélo et d'ECOCO2, a mis en œuvre un PDES. Ce plan vise à promouvoir les déplacements à pied ou à vélo pour se rendre à l'école.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.3 – Développer l'ensemble de l'écosystème vélo
- Fiche action 2.4 – Animer la politique cyclable
- Fiche action 4.1 – Encourager les usages partagés de la voiture
- Fiche action 5.1 – Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité

Principaux objectifs visés

- Encourager les élèves à se déplacer autrement qu'en voiture pour aller à l'école
- Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail

Déclinaisons des mesures à mettre en place

5.2.1 Encourager et suivre le développement des Plans de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires

Les entreprises et les écoles jouent un rôle crucial en tant qu'importants générateurs de déplacements sur le territoire. La promotion de la mobilité durable auprès de ces publics permet de cibler efficacement un nombre significatif de personnes autour de sites spécifiques ou multiples.

L'accompagnement des entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements Entreprises (PDE) permet de fournir des conseils personnalisés adaptés aux besoins des employés, tenant compte de leurs trajets domicile-travail et de leurs contraintes. Cela permet de mettre en place des solutions favorisant une mobilité plus durable. À l'échelle du territoire, cette démarche peut évoluer vers des Plans Interentreprises, bénéficiant ainsi d'économies d'échelle pour proposer des services supplémentaires.

Pour les établissements scolaires, du primaire à l'enseignement supérieur, le Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES) constitue un outil stratégique similaire visant à promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture. Cela comprend plusieurs actions telles que :

- le réaménagement des abords de l'école : exemple avec les rues aux écoles ;
- l'organisation d'actions collectives comme le covoiturage, les transports en commun, le vélobus, ou encore le pédibus, etc. ;
- d'organisation d'événements pédagogiques et de campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques.

5.2.2 Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements

Le PLUi-HM offre une opportunité unique d'intégrer une politique d'urbanisme avec une politique de mobilité concomitante. Pour réduire la dépendance aux déplacements motorisés, il est essentiel de minimiser les besoins de déplacements de moyenne ou longue distance, en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture lorsque cela est pertinent.

Ainsi, plusieurs réflexions peuvent être envisagées :

- encourager l'implantation de commerces de proximité dans les polarités secondaires ;
- décentraliser certaines démarches administratives avec des permanences en mairie ;
- développer les démarches à distance (téléconsultation par exemple) ;
- développer les lieux de coworking ;
- etc.

5.2.3 Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus

Accompagner les enfants à pied à l'école dans le cadre d'un pédibus ou à vélo avec un cyclobus, par un parent, un bénévole ou un agent municipal, représente une solution de mobilité douce à promouvoir activement pour les écoles maternelles et primaires. Cette approche permet aux parents habitués à déposer leurs enfants en voiture d'envisager un mode de transport alternatif, sans nécessiter une organisation préalable de la dépose.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
5.2.1	Encourager et suivre le développement des Plan de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires	Continu	Inclus dans le budget de 5.1.2	CAB	SMTCO
5.2.2	Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements	Continu	Inclus dans le budget de 5.1.2	CAB	Communes
5.2.3	Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus	Continu	5k€/an	Communes	

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part modale des modes actifs et du transport en commun dans les déplacements domicile-travail et domicile-école	Hausse
Part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail	Hausse

Orientation 6. Développer une stratégie harmonisée pour le transport de marchandises

Action 6.1 Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Rappels du diagnostic

Le transport de marchandises est une activité vitale pour le fonctionnement du territoire, mais il pose également des problèmes de nuisances, tant environnementales que sonores, ainsi qu'en termes d'occupation de l'espace public. Pour atténuer ces impacts, plusieurs communes ont adopté des arrêtés interdisant la circulation des poids-lourds sur leur territoire, mais cette approche manque de cohérence globale, ce qui complique le respect de ces règles par les différents transporteurs.

Dans l'objectif d'améliorer la cohabitation des poids-lourds et de la population, le conseil départemental de l'Oise a élaboré en 2025 une charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds. Cette charte, signée en octobre 2025 par la CAB, offre une boîte à outil aux différents acteurs pour les accompagner dans la mise en place d'actions. Le conseil départemental identifie 4 leviers différents :

- Agir sur la planification de l'aménagement du territoire et les autorisations délivrées ;
- Agir sur les flux ;
- Agir sur les donneurs d'ordres, les consommateurs et les acteurs de la chaîne logistique ;
- Agir sur les infrastructures de transports

À Beauvais, la majorité des livraisons sont concentrées dans le centre-ville et sur la ZAC de Ther, deux pôles commerciaux principaux de l'agglomération. Dans le centre-ville, ces livraisons sont en constante augmentation, amplifiées par l'essor des services de livraison à domicile. Elles posent principalement des problèmes de stationnement, notamment le manque d'aires dédiées ou le non-respect des zones de livraison, entraînant souvent des stationnements en double-file qui contribuent à la congestion urbaine.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Réduction des nuisances liés au transport de marchandise

Déclinaisons des mesures à mettre en place

6.1.1 Développer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises

Les nuisances générées par la livraison en ville sont souvent attribuables aux difficultés rencontrées par les transporteurs pour effectuer leurs livraisons. Pour résoudre ces problèmes, la première étape consiste à créer une instance regroupant les principaux acteurs concernés : les transporteurs, les commerçants, les communes et les habitants. Un travail partenarial entre cette instance et le Département doit être engagée pour permettre l'adéquation entre les démarches et actions mises en place dans le cadre de la charte départementale et les réflexions sur le territoire de la CAB.

Cette instance devra alors élaborer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises, incluant notamment :

- un diagnostic pour identifier les principaux obstacles aux livraisons ;
- une réflexion sur la cohérence des arrêtés de circulation pour les poids lourds ;
- un canal de communication simplifié entre transporteurs et collectivités territoriales.

6.1.2 Harmoniser les arrêtés de circulation des PL

En raison des nuisances locales, chaque commune a mis en place ses propres arrêtés de circulation, imposant parfois des restrictions de tonnage, de gabarit, etc. Ces arrêtés, diffusés au niveau communal, ne tiennent généralement pas compte des mesures similaires mises en place par les communes voisines.

Pour simplifier le transport des marchandises par les transporteurs, il est crucial d'instaurer des restrictions de circulation claires et uniformes à l'échelle du territoire. Cette harmonisation des arrêtés doit résulter d'une collaboration entre les communes et les transporteurs. La nouvelle réglementation intercommunale ainsi établie devra être publiée de manière transparente et accessible à tous les acteurs concernés.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
6.1.1	Développer une stratégie intercommunale de circulation des transports de marchandises (accès, aires de services...)	CT	50 k€	CAB	CCI, Transporteurs, CD60
6.1.2	Harmoniser les arrêtés de circulation des PL	CT	30 k€	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de points durs de stationnement identifiés	Baisse
Avancement du schéma directeur de circulation des poids-lourds	Étude terminée

Action 6.2 Inciter au report modal du transport de marchandises

Rattachement aux autres fiches actions

- Action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Favoriser le report modal des livraisons vers des modes plus responsables
- Réduire les conflits liés aux livraisons et à la circulation des véhicules de livraisons en ville

Déclinaisons des mesures à mettre en place

6.2.1 Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais

La majorité des livraisons effectuées au centre-ville de Beauvais sont assurées par des véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids lourds (PL). Cette circulation intensive de véhicules de gros gabarit pose des problèmes en termes d'utilisation de l'espace public et de tranquillité urbaine, avec des aires de livraison souvent occupées et des congestions dues au stationnement en double-file.

Pour atténuer ces nuisances liées aux livraisons en centre-ville, il est essentiel d'étudier le développement d'une stratégie de livraison du dernier kilomètre adaptée à Beauvais. Cette stratégie repose sur la mise en place d'un entrepôt logistique de proximité, situé entre le centre-ville et la périphérie, spécifiquement conçu pour accueillir les véhicules lourds. Une flotte de véhicules légers, tels que des VUL électriques ou des vélos-cargo, serait alors chargée de récupérer les marchandises à l'entrepôt pour les livrer en centre-ville.

Les conditions de réussite d'une telle politique nécessitent une étude approfondie, impliquant la collaboration active des commerçants et des transporteurs.

6.2.2 Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis bénéficie d'une ligne de chemin de fer desservant efficacement l'ensemble du territoire, avec quatre gares situées le long de la vallée du Thérain. Ces gares sont stratégiquement localisées à proximité de zones d'activités.

Profitant de cette infrastructure ferroviaire existante, il est opportun d'étudier la faisabilité et les avantages de renforcer le fret ferroviaire. Cette initiative vise à réduire la circulation des poids lourds sur l'ensemble du territoire, en optimisant le transport de marchandises par voie ferroviaire.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

61

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires
6.2.1	Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais	MT	30 k€	CAB	CCI, Transporteurs
6.2.2	Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret	LT	70 k€	CAB	CCI, SNCF

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part modale des modes alternatifs au transport routier pour le transport de marchandises	Hausse
Nombre de hubs locaux déployés	Hausse

Orientation 7. Mettre en place des conditions pour assurer la réussite de la politique de mobilité

Action 7.1 Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité

Rappels du diagnostic

Les pratiques de mobilité actuelles sur le territoire sont insuffisamment documentées. La dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD) menée remonte à 2010, à une époque où le territoire comptait 31 communes et 80 000 habitants. Bien que les données fournies par l'INSEE, les exploitants de services de mobilité et les enquêtes ponctuelles offrent une vue d'ensemble raisonnable de la mobilité locale, elles demeurent incomplètes car elles ne couvrent pas tous les indicateurs nécessaires au suivi efficace de la politique de mobilité.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 7.2 – Disposer d'un cadre de gouvernance efficace

Principaux objectifs visés

- Observer l'évolution des pratiques de mobilité

Déclinaisons des mesures à mettre en place

7.1.1 Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire

Les enquêtes sur la mobilité et les déplacements sont un outil essentiel pour les politiques publiques car elles permettent :

- de disposer d'un état des lieux précis des pratiques de mobilité de son territoire ;
- de suivre l'efficacité des politiques mises en place ;
- d'évaluer les impacts sur l'environnement des pratiques de mobilité.

Le Cerema a élaboré une méthodologie permettant d'avoir une vision globale des déplacements à l'échelle d'un territoire : l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²). Cette enquête est réalisée sur un échantillon de 1 à 2% de la population, avec un minimum de 70 ménages par secteur d'enquête.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

63

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
7.1.1	Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire	MT	300 k€	CAB & PETR	SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Réalisation de l'enquête ménage déplacement	Enquête terminée

Action 7.2 Disposer d'un cadre de gouvernance efficace

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 7.1 Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité

Principaux objectifs visés

- Suivre et évaluer l'avancement du PLUi-HM
- Partager l'avancement du PLUi-HM

Déclinaisons des mesures à mettre en place

7.2.1 Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité

Pour que la stratégie de mobilité définie dans le cadre du PLUi-HM soit efficacement mise en œuvre, il est essentiel de mettre en place les conditions favorables à sa réussite. Cela nécessite que la Communauté d'agglomération du Beauvaisis dispose :

- d'un effectif d'agents adéquat, capable de suivre et d'animer les divers projets initiés dans le cadre de cette démarche ;
- de la mise en place d'instances thématiques et partenariales permettant d'échanger, d'informer et de se tenir informé auprès des acteurs du territoire ;
- de surveiller et de maintenir les différents observatoires qui seront mis en place.

7.2.2 Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement

Le Programme d'orientations et d'actions en matière de mobilité est un outil crucial pour soutenir la politique de mobilité du territoire. Il est primordial de maintenir ce plan actif en le traduisant sous forme de tableau de bord pour la Direction des Mobilités de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB). Cela permettra de suivre de près l'avancement des actions prévues et de garantir une gestion coordonnée des projets par tous les services impliqués.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Mesures	Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
7.2.1	Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité	CT/LT	Inclus dans le budget de 7.2.2	CAB	Tous
7.2.2	Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement	Continu	25k€/an	CAB	Tous

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Tenue des réunions de comité de suivi du PLUI-HM	1 à 2 par an
État des indicateurs de mobilité	1 mise à jour annuelle

Annexe accessibilité

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Mobilités

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU
BEAUVAIS

SOMMAIRE

1. CADRE GENERAL	5
1.1 L'accessibilité universelle.....	5
1.2 L'annexe accessibilité du PLUi-HM	5
1.3 Les lois sur l'accessibilité.....	6
1.3.1 Historique	6
1.3.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU	6
1.3.3 La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 (LOM).....	8
2. ÉTAT DES LIEUX DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE L'ACCESSIBILITE ET DES INSTANCES DE CONCERTATION.....	10
2.1 Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA).....	10
2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).....	10
2.3 Commissions pour l'Accessibilité	11
La commission communale pour l'accessibilité (CCA)	12
La Sous-commission Départementale Accessibilité pour une échelle plus large	12
3. ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF.....	13
3.1 Réseau de transport express régional (TER).....	13
3.1.1 Accessibilité en gare	13
3.1.2 Matériel roulant.....	13
3.2 Réseau de transport urbain (Corolis).....	13
3.2.1 Matériel roulant.....	13
3.2.2 Service spécifique au transport de personne à mobilité réduite	14
3.2.3 Agence commerciale et points de vente	14
3.2.4 Accessibilité aux arrêts	15
3.2.5 Accessibilité de l'information sur le réseau de transport urbain	15
3.2.6 Sensibilisation et formation du personnel du réseau de transport urbain en contact avec le public16	
4. ACTIONS PORTEES PAR LE POA MOBILITES DU PLUi-HM.....	17
Action 1. 2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous	17
Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux	18
Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants.....	18
Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais	18
Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité.....	18
Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR.....	19

Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire	19
Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité.....	19
Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR.....	20
Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau	20
Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	20

Ad'AP agenda d'accessibilité programmée

APF France Handicap Association des paralysés de France

AOM Autorité organisatrice de la mobilité (terme employé après la loi de 2015)

AOT autorité organisatrice des transports

CCA commission communale pour l'accessibilité aux personnes en situation de handicap

CIA commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes en situation de handicap

EPCI établissement public de coopération intercommunale

ERP établissement recevant du public

LAURE loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOM loi d'orientation des mobilités

LOTI loi d'orientation des transports intérieurs

PAVE plan d'accessibilité à la voirie et des espaces publics

PDM plan de mobilité

PDU plan de déplacements urbains

PLUi (HM) plan local d'urbanisme intercommunal (habitat et mobilités)

PMR personne à mobilité réduite

SDA schéma directeur d'accessibilité

SD'AP schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée

SDAT schéma directeur d'accessibilité des transports

SRU loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain

TAD transport à la demande

1. Cadre général

1.1 L'accessibilité universelle

L'accessibilité est une notion large qu'il convient de préciser. Selon la Convention relative aux droits des personnes handicapées de 2006, il s'agit de permettre aux personnes en situation de handicap d'accéder à tous les aspects de la société, y compris à l'environnement physique, aux transports, aux services d'informations, de communication et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public.

Le public visé s'est longtemps limité aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes aveugles ou malvoyantes. Aujourd'hui, il est nécessaire de prendre en compte l'intégralité des situations handicapantes : c'est le principe d'accessibilité universelle.

Il existe 6 grandes catégories de handicap : le handicap moteur, les maladies invalidantes, le handicap visuel, le handicap auditif, le handicap mental et le handicap psychique. Les personnes dont la mobilité est réduite à cause de l'âge ou d'une situation ponctuelle (femme enceinte, poussette ou encombrement) sont considérées comme des personnes à mobilité réduite.

1.2 L'annexe accessibilité du PLUi-HM

L'annexe accessibilité du Plan de mobilité (PDM), ici PLUi-HM, est un document complémentaire rendu obligatoire par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap. Depuis la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le volet Mobilité du PLUi-HM tient lieu de PDM et est donc également soumis à cette réglementation.

Le rôle principal de cette annexe est d'articuler les différents outils de planification de l'accessibilité, tout en s'assurant que la mise en œuvre des actions préconisées permettra de répondre à l'obligation de préservation de la continuité de la chaîne des déplacements.

Ainsi, cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité des transports en commun, de l'espace public et de la voirie sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB). Elle permet également de définir un cadre à l'horizon 2035 et d'énoncer les grandes orientations en termes de mise en accessibilité.

Ce document a pour objectifs d'articuler les réflexions de tous-tes les acteur-rices autour de la problématique de l'accessibilité, de définir les grandes lignes directrices quant aux démarches, instances et outils à mettre en place, et se veut le garant de la cohérence des différentes actions programmées en matière d'accessibilité dans le PDM.

La mise en accessibilité de la chaîne de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à améliorer l'accessibilité sur chacune des étapes de cette chaîne sont intégrées directement au PLUi-HM. L'annexe accessibilité complète le document avec un état des lieux et détaille les actions associées.

1.3 Les lois sur l'accessibilité

1.3.1 Historique

Le Plan de mobilité est un outil de planification de la mobilité relativement ancien, né de l'approbation de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Anciennement nommé Plan de déplacements urbains » (PDU), la LOM a fait évoluer depuis le 1^{er} janvier 2021 le nom de ce document en Plan de mobilité (PDM).

La législation en matière d'accessibilité existe quant à elle depuis 1975. Elle est donc antérieure à la création de l'outil PDM, mais les deux outils sont aujourd'hui étroitement liés, notamment grâce à une évolution législative commune et régulière depuis les années soixante-dix :

- La loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes en situation de handicap marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes en situation de handicap dans la société en facilitant notamment leur accès aux services de transports collectifs et spécialisés ;
- La loi LOTI (1982) affirme l'objectif du droit au transport pour toutes et tous ;
- La loi LAURE (1996) fixe aux PDU un objectif de mise en application de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des transports publics ;
- La loi SRU (2000) élargit le champ des thématiques abordées par les PDU, notamment l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements et l'organisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap ;
- La loi n°2005-102 du 11 février 2005 (Loi Handicap) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap introduit le principe d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des services de transports collectifs.
- La loi n° 2015-988 du 5 août 2015 impose la création d'agendas programmant la mise en accessibilité des lieux publics et des transports aux personnes en situation de handicap avec un délai de 9 ans maximum (SD'AP).
- La Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019 (LOM) est la dernière loi en date qui vient compléter la législation existante. Elle rend obligatoire la réalisation d'un état d'avancement de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun et des voiries à proximité des arrêts prioritaires.

1.3.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU

Les principes de la loi Handicap

La loi Handicap pose pour principe que l'ensemble de la **chaîne du déplacement** doit être accessible à toutes et à tous. Cette chaîne se compose des différents éléments qui interviennent dans le déplacement : de l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements recevant du public (ERP) en passant par le réseau de transports collectifs.

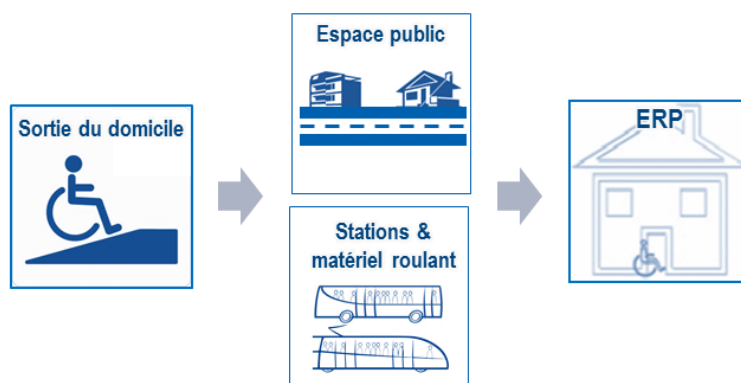


Figure 1 – Illustration de la chaîne du déplacement

De plus la loi a permis un élargissement de la définition du handicap. Aux personnes dont le handicap est reconnu par l'administration s'ajoutent toutes celles dont la mobilité est réduite pour diverses raisons :

- femme enceinte ;
- personne avec poussette, valise ou objet encombrant ;
- personne âgée ;
- enfants en bas-âge ou personne de petite taille ;
- dyslexiques/analphabètes ;
- déficience visuelle/auditive.

Une terminologie nouvelle a donc été adoptée : Personne à Mobilité Réduite (PMR). Il est difficile d'obtenir des statistiques pour déterminer le poids de cette population dans la population générale car elle concerne de nombreuses personnes de manière plus ou moins ponctuelle. Toute personne peut s'inscrire à un moment de sa vie dans cette définition, ce qui rend d'autant plus primordiale la problématique d'accessibilité.

Selon une étude de l'INSEE, environ 12 millions de personnes sont en situation de handicap en France (dont près de 20 % ont une reconnaissance administrative de leur handicap). En prenant en compte les personnes concernées par la définition ci-dessus, certaines études estiment que les PMR représentent 20 à 30 % de la population française.

Les principales dispositions

Les dispositions à prendre en compte dans le cadre d'un PDM figurent dans le chapitre 3 de la loi Handicap, intitulé « Cadre bâti, transports et nouvelles technologies » et plus particulièrement dans les articles 45 et 46. Son texte définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité destinées aux collectivités et autorités organisatrices de transports :

- Les services de transports, collectifs réguliers et à la demande, proposés par les AOT devront être accessibles aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi. Pour ce faire, un **schéma directeur d'accessibilité (SDA)** des services de transport doit être élaboré par les autorités compétentes pour l'organisation du transport public dans les trois ans suivant la publication de la loi.
- Tout **matériel roulant** acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être **accessible** aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Néanmoins, des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée.

- Un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)** est établi dans chaque commune de plus de mille habitant.es à l'initiative du ou de la Maire ou du ou de la Président.e de l'EPCI, dans les trois ans. Aucun délai n'est proposé pour la mise en œuvre.
- Toute élaboration, modification ou révision de PDM comporte une **annexe particulière traitant de l'accessibilité**. Celle-ci indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.
- Les **services de communication publique** en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être **accessibles** aux personnes en situation de handicap.
- De plus, en matière de concertation, la loi impose :
 - La création d'une **commission communale** (pour les communes de plus de 5 000 habitant.e-s) **et/ou intercommunale pour l'accessibilité** des personnes en situation de handicap, au sein desquelles des associations représentant les personnes en situation de handicap participent.
 - La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, dans un délai de trois ans.

En somme, la loi fixe donc le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi de « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité », au 12 février 2015 (soit 10 ans à compter de la publication de la loi).

Cependant, à la suite d'un retard constaté dans la grande majorité des communes et des intercommunalités, l'ordonnance du 26 septembre 2014 accorde un délai supplémentaire pour les collectivités et les ERP grâce à la création d'un Agenda D'Accessibilité Programmée (AD'AP). Cet agenda permet de s'affranchir de la limite initiale de février 2015 en présentant un calendrier précis de mise en accessibilité. Il donne de nouveaux délais à compter de février 2015 allant de 3 à 9 ans.

1.3.3 La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 (LOM)

Les principes de la loi d'orientation des mobilités

La LOM a eu pour ambition d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien, pour l'ensemble des citoyen-ne-s et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles d'accès, moins coûteux et plus propres (ambition fixée par le Président de la République).

Pour répondre à cette ambition, cette loi se base sur 3 piliers :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous.tes de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Les principales dispositions en termes d'accessibilité

La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée, à travers une série de mesures concrètes :

- Une mobilité facilitée dans les réseaux de transports pour l'utilisateur en situation d'handicap ;
- Non restriction de l'accès des personnes en situation de handicap aux services de transport adapté ;

- Mise en place d'une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateur·rice·s des personnes à mobilité réduite ;
- Création d'une plateforme unique pour la réservation des missions d'assistance en gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- Partage des données sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des services et des parcours, afin de faciliter l'information sur les GPS et calculateurs d'itinéraires ;
- L'accessibilité du territoire doit être diagnostiquée et renforcée par les acteur·rice·s de la mobilité, avec :
 - La réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité autour des arrêts prioritaires par les autorités compétentes en matière de voirie ;
 - En cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité avérée (ITA), la mise à disposition de services de substitution adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite par l'AOT (ou à défaut, possibilité de mettre en accessibilité deux autres arrêts du réseaux) ;
 - La publication des rapports périodiques de mise en accessibilité du réseau par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), afin d'assurer une réelle information des voyageurs de l'avancée de l'accessibilité des réseaux.

2. Etat des lieux des documents de planification de l'accessibilité et des instances de concertation

2.1 Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA)

Les SDA fixent la programmation des opérations de mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai maximum de 10 ans fixé pour la mise en conformité par la loi du 11 février 2005, et définissent les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Les AOT disposaient d'un délai de 3 ans pour réaliser le document. Celui-ci doit être élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés, principalement les associations de personnes à mobilité réduite.

À la suite de la loi du 26 septembre 2014, le principe d'agenda pour les ERP a été étendu aux SDA : en contrepartie d'un programme de mise en accessibilité des transports (SD'AP), le délai de mise en accessibilité du réseau (matériel roulant et points d'arrêts) est repoussé de :

- 3 ans pour les transports urbains réguliers et à la demande ;
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande ;
- 9 ans pour le réseau ferroviaire.

Les AOM ont finalement eu jusqu'à mars 2019 pour déposer et instruire leur SD'AP. Depuis, les AOM doivent mettre en œuvre leurs obligations d'accessibilité hors du cadre du SD'AP, sous peine de sanctions pénales et administratives.

La mise à jour de la loi, en août 2015, précise que l'obligation d'accessibilité du service de transport public ne concerne plus la totalité des arrêts du service, mais vise d'abord la mise en accessibilité de points d'arrêts dits prioritaires.

Tableau 1 – Historique des SDA et SD'AP des différentes collectivités

Collectivité	Document	Date
Région Hauts-de-France	SDA	Adopté en mai 2008
	Sd'AP	Adopté le 22 septembre 2015
Département de l'Oise	SDA	Adopté en 2010
	Sd'AP	
CA du Beauvaisis	SDA	Adopté en 2013
	Sd'AP	Adopté en 2015

2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Les PAVE définissent un programme d'actions afin de rendre accessible aux PMR l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement, des places, des parcs et jardins... Ils déterminent le programme des travaux, fixent les délais de réalisation, prévoient des mesures concernant le respect

des règles de stationnement, rappellent les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles aux déplacements.

Les communes, ou le cas échéant les EPCI compétents en matière de voirie, avaient l'obligation de rédiger leur PAVE dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret 2006-1657 du 21 décembre 2006. Leur mise en œuvre n'étant soumise à aucun délai.

Les modifications d'août 2015 sur l'article 45 de la loi de février 2005 n'oblige plus que les communes de plus de 1000 habitant.es à adopter un PAVE.

État des lieux sur le territoire

Les entretiens avec les communes réalisés dans le cadre du PDM ont permis d'établir un état d'avancement des PAVE sur l'agglomération du Beauvaisis pour les 16 communes soumises à sa réalisation. Les 37 autres communes du territoire, dont la population est inférieure à 1 000 habitant.e-s, ne sont pas dans l'obligation d'élaborer de PAVE.

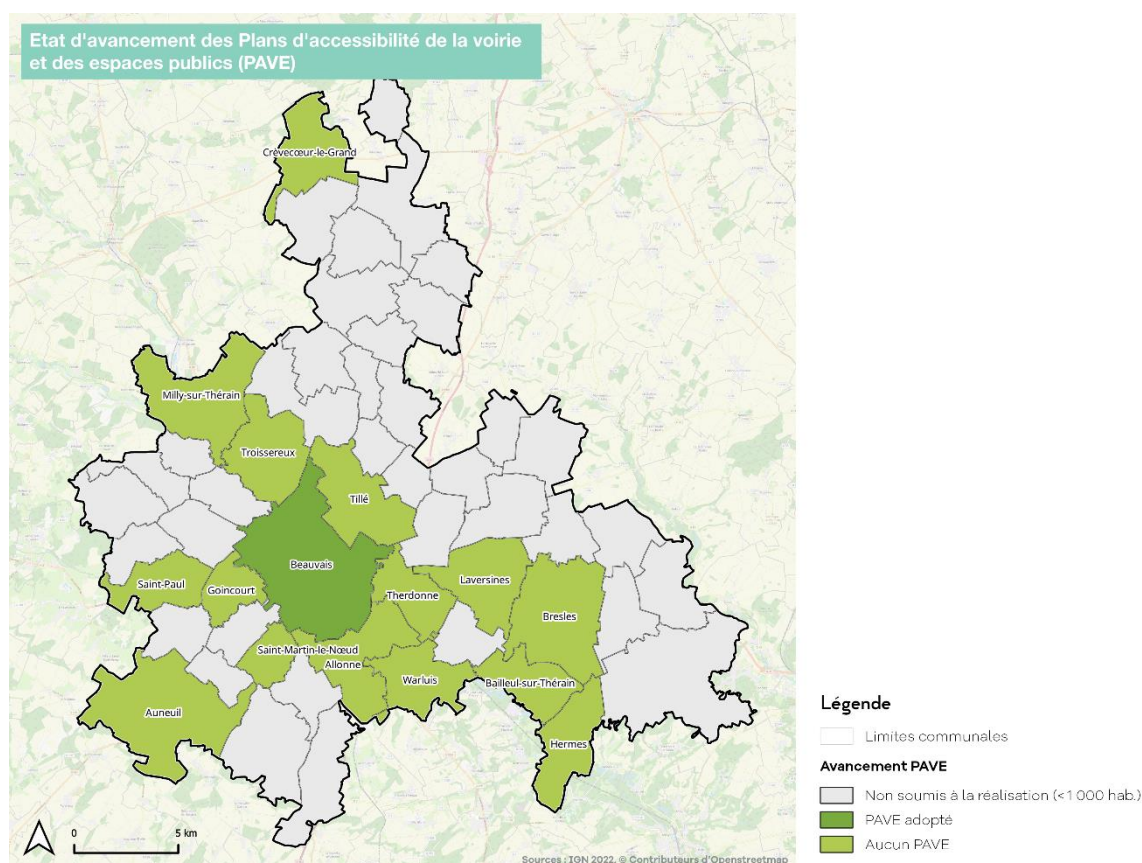


Figure 2 – Etat d'avancement de la réalisation des PAVE

A ce jour, seule la commune de Beauvais a réalisé un PAVE en 2011.

2.3 Commissions pour l'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitant.es et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usager.ères et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitant·e·s et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'EPCI.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transport collectif, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont :

- De dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- De recenser l'offre de logements accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- D'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- D'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 confie de nouvelles missions aux commissions dont le devoir de tenir à jour une liste électronique des ERP accessibles et ceux ayant rédigé un AD'AP. Pour cela, les commissions sont destinataires des AD'AP des ERP du territoire ainsi que des documents de suivi et d'achèvement des travaux de mise en accessibilité.

Les compétences entre CCA et CIA sont différentes car elles sont fonction des compétences de chaque collectivité :

- La CCA assure le suivi de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, des ERP et des logements ;
- La CIA porte davantage sur la mise en accessibilité des infrastructures et ERP communautaires et du réseau de transport.

La commission communale pour l'accessibilité (CCA) de Beauvais

Au sein de CA du Beauvaisis, seule la commune de Beauvais a plus de 5 000 habitant·e·s. Elle possède une CCA afin d'assurer le suivi des différents documents de planification. La CCA se compose d'associations et de services de l'agglomération et se réunit tous les 3 mois.

La Sous-commission Départementale Accessibilité pour une échelle plus large

La CIA est formée d'un·e élu·e par commune de plus de 5000 habitant·e·s, représentant·e de chaque CCA ou en charge de l'accessibilité, et de trois élu·es communautaires, représentant les communes de moins de 5 000 habitant·es, ainsi que de personnes représentant les d'associations de personnes en situation de handicap, les personnes âgées, voire les acteur·rice·s économiques, les partenaires et les autres usager·ère·s.

En plus des projets présentés, il peut également leur être proposé de participer à des groupes de travail, voir des tests afin de garantir la pertinence des projets relatifs à l'espace public et aux transports en commun en termes d'accessibilité.

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis compte plus de 5 000 habitant·e·s, mais ne possède pas encore de CIA. Toutefois, sa création est envisagée à très court terme.

3. Etat des lieux de l'accessibilité des réseaux de transport collectif

3.1 Réseau de transport express régional (TER)

L'agglomération du Beauvaisis est desservie par trois liaisons ferroviaires du réseau TER Hauts-de-France :

- Beauvais/le Tréport - Mers-les-Bains ;
- Beauvais/Creil ;
- Beauvais/Paris.

Cinq gares sont exploitées dans l'agglomération et deux très fréquentées par les habitants de l'agglomération, proches du territoire, qui peuvent ainsi être considérées comme des gares du territoire.

3.1.1 Accessibilité en gare

Le bâtiment et l'espace de vente de la gare de Beauvais sont accessibles et des ascenseurs PMR sont à disposition des voyageurs pour accéder aux différents quais de la gare. De plus, un service d'accompagnement PMR est disponible en gare afin de faciliter l'accès aux trains (assistance simple, rampe, fauteuil...). En 2021, ce service a été sollicité près de 200 fois à la gare de Beauvais.

La traversée des quais s'effectuant en traversant la voie dans les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes – Berthecourt, des rampes d'accès permettent de rejoindre les quais. Toutefois, ces gares ne présentent pas de service d'accompagnement personnalisé directement sur place.

Toutes les gares, sauf la gare d'Herchies, disposent du service d'assistance en gare permettant de réserver en avance une « Assistance Voyageur Handicapé », proposant l'accompagnement jusqu'à sa place au départ ainsi qu'à la sortie.

3.1.2 Matériel roulant

La majorité du réseau ferroviaire régional est desservi avec un matériel récent comportant des planchers bas, des espaces pour les fauteuils roulants, des contrastes de couleurs et des équipements adaptés pour les PMR. Quelques voitures non accessibles circulent encore sur le réseau. Ces wagons disposent de marches et de couloirs étroits ce qui les rend peu ou pas accessibles. Ces véhicules sont minoritaires et en passe d'être remplacés.

3.2 Réseau de transport urbain (Corolis)

3.2.1 Matériel roulant

La loi Handicap précise que le matériel roulant doit être accessible et le code des transports en détaille les modalités à travers les articles D1112-4 et D1112-5.

L'accessibilité d'un matériel roulant se caractérise par la présence de plusieurs points :

- Au moins un emplacement fauteuil roulant ;

- Au moins une porte accessible ;
- Une rampe pour combler une lacune non franchissable ;
- Des informations sonores et visuelles.

Tous les autobus des lignes régulières acquis par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis répondent aux normes en termes d'accessibilité. : plancher bas et équipé d'une rampe électrique permettant l'accès à une personne en fauteuil. Le parc de véhicules est donc 100 % accessible.

Depuis 2014, tous les véhicules achetés sont équipés de deux espaces sécurisés pour les fauteuils roulants.

Le bon fonctionnement des rampes est contrôlé chaque jour avant la mise en service des véhicules le matin. Les équipes de maintenance effectuent également un contrôle 2 fois par an avant la révision du véhicule.

Concernant les véhicules utilisés pour assurer les lignes régulières interurbaines et le service Corolis à la Demande, il s'agit de véhicules :

- d'une capacité de 20 personnes répondant aux normes en termes d'accessibilité avec notamment une rampe d'accès électrique permettant de s'adapter à différentes hauteurs de quai et d'une place réservée pour une personne en fauteuil roulant ;
- d'une capacité de 9 personnes (sur le service Corolis à la Demande Zone Centre) répondant aux normes en termes d'accessibilité avec notamment une rampe d'accès manuelle et une place réservée pour une personne en fauteuil roulant.

Tableau 2 – Accessibilité du matériel roulant du réseau de transport urbain

Type de bus	Accessibilité (SDAP 2015)	Détails
Bus standards	33 accessibles 7 partiellement accessibles 3 non accessibles	Dont 1 affecté au service « navette aéroport » Les bus partiellement accessibles ont un plancher bas sans marche, équipés d'annonces sonores et visuelles
Minibus 20 places	4 accessibles	Équipés d'annonces sonores et visuelles
Minibus 9 places	2 accessibles	Affectés au service de TAD, sur réservation préalable

Tous les autocars des lignes à vocation scolaire et RPI répondent aux normes en termes d'accessibilité. Ils sont équipés d'une plateforme élévatrice permettant l'accès à une personne en fauteuil. Le parc de véhicules est 100% accessible.

3.2.2 Service spécifique au transport de personne à mobilité réduite

Le Conseil départemental de l'Oise facilite les déplacements sur le territoire en mettant à disposition un service de transport collectif à la demande pour les personnes adultes en situation de handicap.

Le service "TIVA" permet d'effectuer les déplacements sur réservation avec des véhicules accessibles.

3.2.3 Agence commerciale et points de vente

L'agence commerciale du réseau Corolis est accessible aux personnes à mobilité réduite selon le diagnostic. Il s'agit d'un bâtiment de plain-pied sans marche avec une ouverture de la porte assez large, ce qui permet à une personne en fauteuil de pouvoir y accéder.

3.2.4 Accessibilité aux arrêts

Le réseau Corolis compte au total 584 points d'arrêt, incluant 44 lignes dont : 8 lignes urbaines régulières, 3 lignes interurbaines structurantes, 11 lignes principalement scolaires, 11 lignes RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal), 8 services de transports à la demande et 3 navettes spécifiques.

Dans le cadre du diagnostic de l'Ad'Ap, l'accessibilité des 313 arrêts a été diagnostiquée sur les points suivants :

- une hauteur de quai supérieure à 16 cm pour permettre une pente de la rampe inférieure à 12 % ;
- un cheminement d'au moins 1,40 m de large dans un rayon de 50 m autour de l'arrêt ;
- l'absence d'obstacle ;
- une faible pente d'accès (pente inférieure à 5 %).

Le bilan est globalement bon sur la qualité du revêtement, l'espace disponible autour des points d'arrêts et le cheminement en fauteuil dans un rayon de 50 m. En revanche, cela n'intègre pas la hauteur du quai et les traversées piétonnes qui posent encore des difficultés sur certains arrêts.

Selon ce diagnostic, **61 points d'arrêts du réseau sont concernés par des travaux de mise en accessibilité** à différentes échelles.

Au sein des échéances relatives aux lignes urbaines et non urbaines, la loi définit des points d'arrêts où les travaux sont prioritaires. L'article D1112-10 précise ces critères. L'arrêt est considéré comme prioritaire si :

- l'arrêt appartient à une ligne structurante ;
- l'arrêt est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- l'arrêt constitue un pôle d'échange ;
- l'arrêt est situé dans un rayon de 200 m autour d'un générateur de déplacement ou structure d'accueil PMR ;
- l'arrêt est situé sur une ligne non urbaine mais est le seul arrêt desservant une commune présentant une population supérieure à 1000 habitant.e.s.

Parmi les points d'arrêt diagnostiqués à mettre en accessibilité, 57 sont prioritaires au sens de la loi

Afin de poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts, la collectivité continuera à dédier un allouer à ces travaux un budget de 250 000 €/an.

3.2.5 Accessibilité de l'information sur le réseau de transport urbain

Une partie des arrêts disposent d'aménagements afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

- Un pictogramme au sol permet de repérer l'entrée accessible du véhicule.
- Une bande contrastée permet de repérer l'entrée par la porte avant du véhicule pour les malvoyants.

Au 15 octobre 2024, l'audit de conformité de l'accessibilité du site internet Corolis révèle que 71 % des critères RGAA sont respectés.

3.2.6 Sensibilisation et formation du personnel du réseau de transport urbain en contact avec le public

Le SDAT de l'agglomération du Beauvaisis approuvé en 2013 comprend un objectif visant à former le personnel affecté au réseau Corolis à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Le but est de faciliter l'accès au réseau par tous et de surmonter les éventuelles inhibitions du personnel.

Plusieurs actions sont décrites :

- Identifier le handicap et apporter l'aide appropriée ;
- Être conscient des obstacles à l'accessibilité présentés par ces handicaps ;
- Savoir comment aider le ou la client.e à surmonter ces difficultés avec sensibilité ;
- S'assurer qu'en cas de changement dans le service de transport, les client.es à mobilité réduite seront pris en charge rapidement et efficacement ;
- Il est souhaitable que chaque conducteur.rice participe à la formation de base sur le handicap de manière à mieux appréhender les besoins de tous types d'handicap et réagir en conséquence ;
- Les chauffeur.euses de bus ont besoin d'être formés et d'expérimenter les nouveaux systèmes mis en place au niveau des véhicules accessibles (palettes rétractables, positionnement du bus le long du quai, gestion des annonces sonores et visuelles...) ;
- Pour le confort de l'ensemble des usagers et la sécurité des personnes à équilibre précaire, l'ensemble des chauffeur.euses devrait être formé à la pratique de la conduite souple ;
- Des contrôles réguliers devront être effectués auprès des chauffeurs pour vérifier leur aptitude à la conduite.

Certaines actions ont été mises en œuvre grâce à la formation pour l'accueil des passager.ères en situation de handicap à destination des conducteur.rices, contrôleur.euses et responsables d'exploitation du réseau Corolis. Cette formation est réalisée grâce à des séances de sensibilisation organisées par CABARO, l'exploitant du réseau Corolis et des associations, comme l'APF France Handicap.

Une fois par an, un groupe restreint d'agent.es est ainsi formé à l'usage des rampes escamotables et au stationnement des bus au plus près des trottoirs, ainsi qu'aux temps de prise en charge et dépose de passager.ères en fauteuil roulant. Le but est donc de sensibiliser progressivement l'ensemble du personnel en contact avec les personnes en situation de handicap.

4. Actions portées par le POA Mobilités du PLUi-HM

Le présent chapitre synthétise et précise les actions portées par le Plan de Mobilité en faveur de l'amélioration de l'accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite.

La mise en accessibilité de la chaîne de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à la rendre accessible sont intégrées directement dans le PDM. L'annexe accessibilité complète le document par un état des lieux de l'accessibilité du territoire, et détaille les actions du PDM permettant d'améliorer l'accessibilité.

Action 1. 2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous

Rappels du diagnostic

La marche est un mode de déplacement pertinent pour des trajets de courte distance (inférieurs à 3km), et pour autant, une majorité de ces déplacements sont toujours réalisés en voiture. Cela s'explique principalement par l'accessibilité offerte par la voiture, du fait d'une bonne desserte routière et de bonnes conditions de circulation sur la quasi-totalité du territoire, ainsi qu'à l'absence de contrainte sur le stationnement.

À cela s'ajoute des aménagements piétons dégradés. En effet, près de 65 % des maires de l'agglomération estiment qu'il est difficile de circuler à pied sur leurs communes en raison de cheminements trop étroits, non sécurisés, voire inexistants et souvent accompagnés par un volume de trafic important ou à des vitesses excessives. Pour autant, les villes disposent bien souvent d'un réseau de sentes pédestres et de tours de ville bien développé pour des promenades loisirs.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose la prise en compte de toutes les familles de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacements et un travail de concertation. Il convient donc d'assurer l'accessibilité des itinéraires piétons. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) a pour objectif de réaliser un état des lieux de l'accessibilité de la voirie puis d'élaborer un programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ce document est obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. À ce jour, parmi les 16 communes du territoire comptant plus de 1 000 habitants, seule Beauvais a réalisé un PAVE.

Principaux objectifs visés

- Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire
- Augmenter la pratique de la marche sur le territoire
- Résorber les coupures urbaines

Déclinaisons des mesures à mettre en place

Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux

Favoriser la pratique de la marche nécessite de définir une stratégie claire, notamment à l'échelle des centralités où se concentrent les commerces, services, lieux de vie, etc. Basé sur un diagnostic pertinent, la réalisation de plan piétons constitue un socle permettant d'identifier et définir :

- les principales centralités ;
- les axes piétons structurants ;
- les axes de circulation à apaiser.

Il s'agit dès lors d'établir un plan d'actions stratégique cohérent pour répondre aux besoins des piétons et résorber les freins à la pratique de la marche, avec des actions qui peuvent être pérennes ou temporaires comme la création de zones de rencontre, la neutralisation de stationnements pour élargir les trottoirs ou encore la fermeture de voies à certaines heures.

Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants

Du fait des aménagements principalement orientés pour l'usage de la voiture, la pratique de la marche est plutôt faible. Il existe toutefois une pratique loisirs de la marche sur le territoire, s'appuyant notamment sur les chemins agricoles et les tours de ville, présents dans certaines communes comme le tour de Rotangy, la promenade du rû de la Liovette à Guignecourt, Fontaine-Saint-Lucien et Maisoncelle-Saint-Pierre ou encore la promenade de la Vallée des Miroirs entre Bailleul-sur-Thérain et Montreuil-sur-Thérain.

En se basant sur ces pratiques, l'amélioration du maillage existant, en s'appuyant sur ces itinéraires, permet de renforcer cette pratique, autant pour les loisirs que le quotidien. Ce réseau doit relier les points d'intérêt des villes (commerces, mairies, écoles...) aux promenades des tours de ville et offrir des aménagements sécuritaires pour les déplacements internes.

Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais

La ville de Beauvais est inscrite au programme Action Cœur de Ville dans l'objectif de redynamiser son centre-ville.

Le premier axe identifié est le confort de l'attractivité commerciale et culturelle du centre-ville. L'une des mesures retenues est d'apaiser la circulation en centre-ville. Cela se traduit par une modification du plan de circulation et des principes de gestions des carrefours dans le Cœur de ville pour limiter les volumes de trafics et donner plus de place aux piétons.

Le second axe concerne la fluidification des boulevards et la mise en valeur du stationnement dans le centre-ville. Cela se traduit par une optimisation du fonctionnement des carrefours, accompagné de la mise en place d'un jalonnement dynamique des parkings permettant de limiter le trafic lié à la recherche de places et de mieux répartir la demande de stationnement entre voirie et parking.

L'ensemble du projet Action Cœur de ville doit donc être poursuivi afin d'atteindre les objectifs retenus.

Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes

en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'EPCI. Ainsi, la création d'une CIA est une obligation de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transports collectifs, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont :

- de dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR

L'accessibilité est un droit pour tous. Toutefois, l'expérience de déplacement peut être vécue différemment en fonction du profil de l'utilisateur et notamment pour les PMR et personnes handicapées. Ainsi, cette différence doit faire l'objet d'une prise de conscience collective. Pour cela, les publics en relation avec les PMR et personnes handicapées doivent être sensibilisés au sujet, ce qui permettra par la suite d'améliorer l'expérience pour ces publics. Il s'agit par exemples des agents publics, élus, conducteurs de bus....

Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un document obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. Le PAVE précise les mesures susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et aires de stationnement sur le territoire communal et indique les délais de réalisation de ces mesures.

Il s'agira donc de planifier la réalisation ou la mise à jour des PAVE dans toutes les communes où ce document n'a pas encore été élaboré.

Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité

La pratique de la marche nécessite des aménagements accessibles et sécurisés sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. La présence d'obstacles sur l'itinéraire est susceptible de bloquer l'utilisateur qui se reportera sur un autre mode de transport s'il en a la possibilité, ou dans le pire des cas, abandonnera son déplacement.

La cartographie de l'état des cheminements permet d'identifier les points durs, afin de cibler les actions pour les résorber et assurer ainsi une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR

Si les calculateurs d'itinéraires classiques permettent à une grande partie de la population de trouver les itinéraires adaptés à leurs besoins, les résultats peuvent ne pas être adaptés aux besoins des PMR et personnes handicapées : itinéraire proposant d'emprunter un escalier, ou de prendre le bus sur un arrêt non accessible.

Sur la base du recensement de l'accessibilité de la voirie, la mise en place d'un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant ces contraintes et ces points durs permet de mieux guider les PMR et personnes handicapées, rendant ainsi le territoire plus accessible.

Ce type de calculateur prend ainsi en compte le profil de l'utilisateur (en fauteuil roulant, famille en poussette, malvoyant...), ses modes de transports privilégiés et ses besoins spécifiques, tels que la recherche de place PMR, les lieux de pause sur le parcours, etc.

Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau

Principaux objectifs visés

- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus

Conformément au Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD'AP), la CAB doit prévoir de poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain, afin que l'ensemble des arrêts identifiés comme prioritaires soient accessibles d'ici la fin du PLUi-HM.

La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie au-delà de cette échéance afin d'accompagner les projets d'aménagements liés au réseau de bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires sur demande des usagers.

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS



4. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

4.2 POA MOBILITÉS

4.2.3. SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
communautaire approuvant le PLUi-HM en date du :
11 décembre 2025

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

Plan d'actions
Rapport d'étude

23/10/2025



INGETEC



1. Introduction - p.3

- Définition
- Contexte de l'étude
- Organisation de l'étude
- Démarche de concertation

2. Rappel de la stratégie cyclable proposée - p.9

- Présentation des 5 leviers d'action
- Axe 1 - Aménagements
- Axe 2 - Stationnement
- Axe 3 - Services
- Axe 4 - Communication et évènementiel
- Axe 5 – Intermodalité

3. Axe 1 – Aménagements – p.17

- Pôle principal – p.19
- Pôle secondaire Ouest – p.41
- Pôle secondaire Est – p.53
- Pôle secondaire Nord – p.68
- Pôle relais Nord – p.77
- Pôle relais Ouest – p.89
- Pôle relais Est – p.103
- Synthèse – p.115
- Priorisation – p.122

4. Axe 2 – Stationnement – p.124

5. Axe 3 – Services – p.140

6. Axe 4 – Communication et évènementiel – p.150

7. PPI – Plan Pluriannuel d'Investissement – p. 155

8. Annexes – Liaisons ou itinéraires non retenus – p.162

01

INTRODUCTION

Définition

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

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



Définition

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



Objectifs

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



Notre mission

- Réaliser l'état des lieux du système vélo actuel
- Définir les orientations stratégiques : aménagements, stationnements, services, etc.
- Définir les mesures et actions prioritaires pour chacune des orientations stratégiques
- Formalisation d'une programmation pluriannuelle de réalisation de ces actions pour une mise en œuvre facilitée

Contexte de l'étude

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

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



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



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



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



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

Phase 1

Analyse (Septembre 2023 – Janvier 2024)



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

Phase 2

Elaboration du programme d'actions (Février 2024 – Octobre 2025)



- Définition de la stratégie du schéma directeur (schéma de maillage cyclable hiérarchisé, stratégie de stationnement, services et communication)
- **Ateliers de concertation (x4)**
- Approfondissement de la stratégie
- **17/09/2024 : COTECH Stratégie**
- **26/09/2024 : COPIL Stratégie**
- Définition du plan d'actions en matière d'aménagements, stationnements, services et communication
- **05/12 : Réunion de travail avec les services de la CAB**
- Proposition d'un schéma de gouvernance
- 14/01/2025 : Réunion de travail avec le département
- Programmation et formalisation d'un PPI (phasage, chiffrage, démarches réglementaires, financement...)
- Proposition d'un cadre de suivi et d'évaluation du schéma directeur
- Avril 2025 : COTECH Plan d'actions
- **Septembre 2025 : Réunion de présentation du plan d'actions aux maires**

Organisation de l'étude

Phase 3

Plan de communication (Août – Octobre 2025)

- Réalisation d'un document de synthèse de l'étude de communication
- **Septembre 2025 : COTECH Plan de communication**

Phase 4

Jalonnement de la Trans'Oise (Août 2024 - Février 2025)

- Repérages terrain, relevé et cartographie de la signalétique existante
- Réalisation d'un schéma de jalonnement global et de fiches actions

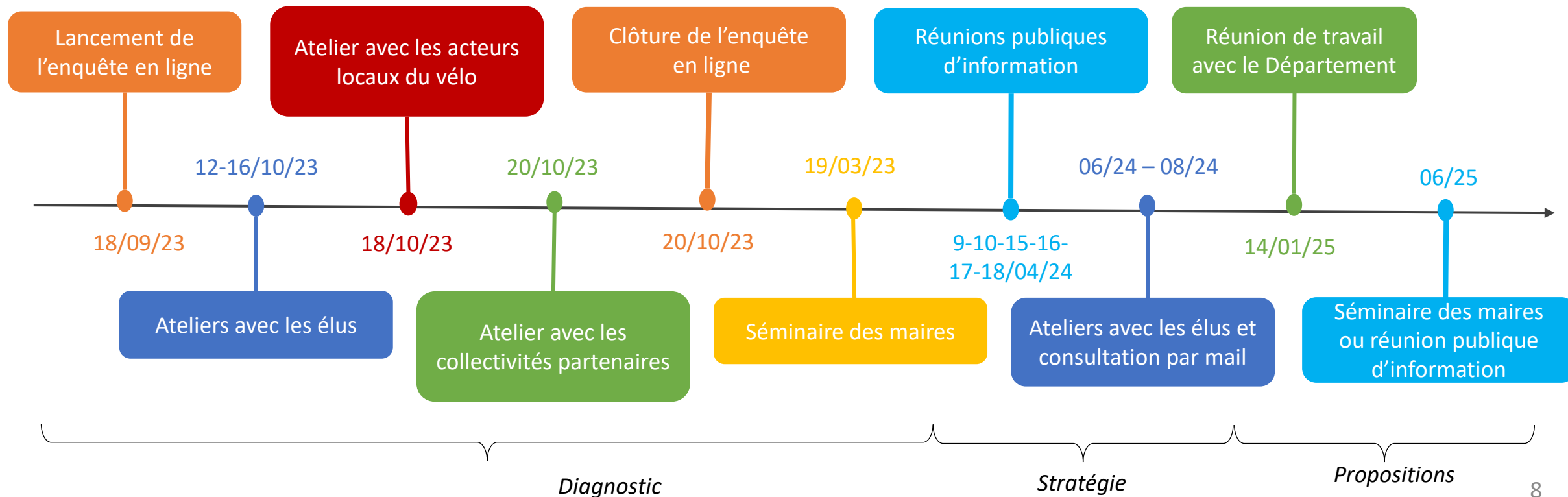
Démarche de concertation

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

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



En complément : des échanges bilatéraux entre la CAB et l'ensemble des communes durant l'ensemble de l'étude



02

RAPPEL DE LA STRATEGIE CYCLABLE PROPOSEE

5 leviers à déployer pour développer la pratique du vélo sur le territoire

Axe 1

Aménagements

Proposer un réseau continu, sécurisé et confortable, répondant aux besoins de déplacements de l'ensemble des usagers du territoire

Axe 5

Intermodalité

Concevoir le vélo comme un maillon des chaînes de déplacement dans un système de transport global cohérent



Axe 2

Stationnement

Permettre à chaque cycliste de stationner son vélo de manière sécurisée, quelle que soit sa localisation et sa durée de stationnement

Axe 3

Services

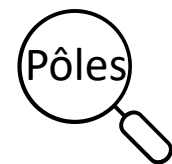
Développer une offre de services assurant l'accessibilité à la pratique du vélo pour tous les usagers du territoire

Axe 4

Communication et évènementiel

Sensibiliser aux mobilités actives et favoriser les changements de pratiques de déplacement

3 échelles de réflexion



Définis par le
PLUI-HM



Un centre-bourg,
un hameau, etc.

Axe 1 – Aménagements



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

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

Objectif 2 : Développer un réseau cyclable de proximité

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

Objectif 3 : Favoriser les déplacements via les modes actifs

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

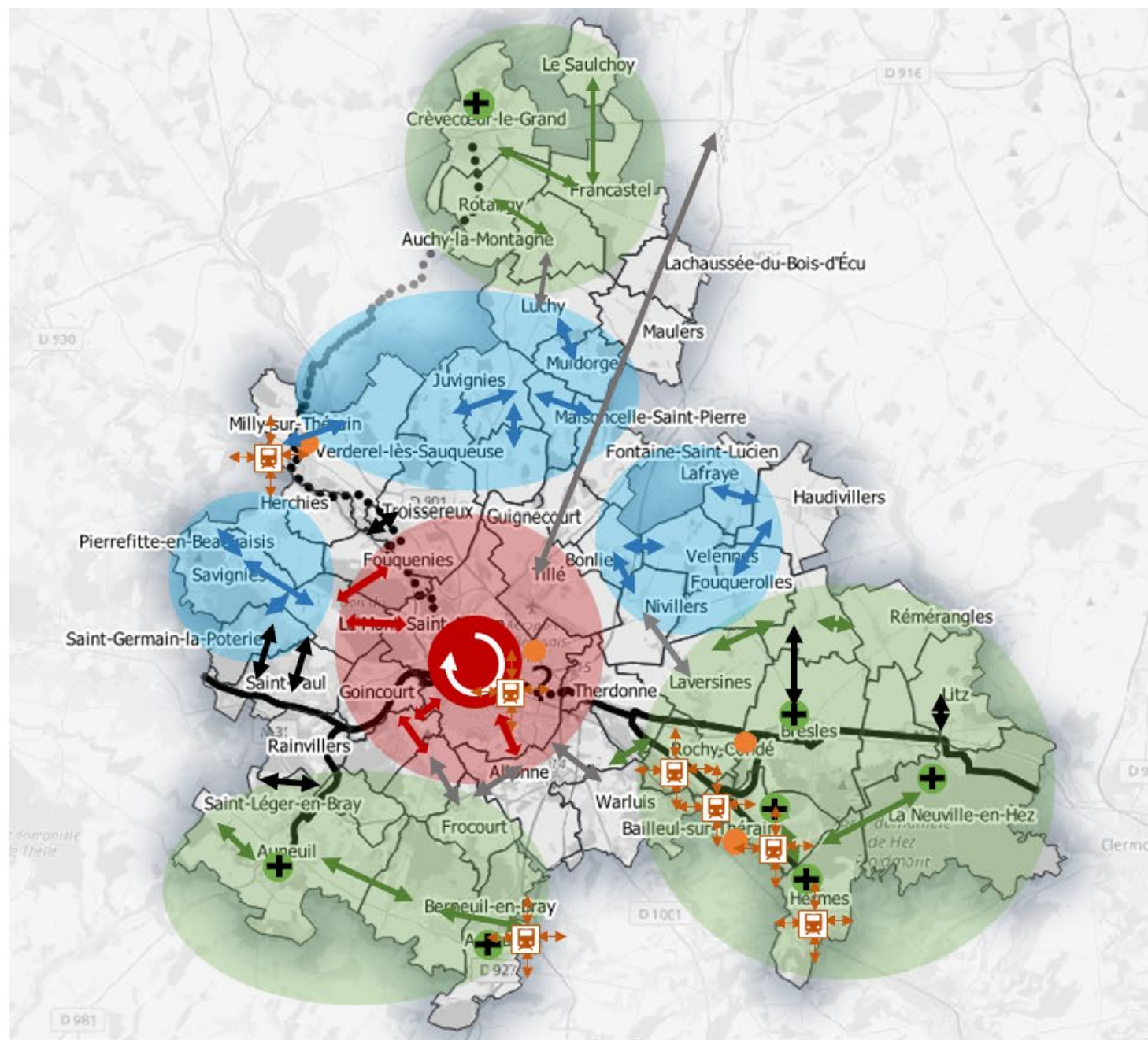
Schéma d'intentions

Diagnostic

-  Pôle structurant
-  Pôles secondaires
-  Pôles relais

Orientations

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



3 échelles de réflexion

Rappels de la stratégie



- Remplacer les stationnements non-sécurisés
- Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais
 - Secteur 1 : le cœur historique de Beauvais
 - Secteur 2 : les secteurs résidentiels
- Déployer un réseau de points de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais

Quels sont les types de stationnement existants ?



Racks
À éviter



Arceaux



Arceaux sous abris



Consigne



Garage à vélo

Courte durée

Longue durée

3 étapes pour
accéder à la pratique
du vélo au quotidien



Axe 3 – Services



Objectif 1 : Favoriser l'accès à la pratique du vélo

- Poursuivre le déploiement du programme Génération Vélo dans les écoles
- Pérenniser les ateliers vélo-école auprès des adultes

Objectif 2 : Permettre l'accès à un vélo

- Conforter le service de location longue durée de vélos
- Déployer une offre de vélos en libre-service
- Soutenir l'acquisition de vélos de seconde main

Objectif 3 : Assurer le maintien des vélos en bon état de fonctionnement

- Accompagner le déploiement des ateliers de réparation et d'autoréparation

Objectif 4 : Accueillir les cyclotouristes

- Favoriser la pratique du cyclotourisme sur le territoire

2 publics cibles

Axe 4 - Communication et événementiel



Objectif 1 : Promouvoir une culture vélo

- Lancement d'une campagne de communication en faveur de la pratique du vélo (*sensibilisation, offre existante sur le territoire, etc.*)
- Organisation d'événements fédérateurs autour du vélo



Objectif 2 : Favoriser la pratique du vélo parmi les travailleurs

- Mise en place de partenariats avec les entreprises locales (*sensibilisation, challenges, mise en place de plans de mobilité employeur, engagement dans la démarche Employeur Pro Vélo – OEPV, etc.*)



Campagne de sensibilisation mise en œuvre par la CU Caen la Mer (14)



Événement organisé par la ville de Démouville (14)



Programme OEPV de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)

3 modes à considérer



Axe 5 – Intermodalité



- Favoriser le rabattement des cycles vers les gares (*création d'aménagements sécurisés, installation de stationnements sécurisés en gare, développer l'emport à bord, proposer des services en gare*)
- Permettre de rejoindre les arrêts de cars structurants à vélo (*installation de consignes sécurisées aux arrêts, aménagements d'itinéraires sécurisés en rabattement, etc.*)
- Prendre en compte les cycles dans la conception des aires de covoiturage

De la gare, de l'arrêt de bus et de l'aire de covoiturage à l'aire de mobilité



Aire de mobilité en gare de Guimiliau (29)
1 020 hab. - 910 voyageurs en 2022



Aire de mobilité à un arrêt de car à Treillères (44)
8 730 hab.



Aire de mobilité à une aire de covoiturage à Luitré-Dompierre (35)
1 800 hab.

03



AXE 1 - AMENAGEMENTS

Liaisons proposées

41 liaisons réparties sur l'ensemble du territoire



Liaisons principales



Liaisons secondaires



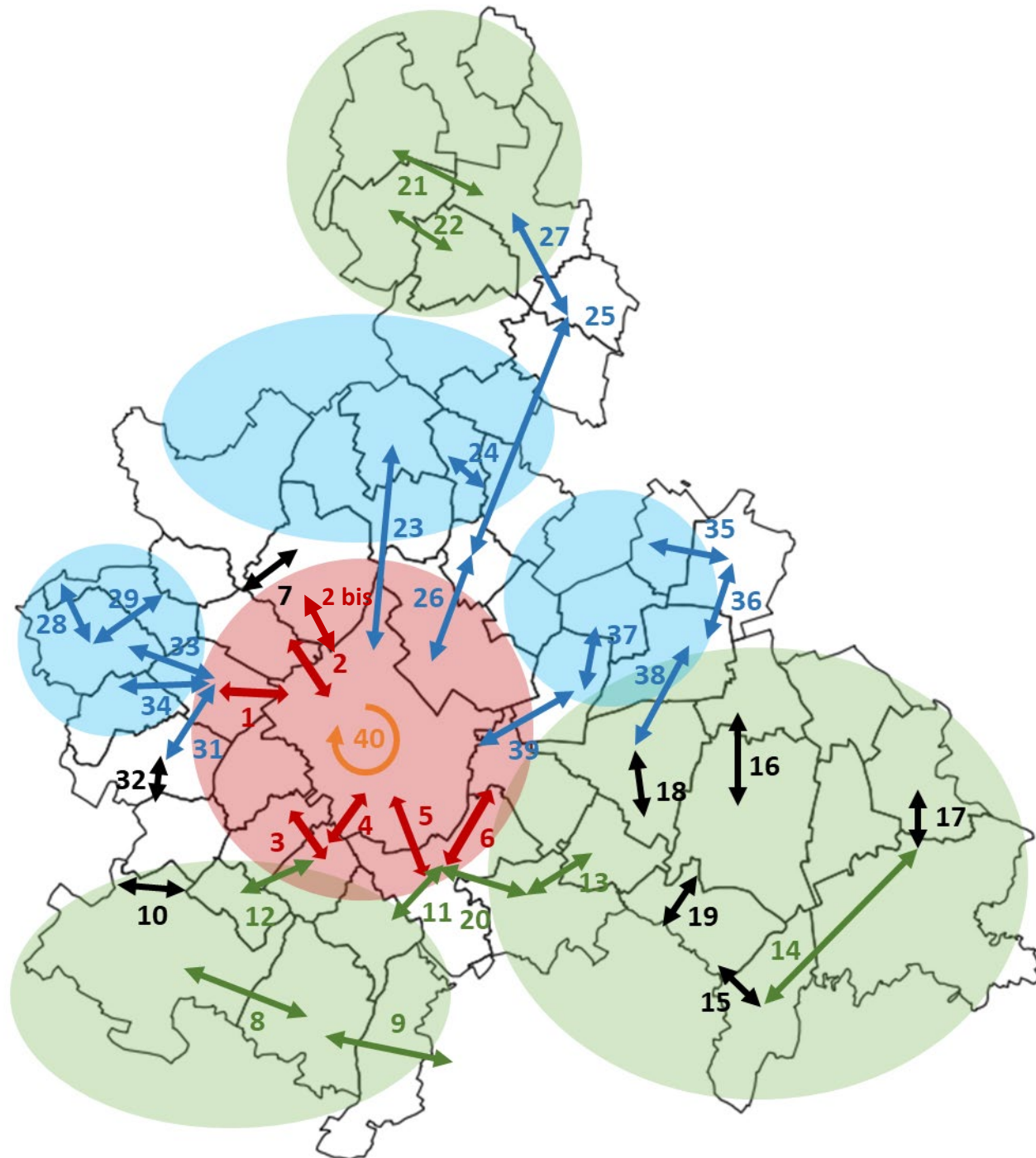
Liaisons relais



Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise



Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal

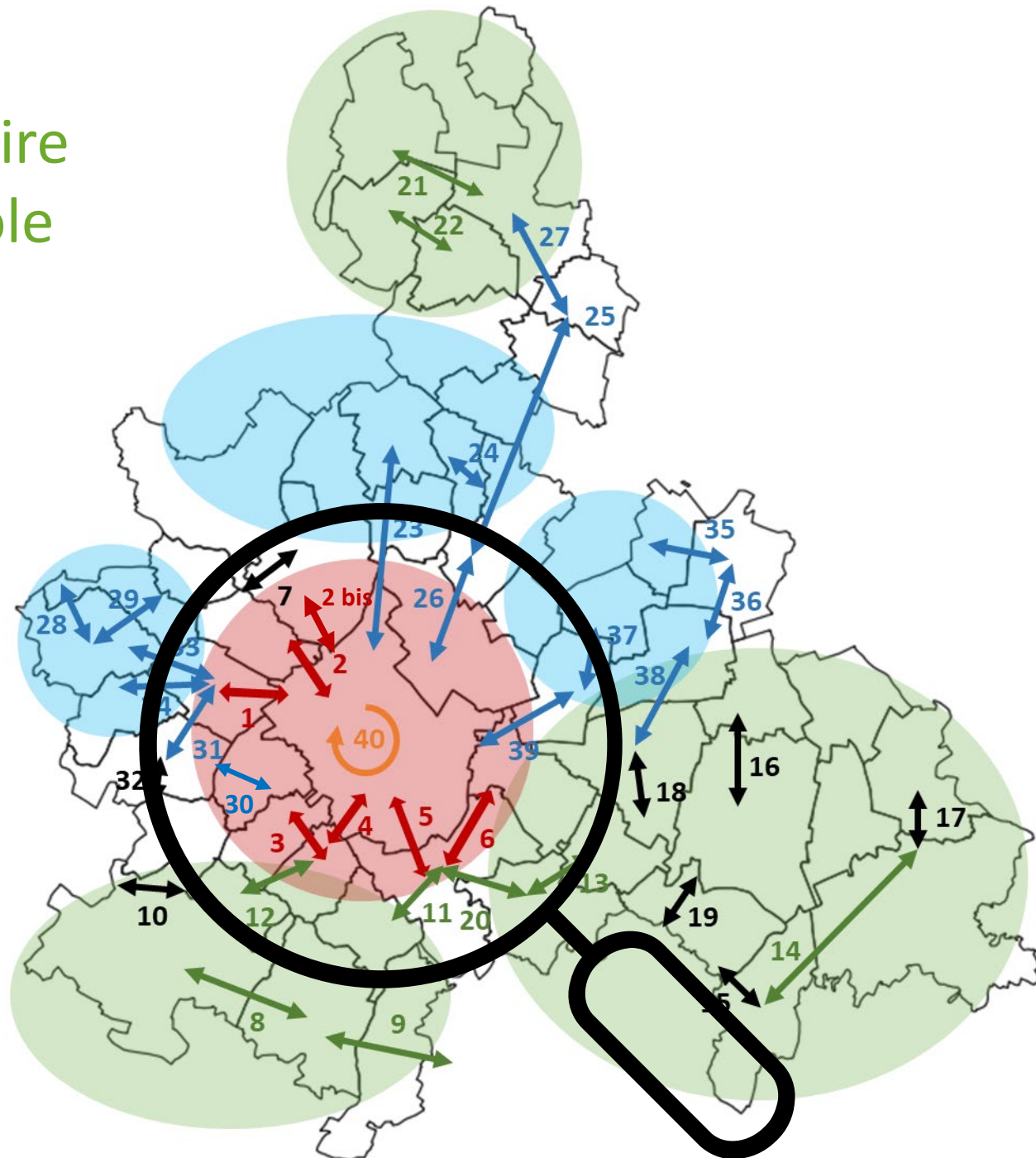


POLE PRINCIPAL



41 liaisons proposées sur le territoire 8 liaisons proposées au sein du pôle

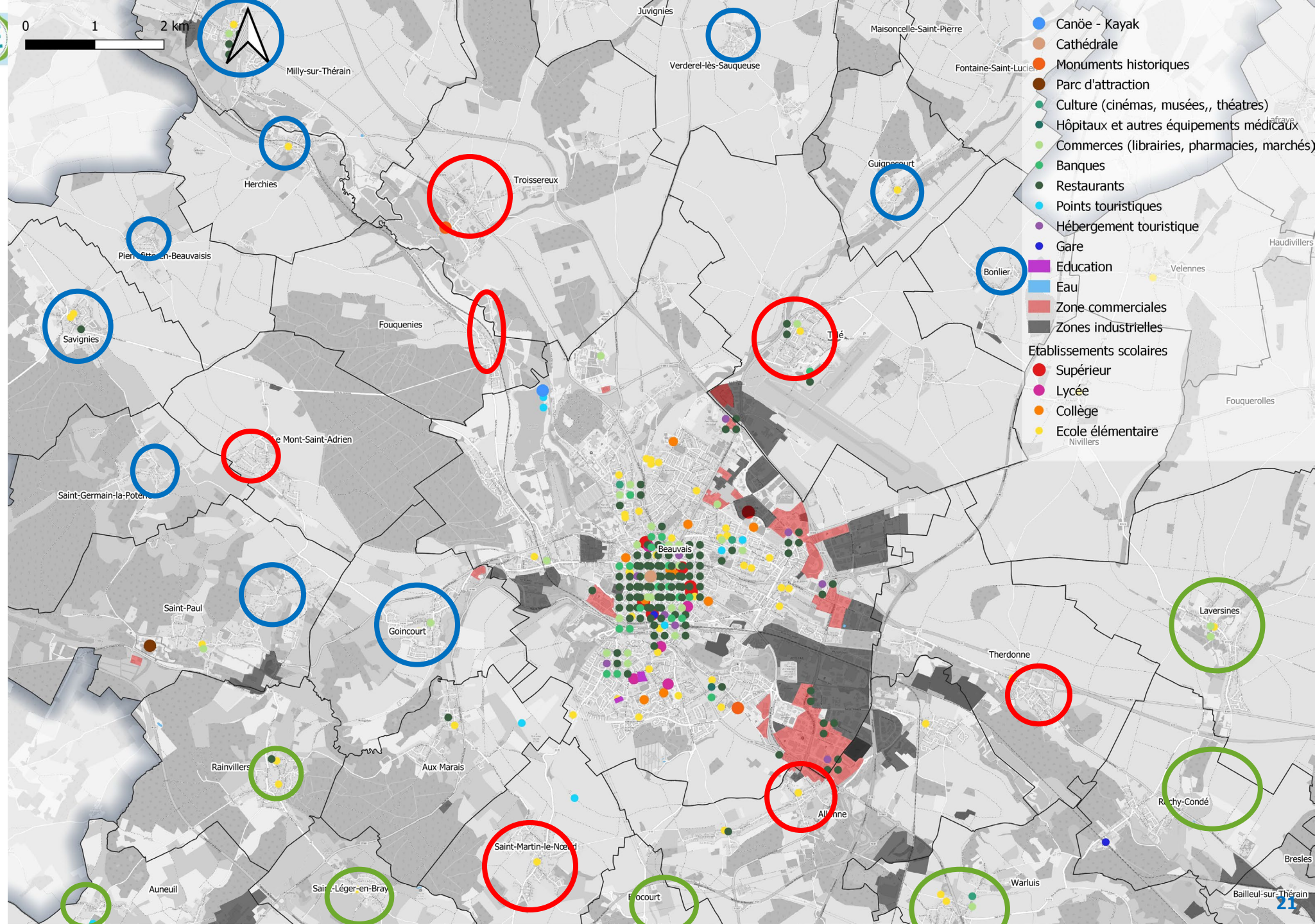
-  Liaisons principales
-  Liaisons secondaires
-  Liaisons relais
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
-  Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle principal Beauvais

Pôles générateurs de trafic et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

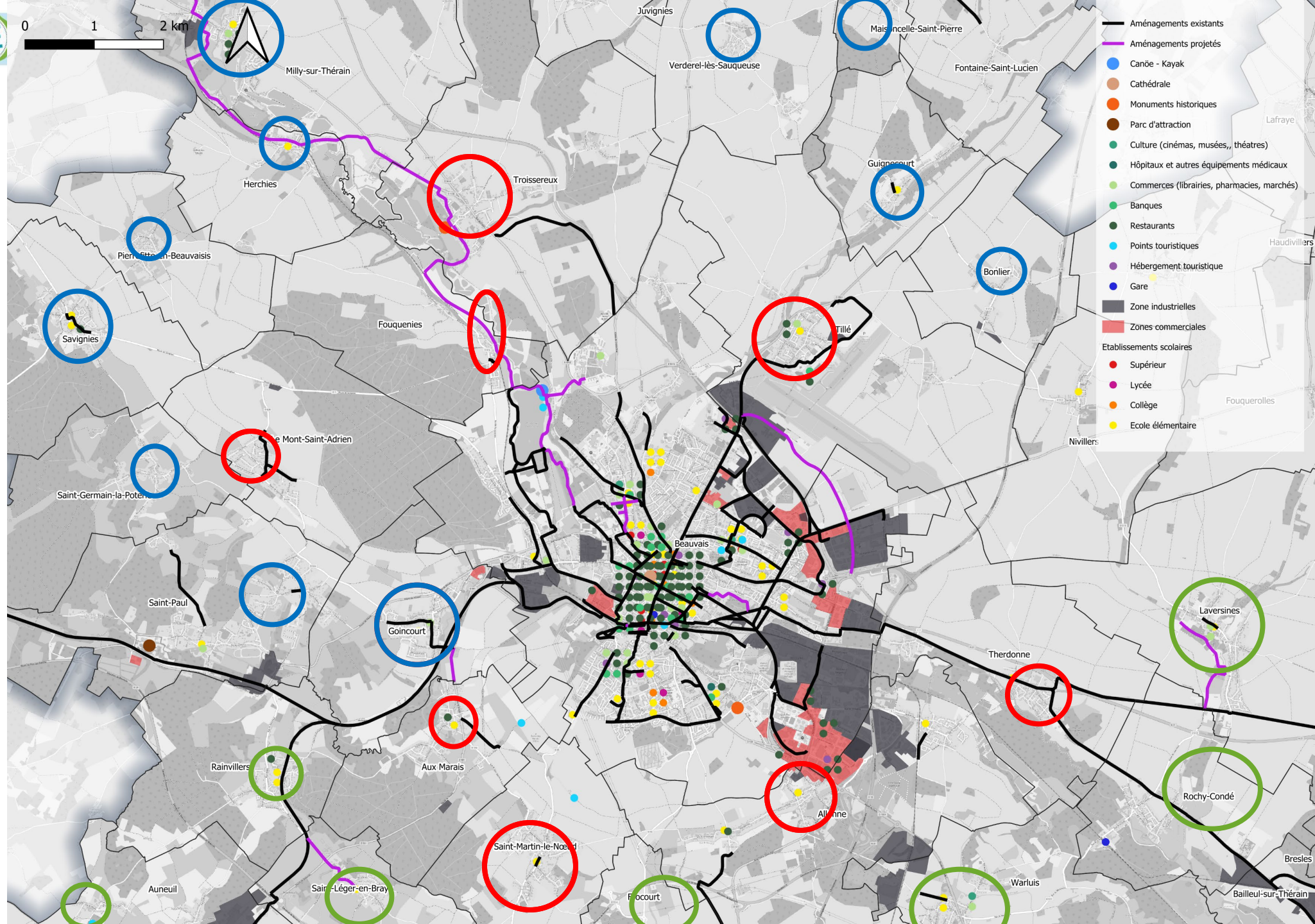


Pôle principal Beauvais

Aménagements cyclables existants ou en projet

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet



Pôle principal Beauvais

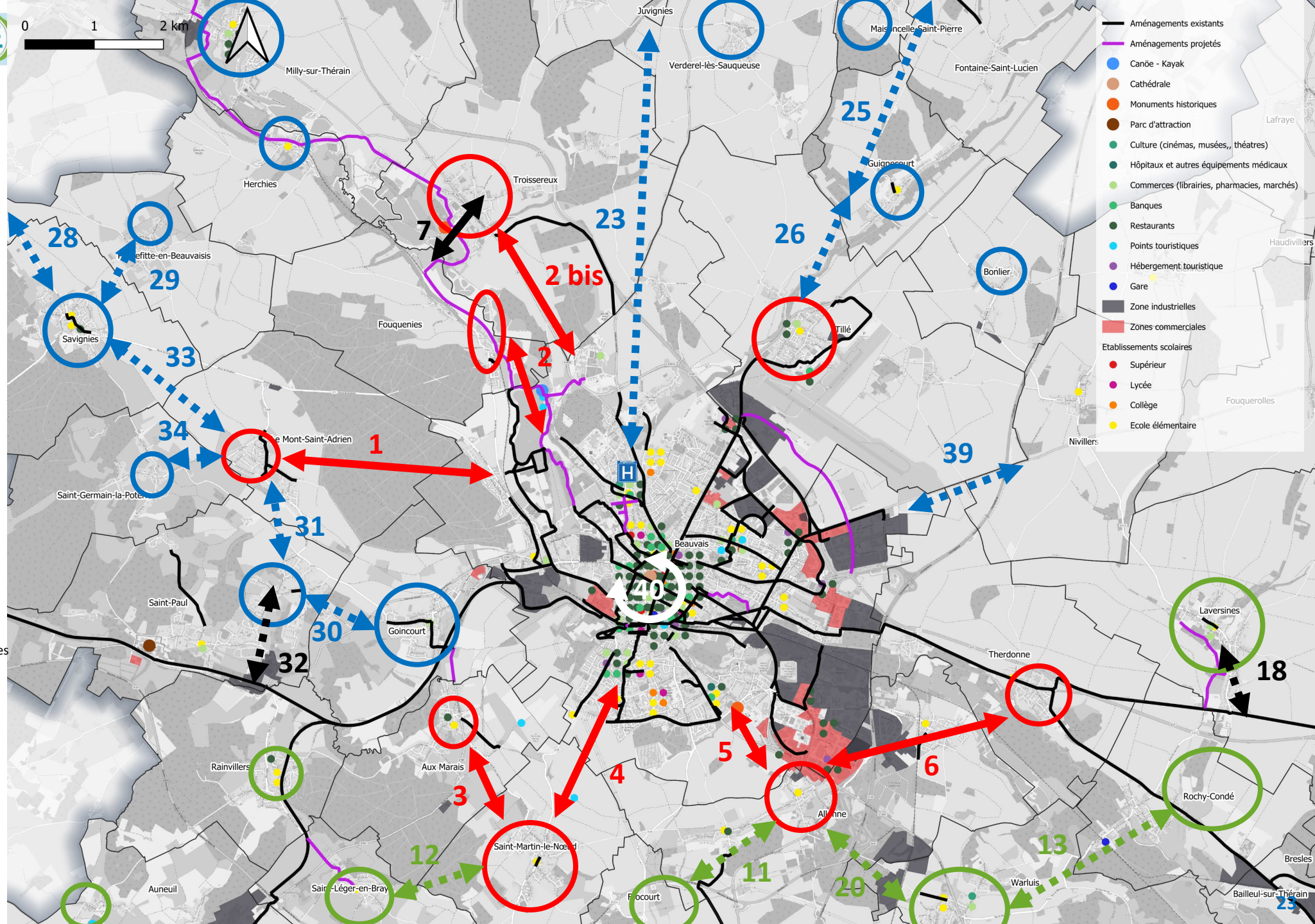
Intentions de liaisons

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet

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

- Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie

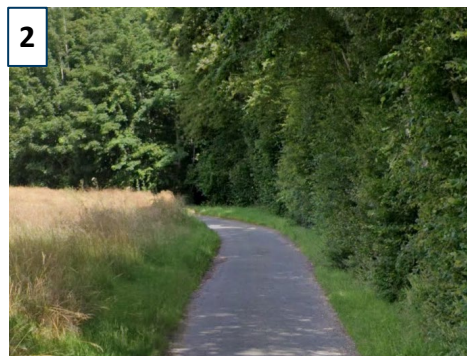


Pôle principal

Liaison 1 : Beauvais – Le-Mont Saint-Adrien



Voie verte à créer sur la route forestière du Beau Chêne



Voie verte à créer sur la rue des Flageots



Zone 30 à conforter sur la rue des Flageots

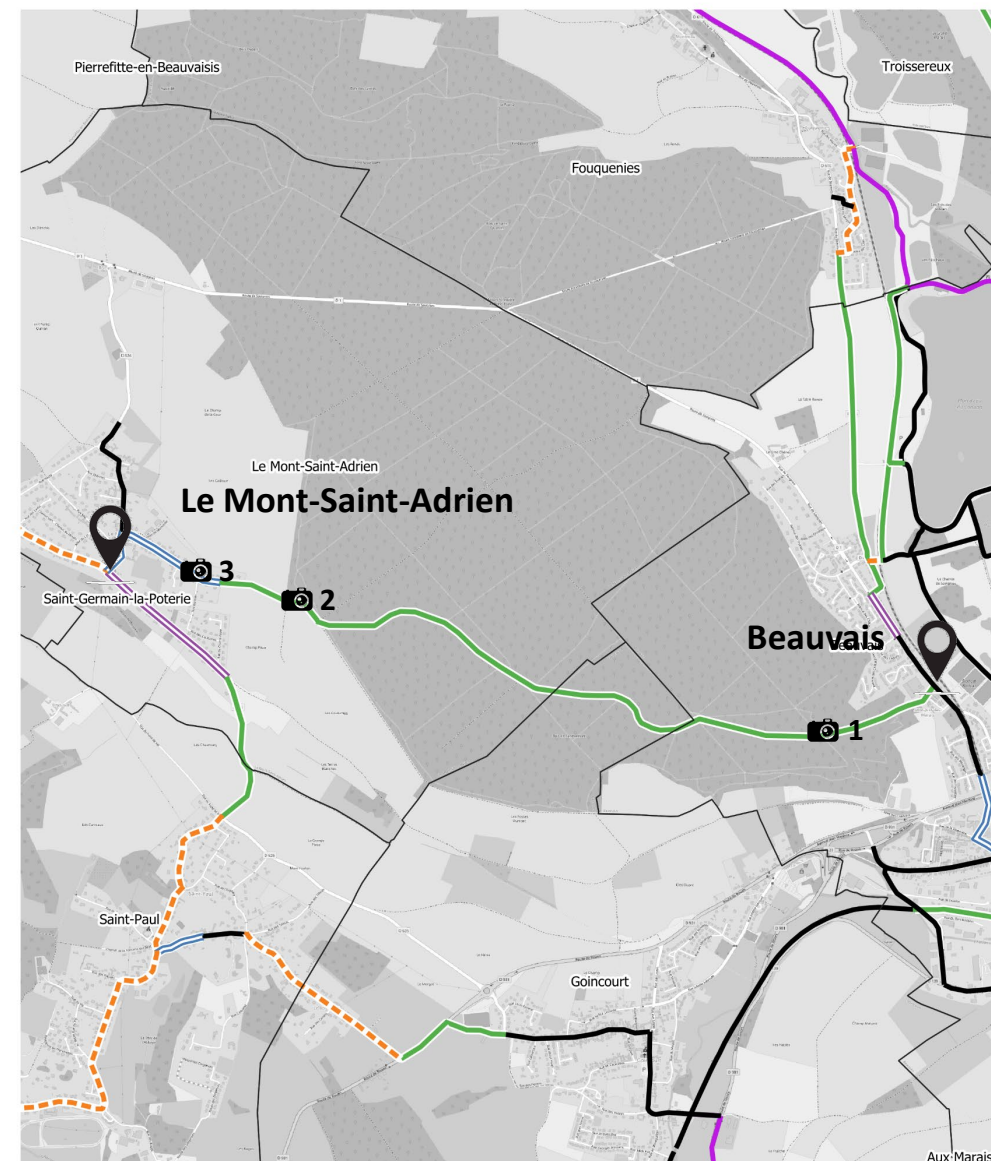
Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	3 572	74%
Zone 30	1 275	26%
TOTAL	4 847	100%



711 000 €

Note

Pour chacune des liaisons, le linéaire correspond à celui de l'ensemble de la liaison et peut comprendre des tronçons existants (en noir) et en projet (en violet). Le coût correspond uniquement aux aménagements à créer, comprenant les aménagements à conforter (soit les aménagements existants sur lesquels une intervention est préconisée) et les aménagements proposés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.



Liaison Beauvais - Le Mont-Saint-Adrien

- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement
- Zone 30
- Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 2 : Fouquénies - Beauvais



Jalonnement sécurisé à créer sur la rue des Fougères



Voie verte à aménager le long de la rue de Beauvais (RD616)



Prolongation de la CVCB sur la rue de Savignies (RD1)

Itinéraires alternatifs
Lors des horaires d'ouverture du site

Aménagement – Itinéraire 1	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	581	24
Voie verte (création sur terrain naturel)	1 602	67
Chaussée à Voie Centrale Banalisée	975	9
Zone 30	446	
TOTAL	2406	100

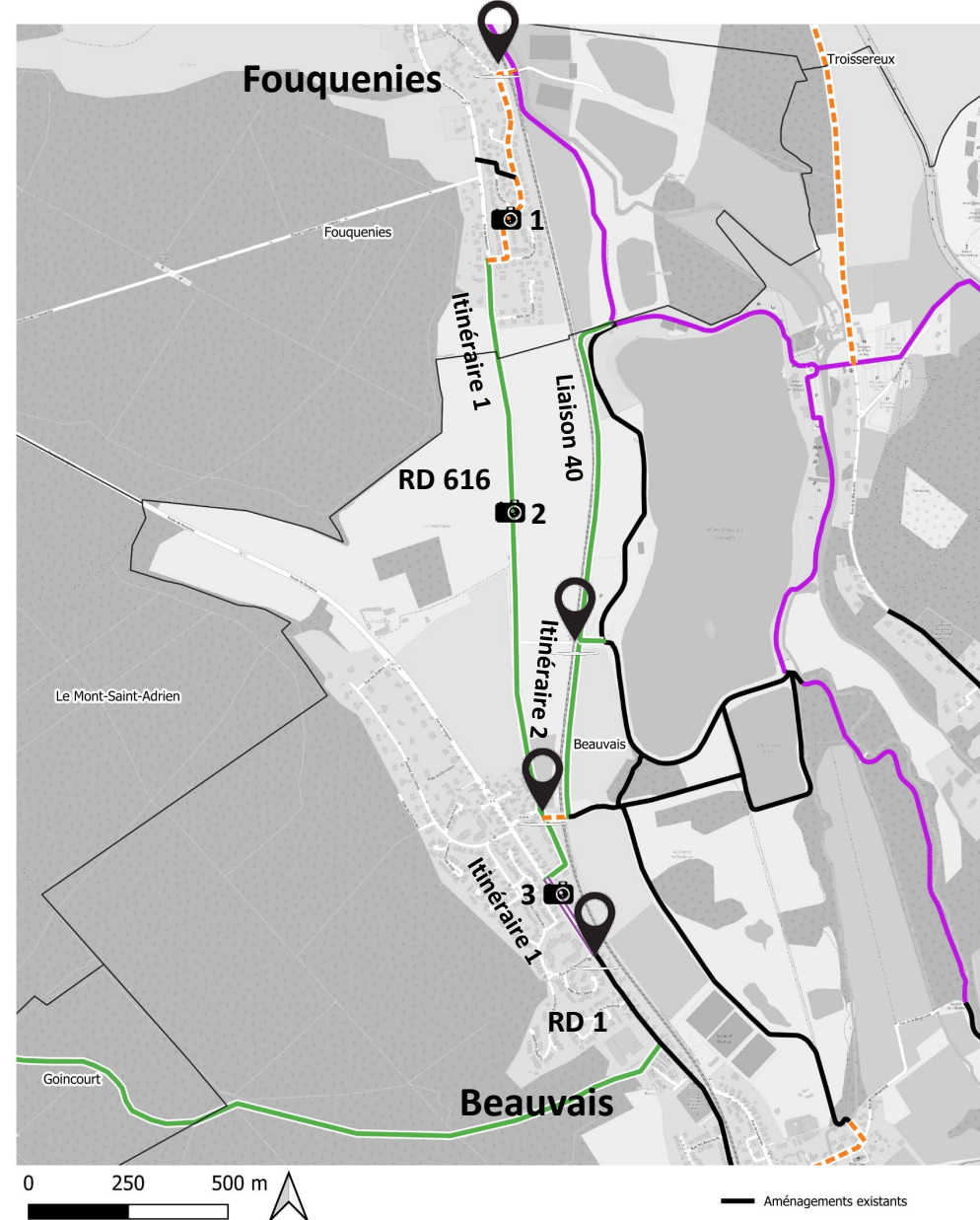
Aménagement – Itinéraire 2	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	61	12
Voie verte	444	88
444ml (création sur terrain naturel)		
TOTAL	504	100

Itinéraire 1 :
513 840 €

Itinéraire 2 :
133 000€



TOTAL : 646 840 €



— Aménagements existants
— Aménagements en projet
— Aménagements à créer
— Voie Verte
— Jalonnement
— Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison
Beauvais - Fouquénies

Le tronçon de voie verte et la CVCB, sections communes aux 2 itinéraires ont été chiffrés dans l'itinéraire 1





Voie verte à aménager
le long de la RD901E

Voie verte à aménager
sur voie agricole

Voie verte à aménager
sur terrain naturel

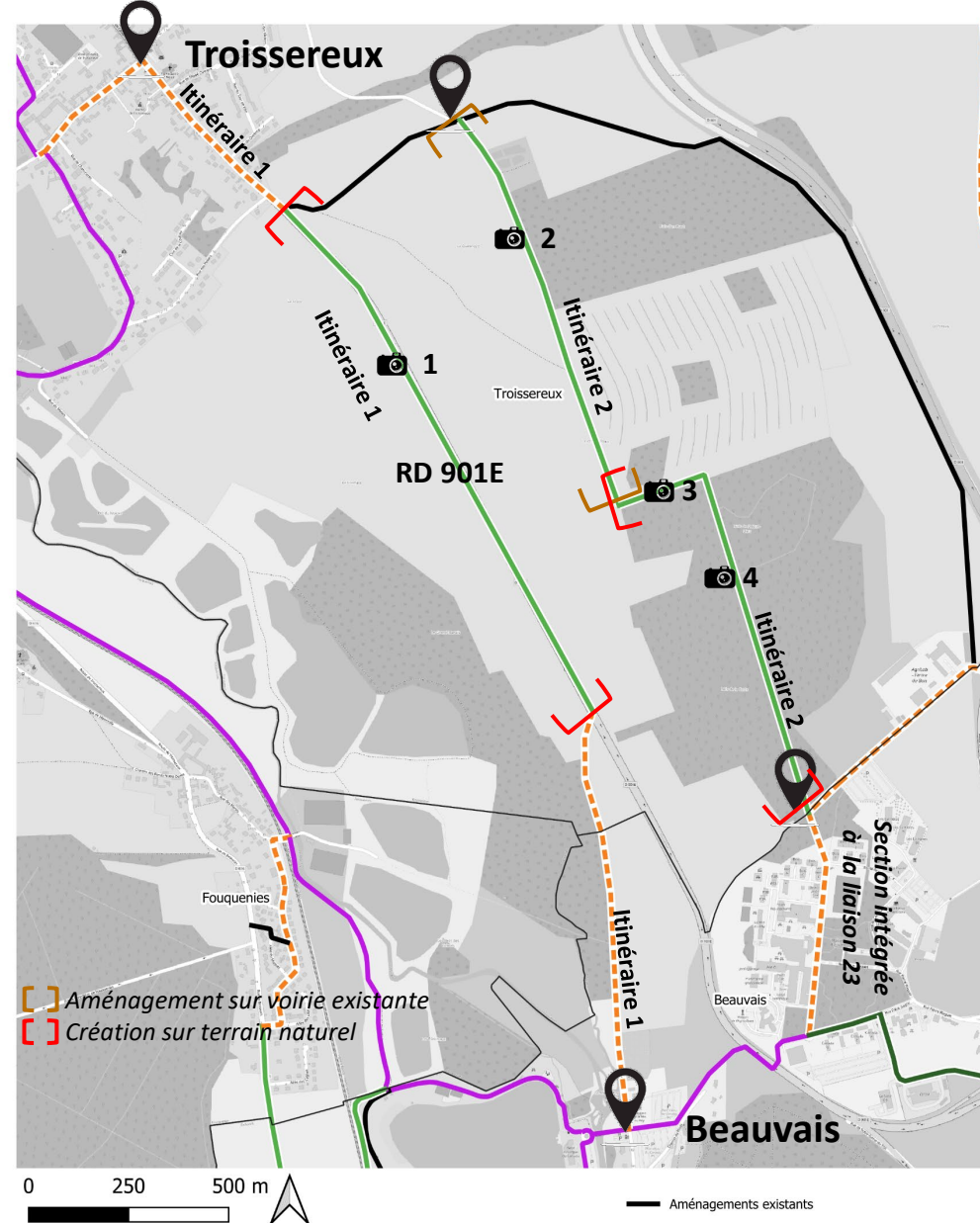
Voie verte à aménager
sur chemin forestier



Aménagement – Itinéraire 1	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	520	17
Voie verte (création sur terrain naturel)	1 481	48
Jalonnement	1056	35
TOTAL	3057	100

Aménagement – Itinéraire 2	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Voie verte		
1048ml en aménagement sur voirie existante	2 159	100
1111ml en création sur terrain naturel		
TOTAL	2 159	100

Le tronçon de voie verte et la CVCB, sections communes aux 2 itinéraires ont été chiffrés dans l'itinéraire 1



Liaison 3 : Aux Marais – Saint-Martin-le-Noeud



Voie à trafic motorisé limité
à conforter en voie verte



Voie verte à créer sur un
chemin agricole



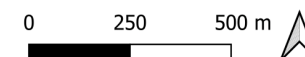
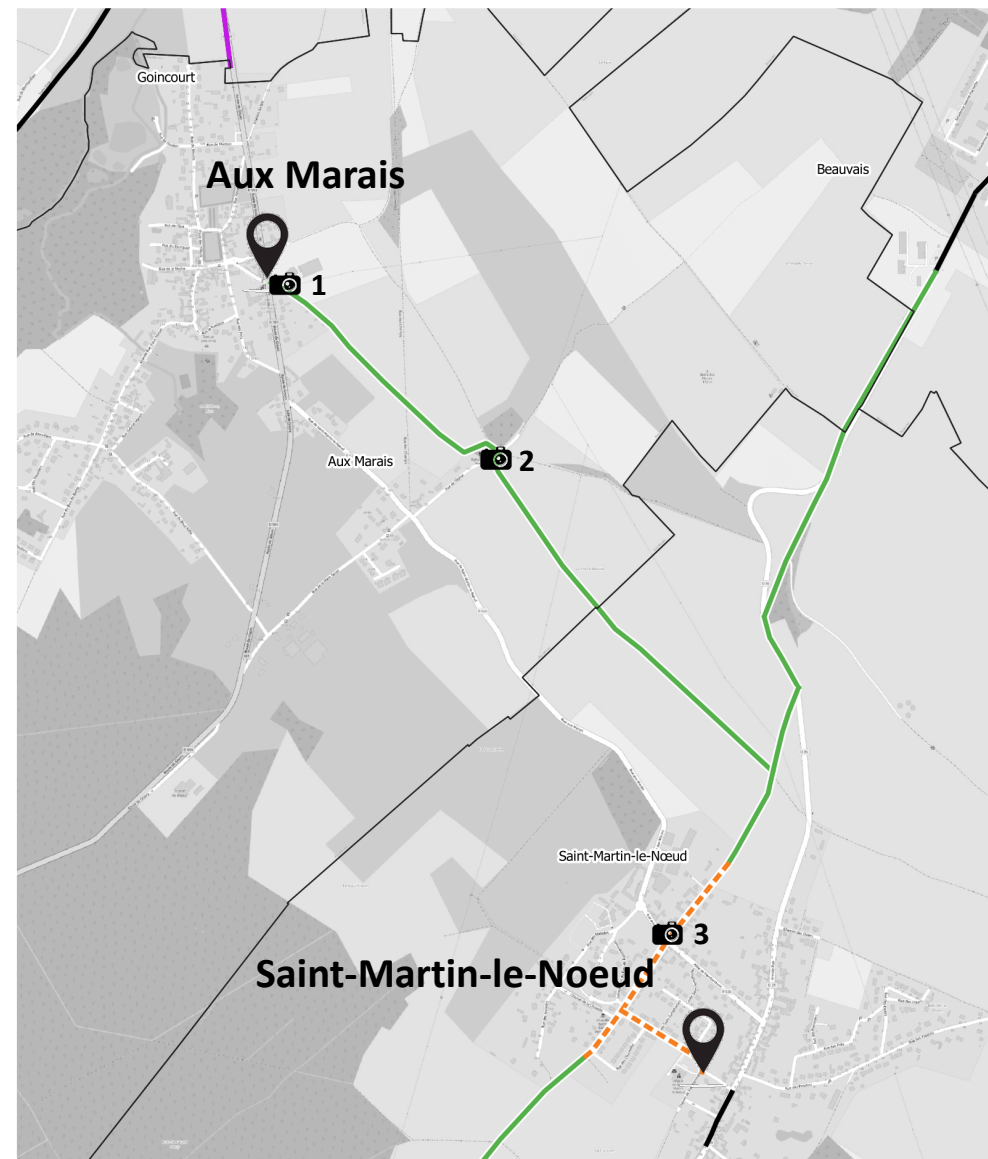
Voie verte à aménager sur
le Chemin de Chaumont



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	706	25
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 065	75
TOTAL	2 771	100



457 000 €



- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison Aux Marais -
Saint-Martin-le-Noeud

Pôle principal

Liaison 4 : Beauvais – Saint-Martin-le-Noeud



1
Piste cyclable
bidirectionnelle
existante sur la rue de
Sénéfontaine (RD35)



2
Voie verte à aménager
en bordure de la RD35



3
Voie verte à aménager
sur un chemin agricole



4
Voie verte à aménager
sur un sentier (chemin
de Chaumont)



Aménagement

Voie Verte

591ml en aménagement sur voirie existante
778ml en création sur terrain naturel (RD35)

Longueur (ml)

1 369

Pourcentage (%)

100



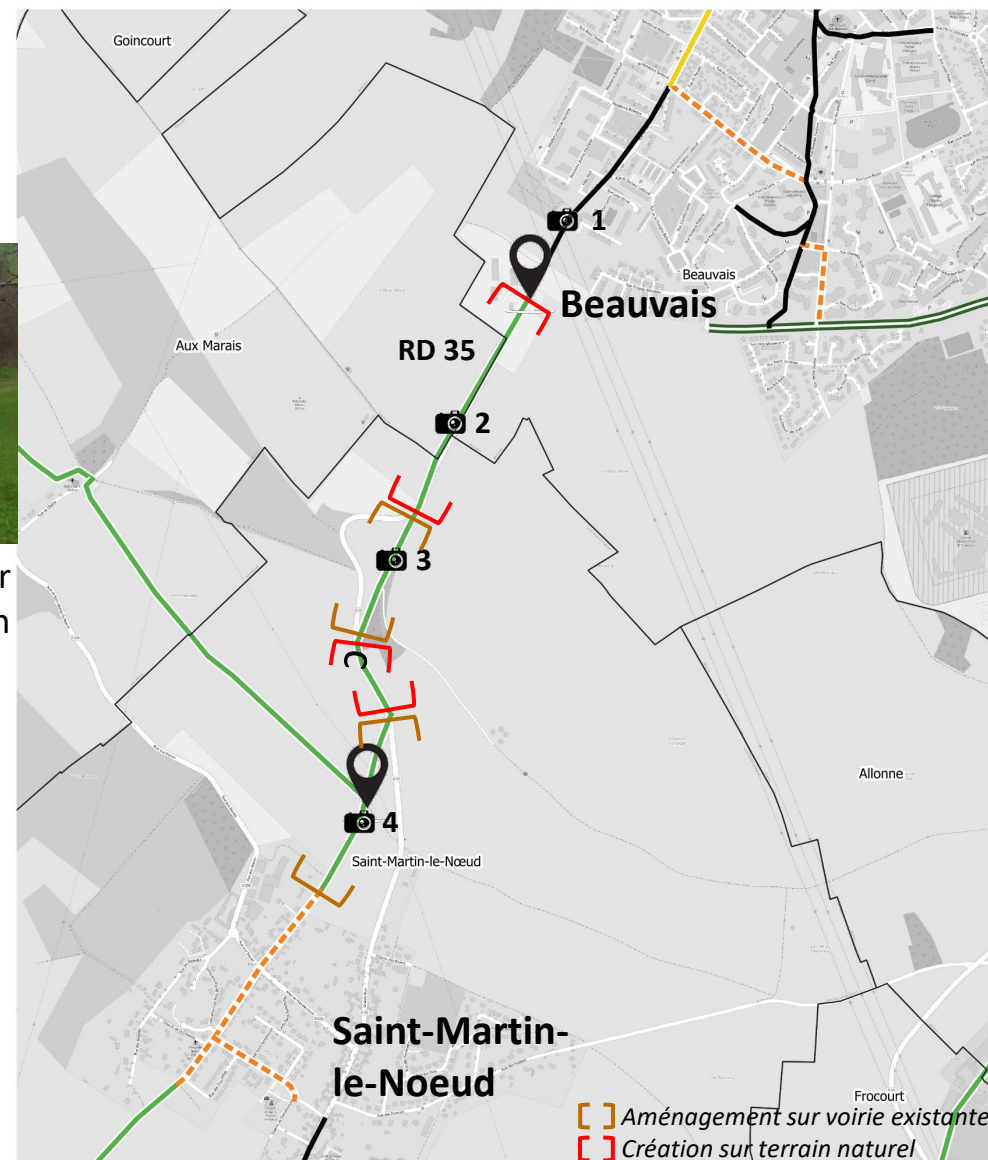
363 000 €



RD 35



Phase 1 (court terme)



Liaison Beauvais -
Saint-Martin-le-Noeud

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)
- A définir
- Jalonnement

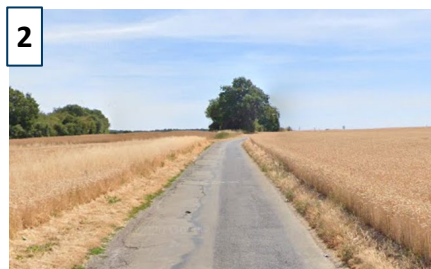


Exemple de
filtre modal



1

CVCB à créer sur la rue de Pontoise (RD93)



2

Voie verte à aménager sur la route de Beauvais



3

Jalonnement de la rue d'Allonne



4

Voie verte à créer sur la rue Gay Lussac



5

Jalonnement à créer sur la rue de Saint-Ladre



6

Voie à trafic motorisé limité sur l'ancienne route de Paris



Aménagement – Itinéraire 1	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Chaussée à voie Centrale Banalisée	340	12
Voie verte (aménagement sur voirie existante)	1 215	42
Jalonnement	1 305	46
TOTAL	2 860	100

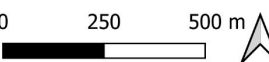
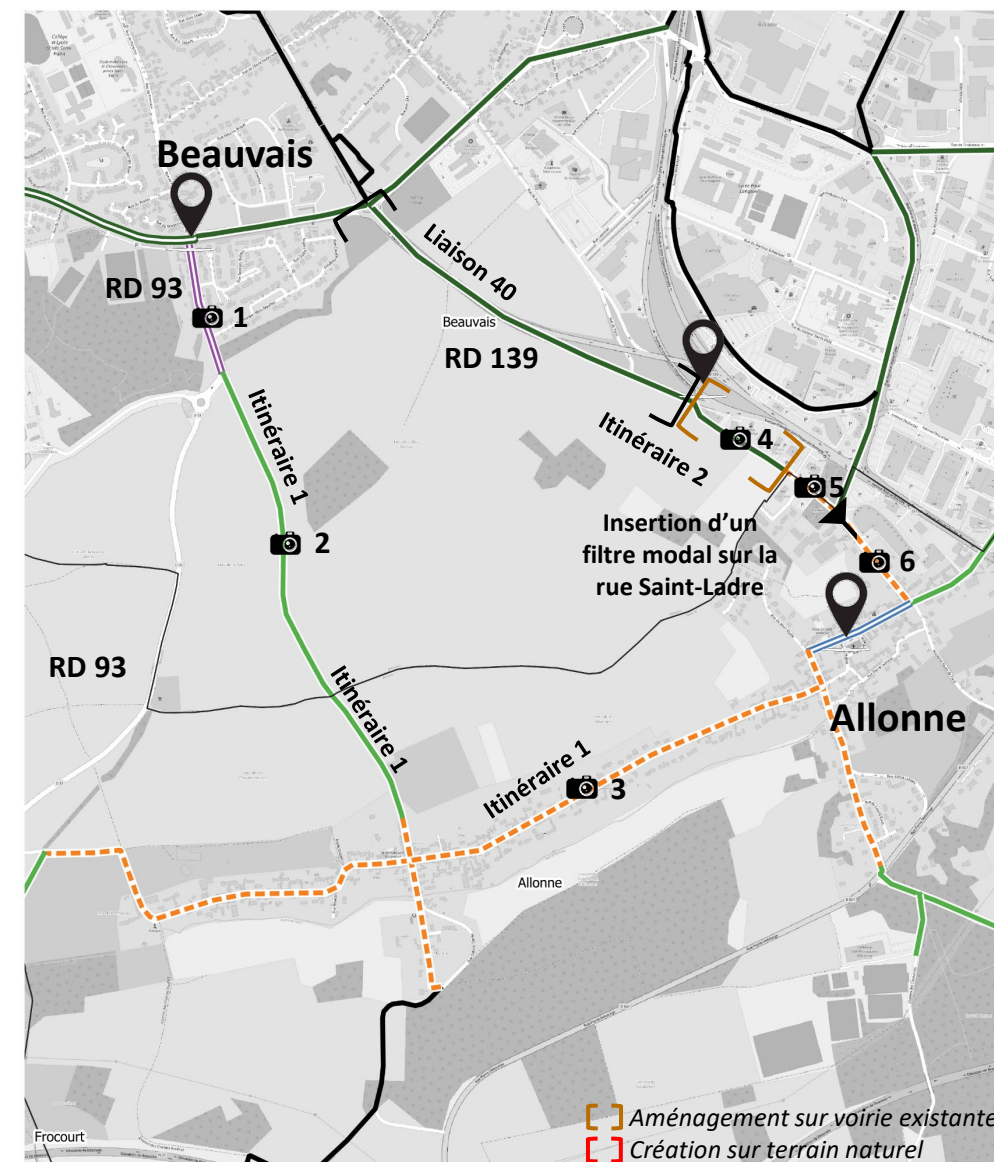
Aménagement – Itinéraire 2	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Piste cyclable bidirectionnelle (aménagement sur voirie existante)	288	63
Jalonnement	453	23
Zone 30	279	14
TOTAL	1 020	100

Itinéraire 1 :
70 060 €

Itinéraire 2 :
26 540 €



96 600 €



Liaison Beauvais- Allonne



Liaison 6 : Allonne - Therdonne



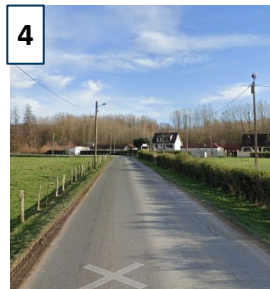
1
Création d'une voie verte sur la rue Théodore Monod



2
Voie verte à déployer le long de l'avenue des Mathurins



3
Jalonnement à créer sur la Grande rue



4
Voie verte à aménager le long de la rue des Aulnaies



5
Chemin piéton existant



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 728	37
Voie Verte (création sur terrain naturel)	3 003	63
TOTAL	4 731	100

Passage sous l'autoroute à prévoir

→ Solution d'alternat sans impact sur l'ouvrage envisageable (à définir en phase ultérieure)



1 278 000 €



0 250 500 m



Liaison Allonne - Therdonne

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- - - Jalonnement
- A définir

Pôle principal

Liaison 6 : Allonne - Therdonne



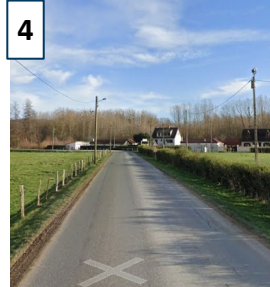
1
Création d'une voie verte
sur la rue Théodore
Monod



2
Voie verte à déployer le
long de l'avenue des
Mathurins



3
Jalonnement à
créer sur la
Grande rue



4
Voie verte à
aménager le long de
la rue des Aulnaies



5
Chemin piéton
existant

Passage sous l'autoroute à prévoir

→ Solution d'alternat sans impact sur l'ouvrage envisageable (à définir en phase ultérieure)

Illustration d'un alternat pour le passage d'un aménagement cyclable rue René Razel sous la N118 à Saclay (91)



250 500 m



Liaison Allonne - Therdonne

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Jalonnement
- A définir

Liaison 7 : Troissereux – Trans'Oise



Jalonnement à créer sur la rue de Calais (RD 901 E)

Jalonnement à créer sur la rue du 16 août 1944 (RD 616)



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	334	100



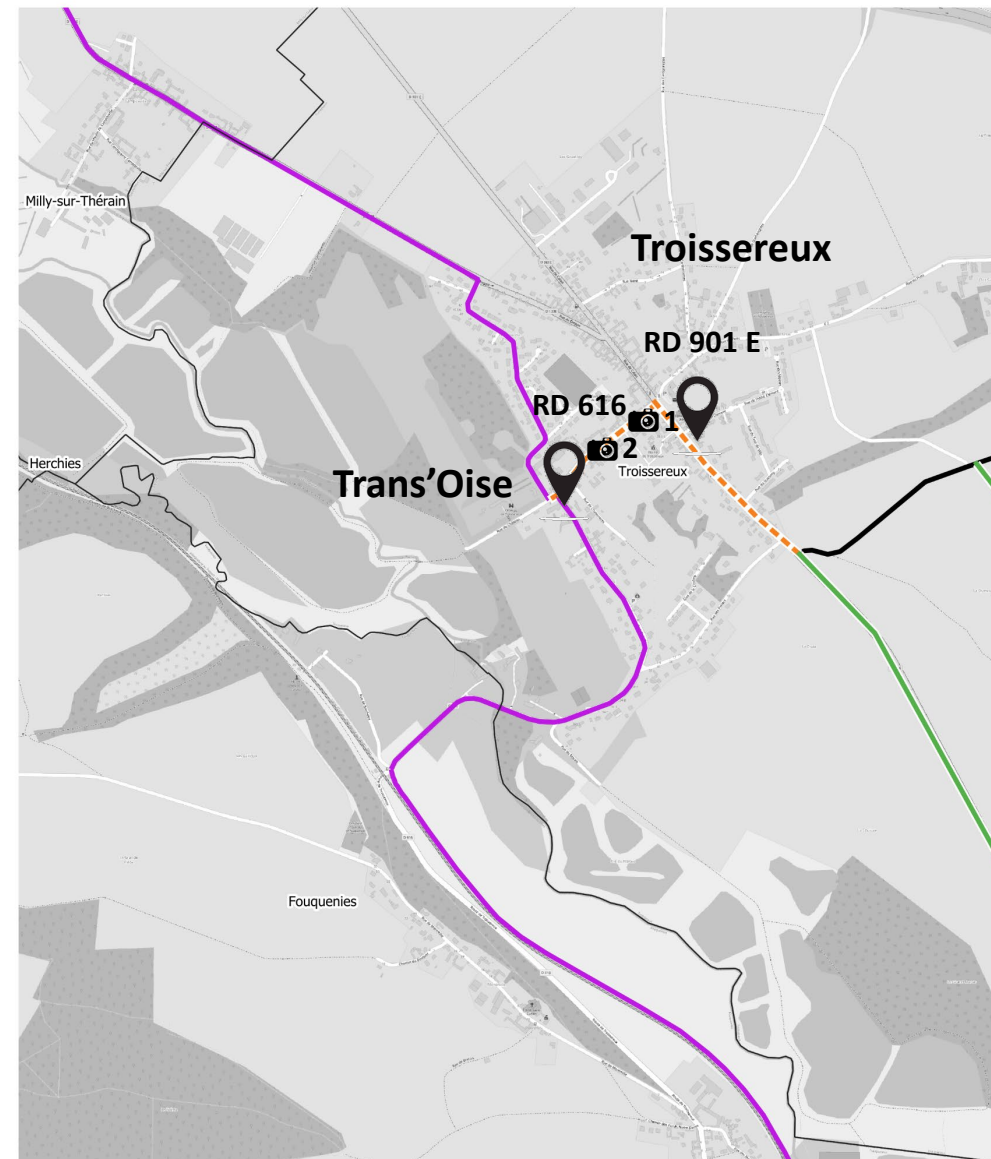
1 000 €



RD 901 E – RD 616



Phase 2 (moyen terme)



Liaison
Troissereux - Trans'Oise

- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement

Pôle principal

Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Une liaison d'env. 67 km au total
comprenant env. 28,8 km à aménager,
composée de 5 axes

Réseau primaire

Axe 1 – Est-Ouest

Support de l'itinéraire de la Trans'Oise

Linéaire total : 13,1 km

Linéaire à aménager : 2,8 km

Axe 2 – Boulevards du centre

Linéaire total : 3,7 km

Linéaire à aménager : 1,4 km

Axe 3 – Nord-Sud

Linéaire total : 7,3 km

Linéaire à aménager : 3,5 km

Réseau secondaire

Axe 4 – Inter-quartiers

Linéaire total : 28,5 km

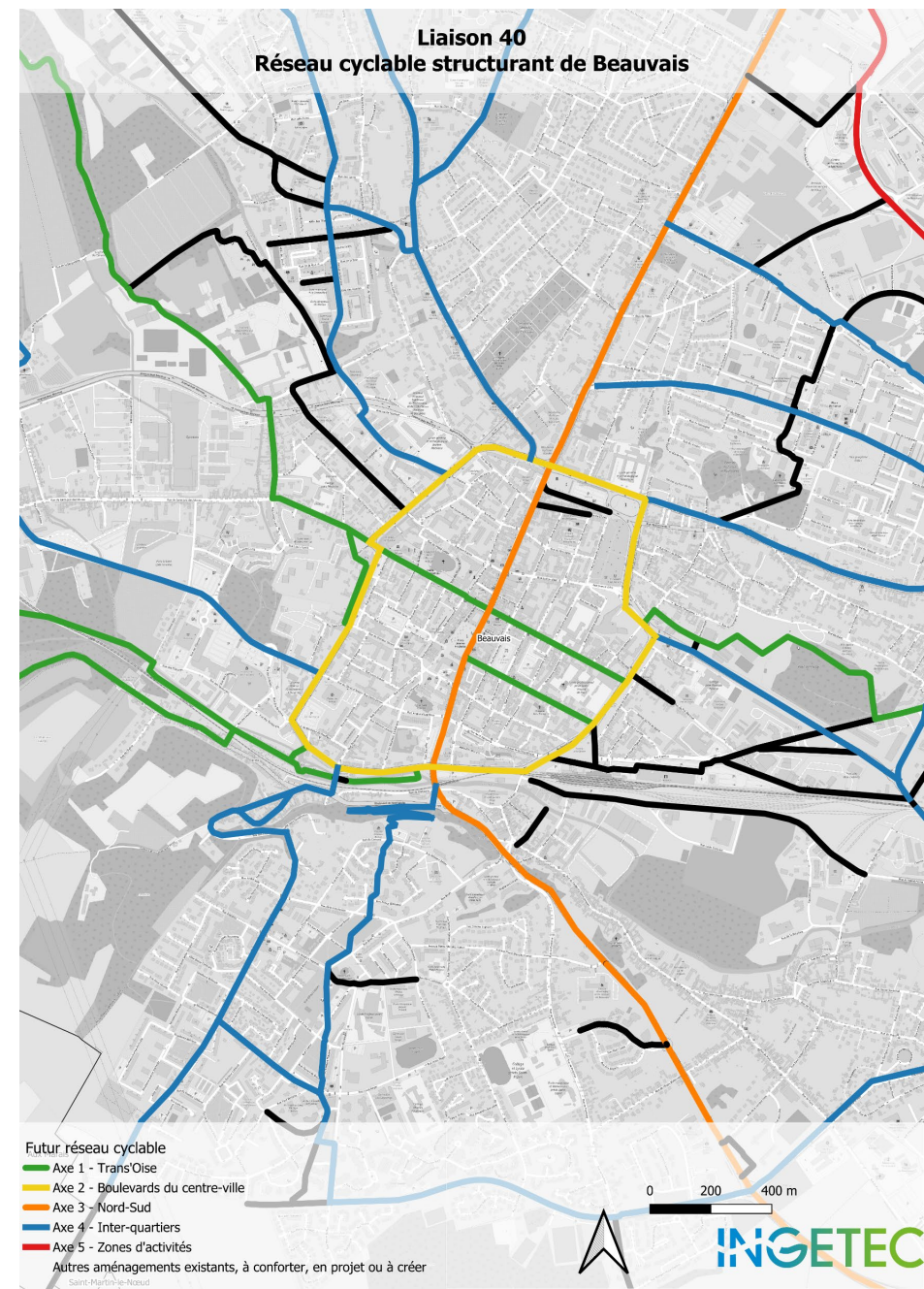
Linéaire à aménager : 16,6 km

Axe 5 – Zones d'activités

Linéaire total : 14,4 km

Linéaire à aménager : 4,5 km

→ Coût total : 10 932 000 €



Pôle principal

Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais

Axe 1 : Est-Ouest



Tableau des tronçons à aménager

N°	Nom voie	Type d'aménagement	Calendrier	Coût	ml
1	Voie de service SNCF	Voie verte (réfection chemin carrossable)		200 000 €	912
2	Délaissé ferroviaire	Voie verte (création sur terrain naturel) <i>+ franchissement par passerelle</i>	En cours d'étude	520 000 <i>(hors coût de création d'ouvrage)</i>	1 045
3	Rue Saint-Louis	Jalonnement sécurisé		11 000 €	357
4	Rue des Jacobins	Zone 30 (Requalification / Sécurisation DSC)		25 000 €	432
TOTAL				756 000 €	2 746

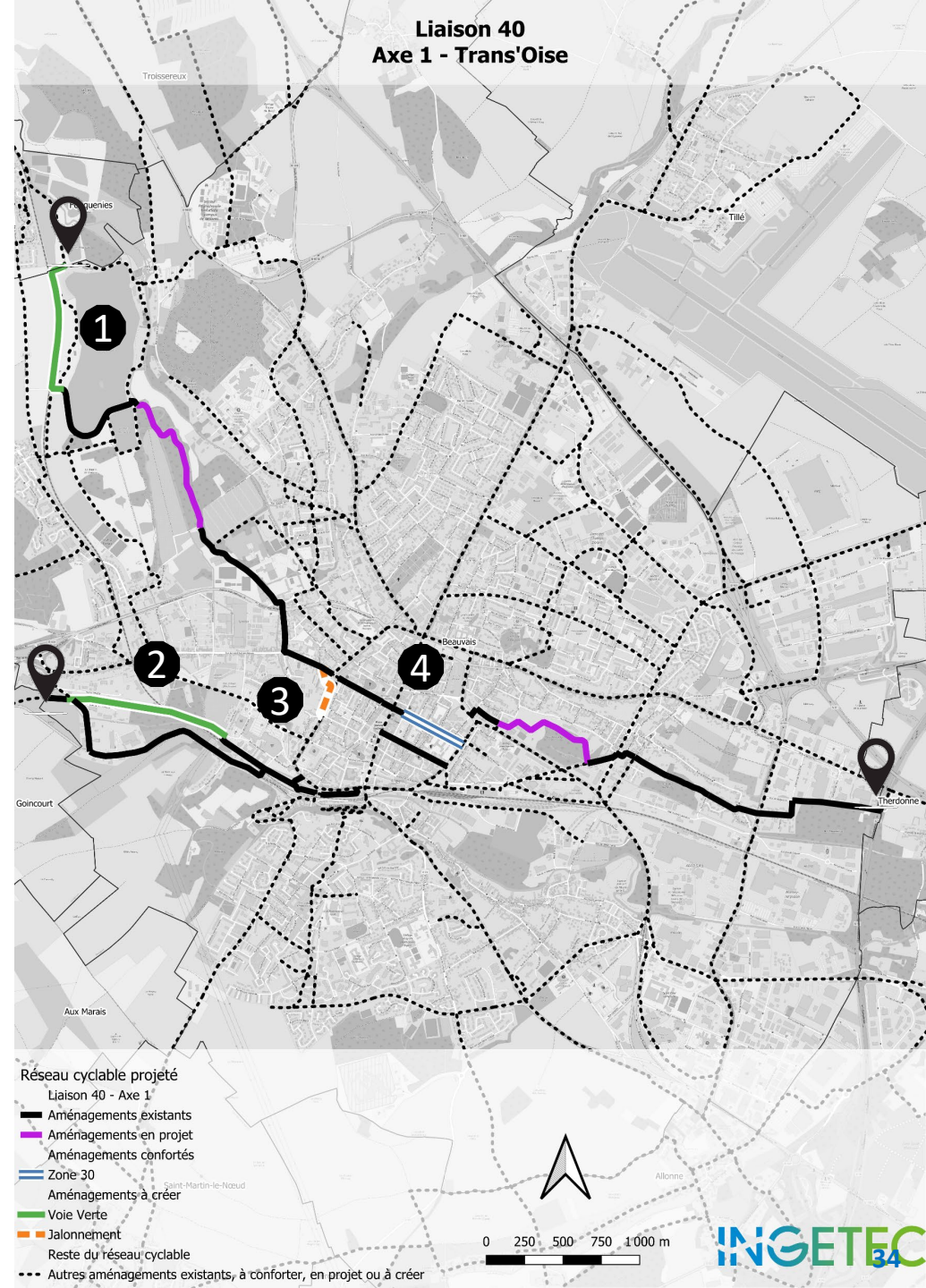
→ Etude de la création d'une passerelle à prévoir en phase ultérieure (non compris dans le PPI)



Linéaire total de l'axe 1 : 13,1 km



Phase 1 (court terme)



Pôle principal

Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais
Axe 2 : Boulevards du centre-ville



Tableau des tronçons à aménager

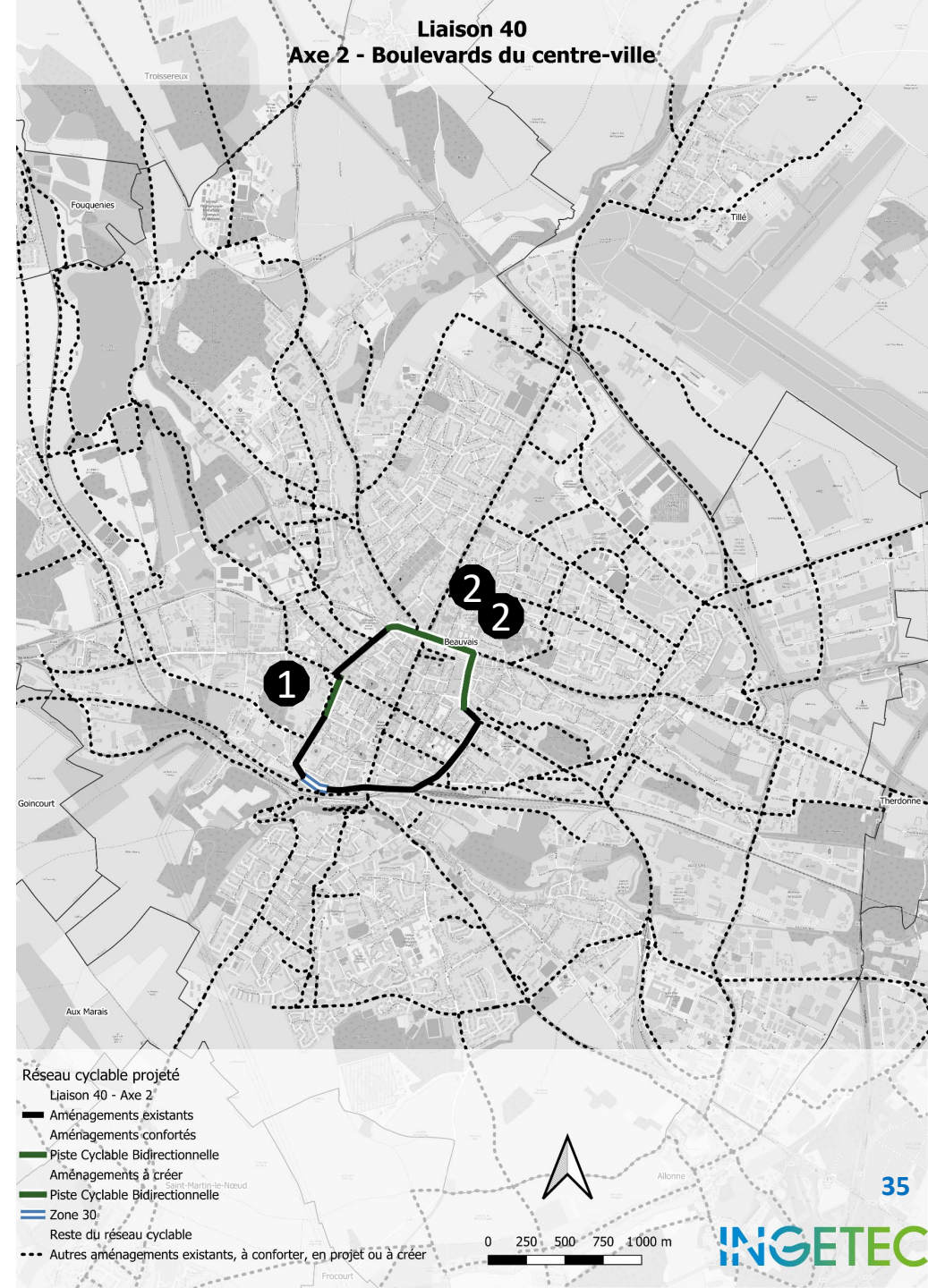
N°	Nom voie	Type d'aménagement	Coût	ml
1	Bd Antoine Loisel	Piste cyclable (reprise du profil en travers de la voie)	130 000 €	268
2	Bd du Dr Lamotte - Bd de l'Assaut - Bd de l'Assaut - Bd St André	Piste cyclable (reprise du profil en travers de la voie)	600 000 €	948
3	Bd St Jean	Zone 30 (sécurisation, notamment des traversées cyclables)	5 000 €	173
TOTAL			735 000 €	1 389



Linéaire total de l'axe 2 : 3,7 km



Phase 1 (court terme)



Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais Axe 3 : Nord-Sud



Tableau des tronçons à aménager

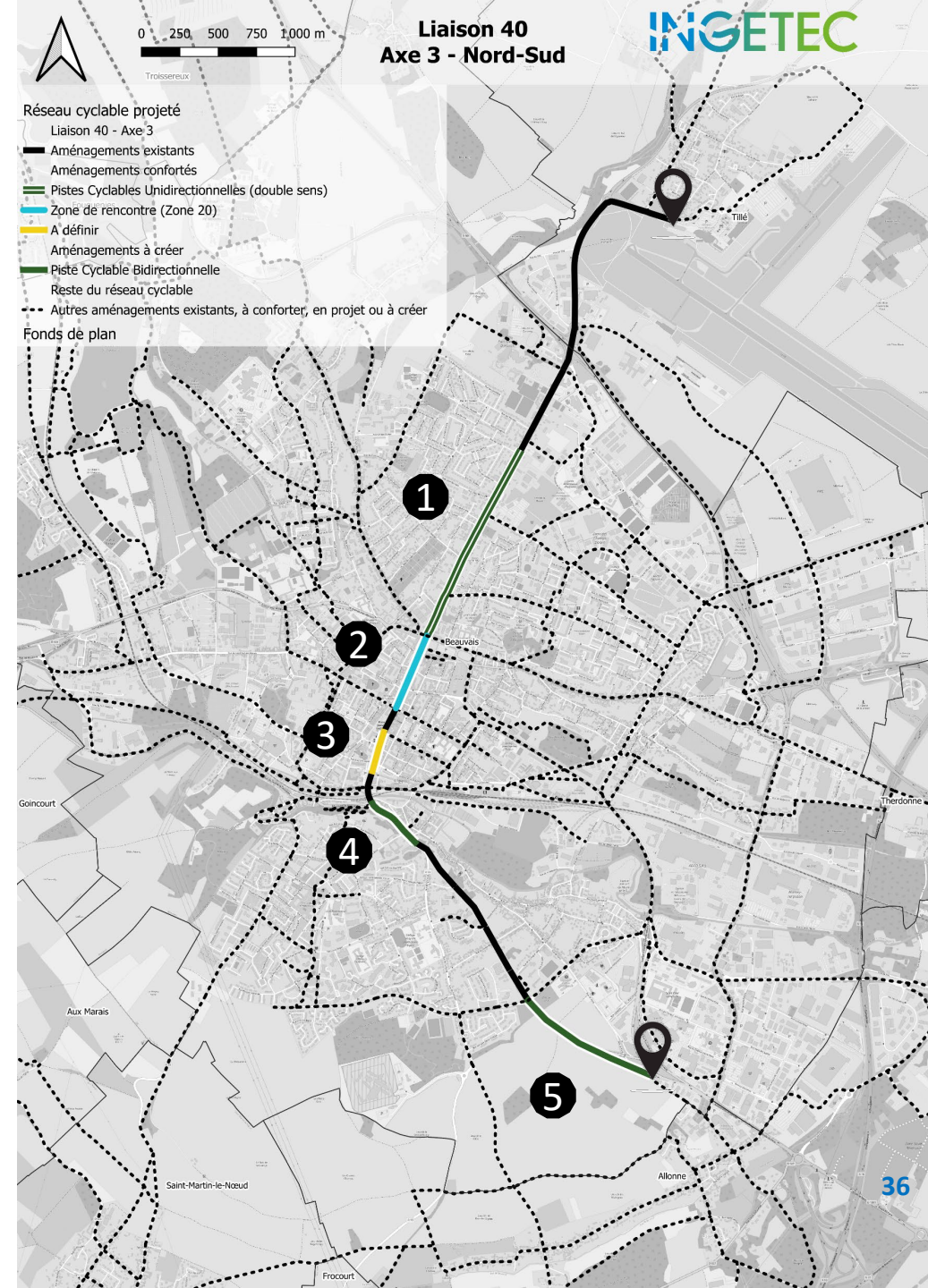
N°	Nom voie	Type d'aménagement	Calendrier	Coût	ml
1	Av Marcel Dassault - Rue d'Amiens	Piste cyclable (reprise du profil en travers de la voie)		700 000 €	1 359
2	Rue Gambetta	Confortement de la zone 30 en zone de rencontre		231 000 €	514
3	Rue de Malherbe	A définir		190 000 €	265
4	Bd de l'Île de France	Piste cyclable (reprise du profil en travers de la voie)	En cours	125 000 €	382
5	Av du Maréchal de Lattre de Tassigny	Piste cyclable (reprise du profil en travers de la voie)	En cours	700 000 €	951
TOTAL				1 946 000 €	3 471



Linéaire total de l'axe 3 : 7,3 km



Phase 1 (court terme)



Pôle principal

Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais

Axe 4 : Inter-quartiers



Tableau des tronçons à aménager

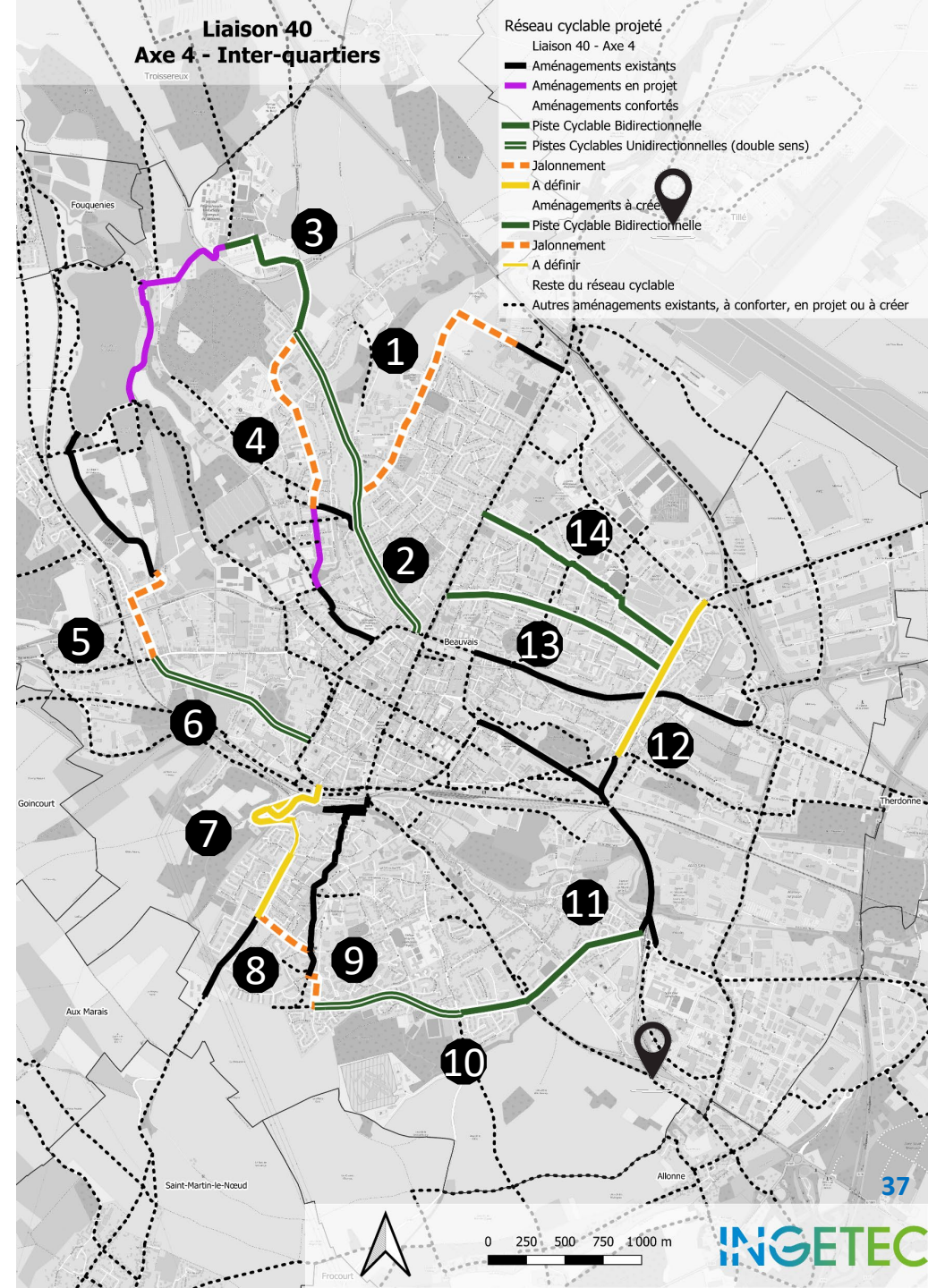
N°	Nom voie	Type d'aménagement	Coût	ml
1	Rue de Tillé - Rue Alfred Dancourt	Jalonnement et sécurisation	92 500 €	1 793
2	Rue de Notre-Dame du Thil - Rue de Calais	Création : piste cyclable	900 000 €	2 166
3	Route de Crèvecœur	Sécurisation et prolongation piste cyclable	135 000 €	1 858
4	Av Léon Blum/Rue du Prayon	Jalonnement	60 000 €	1 245
5	Rue de Savignies	Jalonnement	32 500 €	720
6	Av Nelson Mandela	Création d'une piste cyclable	700 000 €	1 180
7	RD 35 rue des déportés	À définir (sécurisation)	570 000 €	1 708
8	Rue de la Briqueterie	Jalonnement	25 000 €	412
9	Rue Hector Berlioz	Jalonnement	20 000 €	251
10	Av Jean Rostand	Sécurisation bandes cyclables et création d'une piste	435 000 €	1 403
11	Av de la Paix et rue d'Allonne	Création d'une piste cyclable	45 000 €	881
12	Av Corot	À définir	345 000 €	11 31
13	Av Jean Moulin	Création d'une piste cyclable	800 000 €	1 491
14	Av du 8 mai 1945	Création d'une piste cyclable	800 000 €	1 552
TOTAL			5 365 000 €	16 660



Linéaire total de l'axe 3 : 28,5 km



Phase 1 (court terme)



Pôle principal

Liaison 40 : Réseau cyclable structurant de Beauvais

Axe 5 : Zones d'activités



Tableau des tronçons à aménager

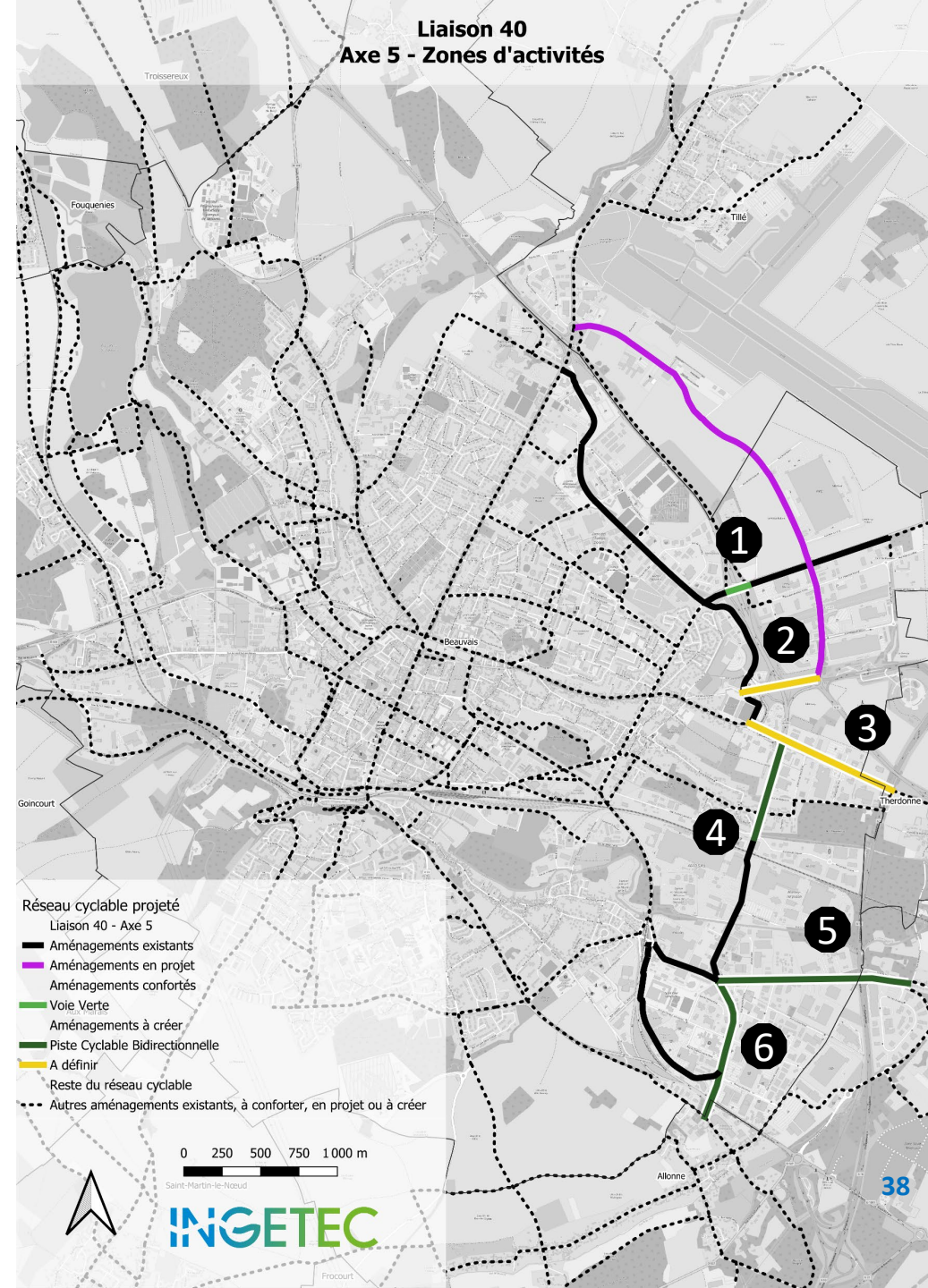
N°	Nom voie	Type d'aménagement	Coût	ml
1	Pont RD938 (Rd-point Leroy-Merlin)	Sécurisation : création d'une voie verte	140 000 €	152
2	Giratoire du Haut Villé (A16)	A définir	190 000 €	496
3	Rue de Clermont	A définir	325 000 €	1 028
4	Rue du Moulin de Bracheux	Création d'une piste cyclable	325 000 €	676
5	Rue de l'Industrie	Création d'une piste cyclable	700 000 €	1 240
6	Rue Pierre et Marie Curie	Création d'une piste cyclable	450 000 €	940
TOTAL			2 130 000 €	4 532



Linéaire total de l'axe 5 : 14,4 km



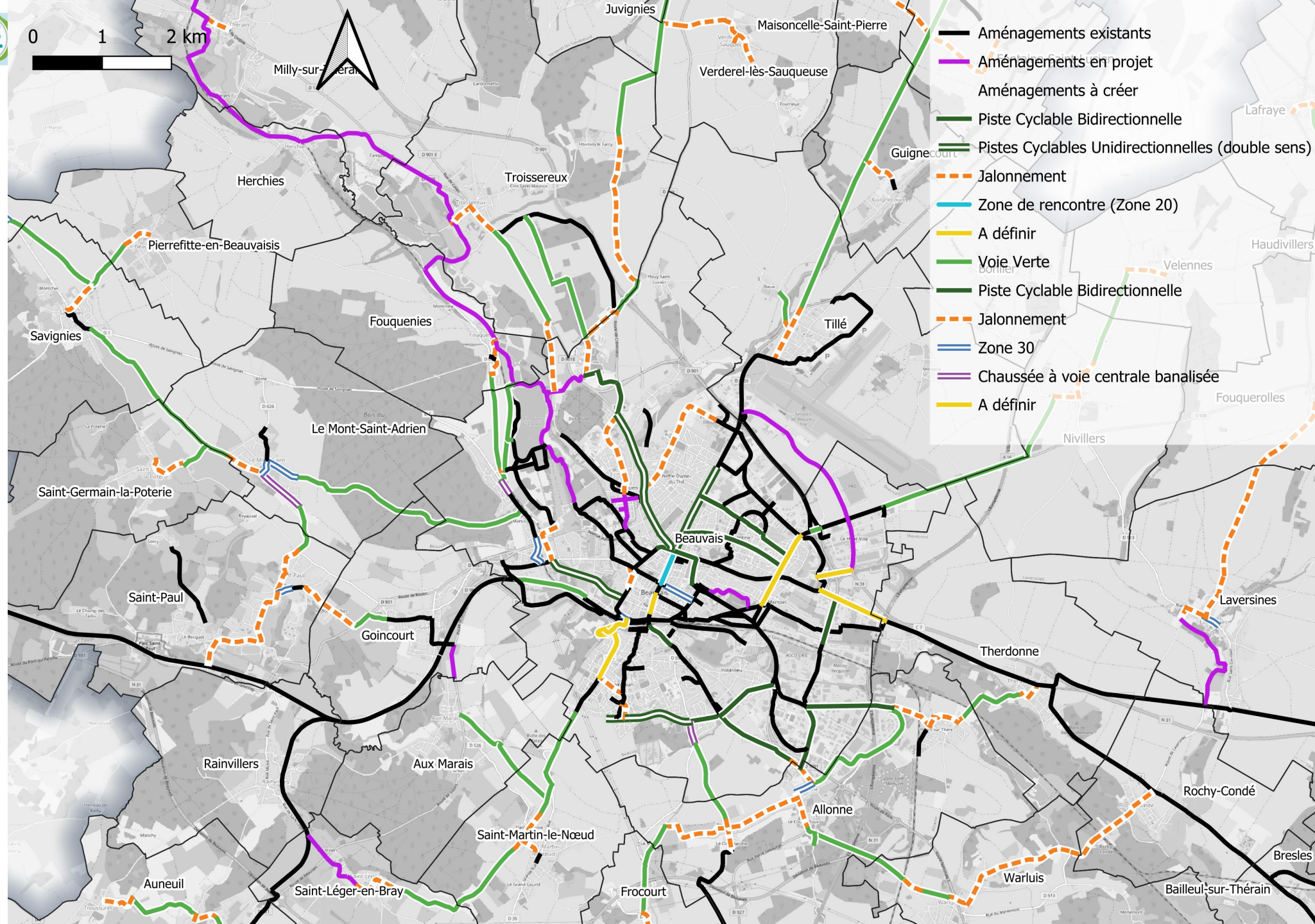
Phase 1 (court terme)

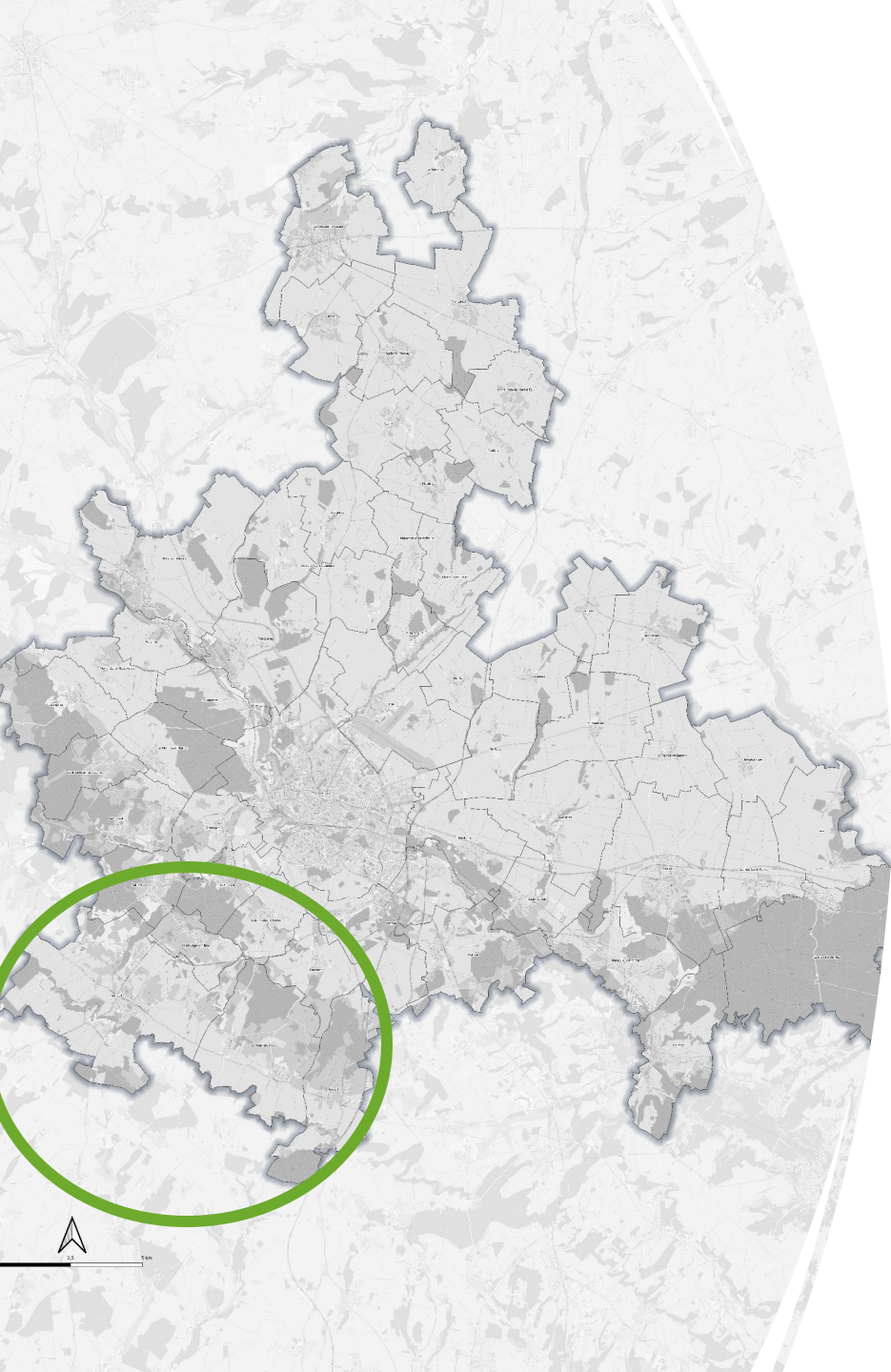


Synthèse des aménagements

Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
1	Beauvais – Le-Mont-Saint-Adrien	Principale	4 847	711 000
2	Beauvais – Fouquénies	Principale	4 485	633 840
2 bis	Beauvais - Troissereux	Principale	5 216	1 014 000
3	Aux Maris – Saint-Martin-le-Nœud	Principale	2 771	457 000
4	Beauvais – Saint-Martin-le-Nœud	Principale	1 369	363 000
5	Beauvais – Allonne	Principale	3 880	96 600
6	Allonne – Therdonne	Principale	4 731	1 278 000
7	Troissereux – Trans 'Oise	Rabattement Trans'Oise	334	1 000
40	Réseau cyclable structurant de Beauvais	Principale	67 098	10 932 000
TOTAL			94 731	15 486 440

Ensemble des propositions d'aménagement sur le pôle principal

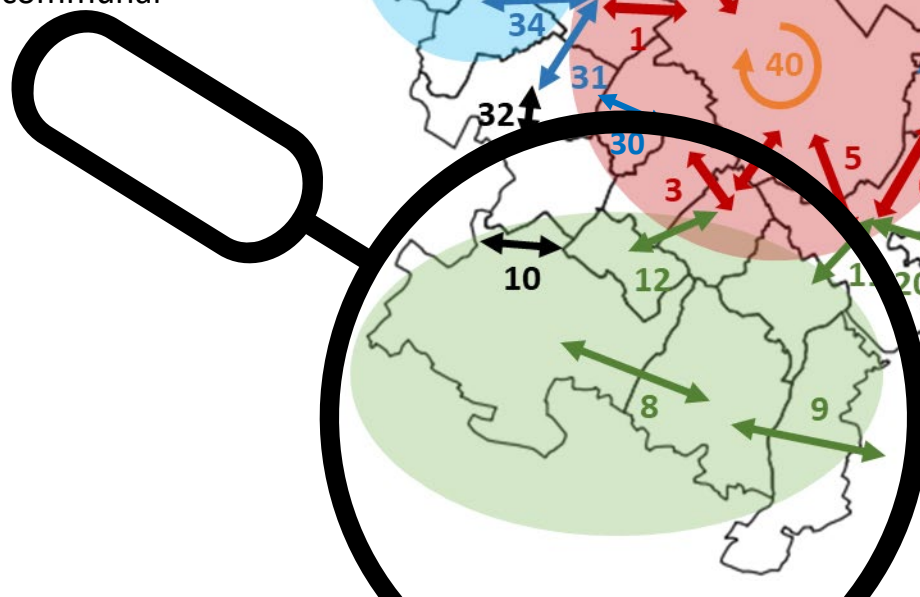




POLE SECONDAIRE OUEST

41 liaisons proposées sur le territoire 5 liaisons proposées au sein du pôle

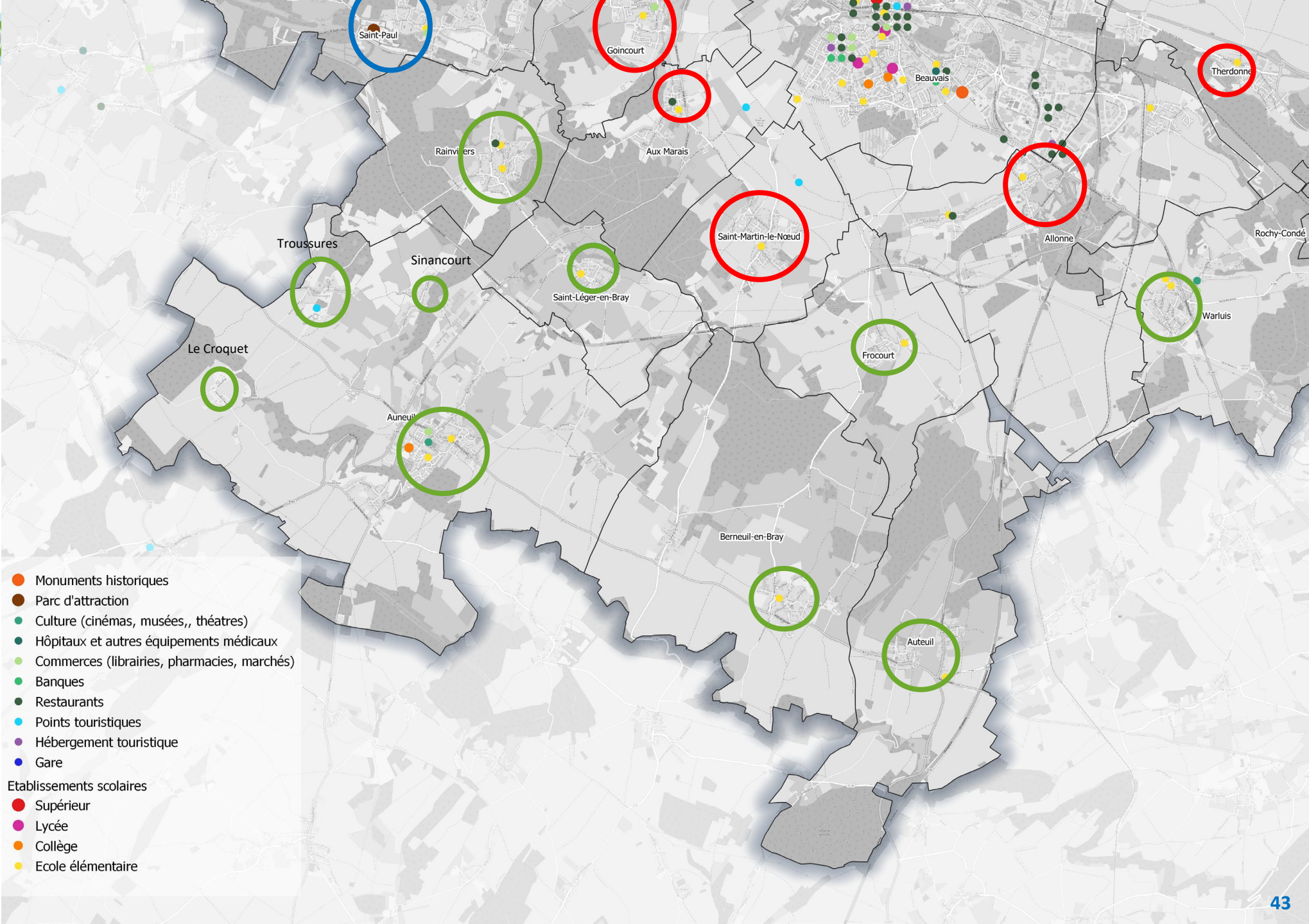
-  Liaisons principales
-  Liaisons secondaires
-  Liaisons relais
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
-  Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle secondaire ouest

Pôles générateurs de trafic et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais



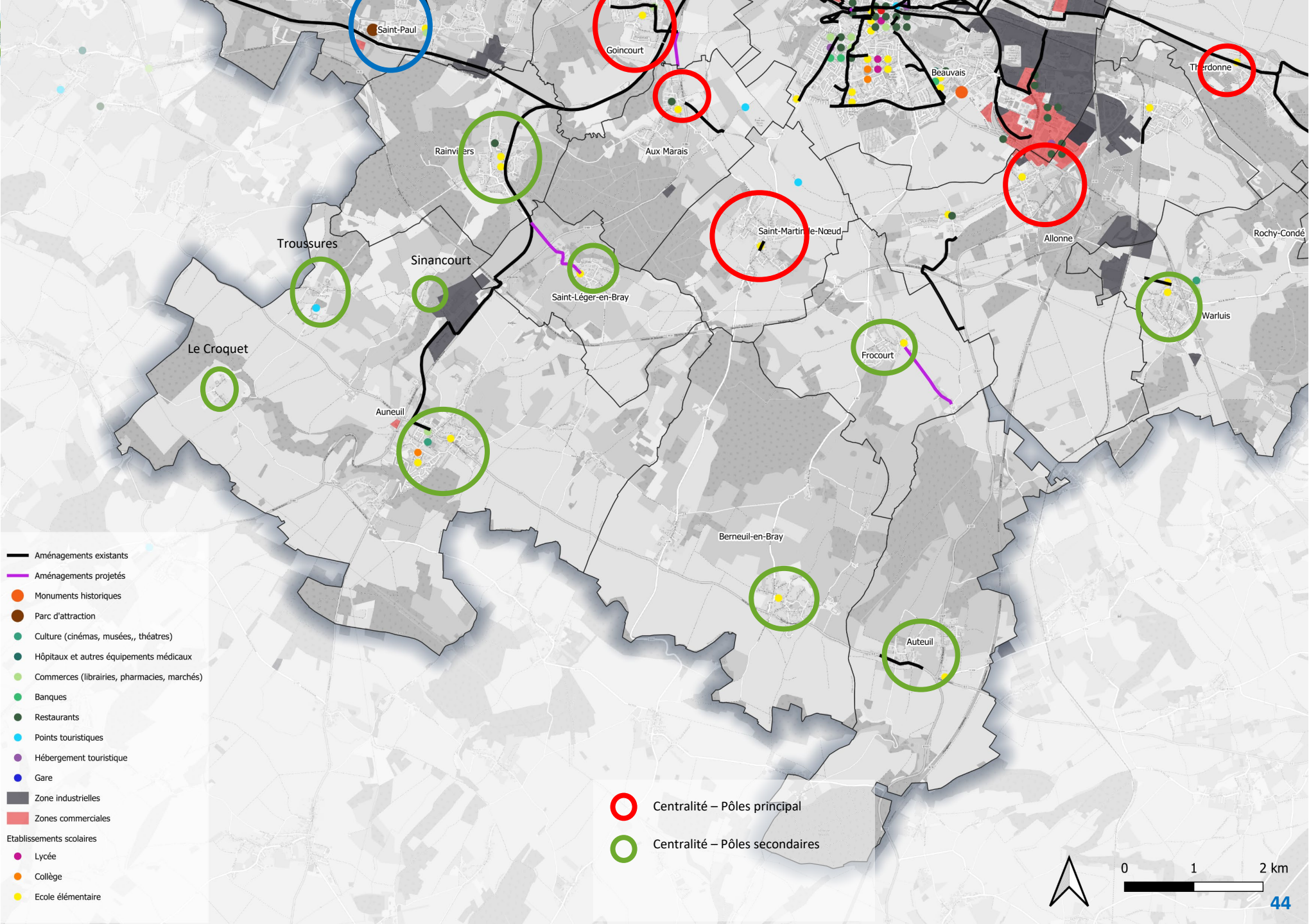
Pôle secondaire ouest

Aménagements cyclables existants ou en projet

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet

- Aménagements existants
- Aménagements projetés
- Monuments historiques
- Parc d'attraction
- Culture (cinémas, musées,, théâtres)
- Hôpitaux et autres équipements médicaux
- Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
- Banques
- Restaurants
- Points touristiques
- Hébergement touristique
- Gare
- Zone industrielles
- Zones commerciales
- Etablissements scolaires
 - Lycée
 - Collège
 - Ecole élémentaire



- Centralité – Pôles principal
- Centralité – Pôles secondaires



0 1 2 km

Pôle secondaire ouest

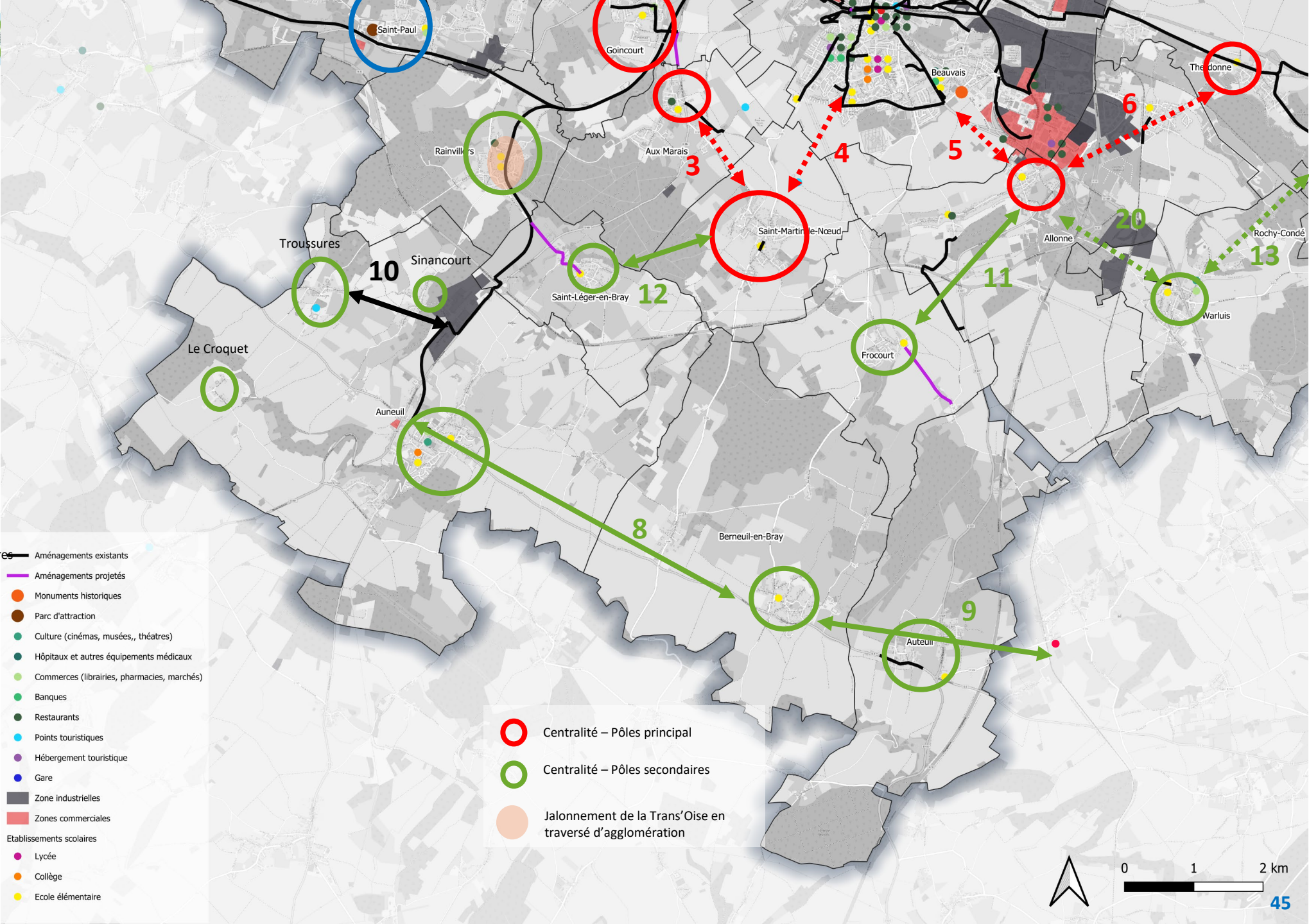
Intentions de liaisons

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet

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

- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie



- Aménagements existants
- Aménagements projetés
- Monuments historiques
- Parc d'attraction
- Culture (cinémas, musées,, théâtres)
- Hôpitaux et autres équipements médicaux
- Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
- Banques
- Restaurants
- Points touristiques
- Hébergement touristique
- Gare
- Zone industrielles
- Zones commerciales
- Etablissements scolaires
- Lycée
- Collège
- Ecole élémentaire

- Centralité – Pôles principal
- Centralité – Pôles secondaires
- Jalonnement de la Trans'Oise en traversé d'agglomération



0 1 2 km

Pôle secondaire – Ouest

Liaison 8 : Auneuil – Berneuil-en-Bray



Jalonnement sécurisé à déployer sur l'avenue du Général Leclerc



Voie verte à aménager le long de la RD2



Jalonnement à créer sur la rue de Fontenille



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Zone 30	696	11
Jalonnement	1 029	16
Voie Verte (création sur terrain naturel)	4 668	73
TOTAL	6 393	100



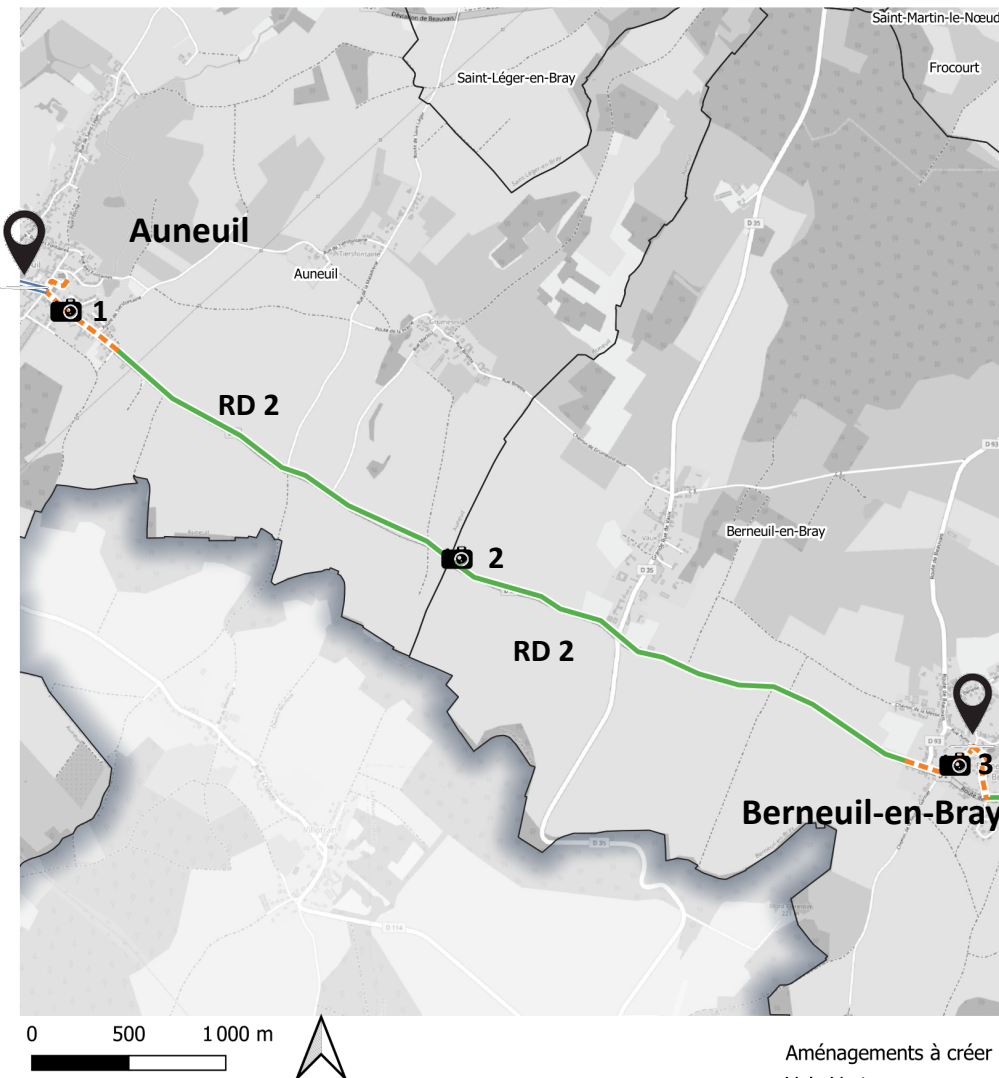
1 426 000 €



RD 2



Phase 1 (court terme)



Liaison Auneuil - Berneuil-en-Bray

Pôle secondaire – Ouest

Liaison 9 : Berneuil-en-Bray – Auteuil – Saint-Sulpice



Voie verte à aménager
le long de la RD 2



Zone 30 ponctuelle
existante à étendre sur
la traversée d'Auteuil



Voie verte à aménager
le long de la RD 504



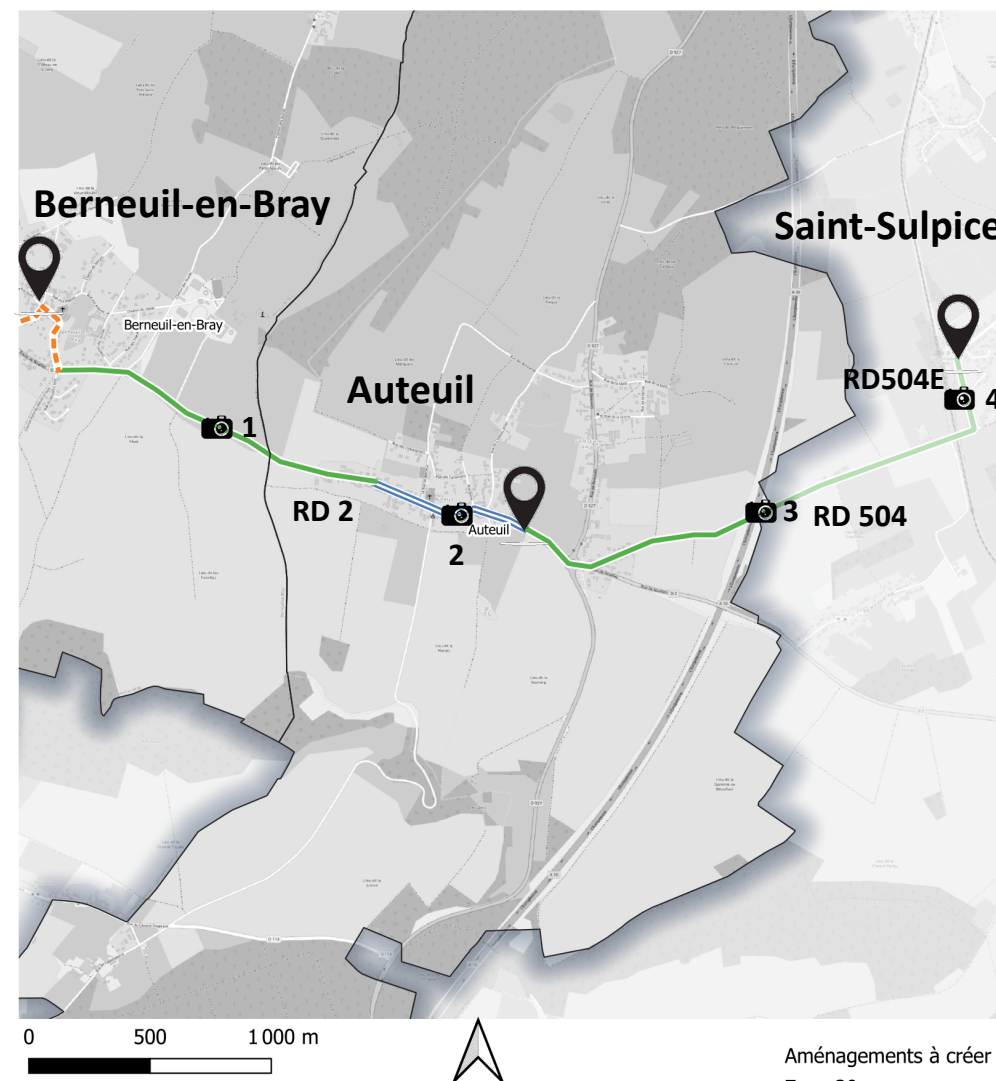
Voie verte à
aménager le long de
la route d'Auneuil
(RD 504 E)



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	302	6
Zone 30	670	14
Voie Verte (création sur terrain naturel)	3 723	79
TOTAL	4 695	100



1 138 000 €



Liaison Berneuil-en-Bray - Auteuil -
Saint-Sulpice



Voie verte à créer le long de la rue de Sinancourt



Jalonnement à créer sur le Bois du Courroie



Voie verte à aménager sur le chemin des Corvelles



Voie verte à aménager sur une voie agricole existante



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	952	41
Voie Verte		
249ml en création sur terrain naturel	1 358	59
1109ml en aménagement sur voirie existante		
TOTAL	2 310	100



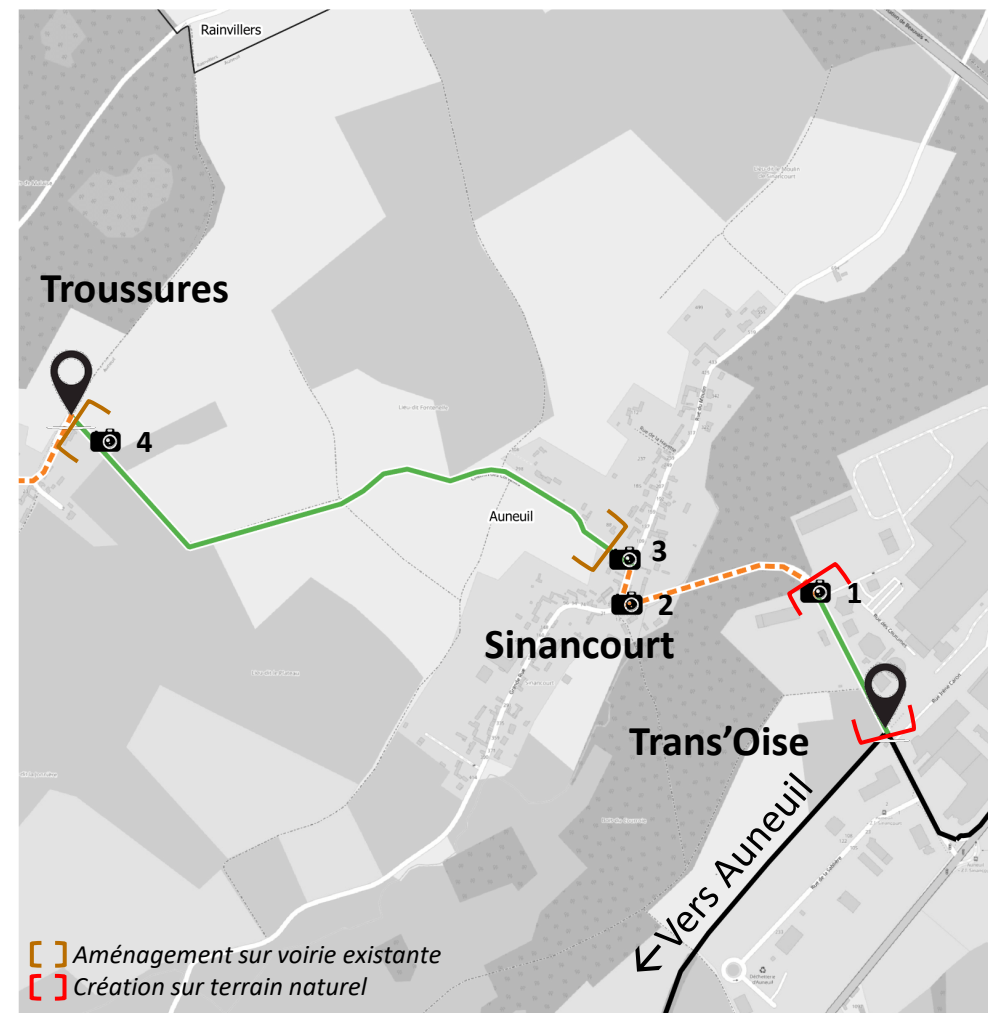
359 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 3 (long terme)

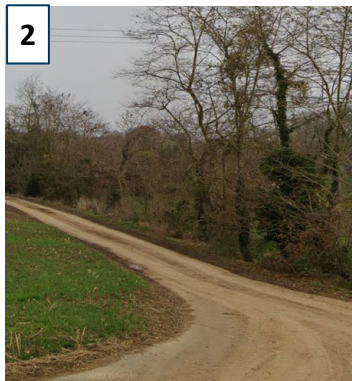


Liaison :
Trans'Oise - Sinancourt -
Troussures

Liaison 11 : Frocourt - Allonne



Jalonnement à déployer sur la rue de Sérfontaine



Voie verte à aménager sur une voie agricole existante



Jalonnement à déployer sur la rue de Beauvais



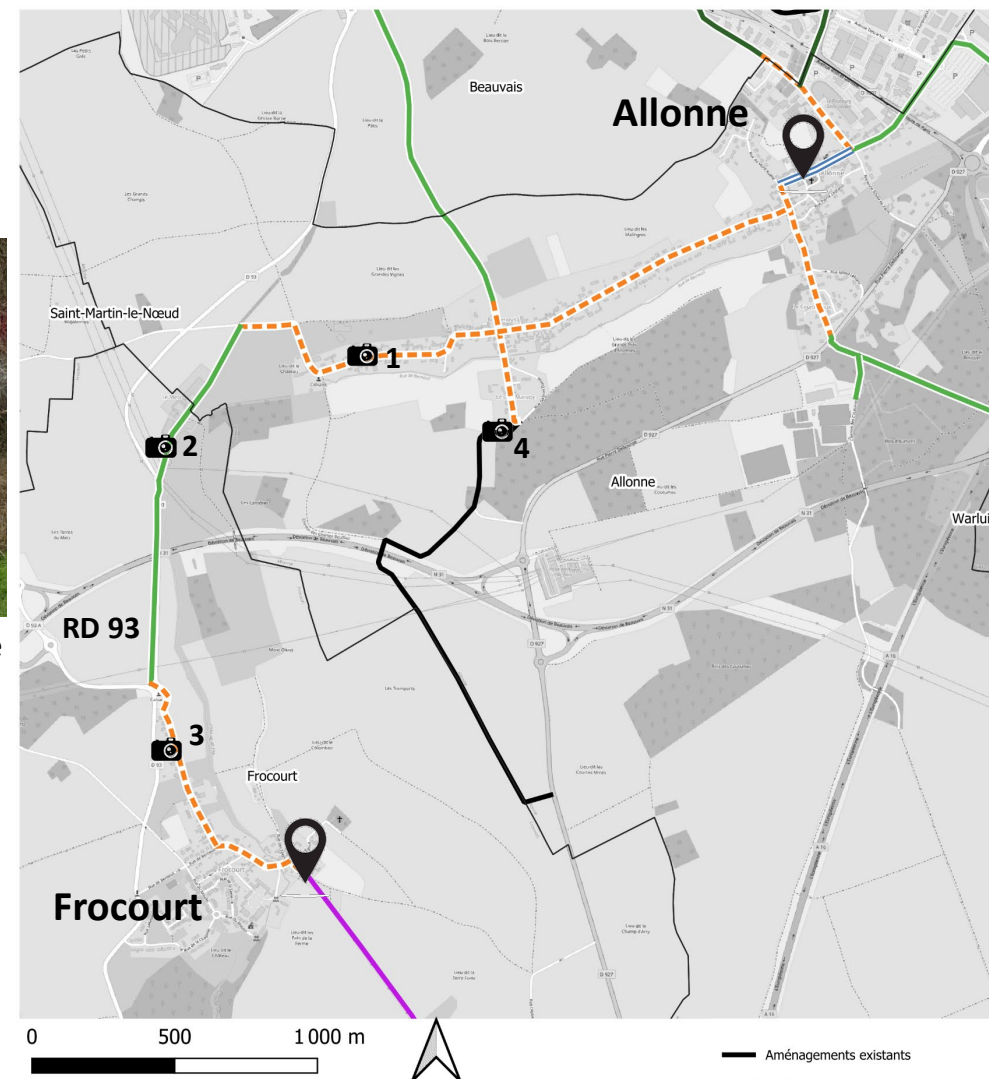
Voie à trafic motorisé limité à conforter en voie verte



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	2 407	64
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	1 330	36
TOTAL	3 737	100



359 000 €

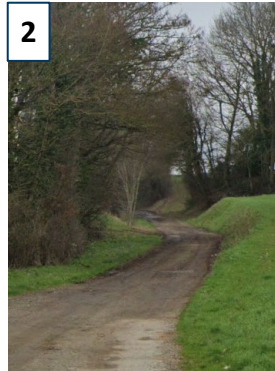


Liaison Frocourt - Allonne

Liaison 12 : Saint-Martin-le-Noëud – Saint-Léger-en-Bray



Jalonnement à déployer sur la rue de la Mairie



Voie verte à aménager sur une voie agricole existante



Jalonnement à créer sur la rue Poncelet



Jalonnement à créer sur la rue du Placeau



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	903	29
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 182	71
TOTAL	3 085	100



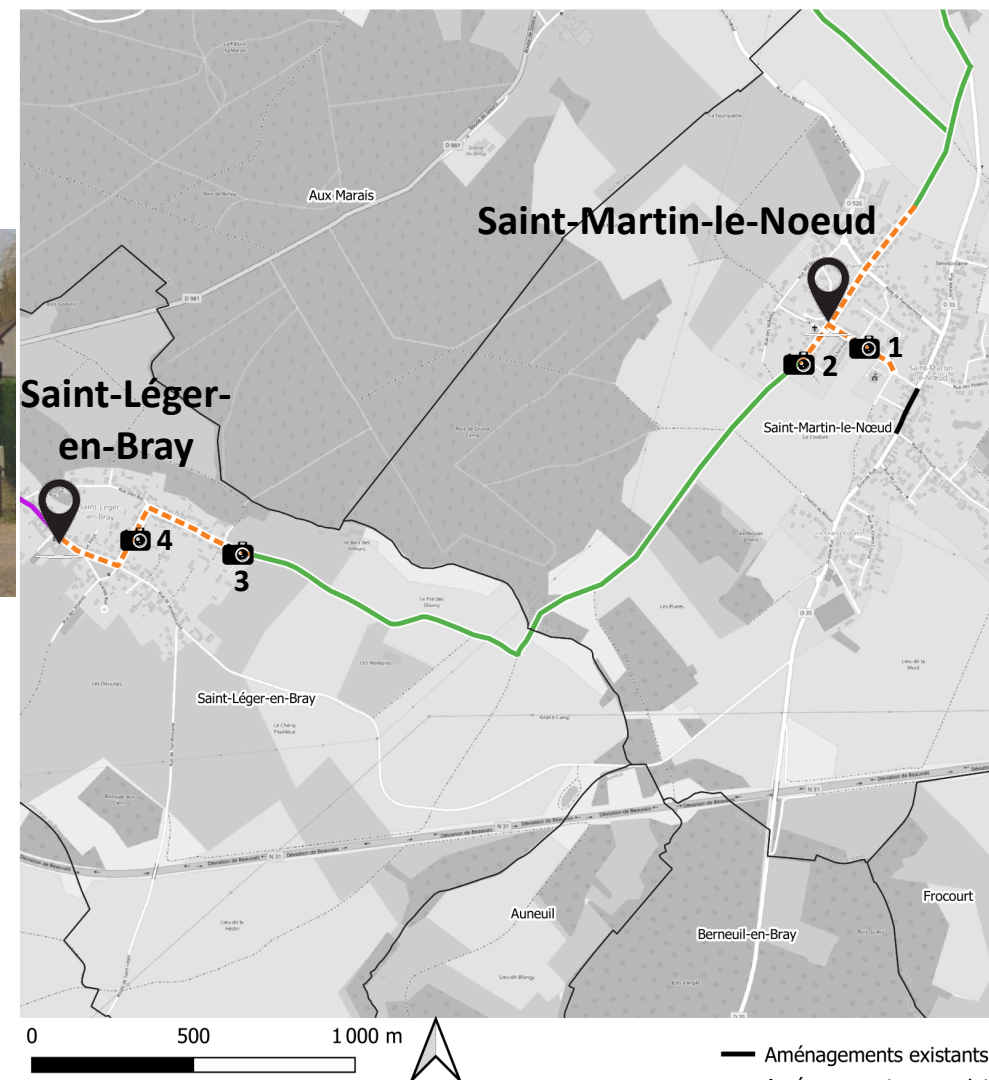
484 000 €



Aucune



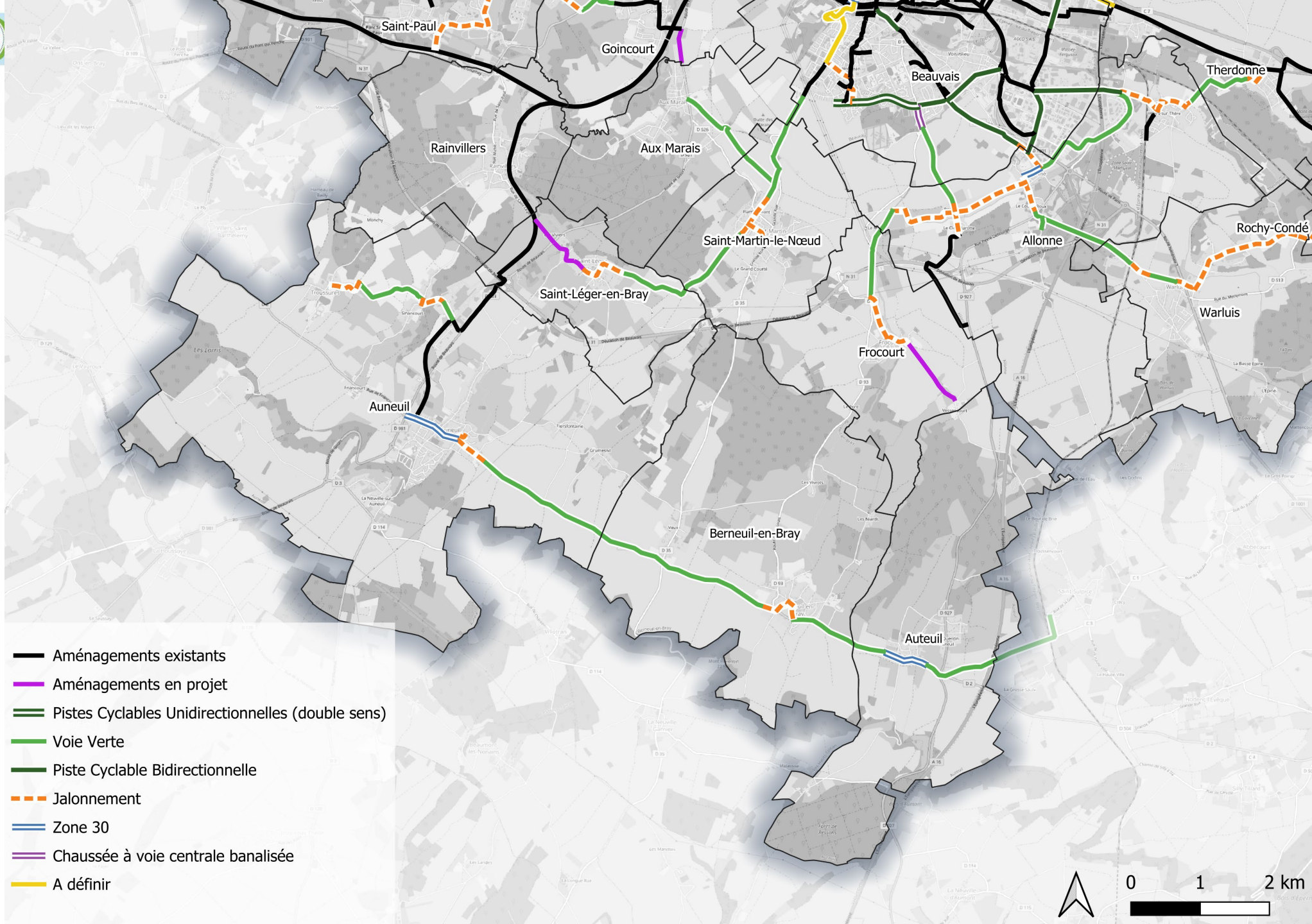
Phase 3 (long terme)



Liaison : Saint-Martin-le-Noëud -
Saint-Léger-en-Bray

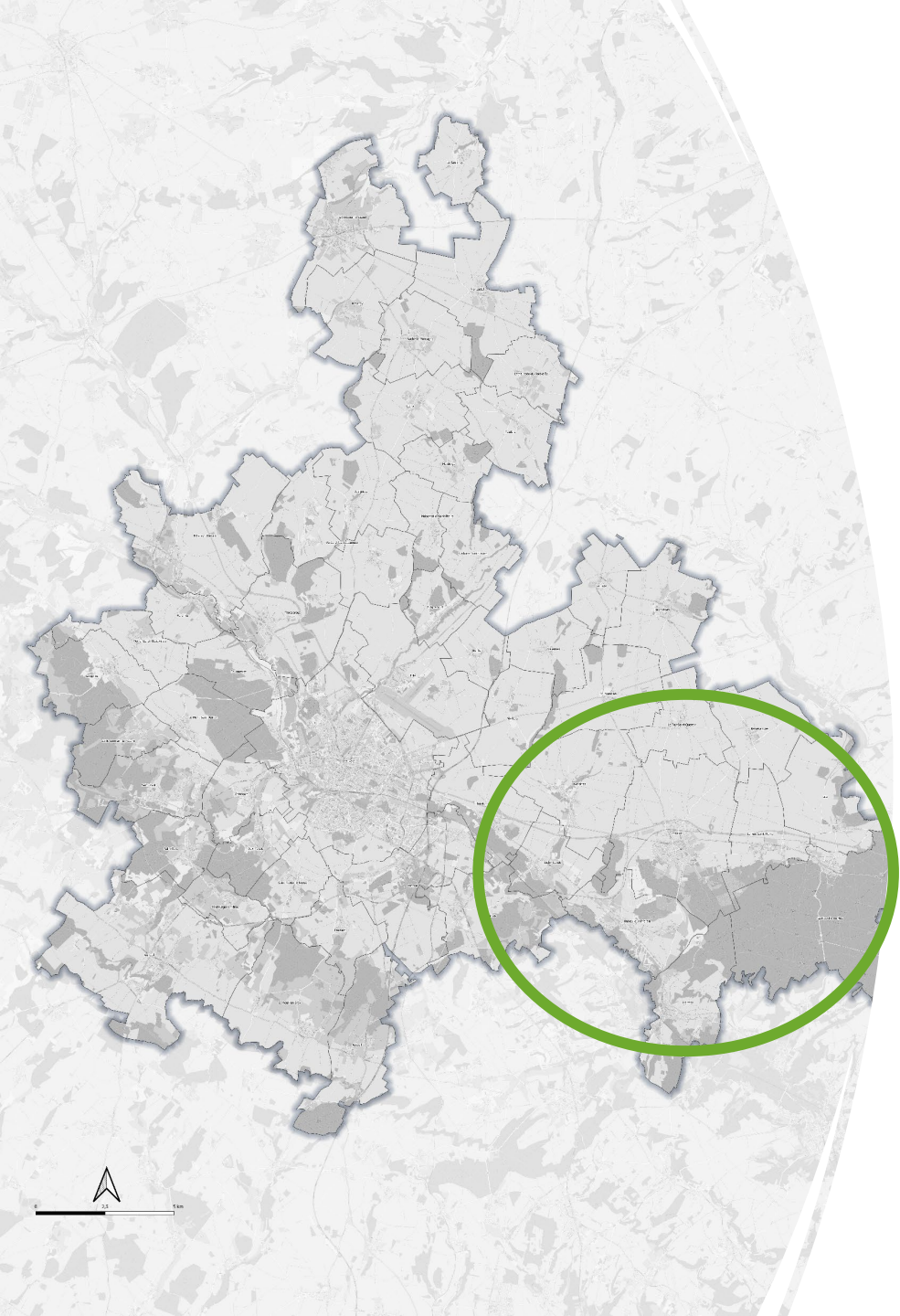
- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement

Ensemble des propositions d'aménagement sur le pôle secondaire sud-ouest



Synthèse des aménagements

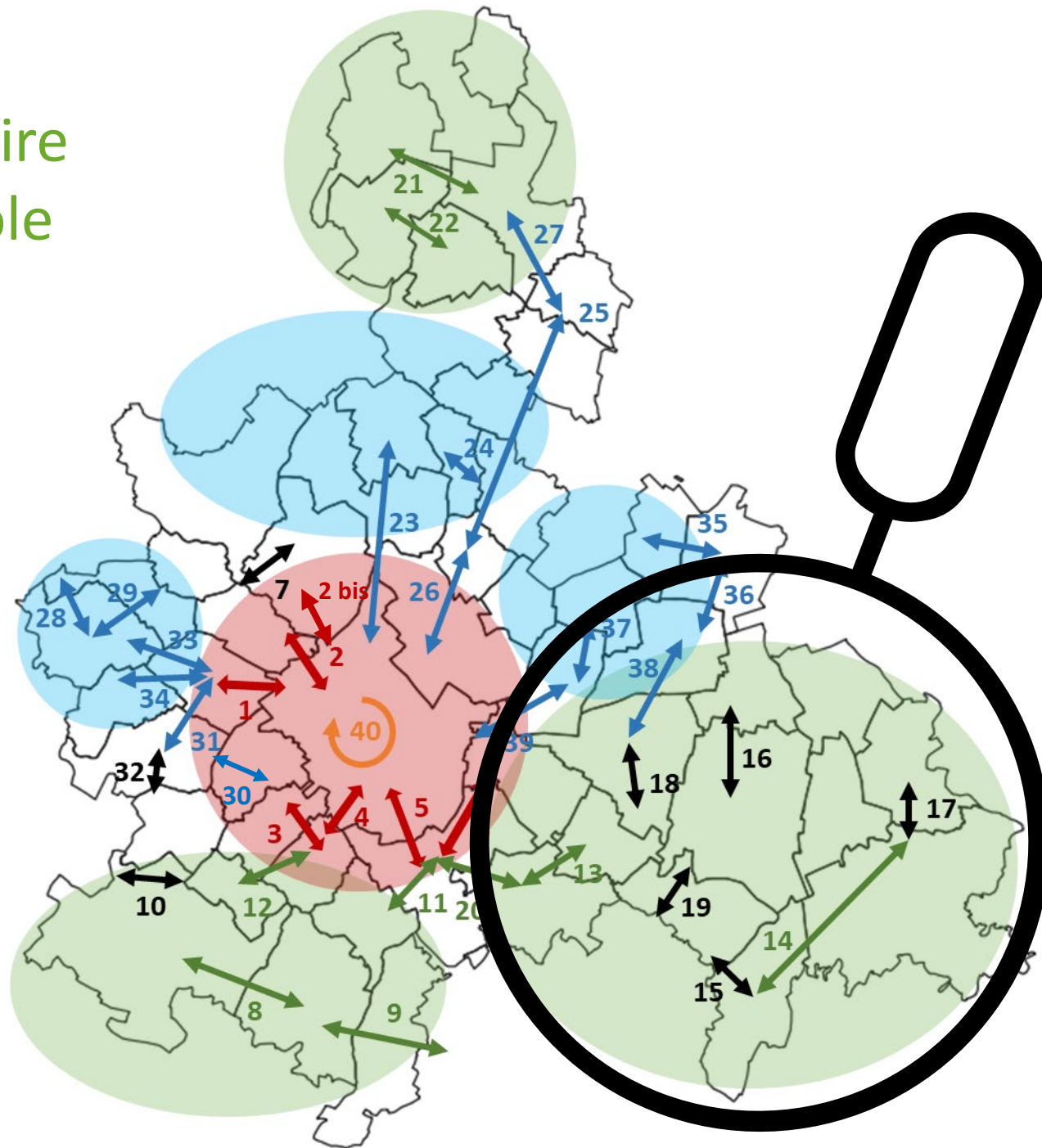
Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
8	Auneuil – Berneuil-en-Bray	Secondaire	6 393	1 426 000
9	Berneuil-en-Bray – Auteuil – Saint-Sulpice	Secondaire	4 695	1 138 000
10	Trans 'Oise – Sinancourt – Troussures	Rabattement Trans'Oise	2 310	359 000
11	Frocourt – Allonne	Secondaire	3 737	359 000
12	Saint-Martin-le-Nœud – Saint-Léger-en-Bray	Secondaire	3 085	484 000
TOTAL			20 220	3 766 000



POLE SECONDAIRE EST

41 liaisons proposées sur le territoire 8 liaisons proposées au sein du pôle

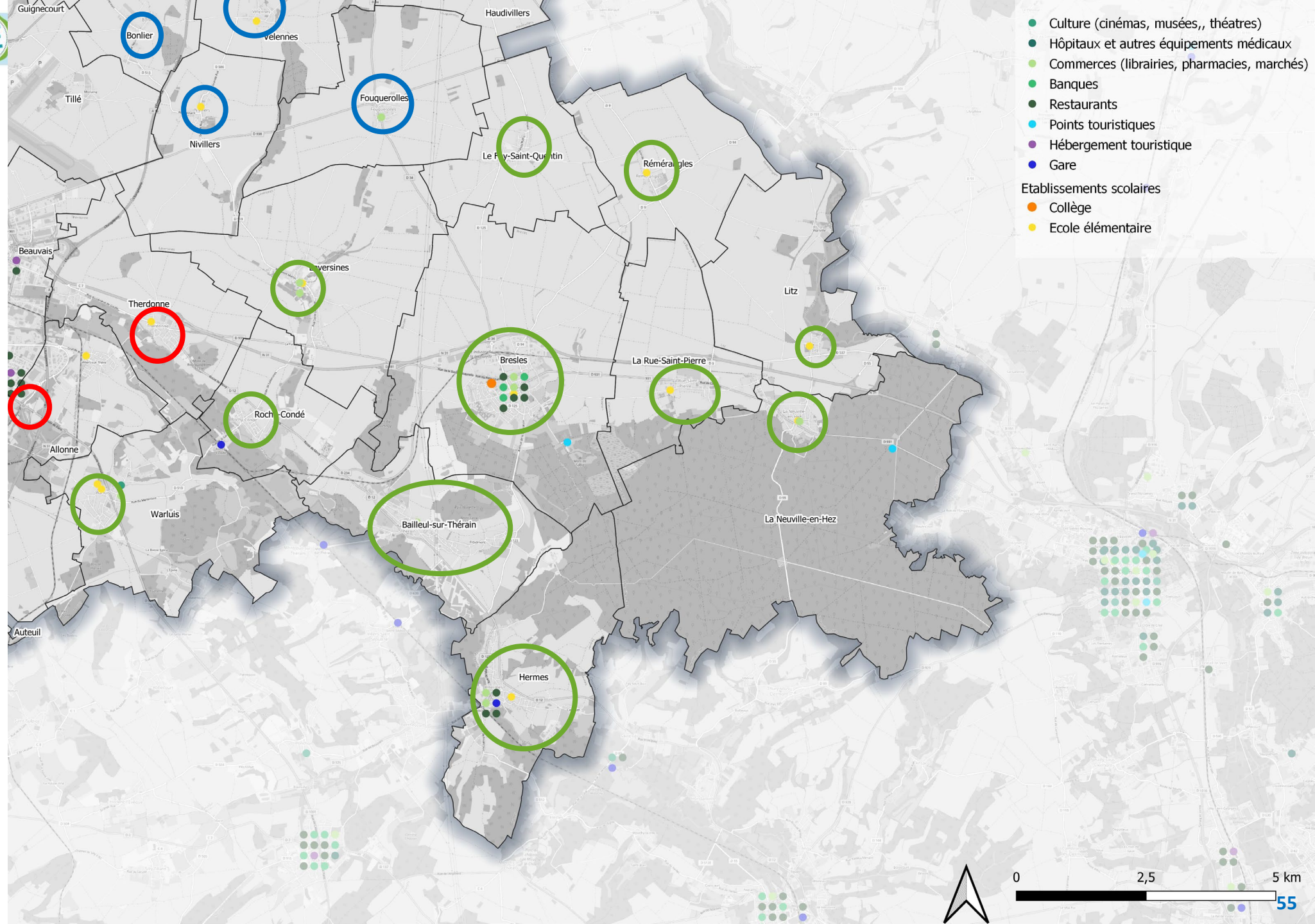
- Liaisons principales
- Liaisons secondaires
- Liaisons relais
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle secondaire est

Pôles générateurs de trafic et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

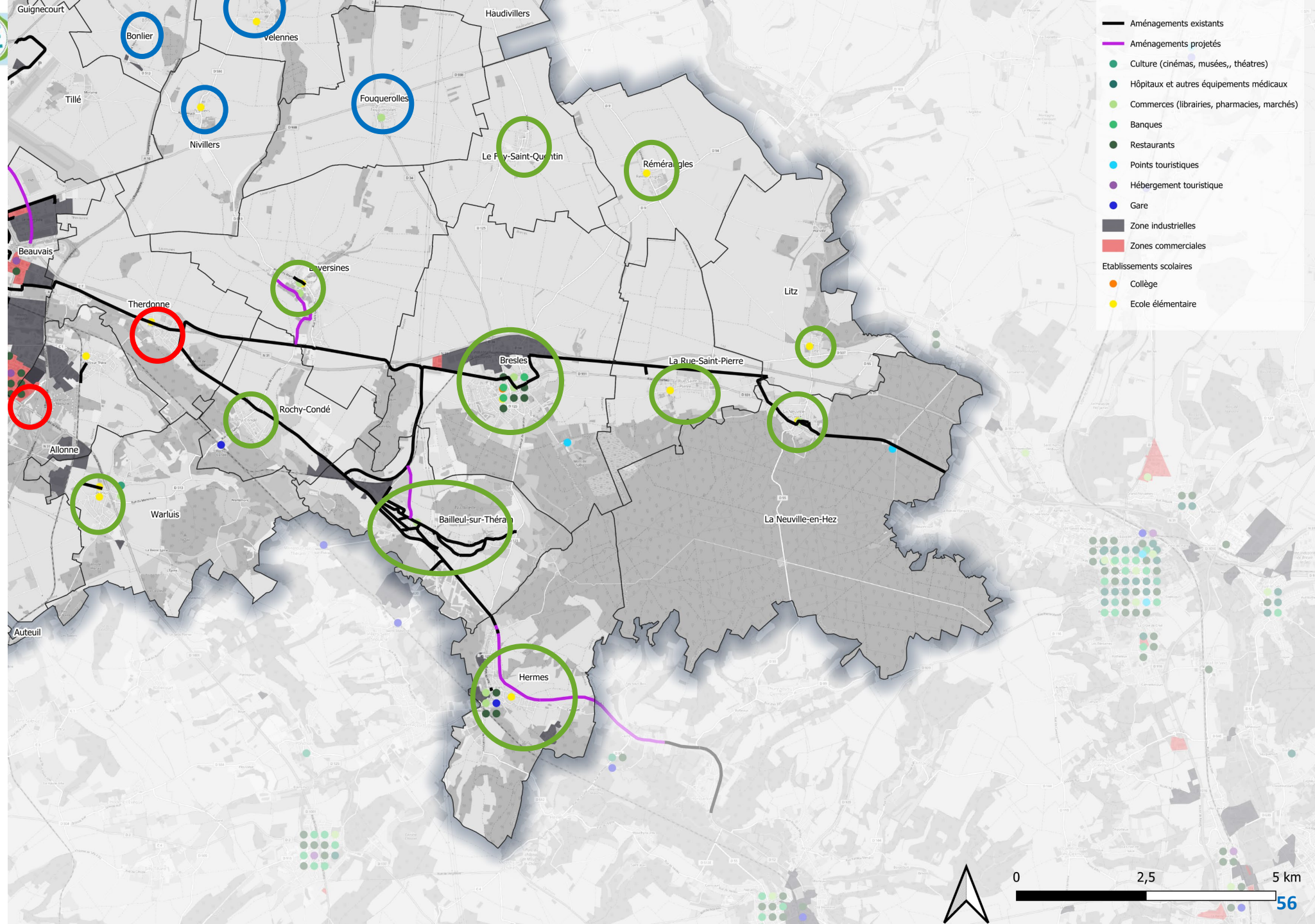


Pôle secondaire est

Aménagements cyclables existants ou en projets

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

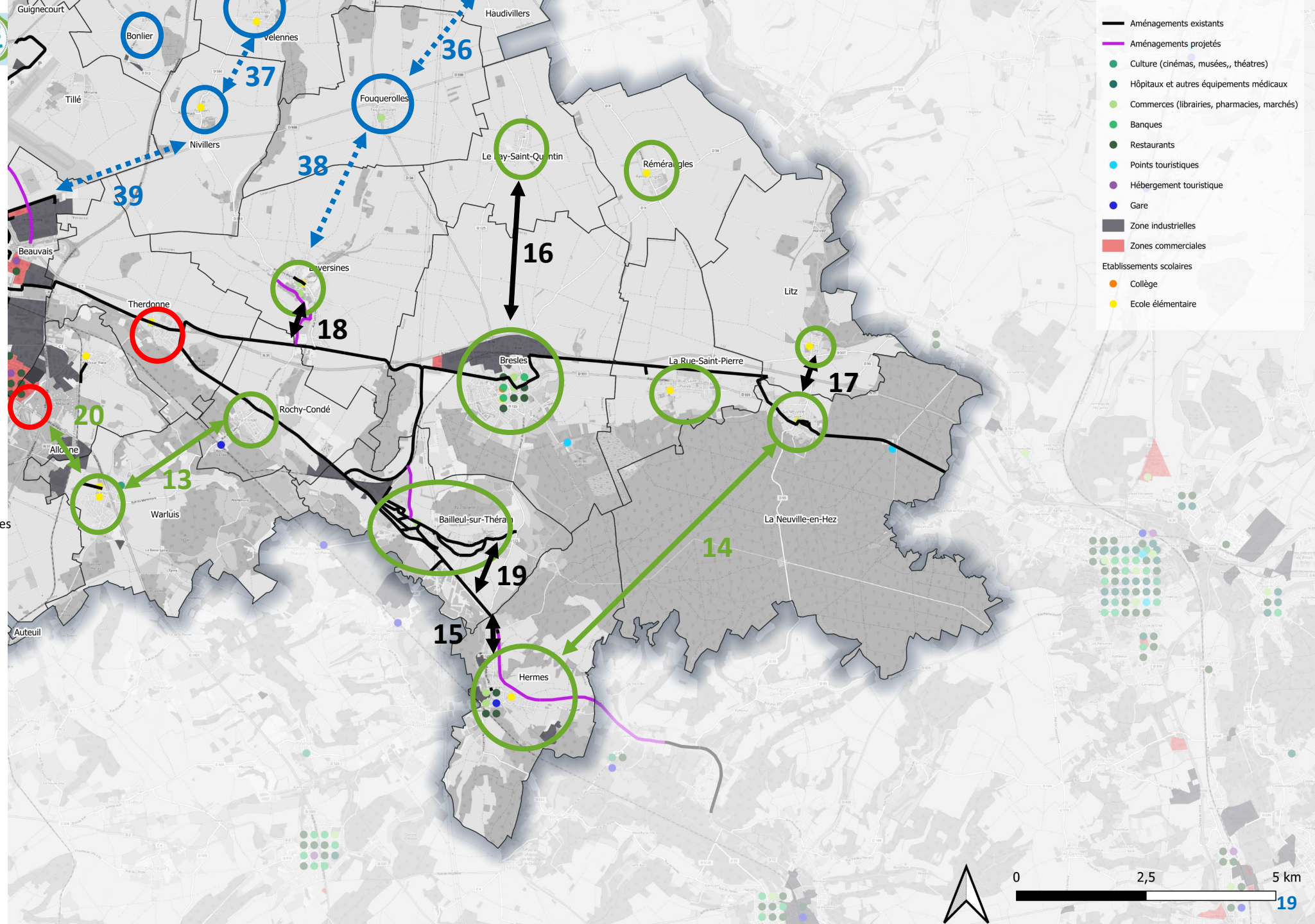
- Aménagements existants
- Aménagements en projet



Pôle secondaire est

Intentions de liaisons

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais
- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie



Liaison 13 : Warluis – Rochy-Condé



Jalonnement à déployer sur la route de Bruneval



Jalonnement à aménager sur la rue de la Gare (RD513)



Jalonnement à déployer sur la rue de la Gare



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	3737	100



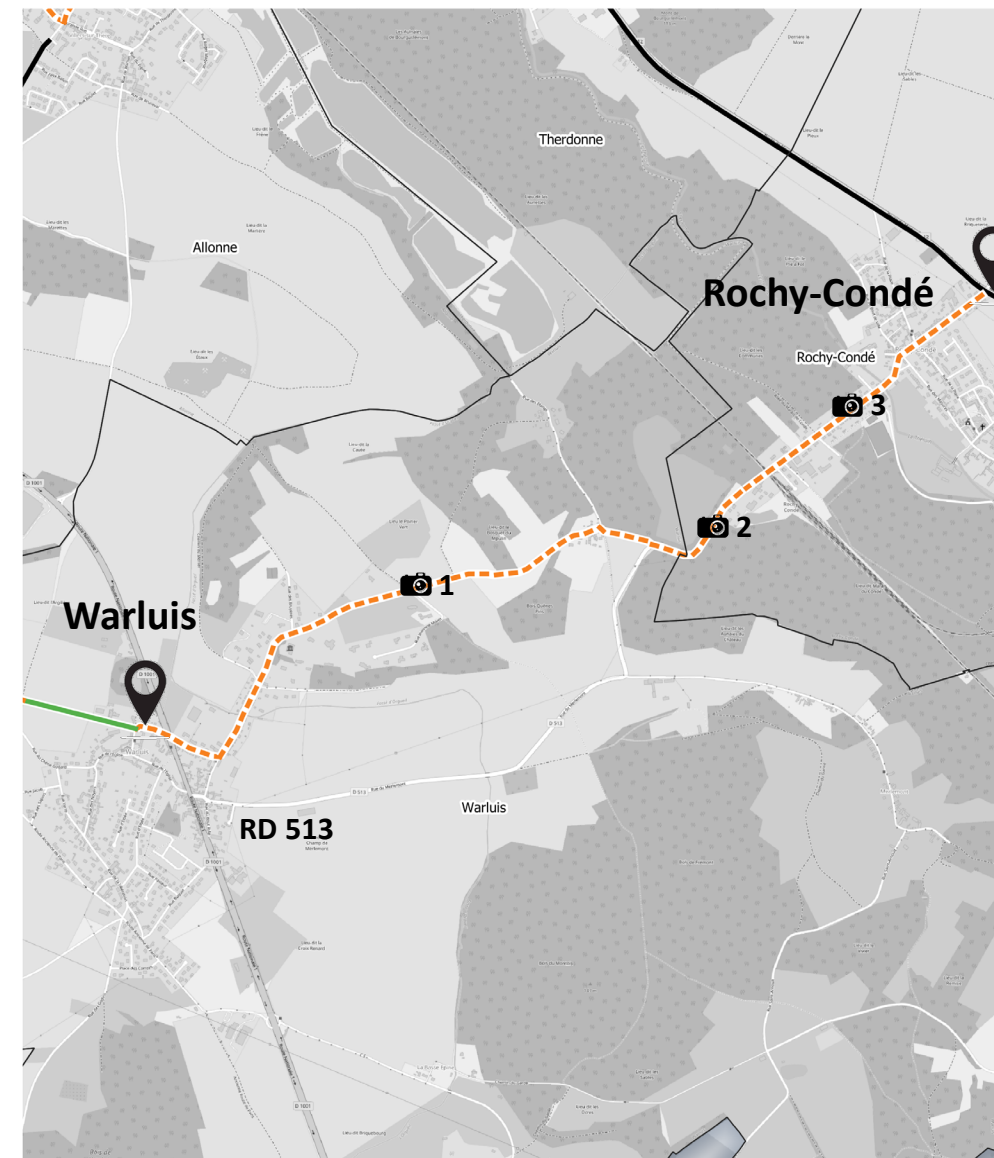
15 000 €



RD 513



Phase 2 (moyen terme)



0 250 500 m



— Aménagements existants
— Aménagements à créer
- - - Jalonnement

Liaison Warluis - Rochy-Condé

Liaison 14 : La-Neuville-en-Hez – Hermes



Jalonnement à déployer sur la rue de la Forêt



Voie verte à créer sur une voie communale



Voie verte à créer sur une voie forestière



Jalonnement à déployer sur la rue du Connétable Raoul



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	734	9
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	7 336	91
TOTAL	8 070	100



1 364 000 €



Aucune RD départementale



Phase 3 (long terme)

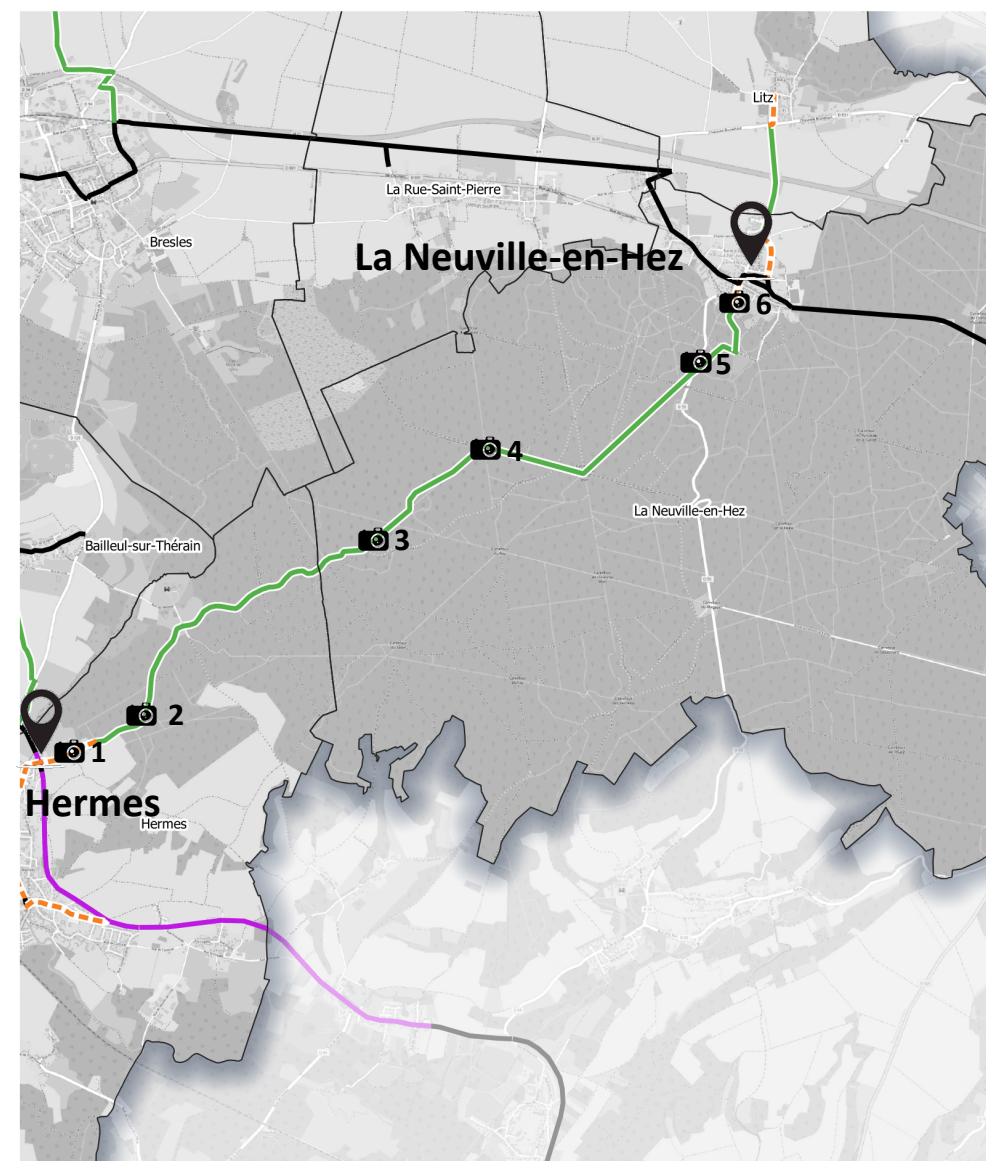


Rang 25-40/40

0 750 1500 m



Liaison La Neuville-en-Hez - Hermes



- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement

Liaison 15 : Trans'Oise - Hermes



Fin de l'itinéraire de la Trans'Oise le long de la RD12



Aménagement sur trottoir à conforter en voie verte le long de la RD12



Voie verte à aménager le long de la RD12 (jalonnement existant)



Jalonnement à déployer sur la rue de Marguerie



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 946	93
Voie Verte	89	4
89ml en création sur terrain naturel		
Zone 30	65	3
TOTAL	2 100	100



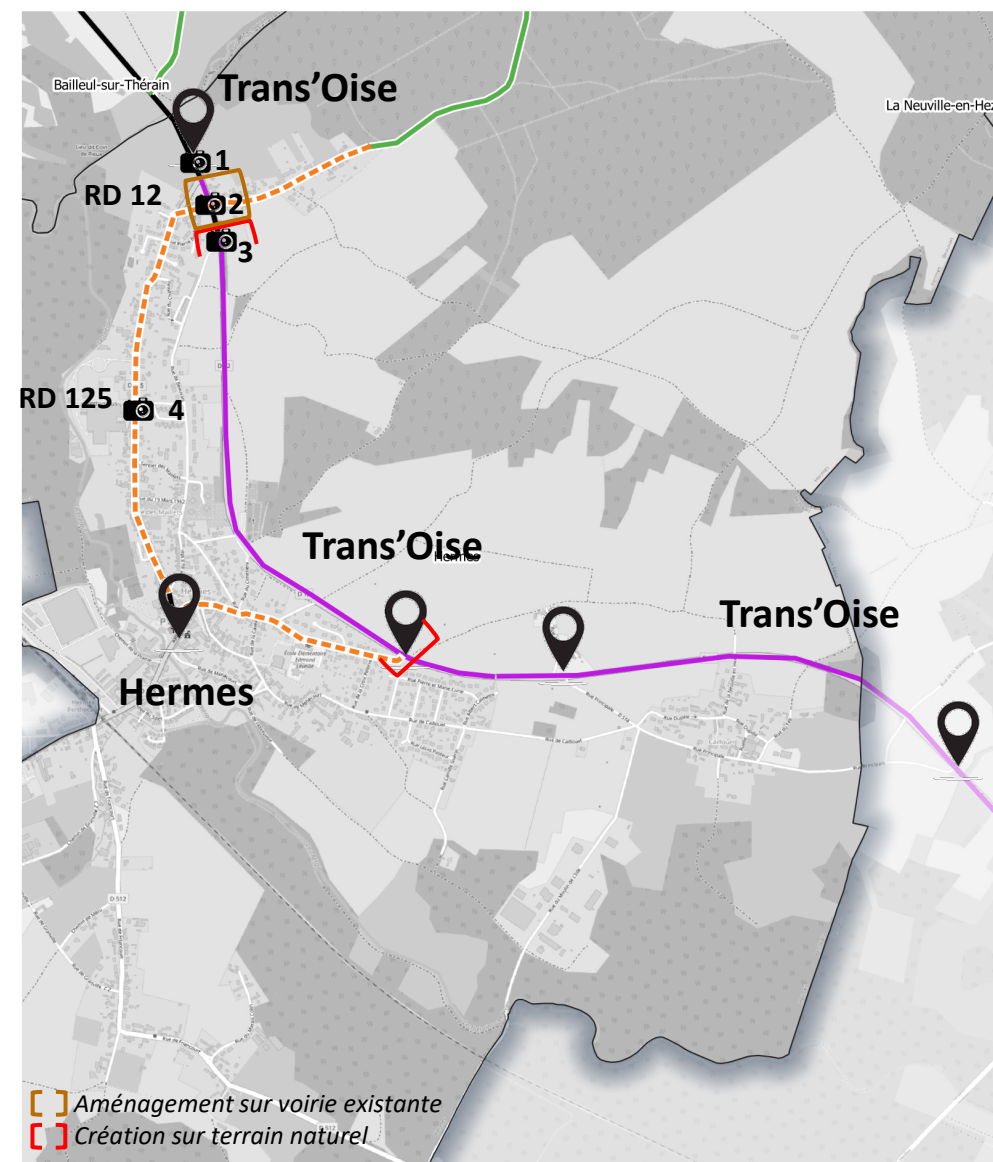
8 000 €



RD 12 et RD125



Phase 1 (court terme)



0 250 500 m



Liaison Trans'Oise - Hermes

Aménagements existants —
Aménagements en projet —
Aménagements à créer —
Voie Verte —
Jalonnement - - -

Liaison 16 : Le Fay Saint-Quentin – Bresles (Trans'Oise)



1



Voie verte à aménager sur la rue du chemin de Bresles

2



Voie verte à aménager sur le chemin du Fay Saint-Quentin

3



Voie verte à aménager le long de la route de Rémérangles (RD94)



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	118	3
Voie Verte		
3758ml en aménagement sur voirie existante	4 280	97
522ml en création sur terrain naturel		
TOTAL	4 398	100

→ Solution d'alternat sans impact sur l'ouvrage envisageable (à définir en phase ultérieure)



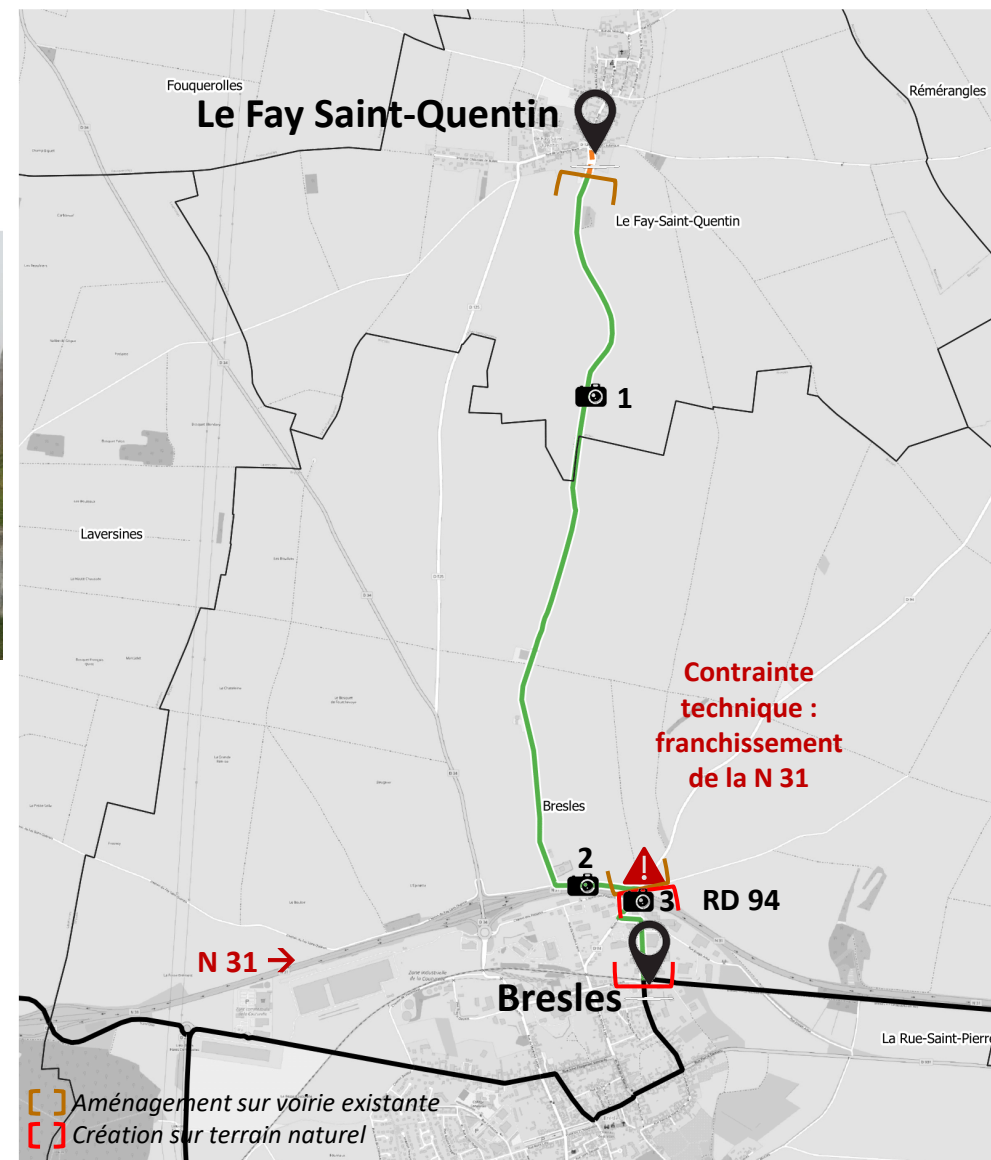
410 000 €



RD 94



Phase 2 (moyen terme)



0 250 500 m



Liaison Le Fay-Saint-Quentin -
Bresles

— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement

Pôle secondaire – Est

Liaison 17 : Litz – La-Neuve-en-Hez & confortement de la Trans'Oise



Jalonnement sur la rue de la Mairie



Aménagement d'une voie verte le long d'une voie communale



Jalonnement sur la rue du Clos à Bœuf



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	2016	57
Zone 30	582	16
Voie Verte (création sur terrain naturel)	942	27
TOTAL	3 540	100

Passage sous la RN 31 à prévoir

→ Solution d'alternat sans impact sur l'ouvrage envisageable (à définir en phase ultérieure)

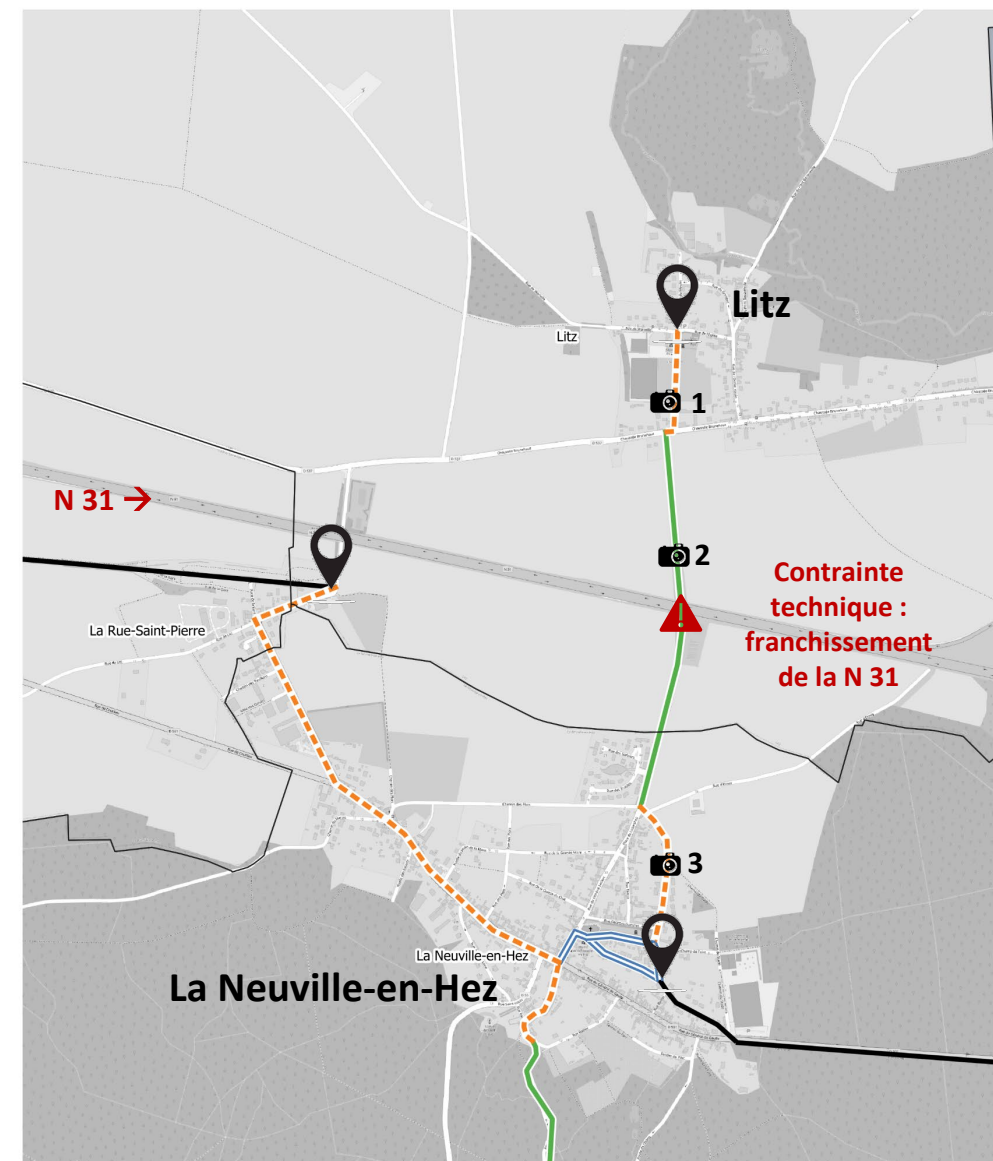
 **308 000 €**



Aucune



Phase 1 (court terme)



0 250 500 m



Liaison Litz - La Neuville-en-Hez

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- - - Jalonnement
- Zone 30
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement



Zone 30 à conforter sur la rue Saint-Germain



Jalonnement à créer sur la rue des Chasses Marées



Projet en cours de la commune de Laversines de rabattement sur la Trans'Oise



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	440	40
Zone 30	271	11
Voie verte (sur terrain naturel)	1 798	72
TOTAL	2 509	100



549 000 €



RD 513



Phase 1 (court terme)



0 250 500 m



- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Zone 30
- Voie Verte
- Jalonnement

Liaison Laversines - Trans'Oise

Pôle secondaire – Est

Liaison 19 : Bailleul-sur-Thérain – Trans'Oise et confortement de la Trans'Oise



Voie verte à déployer sur un chemin agricole peu fréquenté

Voie verte à aménager le long de la RD125



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Voie Verte		
1 236ml en aménagement sur voirie existante	1 307	100
665ml en création sur terrain naturel		
Total	1 307	100



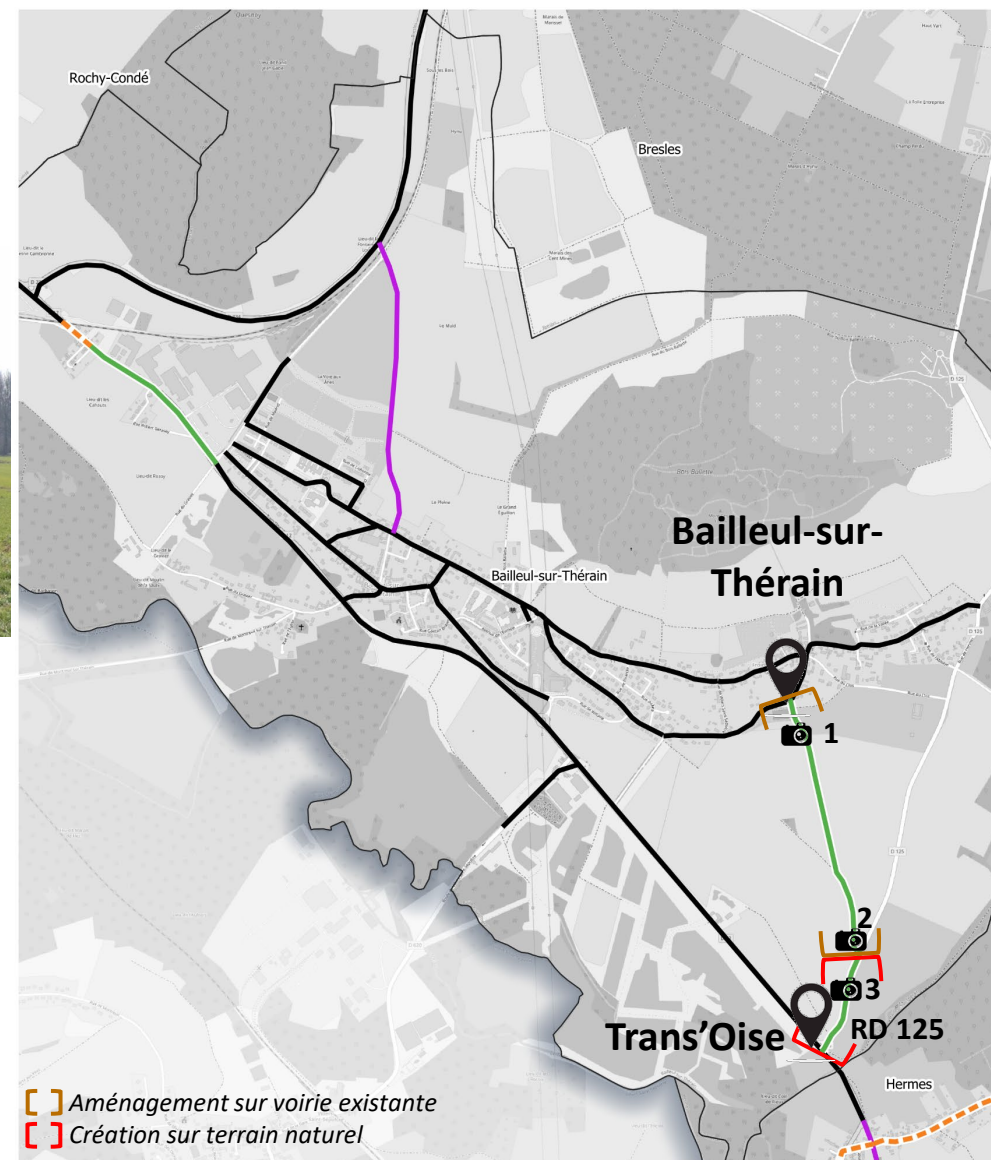
317 000 €



RD 125



Phase 1 (court terme)



0 250 500 m



Liaison Bailleul-sur-Thérain - Trans'Oise

Pôle secondaire – Est

Liaison 20 : Allonne - Warluis



Jalonnement à déployer sur la rue Alfred Leblanc



Voie verte à créer le long de la rue de la Gare



Voie à trafic de véhicules motorisés limité existante

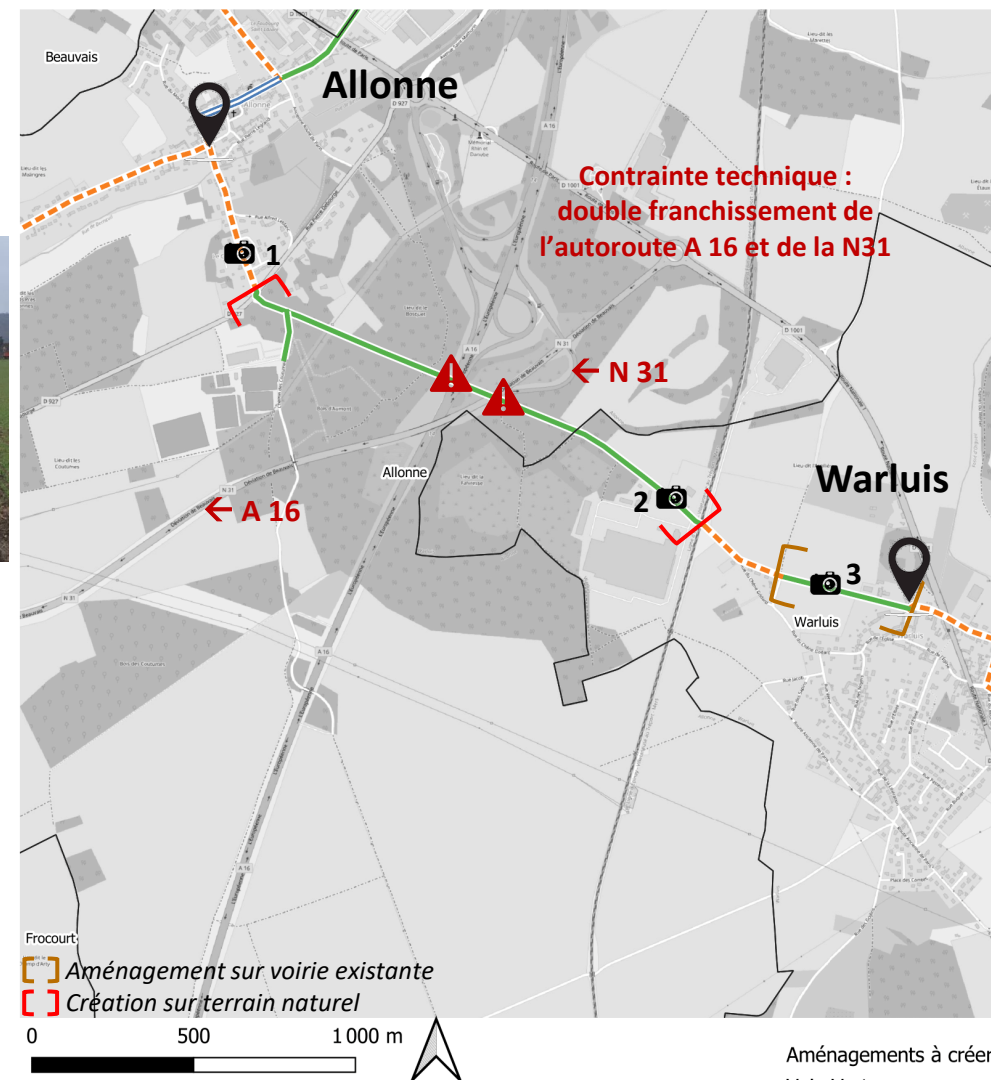


Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	767	26
Voie Verte		
1738ml en création sur terrain naturel	2 144	74
406ml en aménagement sur voirie existante		
TOTAL	2 911	100

Franchissement de l'A16 et de la N31 à prévoir en phase ultérieure
→ Ouvrage ou alternat

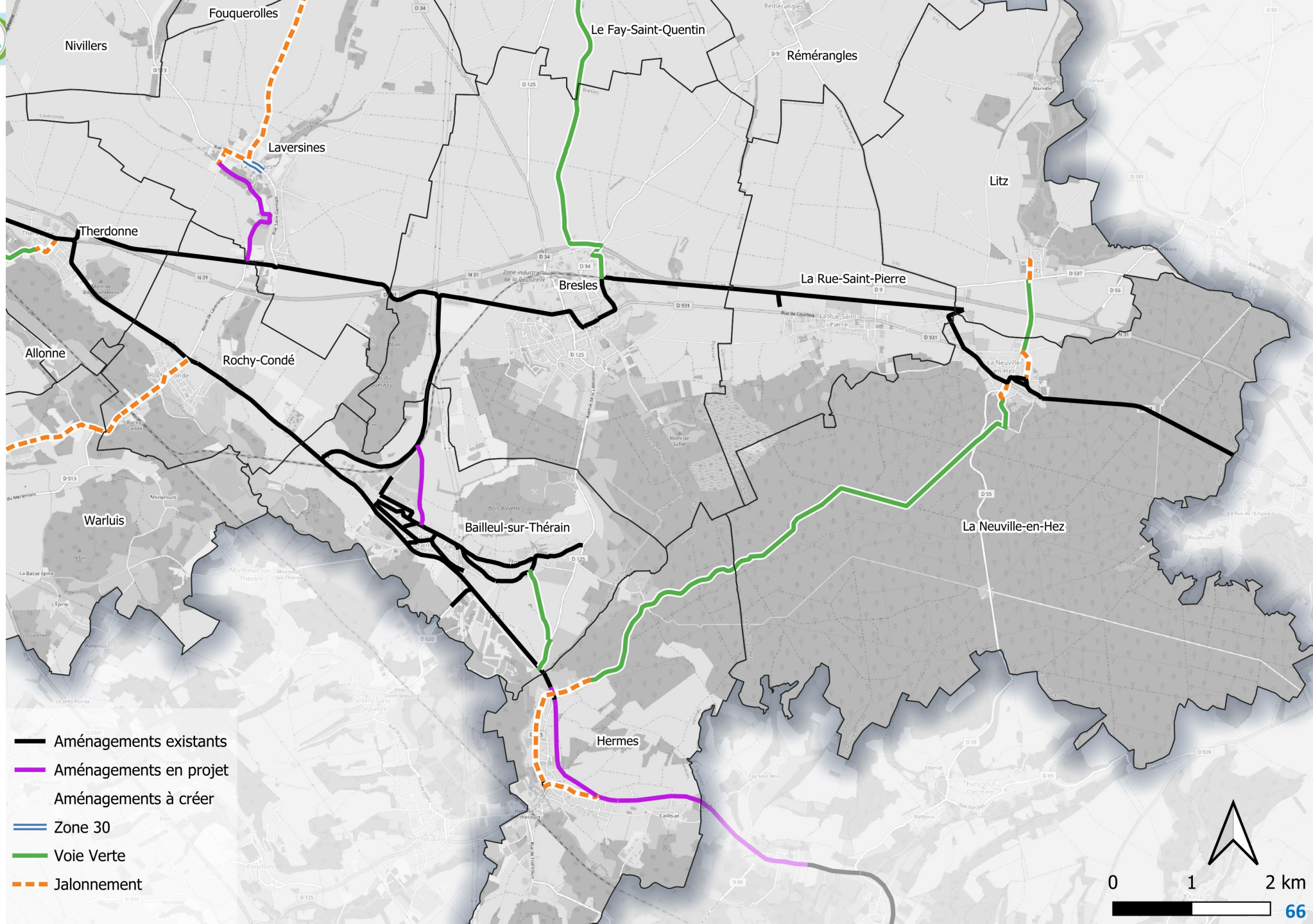


862 000 € - hors coûts liés à un éventuel ouvrage de franchissement de l'A16 et/ou de la N 31



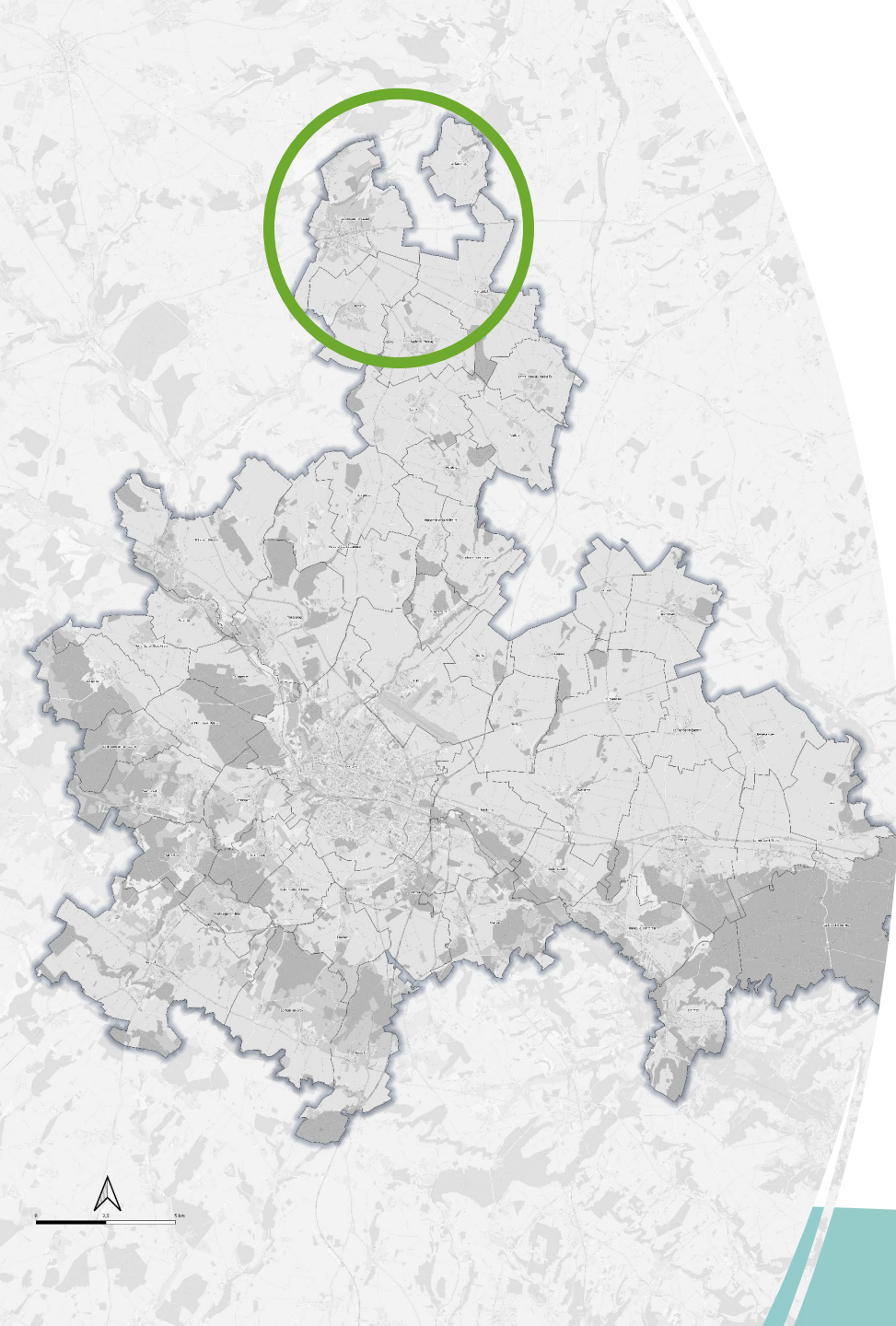
Liaison Allonne - Warluis

Ensemble des propositions d'aménagement sur le Pôle secondaire sud-est



Synthèse des aménagements

Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
13	Warluis – Rochy-Condé	Secondaire	3 737	15 000
14	La-Neuville-en-Hez – Hermes	Secondaire	8 070	1 364 000
15	Trans 'Oise – Hermes	Rabattement Trans'Oise	2 100	8 000
16	Le Fay Saint-Quentin – Bresles	Rabattement Trans'Oise	4 398	410 000
17	Litz – La-Neuville-en-Hez	Rabattement Trans'Oise	3 540	308 000
18	Laversines – Trans'Oise	Rabattement Trans'Oise	2 509	549 000
19	Bailleul-sur-Thérain – Trans 'Oise	Rabattement Trans'Oise	1 307	317 000
20	Allonne - Warluis	Rabattement Trans'Oise	2 911	862 000
TOTAL			28 572	3 833 000

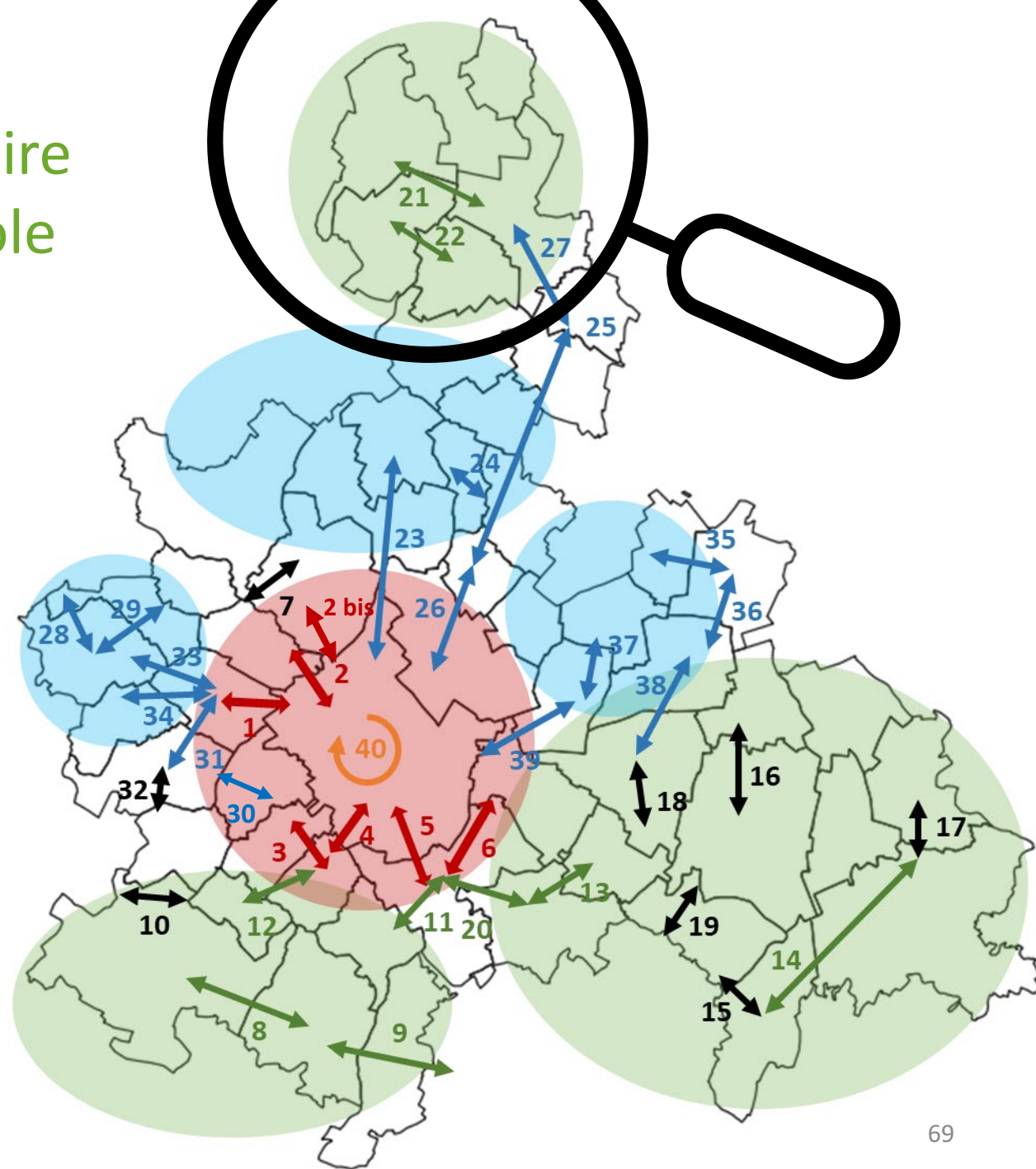


POLE SECONDAIRE NORD



41 liaisons proposées sur le territoire 2 liaisons proposées au sein du pôle

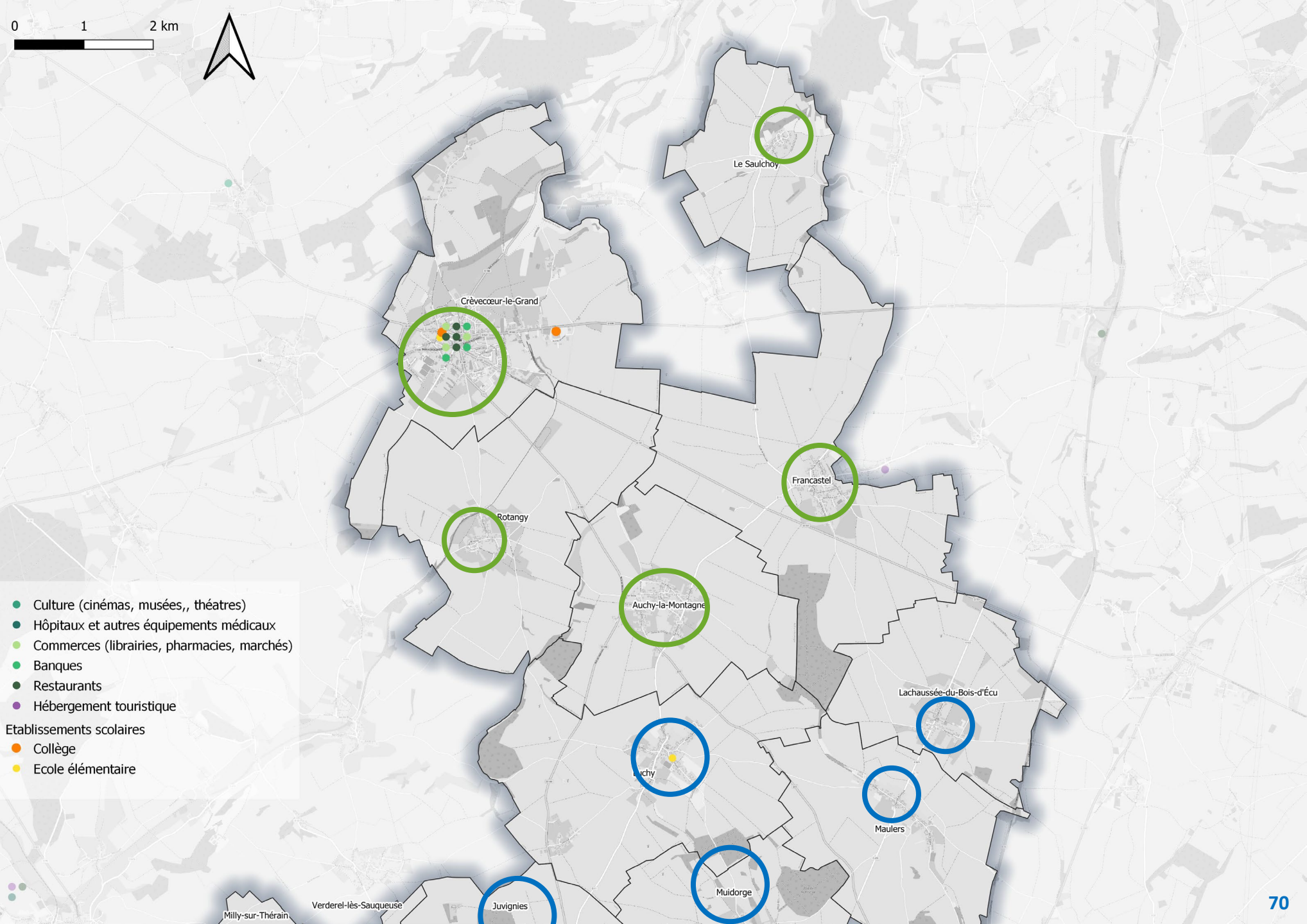
-  Liaisons principales
-  Liaisons secondaires
-  Liaisons relais
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
-  Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle secondaire nord

Pôles générateurs de trafic et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais





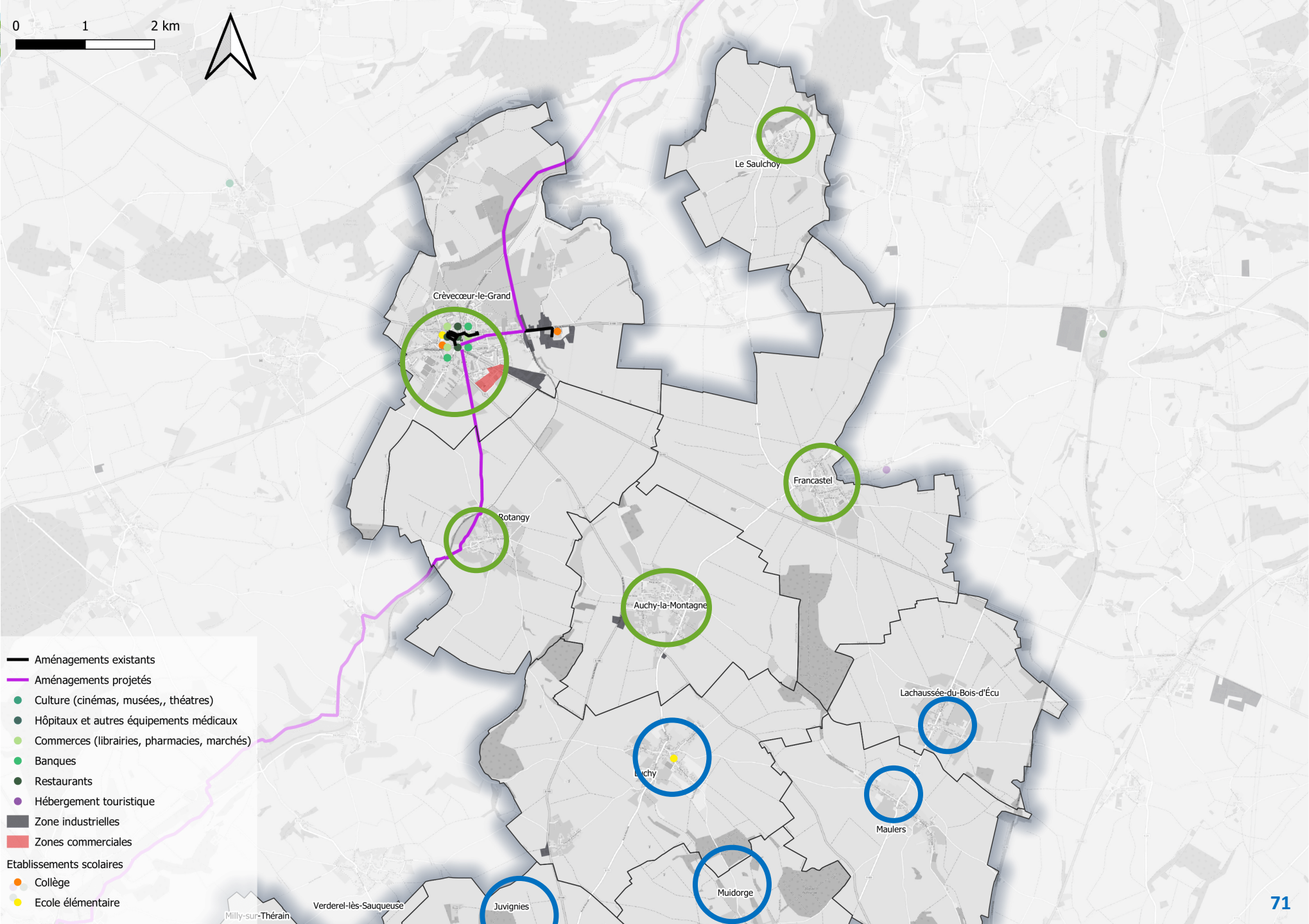
Pôle secondaire nord

Aménagements cyclables existants ou en projets

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet

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





Pôle secondaire nord

Intentions de liaisons

Centralités des pôles principaux

Centralités des pôles secondaires

Centralités des pôles relais

Aménagements existants

Aménagements en projet

Liaisons entre centralités du pôle principal

Liaisons entre centralités des pôles secondaires

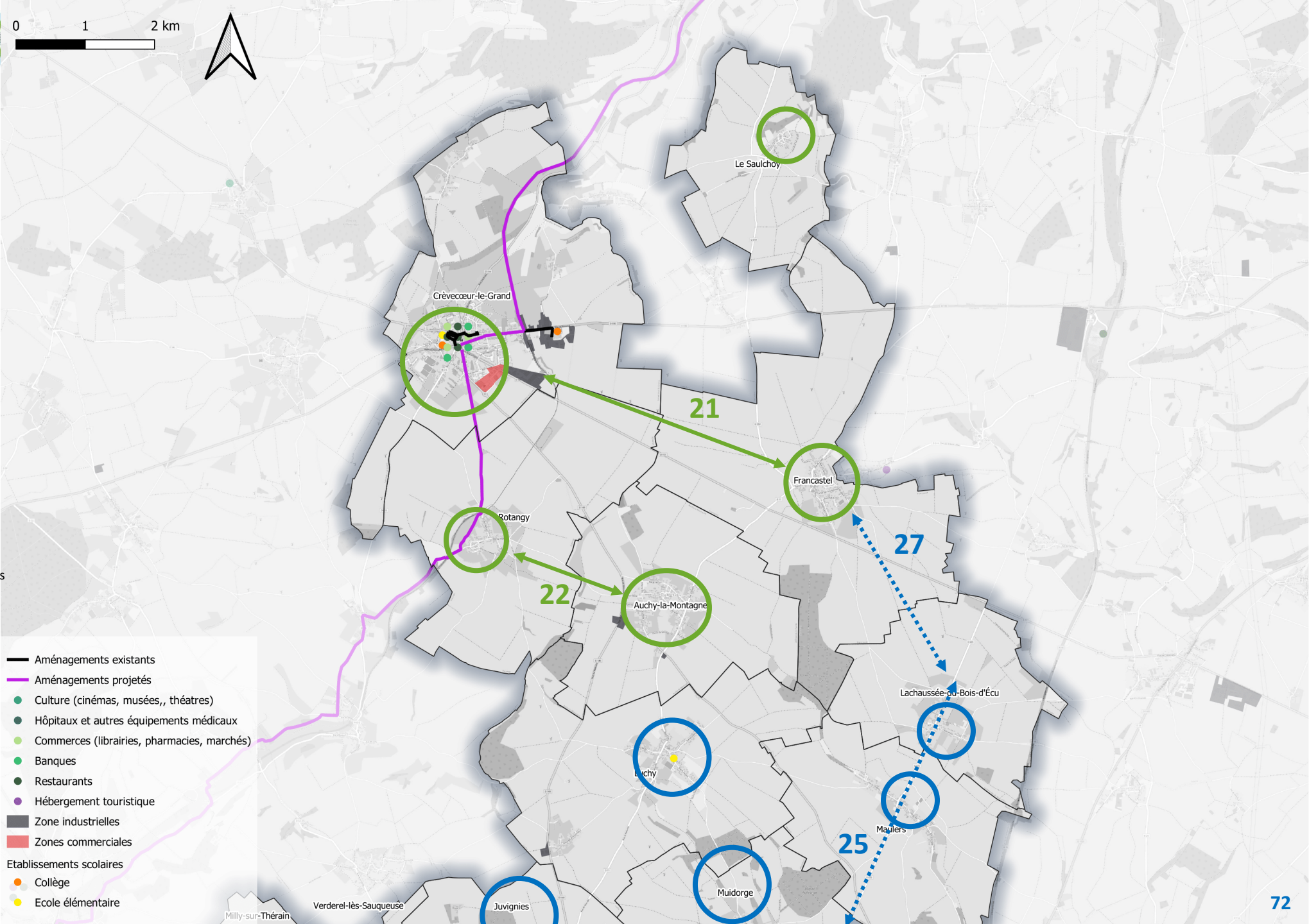
Liaisons entre centralités des pôles relais

Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise

Liaisons détaillées dans cette partie

Liaisons non-détaillées dans cette partie

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



Liaison 21 : Crèvecœur-le-Grand - Francastel



Voie verte à aménager sur un chemin agricole

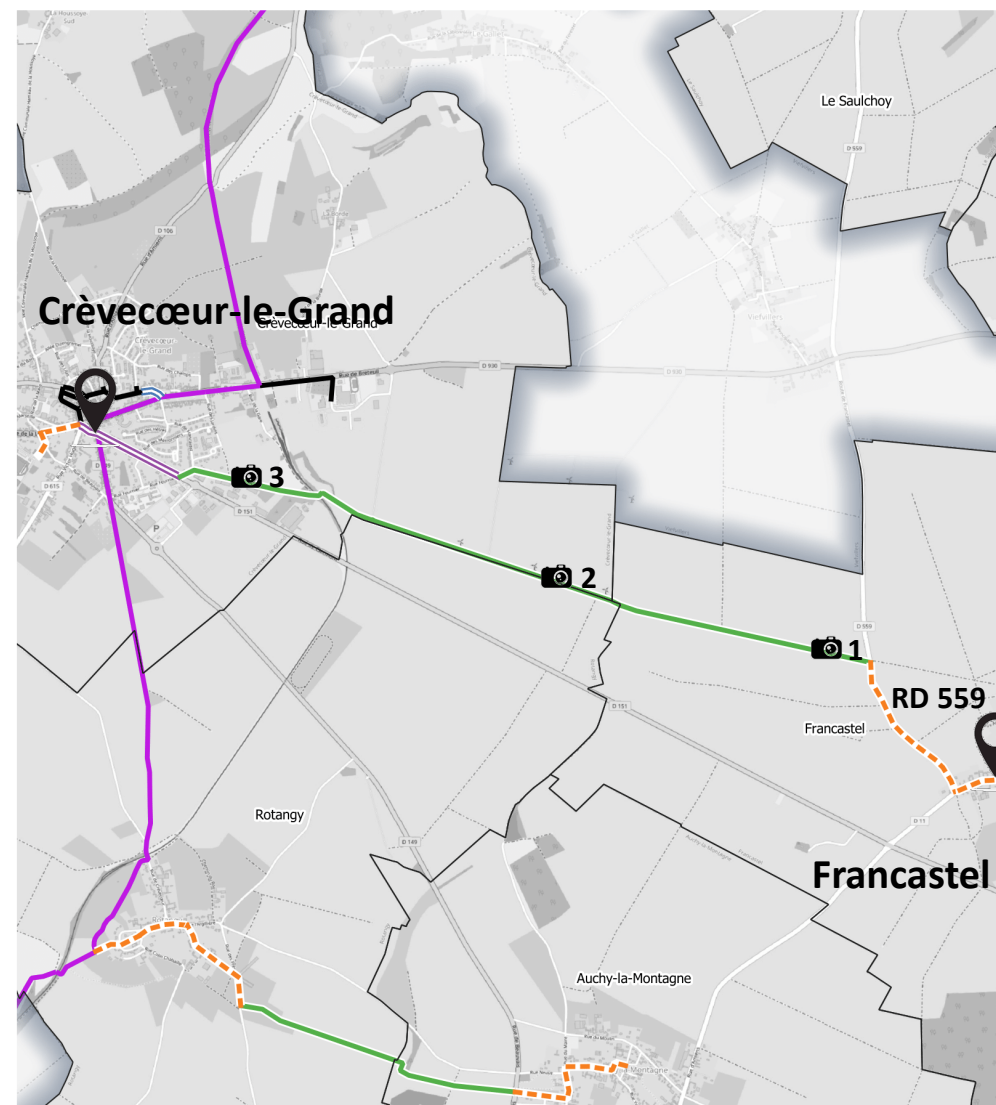
Voie verte à aménager sur un sentier forestier



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Chaussée à voie Centrale Banalisée	642	10
Jalonnement	1 558	25
Zone 30	119	2
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	4 039	64
TOTAL	6 358	100



939 520 €



0 250 500 m



Liaison : Crèvecœur-le-Grand - Francastel

- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement
- Zone 30
- Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 22 : Trans'Oise - Rotangy – Auchy-la-Montagne



Jalonnement à déployer sur la rue Pinthe



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur l'allée des Chênes



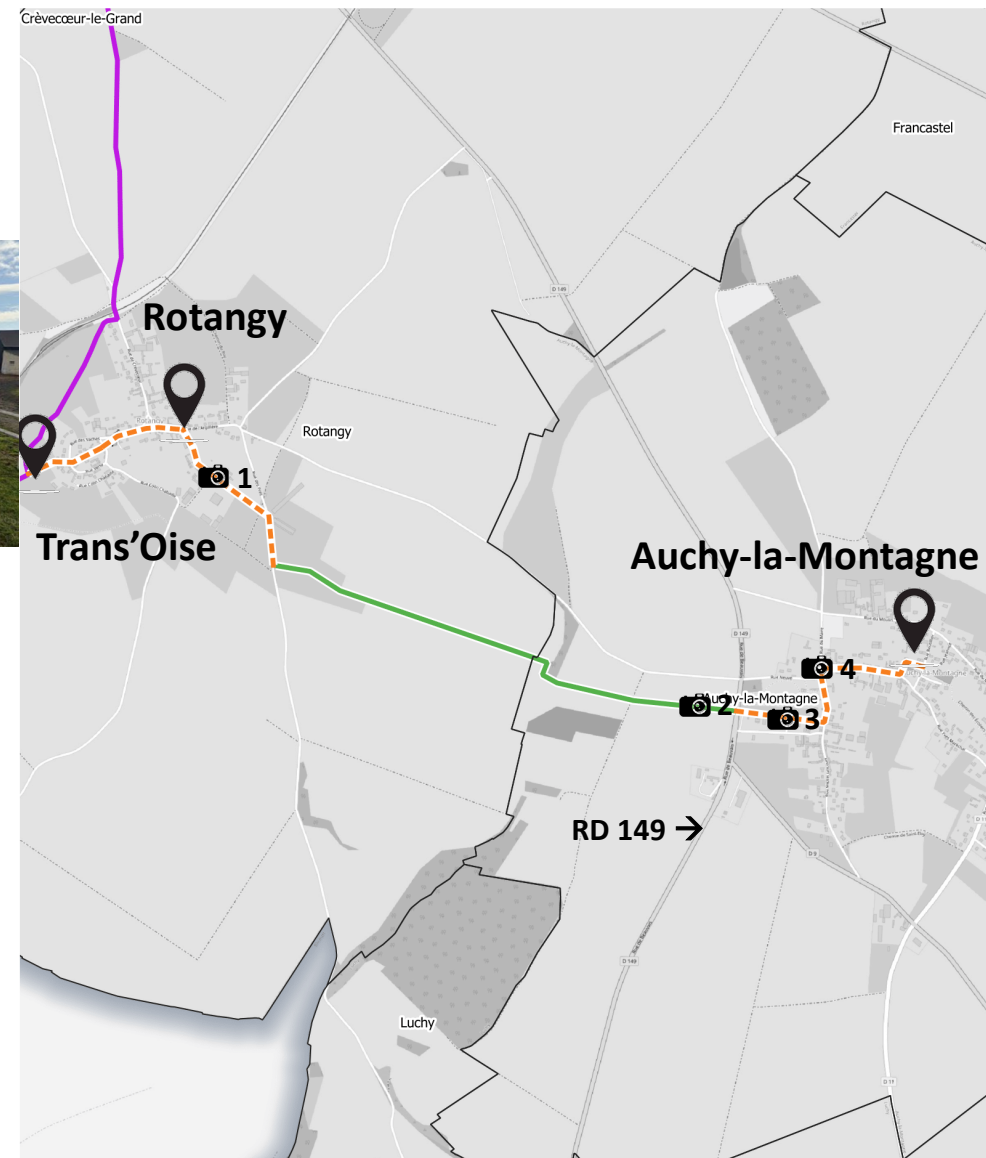
Jalonnement à déployer sur la rue Neuve



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 961	54
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	1 652	46
TOTAL	3 613	100



370 000 €



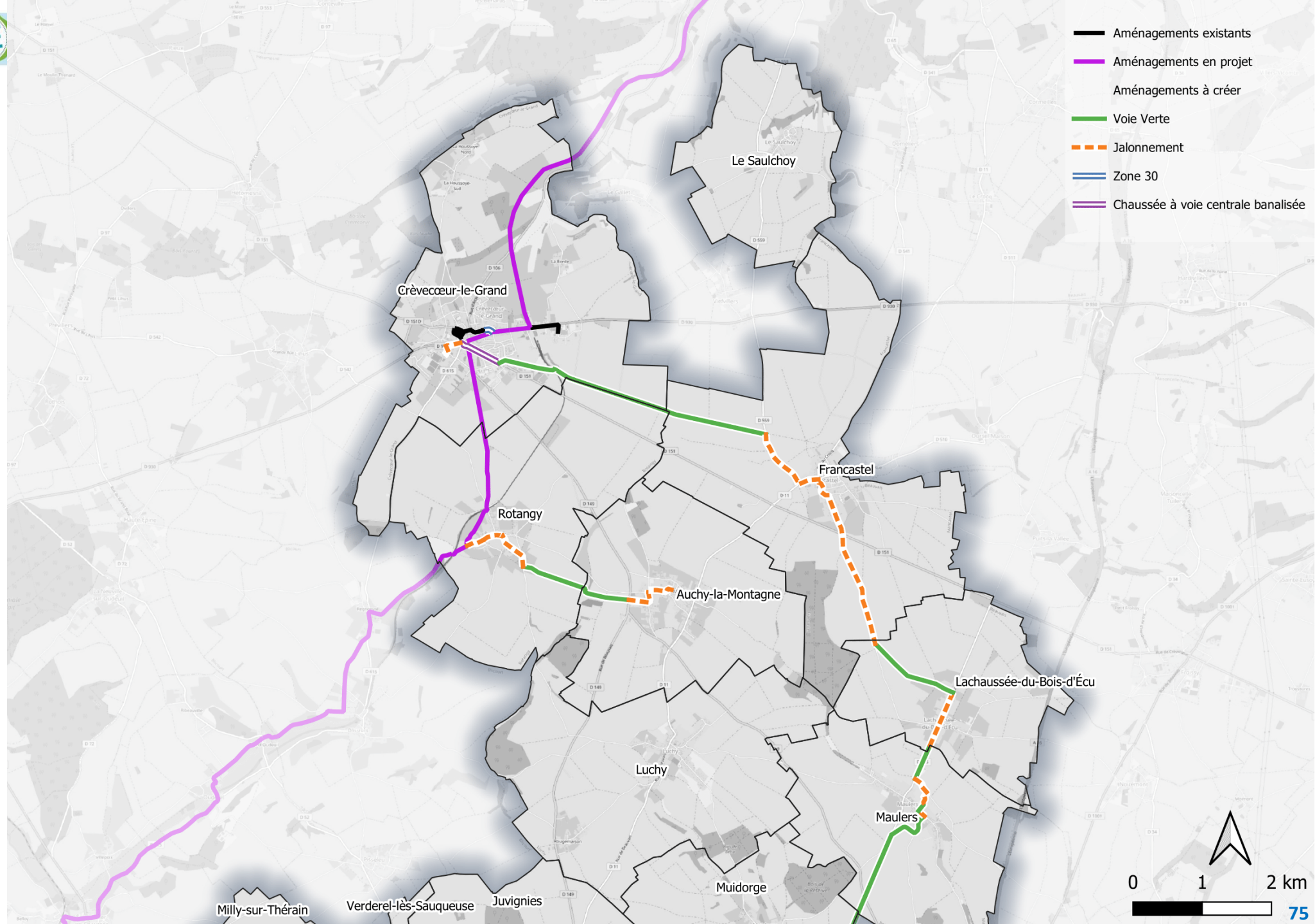
0 250 500 m



Liaison : Rotangy -
Auchy-la-Montagne

— Aménagements en projet
— Aménagements à créer
— Voie Verte
— Jalonnement

Ensemble des propositions d'aménagements sur le Pôle secondaire nord



Synthèse des aménagements

Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
21	Crèvecœur-le-Grand – Francastel	Secondaire	6 358	939 520
22	Trans 'Oise – Rotangy – Auchy-la-Montagne	Secondaire	3 613	370 000
TOTAL			9 971	1 309 520



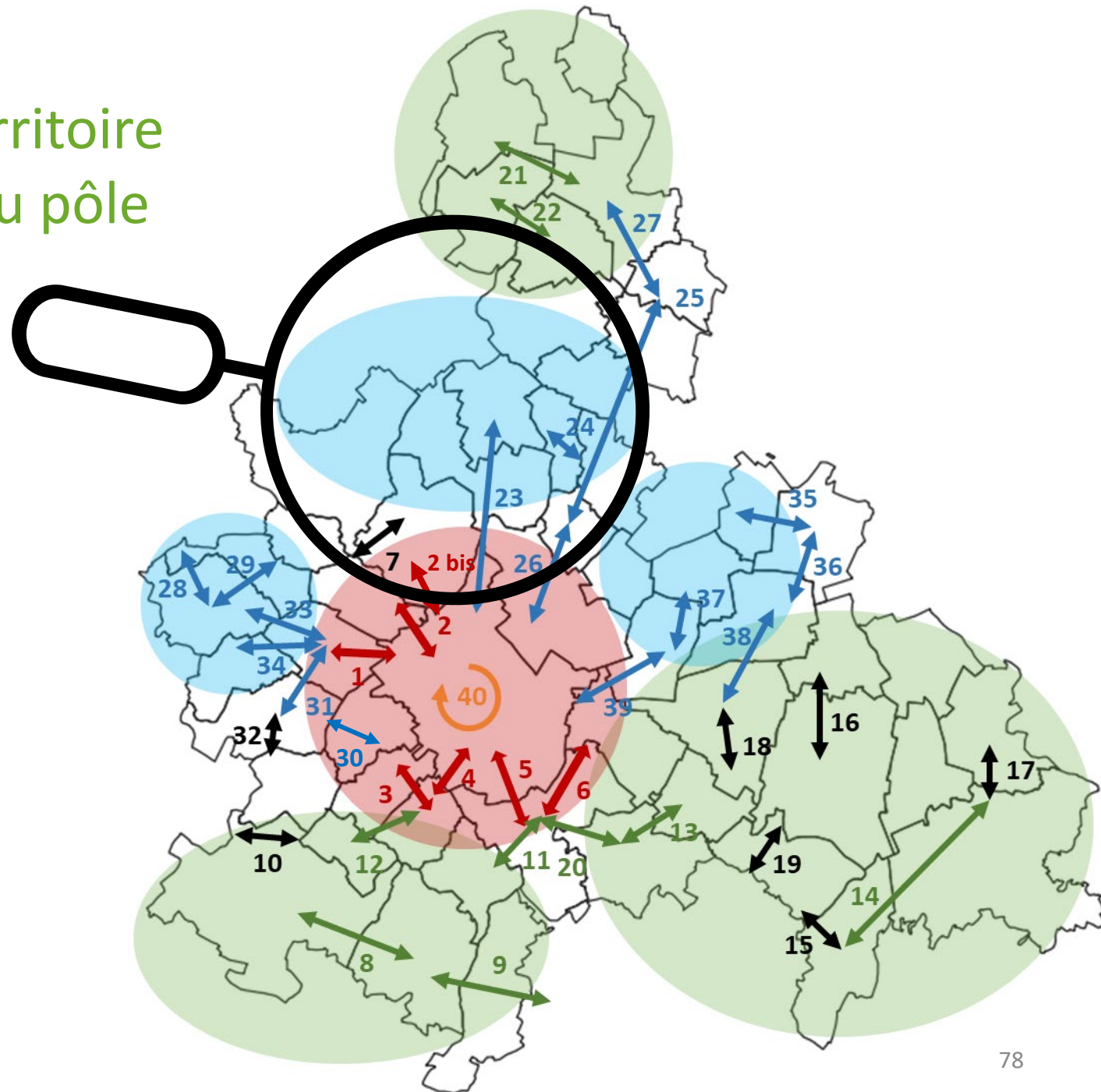
POLE RELAIS NORD



41 liaisons proposées sur le territoire

5 liaisons proposées au sein du pôle

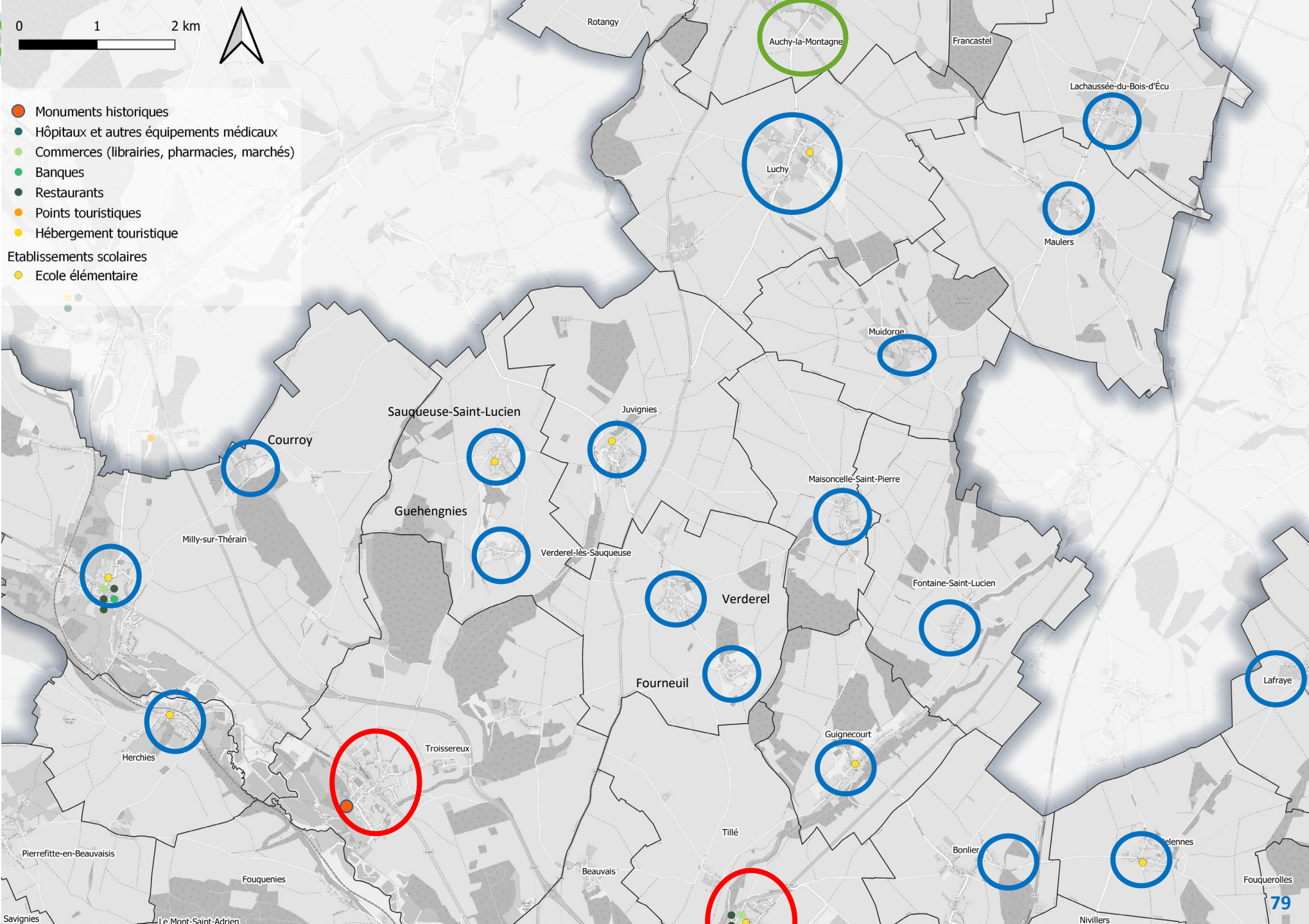
-  Liaisons principales
-  Liaisons secondaires
-  Liaisons relais
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
-  Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle relais Nord

Pôles générateurs de trafic et centralités

-  Centralités des pôles principaux
-  Centralités des pôles secondaires
-  Centralités des pôles relais

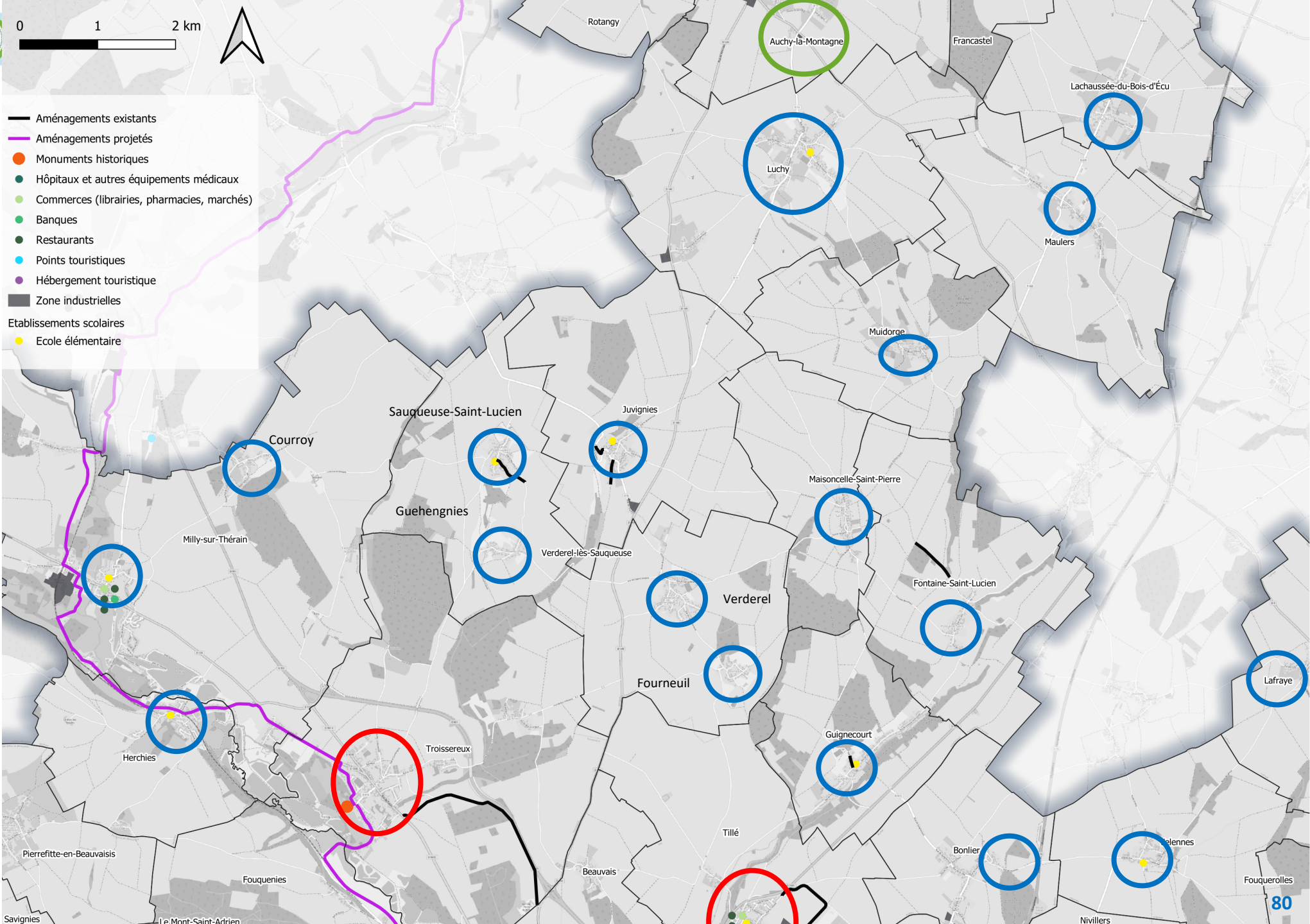


Pôle relais Nord

Aménagements cyclables existants ou en projets

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet



Pôle relais Nord

Intentions de liaisons

Centralités des pôles principaux

Centralités des pôles secondaires

Centralités des pôles relais

Aménagements existants

Aménagements en projet

Liaisons entre centralités du pôle principal

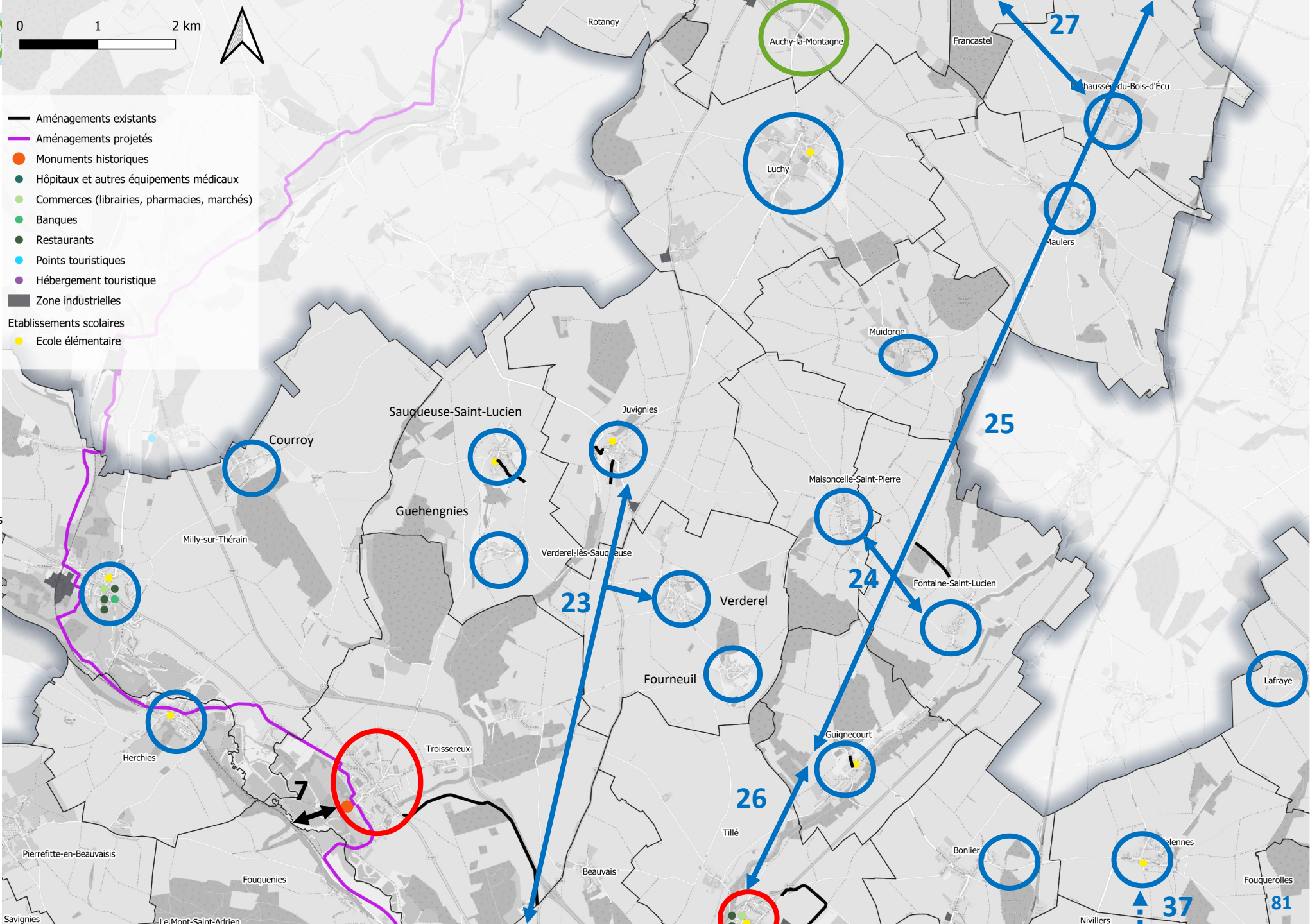
Liaisons entre centralités des pôles secondaires

Liaisons entre centralités des pôles relais

Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise

Liaisons détaillées dans cette partie

Liaisons non-détaillées dans cette partie



Pôle relais – Nord

Liaison 23 : Juvignies – Verderel-lès-Sauqueuse - Beauvais



Zone de rencontre existante sur la rue des Vignettes



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur une voie communale peu fréquentée



Jalonnement à créer au sein du Campus UniLaSalle



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	5 329	56
Zone de rencontre (Zone 20)	321	3
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	3 829	40
TOTAL	9 479	100

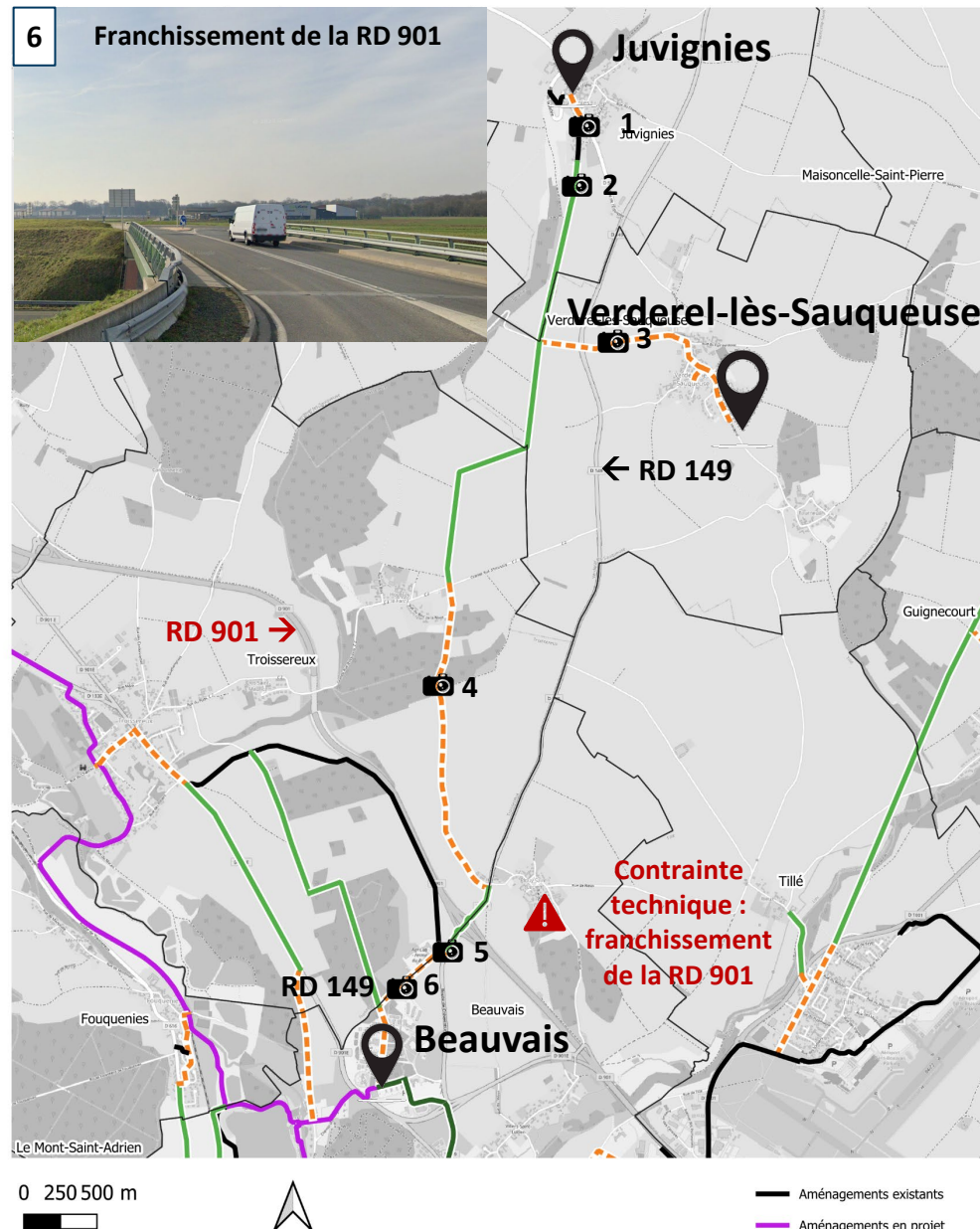
Ouvrage de franchissement de la RD901 à définir en phase ultérieure



911 000 € - hors coûts liés à un éventuel ouvrage de franchissement de la RD901



6 Franchissement de la RD 901



Liaison : Juvignies -
Verderel-lès-Sauqueuse - Beauvais

Pôle relais – Nord

Liaison 24 : Maisoncelle-Saint-Pierre – Fontaine-Saint-Lucien



Jalonnement à déployer sur la rue de l'Eglise



Jalonnement à créer sur la Chaussée Brunehaut



Jalonnement à déployer sur la rue de Calais



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	2 486	100



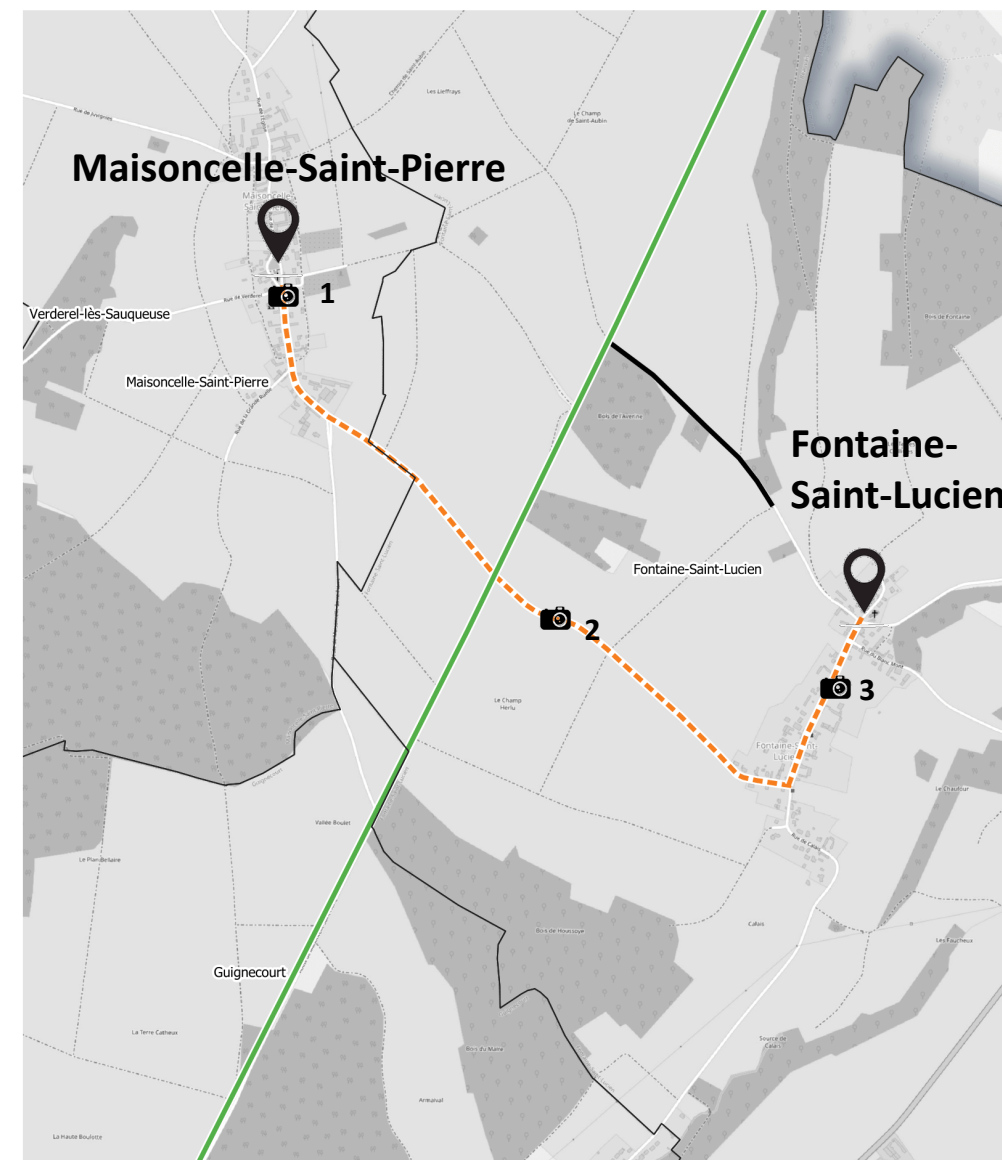
10 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 3 (long terme)



0 250 500 m



— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison : Maisoncelle-Saint-Pierre -
Fontaine-Saint-Lucien

Pôle relais – Nord

Liaison 25 : Guignecourt - Fontaine-Saint-Lucien - Maulers - Lachaussée-du-Bois-d'Écu



Voie verte à aménager sur une route communale peu fréquentée



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Voie verte à aménager sur une route communale peu fréquentée



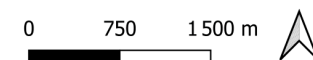
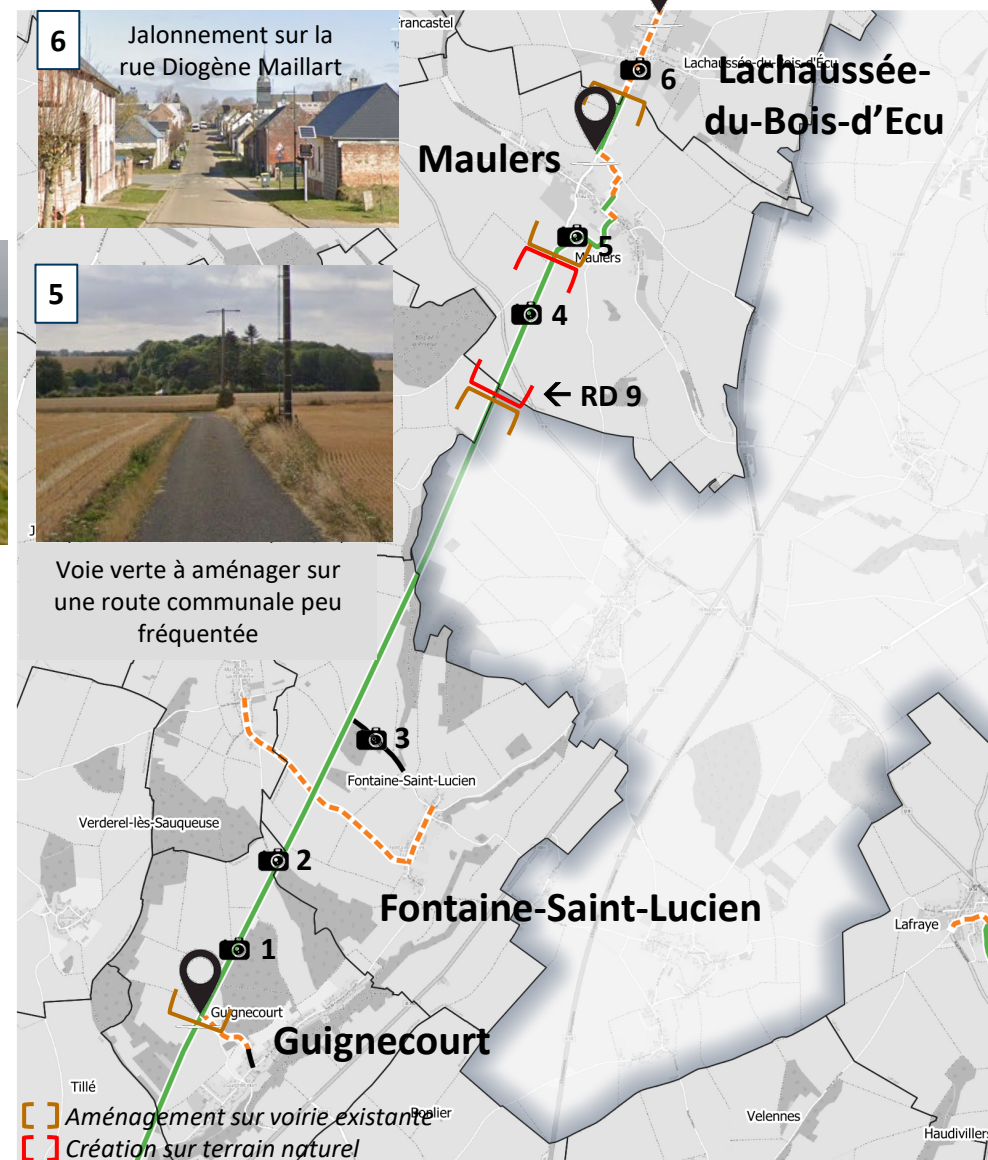
Voie verte à aménager le long de la D625



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	926	10
Voie Verte		
7335ml en aménagement sur voirie existante	8 335	90
1000ml en création sur terrain naturel		
TOTAL	9 261	100



1 399 000 €



Liaisons : Guignecourt -
Fontaine-Saint-Lucien - Maulers -
Lachaussée-du-Bois-d'Écu

— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
— Jalonnement

Liaison 26 : Guignecourt - Tillé



Voie à trafic motorisé limité existante sur la rue de la Place



Voie verte à aménager sur une voie agricole (ancienne voie romaine)



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 482	35
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 793	65
TOTAL	4 275	100



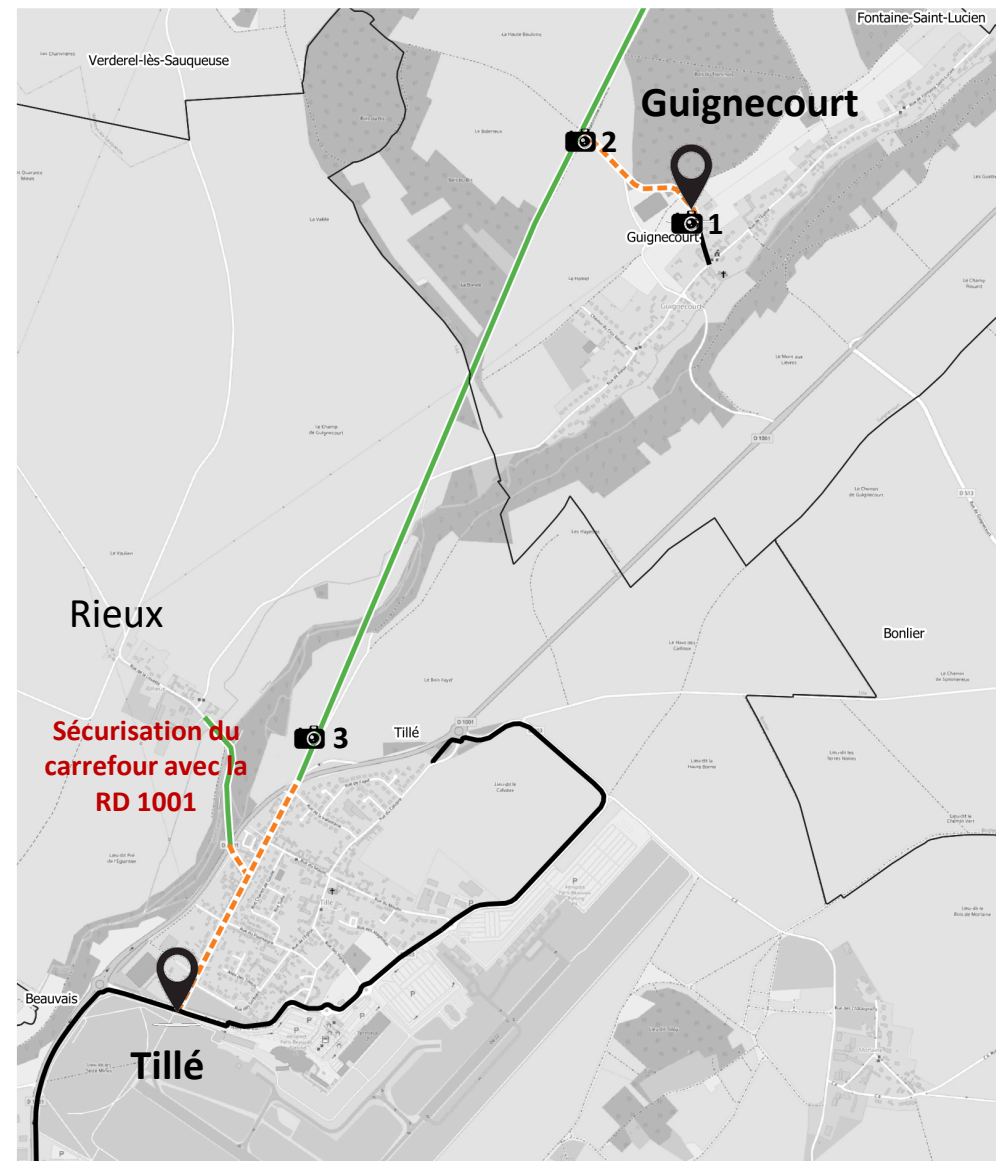
533 000 €



RD 1001 (franchissement)



Phase 3 (long terme)



0 250 500 m



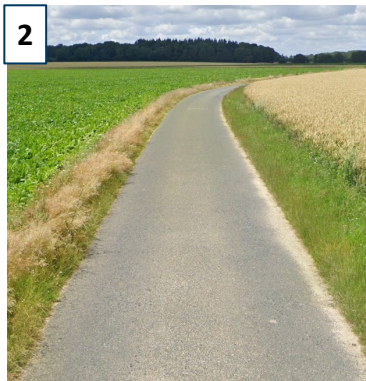
Liaison :
Guignecourt - Tillé

— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
— Jalonnement

Liaison 27 : Francastel – Lachaussée-du-Bois-d'Écu



Voie verte à aménager sur un chemin existant



Voie verte à aménager sur une route communale peu fréquentée



Jalonnement à créer sur une route communale peu fréquentée



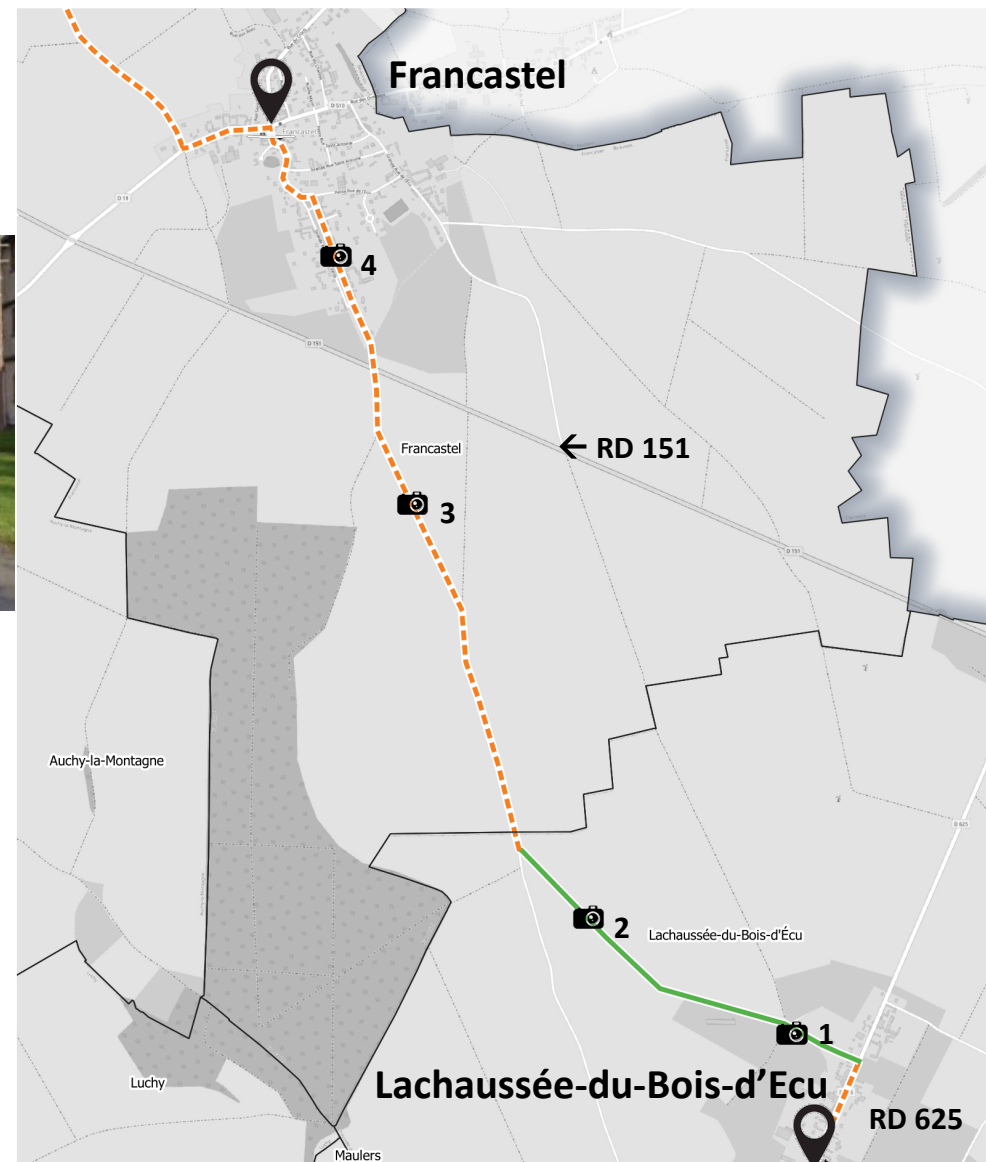
Jalonnement à créer sur la Grand rue et Place Verte



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	3 060	69
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	1 360	31
TOTAL	4 420	100



311 000 €

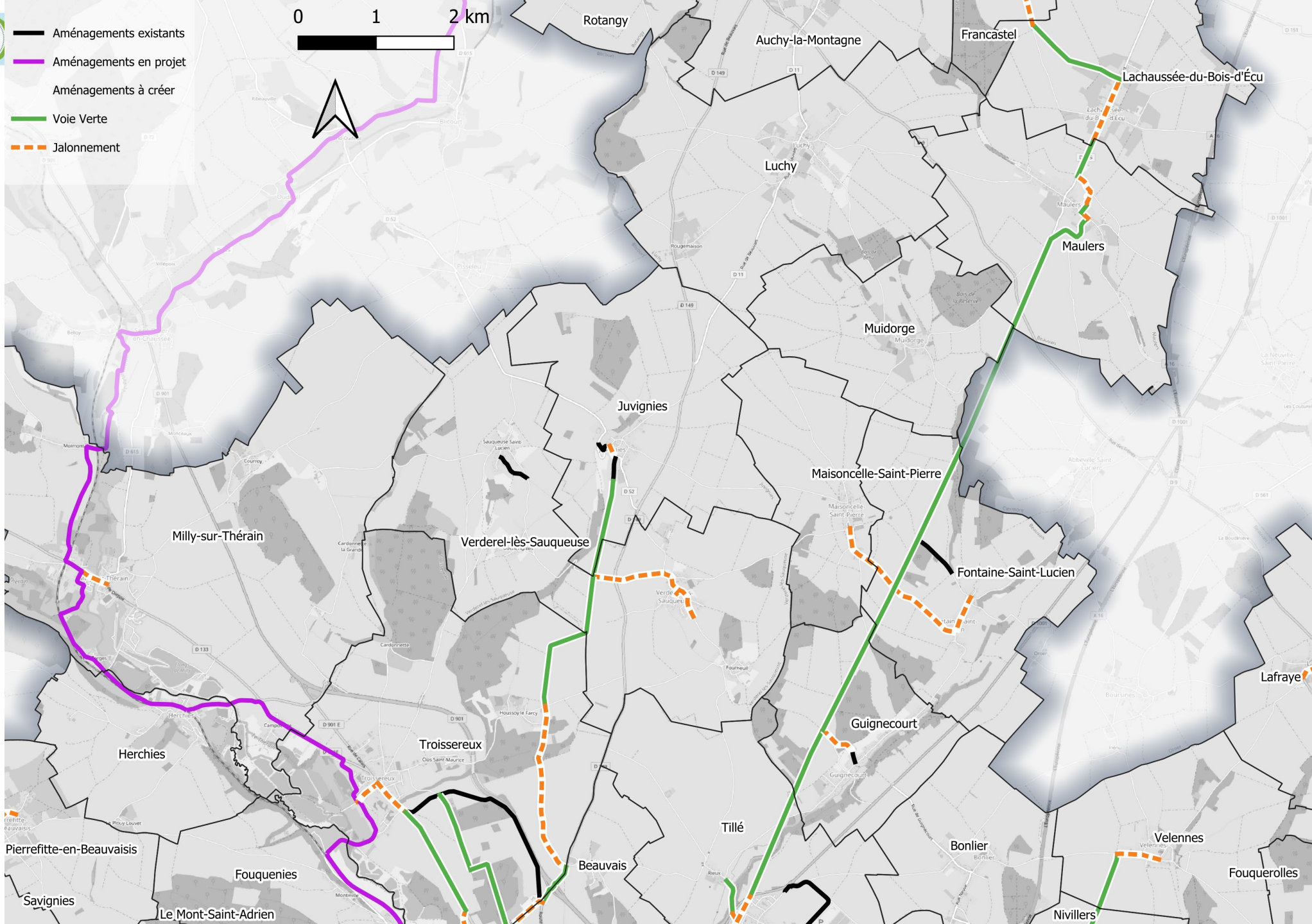


0 250 500 m



Liaison : Francastel -
Lachaussée-du-Bois-d'Écu

Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement



Synthèse des aménagements

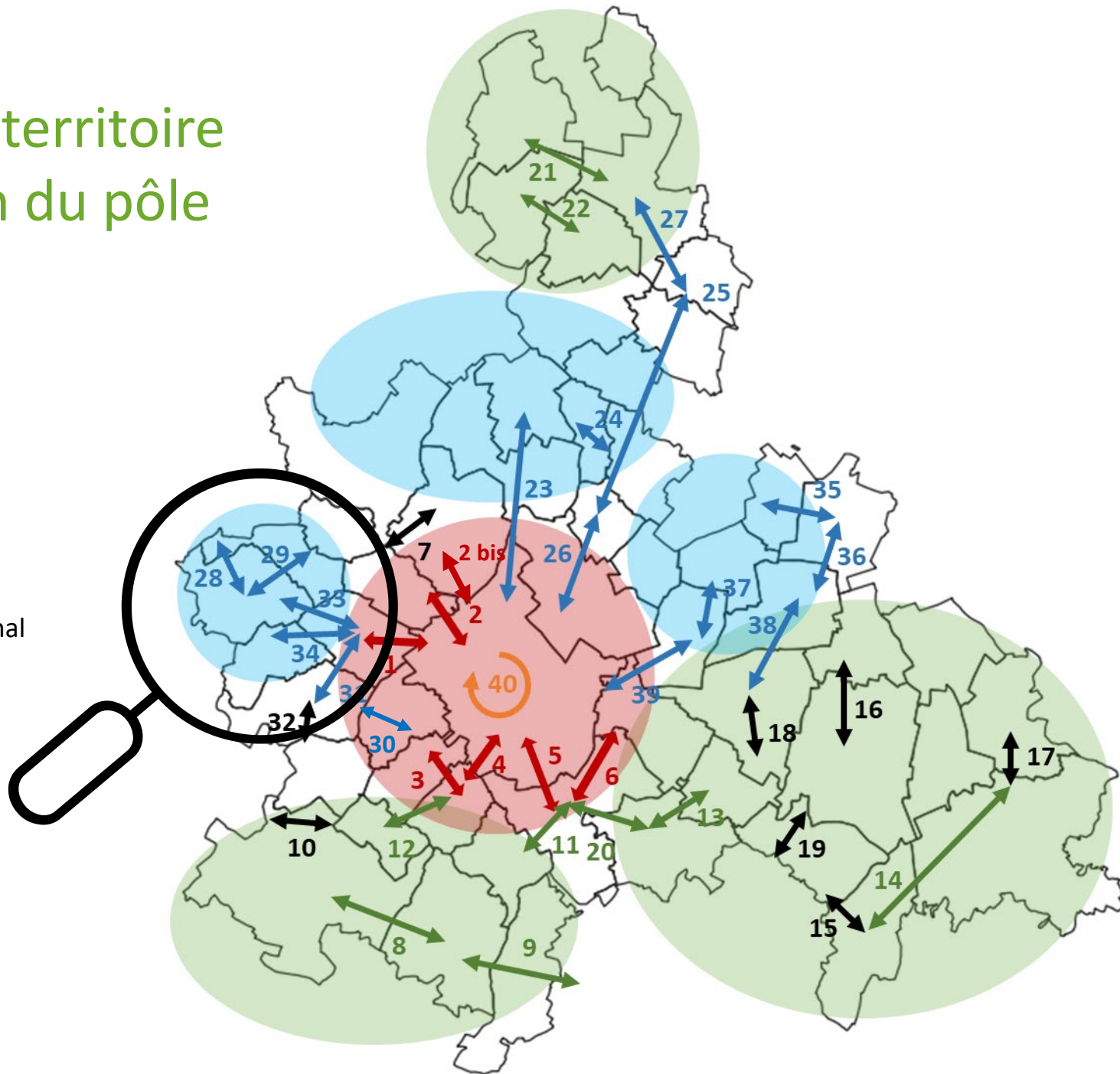
Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
23	Juvignies – Verderel-lès-Sauqueuse – Beauvais	Tertiaire	9 479	911 000
24	Maisoncelle-Saint-Pierre – Fontaine-Saint-Lucien	Tertiaire	2 486	10 000
25	Guignecourt - Fontaine-Saint-Lucien - Maulers - Lachaussée-du-Bois-d'Écu	Tertiaire	9 261	1 399 000
26	Guignecourt - Tillé	Tertiaire	4 275	533 000
27	Francastel – Lachaussée-du-Bois-d'Écu	Tertiaire	4 420	311 000
TOTAL			29 921	3 164 000

POLE RELAIS OUEST



41 liaisons proposées sur le territoire 7 liaisons proposées au sein du pôle

-  Liaisons principales
-  Liaisons secondaires
-  Liaisons relais
-  Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
-  Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



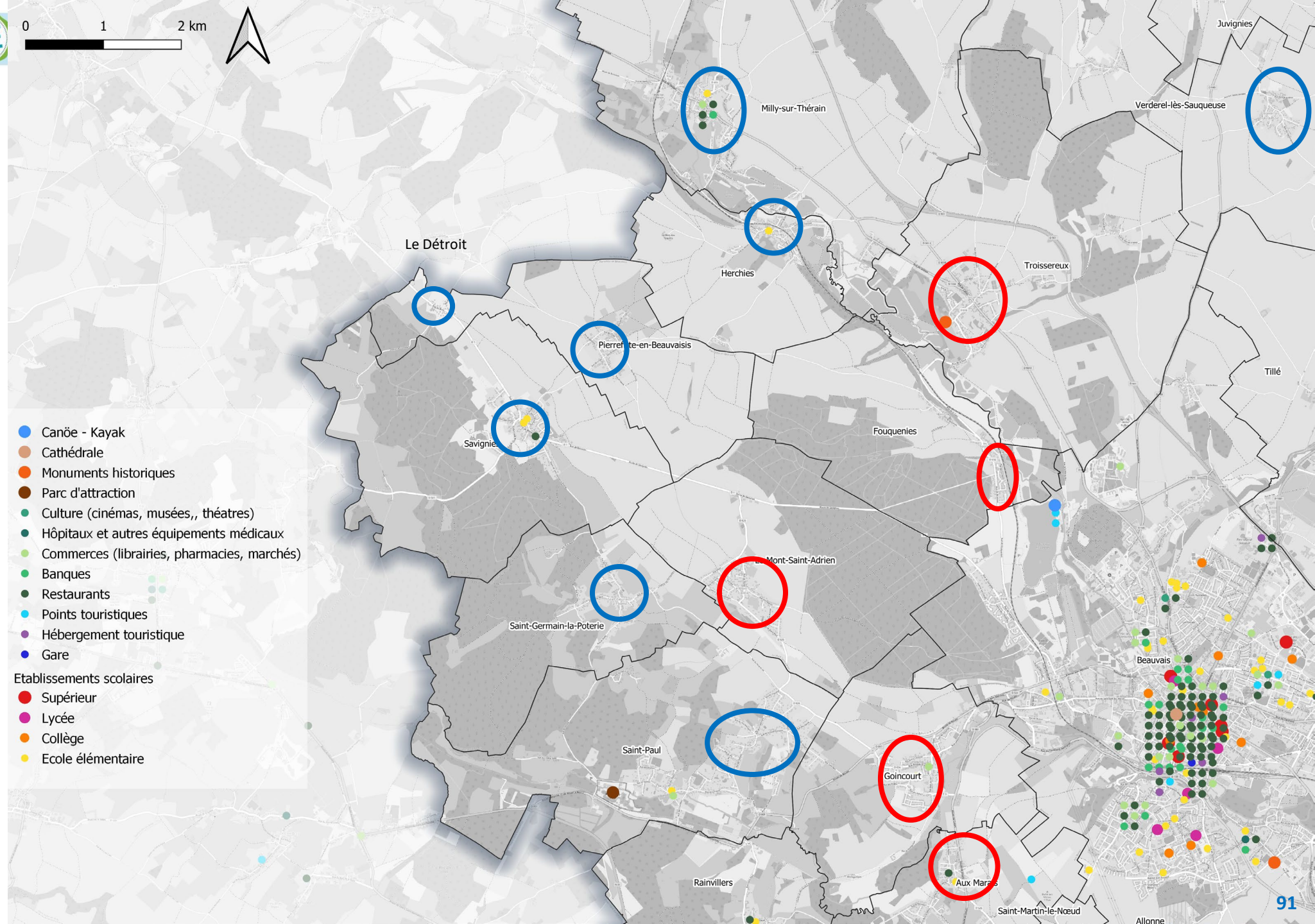


Pôle relais ouest

Pôles générateurs et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Canoe - Kayak
 - Cathédrale
 - Monuments historiques
 - Parc d'attraction
 - Culture (cinémas, musées,, théâtres)
 - Hôpitaux et autres équipements médicaux
 - Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
 - Banques
 - Restaurants
 - Points touristiques
 - Hébergement touristique
 - Gare
- Etablissements scolaires
- Supérieur
 - Lycée
 - Collège
 - Ecole élémentaire





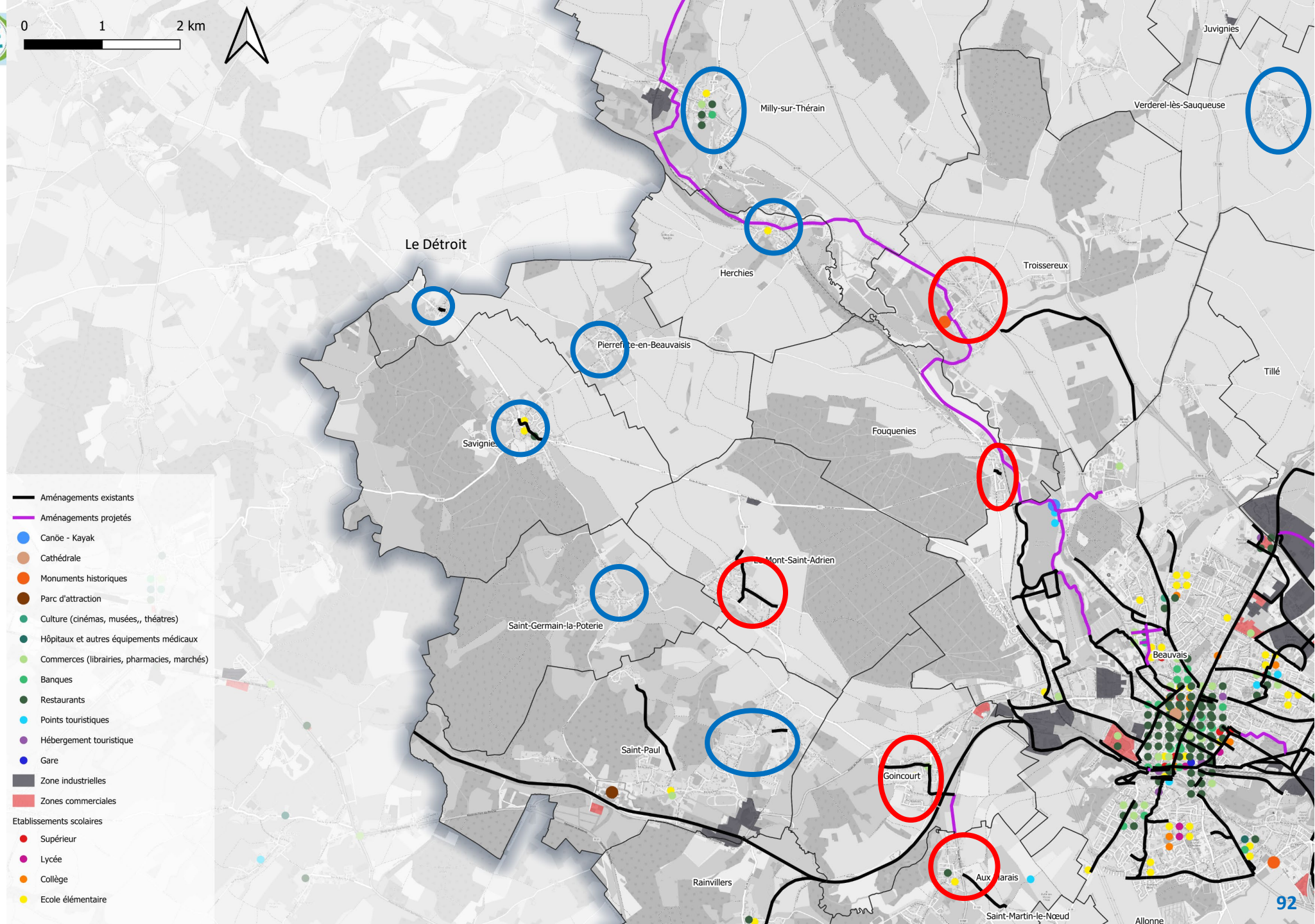
Pôle relais ouest

Aménagements cyclables existants ou en projets

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet

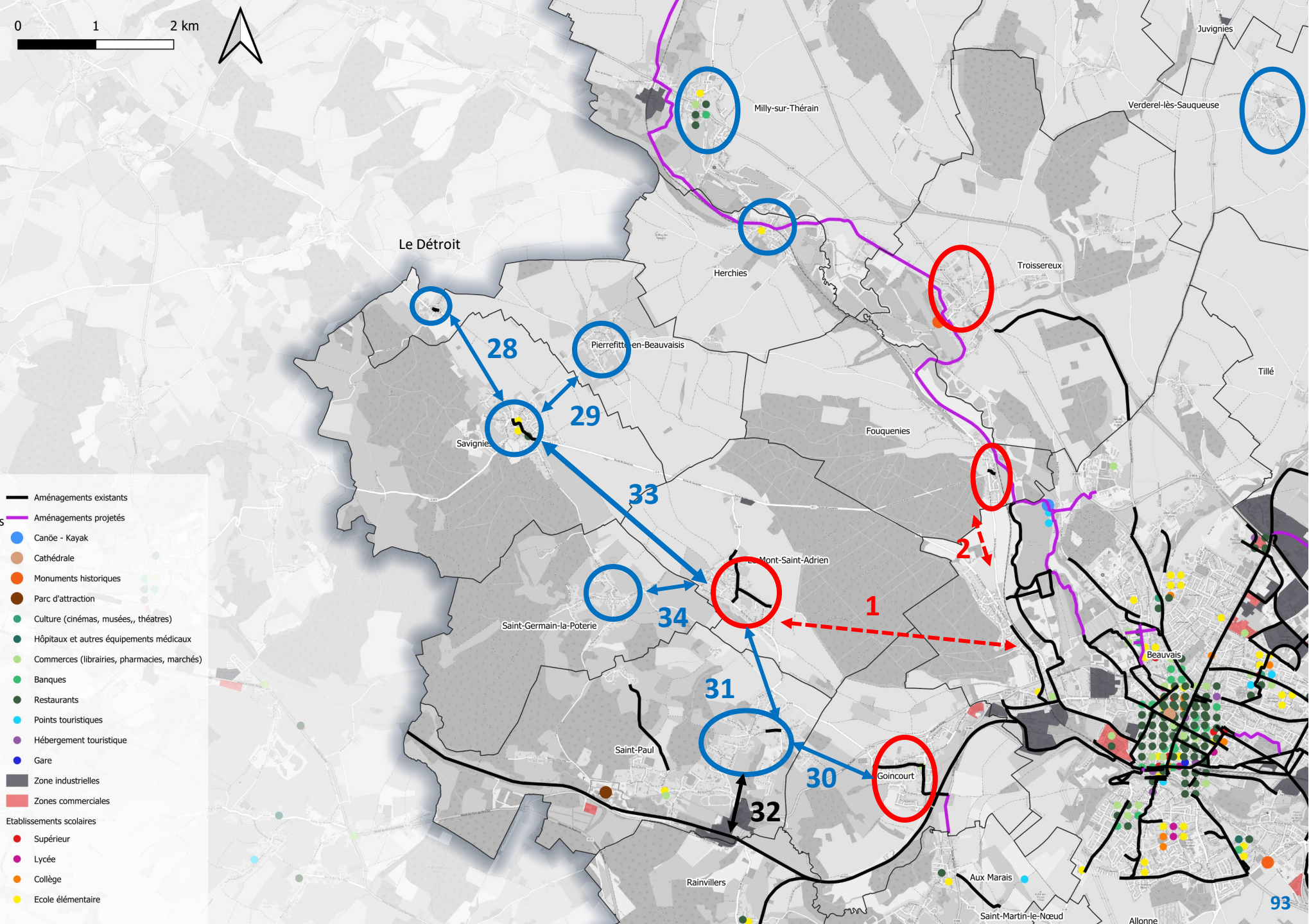
- Aménagements existants
- Aménagements projetés
- Canôe - Kayak
- Cathédrale
- Monuments historiques
- Parc d'attraction
- Culture (cinémas, musées,, théâtres)
- Hôpitaux et autres équipements médicaux
- Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
- Banques
- Restaurants
- Points touristiques
- Hébergement touristique
- Gare
- Zone industrielles
- Zones commerciales
- Etablissements scolaires
 - Supérieur
 - Lycée
 - Collège
 - Ecole élémentaire



Pôle relais ouest

Intentions de liaisons

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais
- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie





1
Jalonnement à déployer sur la rue rouge



2
Voie verte à aménager sur une voie agricole



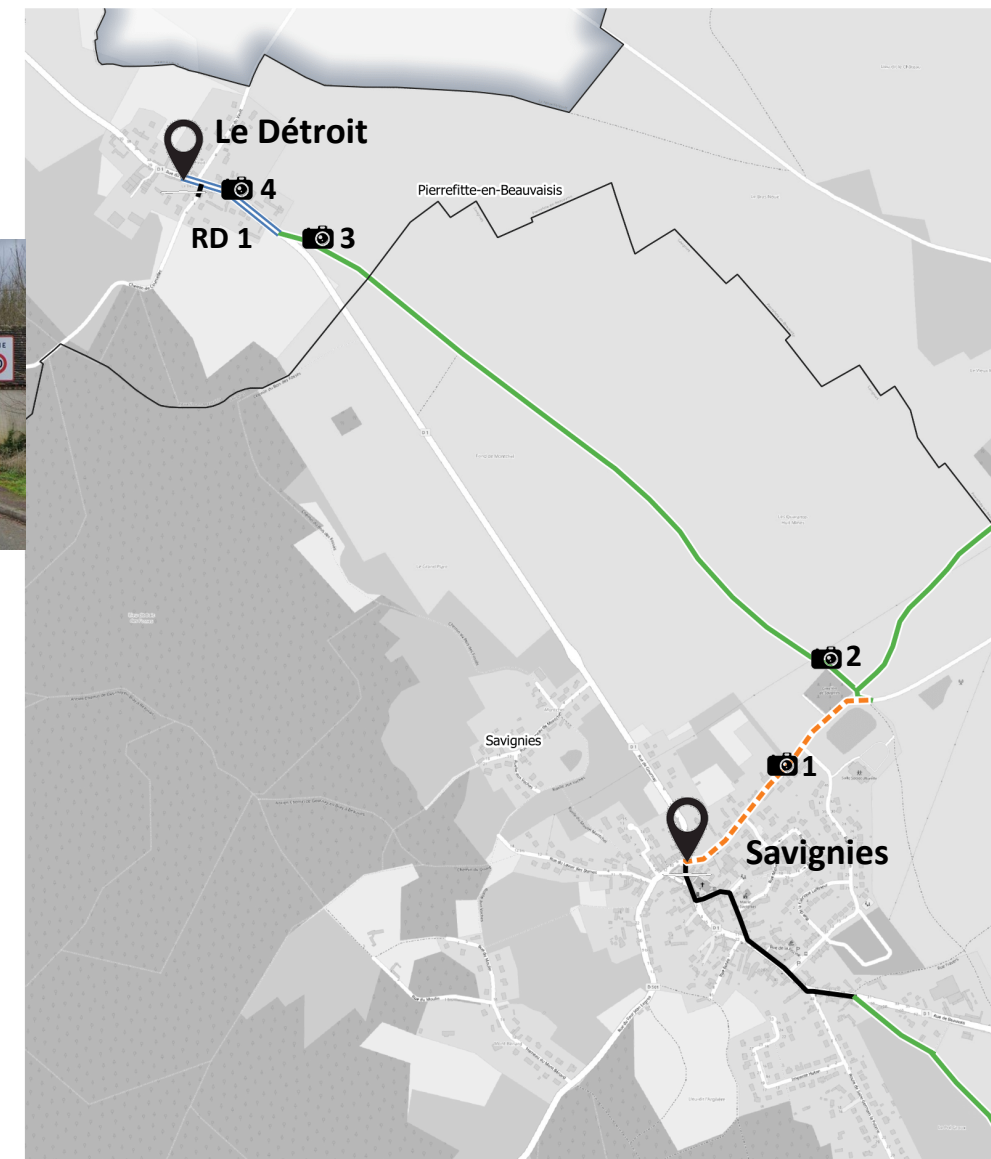
4
Zone 30 à conforter dans le centre du Déroit



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	530	22
Zone 30	260	11
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	1 576	67
TOTAL	2 366	100



356 000 €



0 250 500 m



Liaison : Savignies - Le Déroit

— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement
— Zone 30

Liaison 29 : Savignies – Pierrefitte-en-Beauvaisis



Jalonnement à déployer sur la rue Rouge



Voie verte à aménager sur une voie agricole



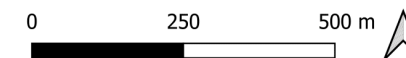
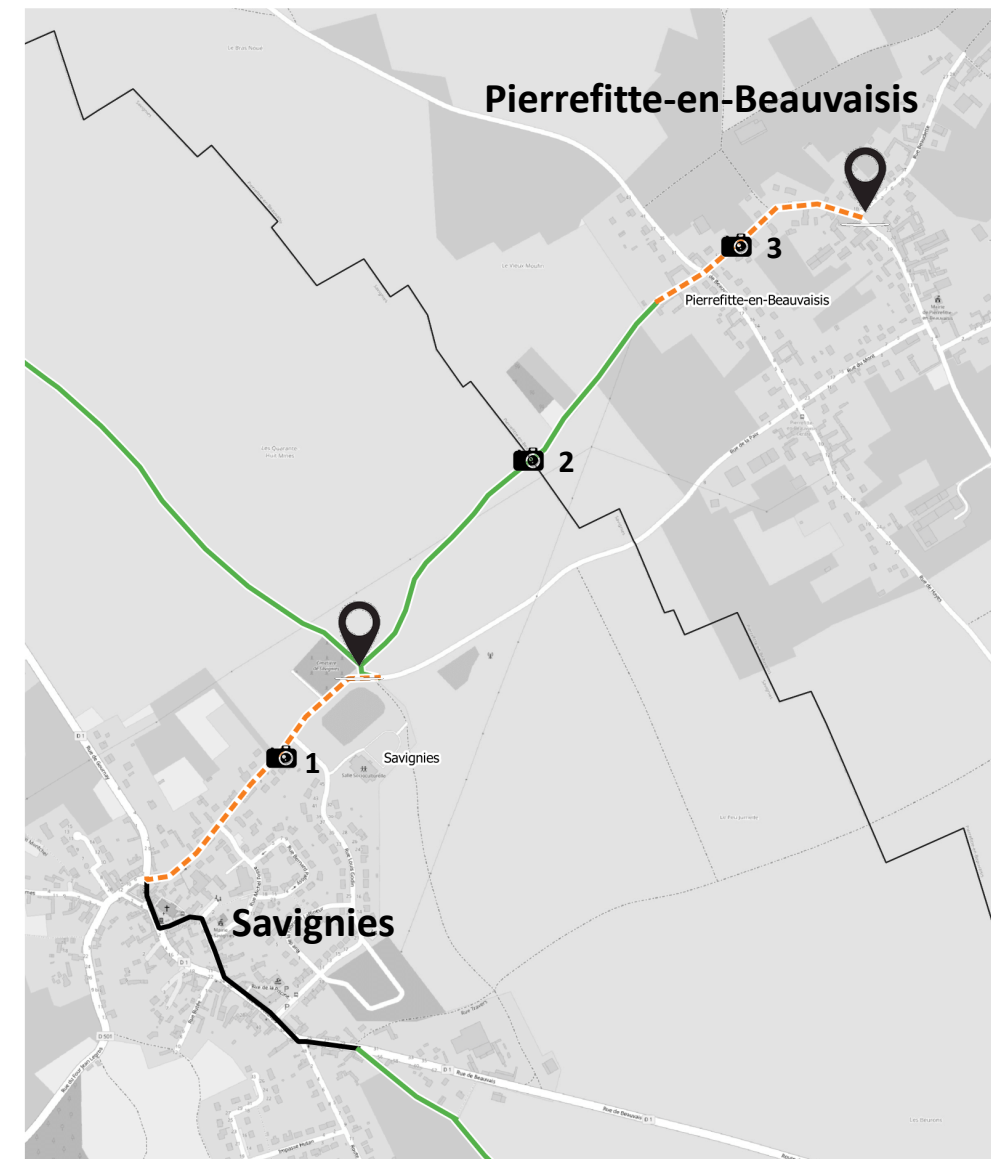
Jalonnement à déployer sur la rue de l'Ecole



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	392	33
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	783	67
TOTAL	1 175	100



174 000 €



Liaison : Savignies -
Pierrefitte-en-Beauvaisis

— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison 30 : Saint-Paul - Goincourt



1

Zone 30 à prolonger sur la rue de la Petite Fontaine



2

Jalonnement à déployer sur la rue de l'Italienne et la rue de Saint-Paul



3



RD 931



Phase 1
(court terme)



4

Voie verte à aménager le long de la RD931



5

Voie verte à aménager sur le Chemin du Jourir

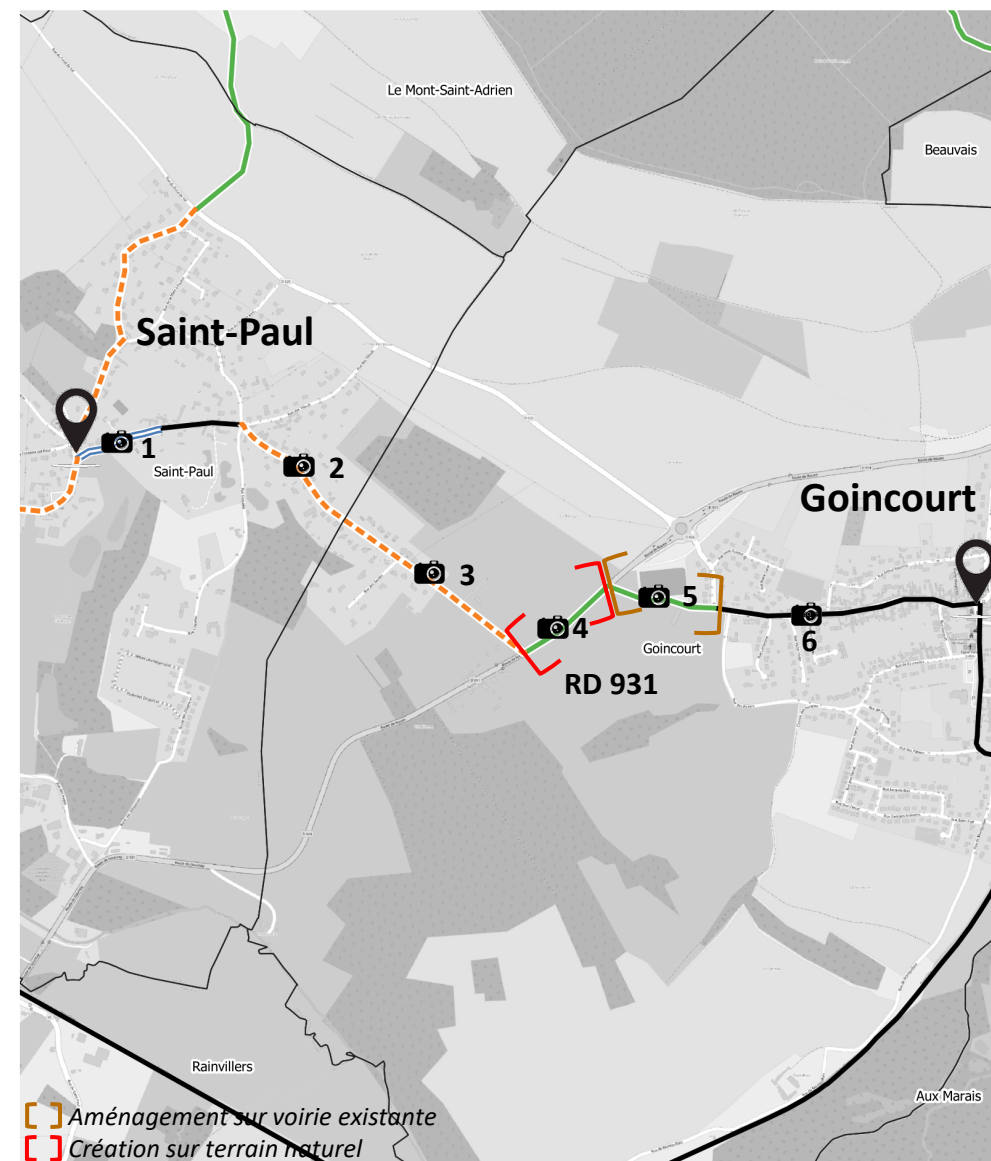


6

Zone 30 existante sur la rue Aristide Briand



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	911	36
Zone 30	1 085	43
Voie Verte		
280ml en aménagement sur voirie existante	543	21
263 en création sur terrain naturel		
TOTAL	2 539	100



0 250 500 m



— Aménagements existants
— Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement
— Zone 30

 **152 000 €**

Liaison : Saint-Paul - Goincourt

Liaison 31 : Le-Mont-Saint-Adrien - Saint-Paul



CVCB à créer sur la route de Saint-Paul (RD 626)

Voie verte à aménager le long de la RD 626

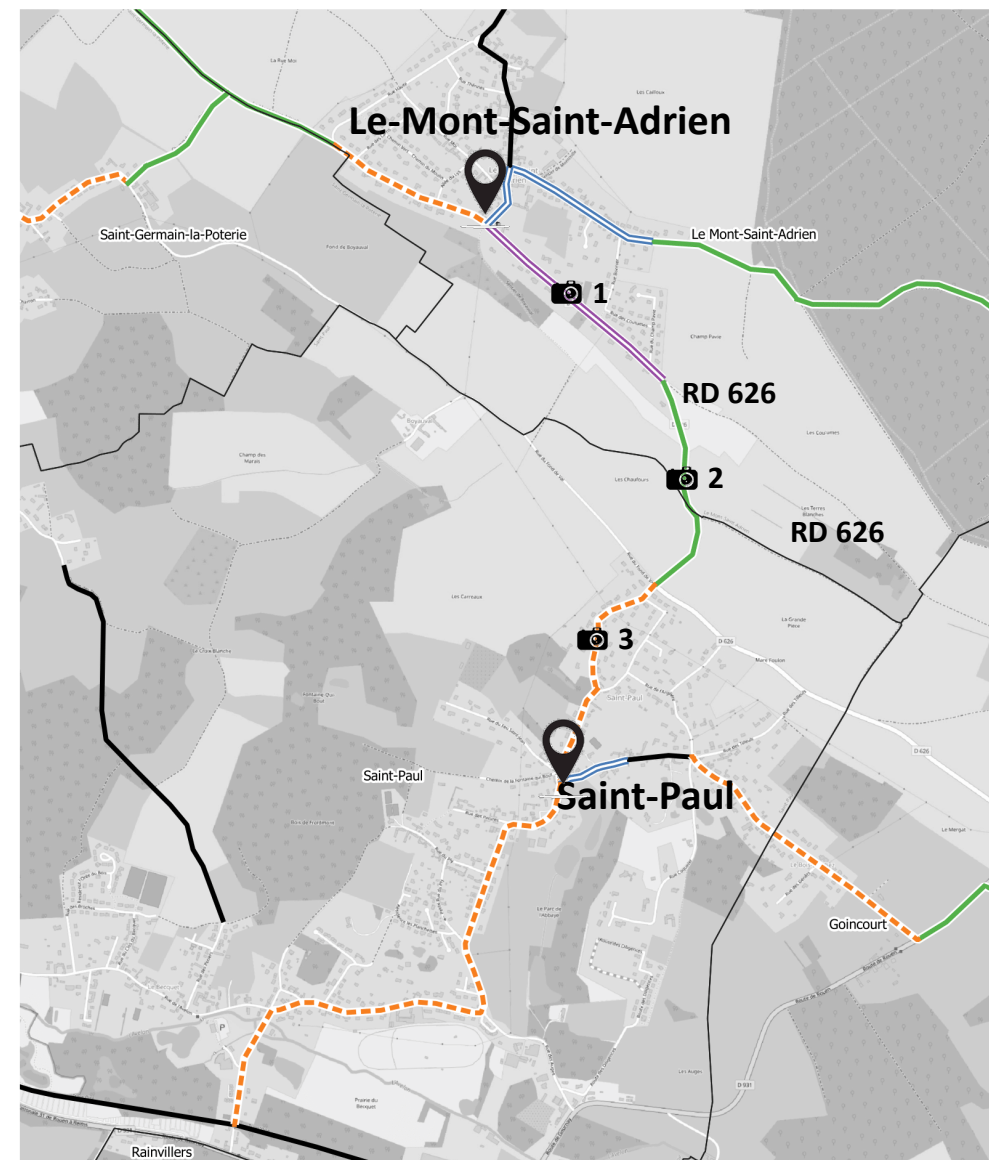
Jalonnement à déployer sur la rue du Chauffour



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Chaussée à voie Centrale Banalisée	724	33
Jalonnement	751	34
Voie Verte (création sur terrain naturel)	706	32
TOTAL	2 181	100



272 920 €



0 250 500 m



Liaison : Le-Mont-Saint-Adrien - Saint-Paul

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement
- Zone 30
- Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 32 : Saint-Paul – Trans'Oise



Zone 30 à prolonger sur la rue de la Petite Fontaine

Jalonement à déployer sur la rue de l'Abbaye

Jalonement à créer sur la rue de la Prairie

Rabattement sur la Trans'Oise



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonement	1 900	100



8 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 2 (moyen terme)



0 250 500 m



- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonement
- Zone 30
- Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison : Saint-Paul - Trans'Oise

Pôle relais – Ouest

Liaison 33 : Savignies – Le-Mont-Saint-Adrien



Voie verte à aménager sur une voie agricole



Jalonnement à déployer sur le chemin de Saint-Germain



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	536	14
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 776	72
Zone 30	528	14
TOTAL	3 840	100



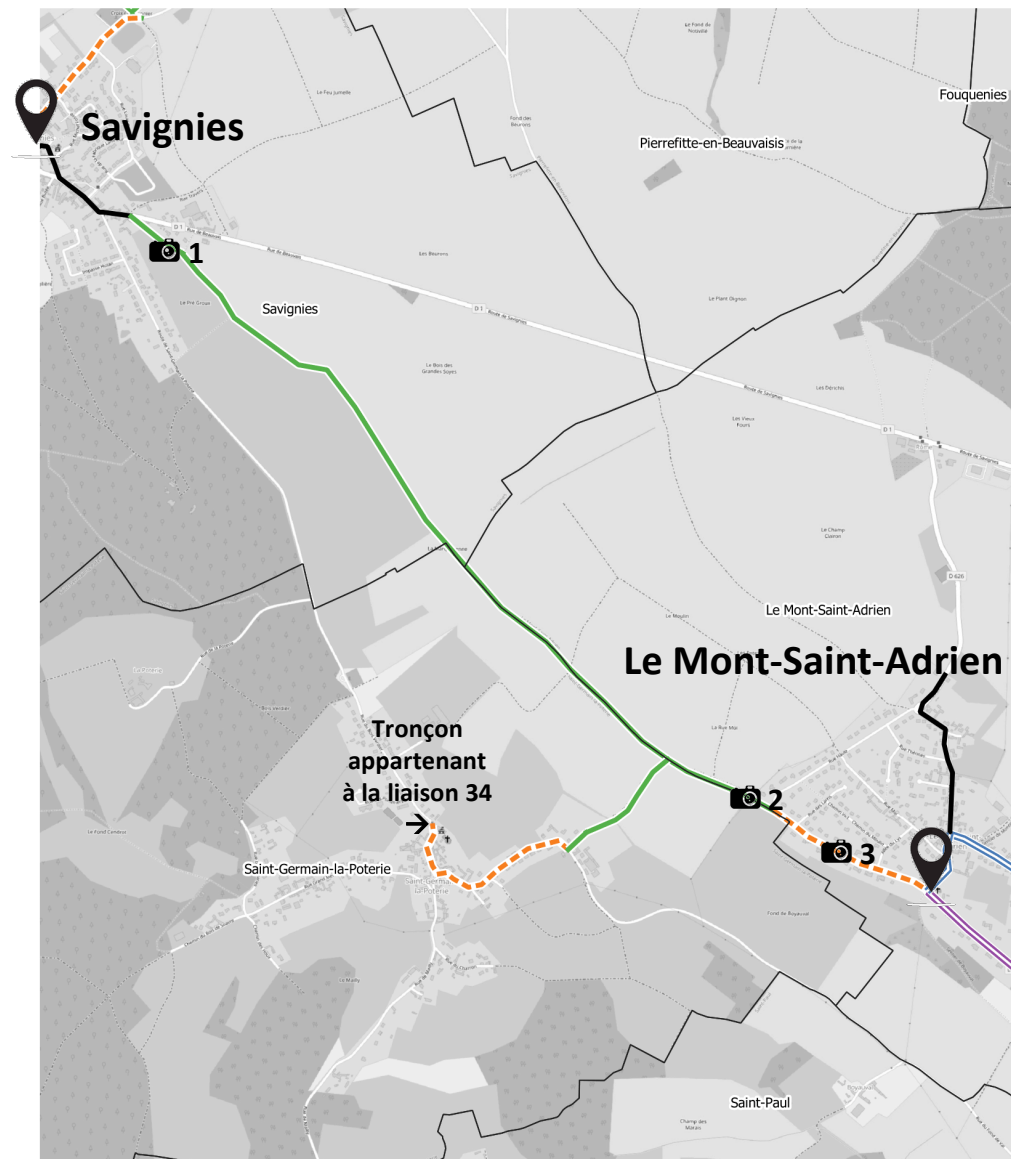
613 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 2 (moyen terme)



0 250 500 m



Liaison :
Savignies - Le Mont-Saint-Adrien

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Zone 30
- Voie Verte
- Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée



Voie verte à aménager sur une voie agricole



Jalonnement à déployer sur la rue du Fil d'Or



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	632	60
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	426	40
TOTAL	1 058	100



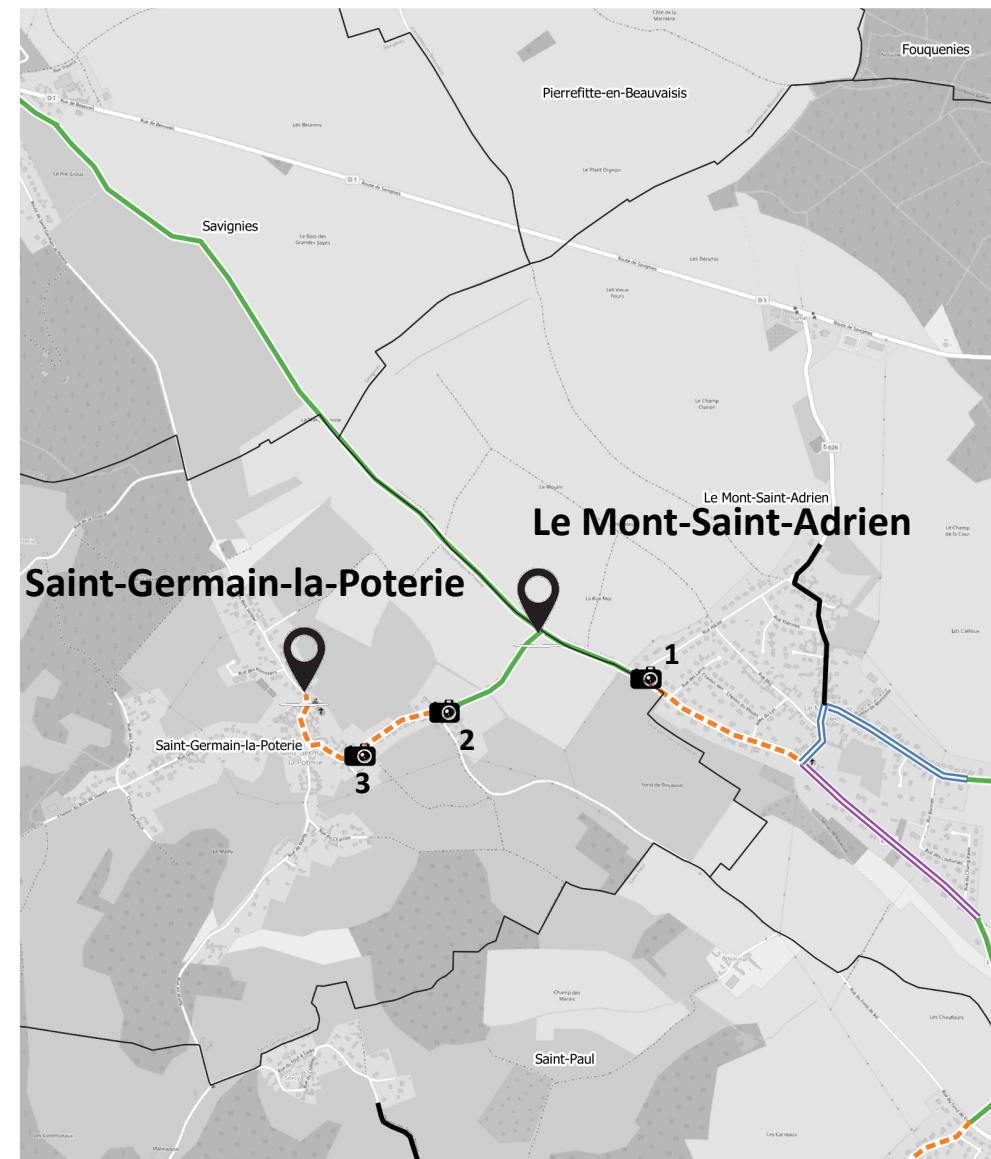
97 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 3 (long terme)



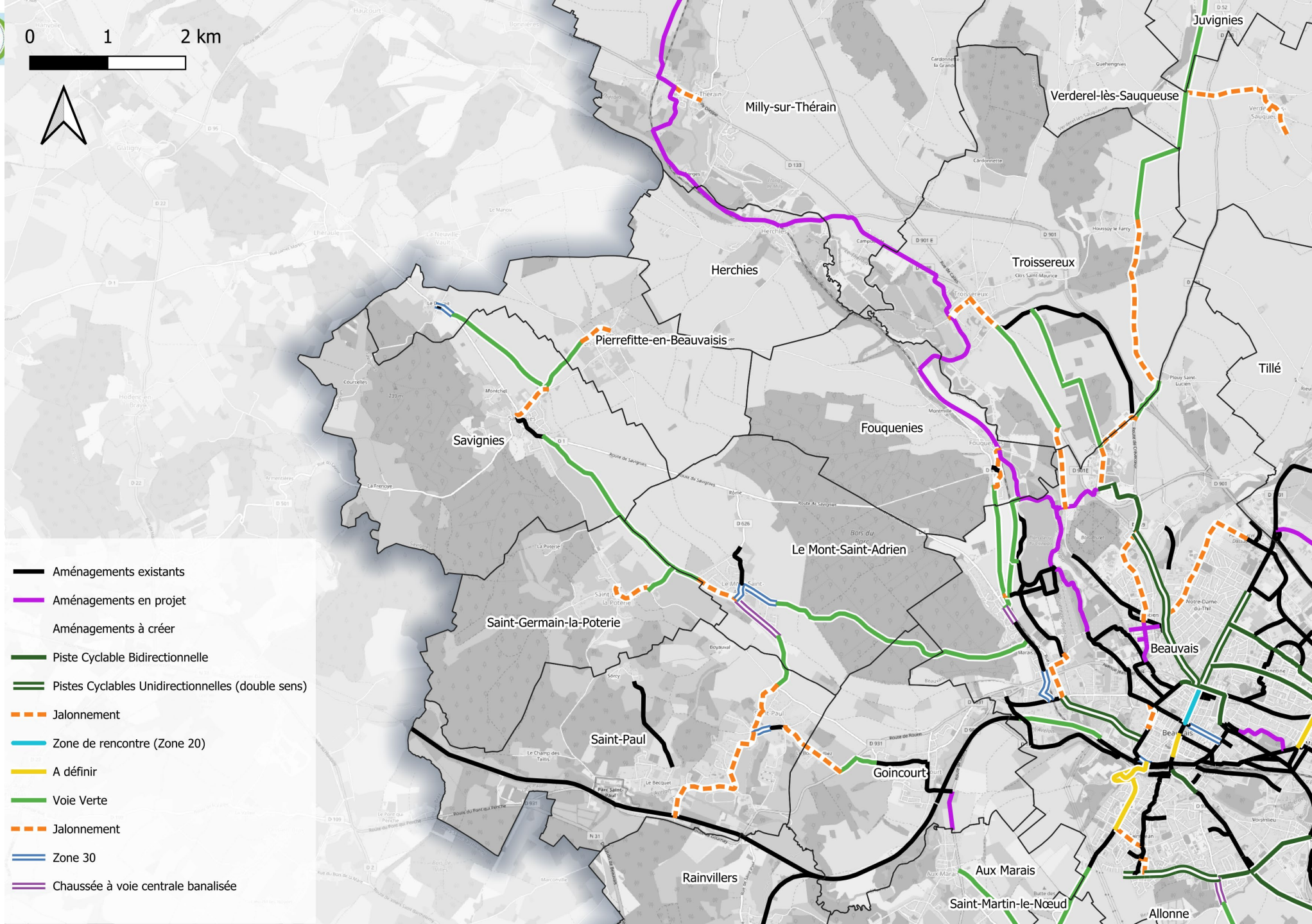
0 250 500 m



Liaison : Saint-Germain-la-Poterie -
Le-Mont-Saint-Adrien

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Zone 30
- Voie Verte
- Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée

Ensemble des propositions d'aménagement sur le pôle relais ouest



Synthèse des aménagements

Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
28	Savignies – Le Déroit	Tertiaire	2 366	356 000
29	Savignies – Pierrefitte-en-Beauvaisis	Tertiaire	1 175	174 000
30	Saint-Paul - Goincourt	Tertiaire	2 539	152 000
31	Le-Mont-Saint-Adrien - Saint-Paul	Tertiaire	2 181	272 920
32	Saint-Paul – Trans’Oise	Rabattement Trans’Oise	1 900	8 000
33	Savignies – Le-Mont-Saint-Adrien	Tertiaire	3 840	613 000
34	Saint-Germain-la-Poterie – Le Mont-Saint-Adrien	Tertiaire	1 058	97 000
TOTAL			15 059	1 672 920



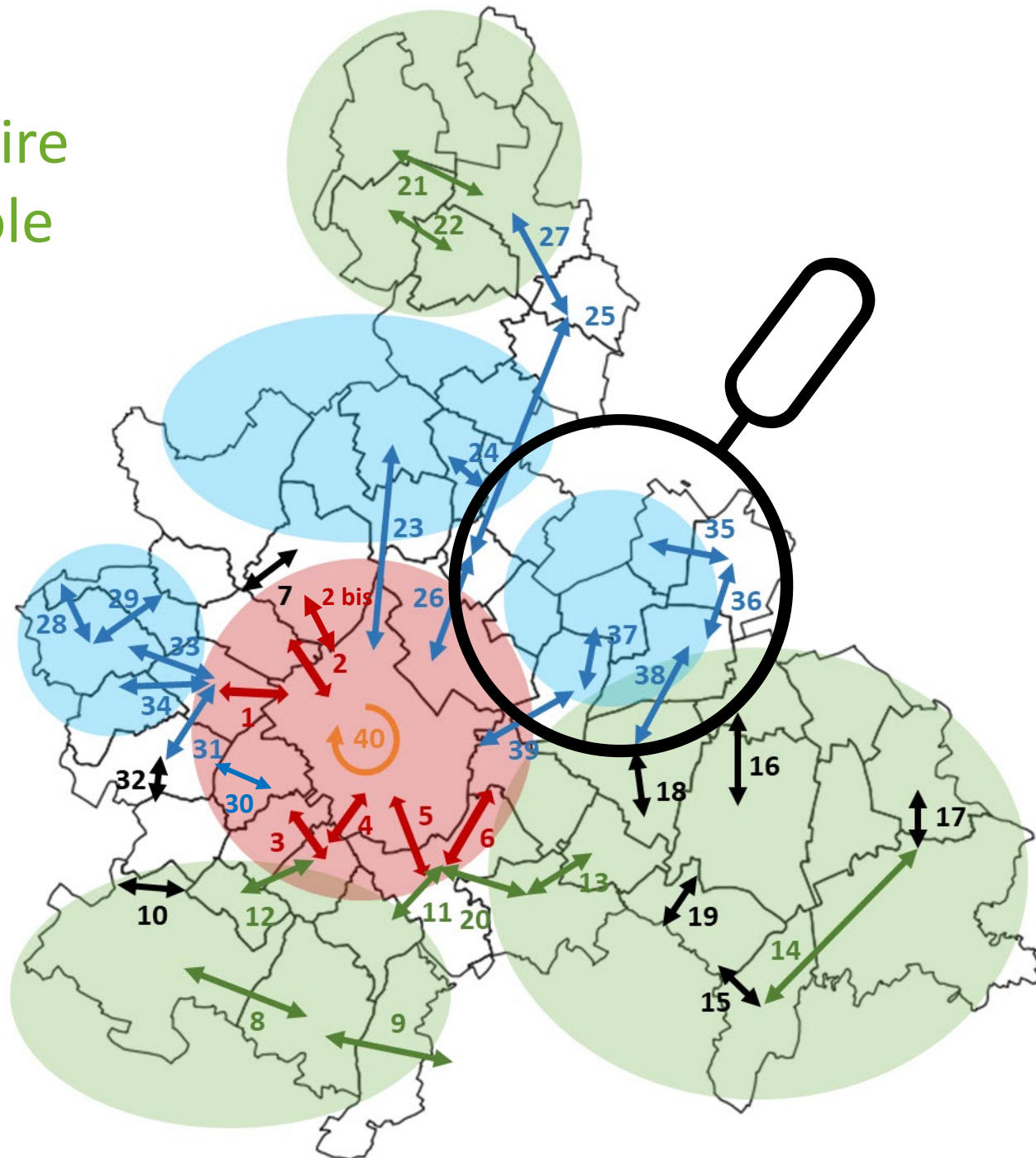
POLE RELAIS EST



41 liaisons proposées sur le territoire

5 liaisons proposées au sein du pôle

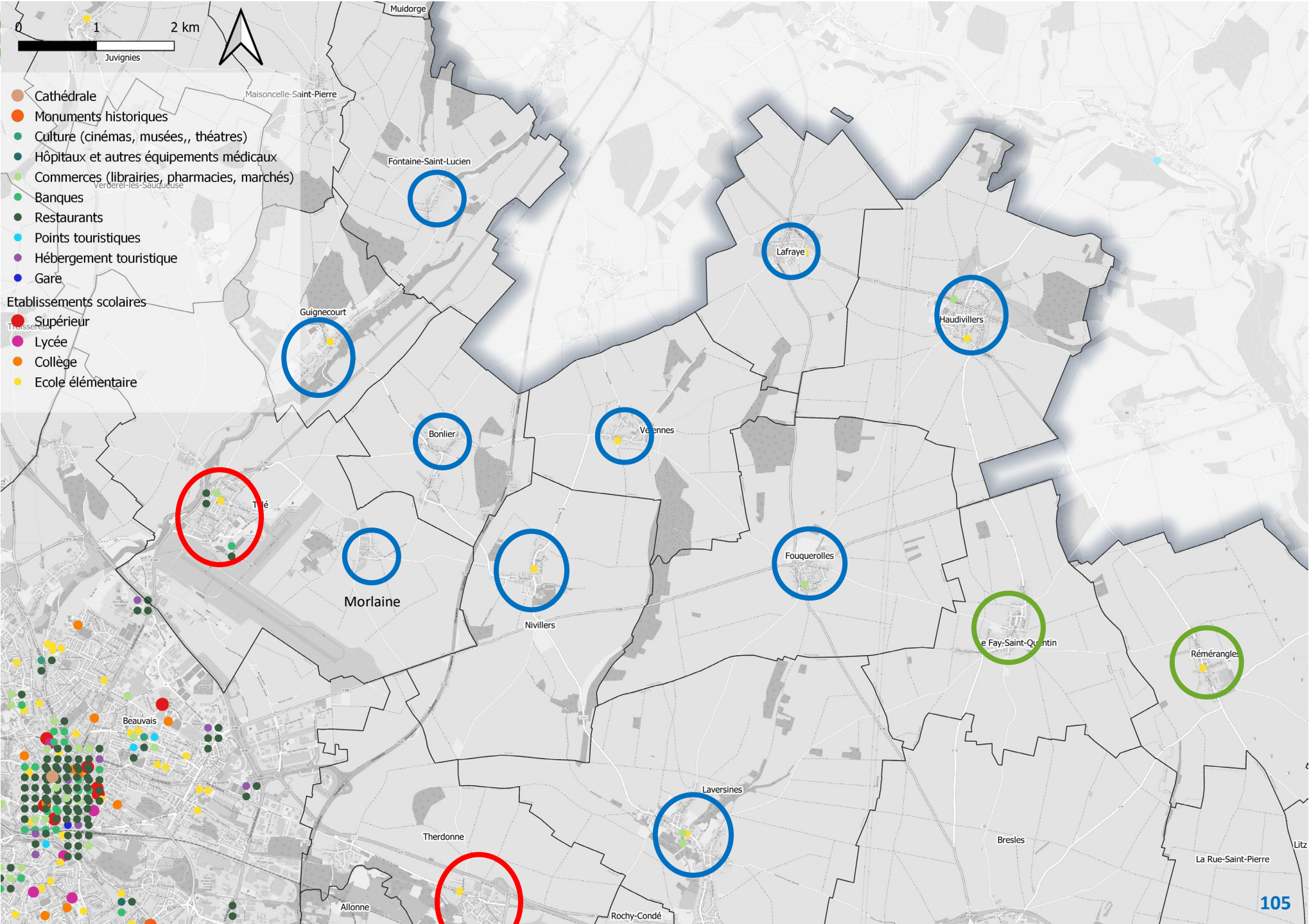
- Liaisons principales
- Liaisons secondaires
- Liaisons relais
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons internes à Beauvais d'intérêt intercommunal



Pôle relais est

Pôles générateurs et centralités

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

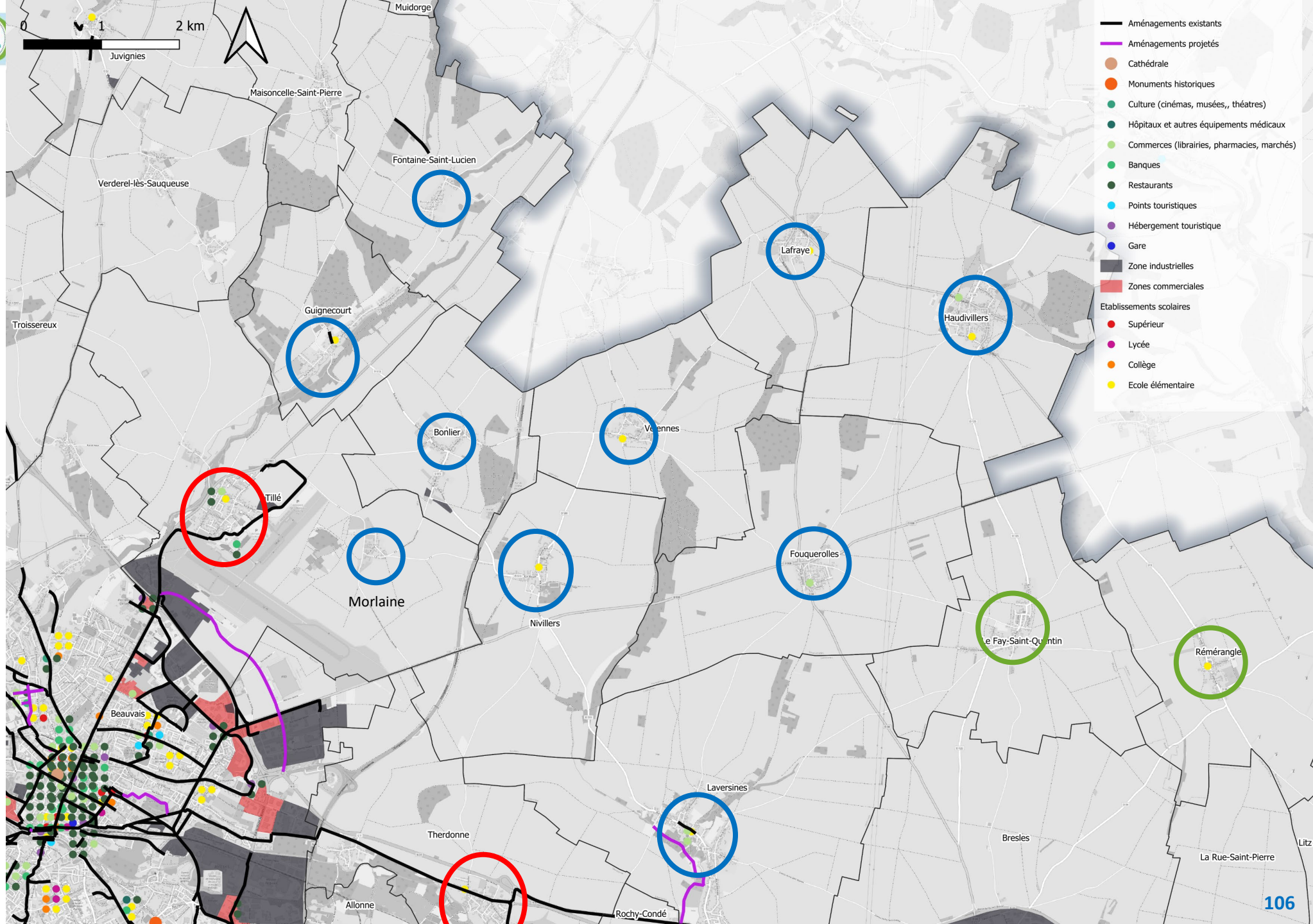


Pôle relais est

Aménagements cyclables existants ou en projets

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais

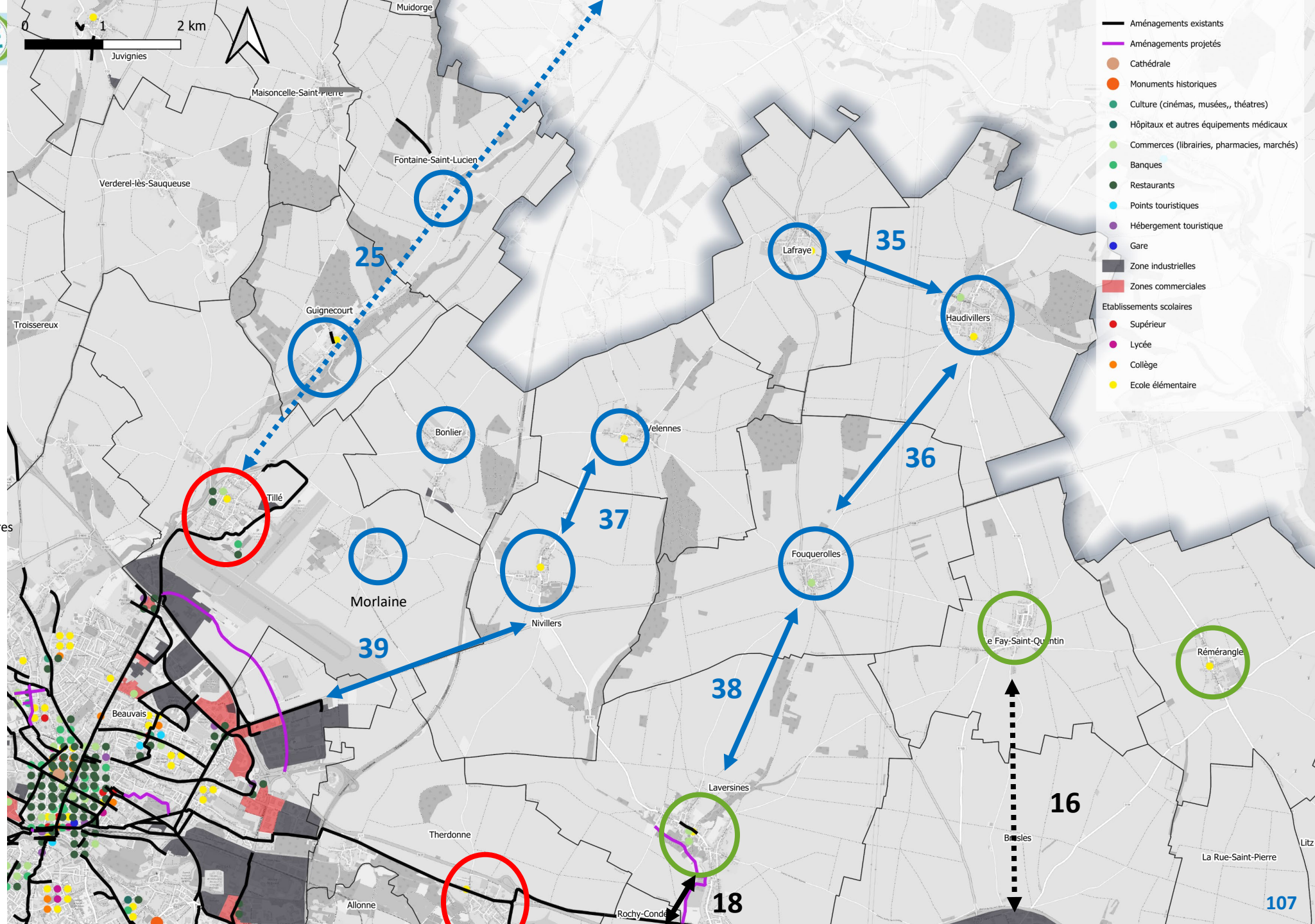
- Aménagements existants
- Aménagements en projet



Pôle relais est

Intentions de liaisons

- Centralités des pôles principaux
- Centralités des pôles secondaires
- Centralités des pôles relais
- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Liaisons entre centralités du pôle principal
- Liaisons entre centralités des pôles secondaires
- Liaisons entre centralités des pôles relais
- Liaisons de rabattement sur la Trans'Oise
- Liaisons détaillées dans cette partie
- Liaisons non-détaillées dans cette partie



Pôle relais – Est

Liaison 35 : Lafraye – Haudivillers



Jalonnement à déployer sur la rue de l'Eglise



Voie verte à aménagement sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur la Grande rue



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 100	31
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 428	69
TOTAL	3 528	100



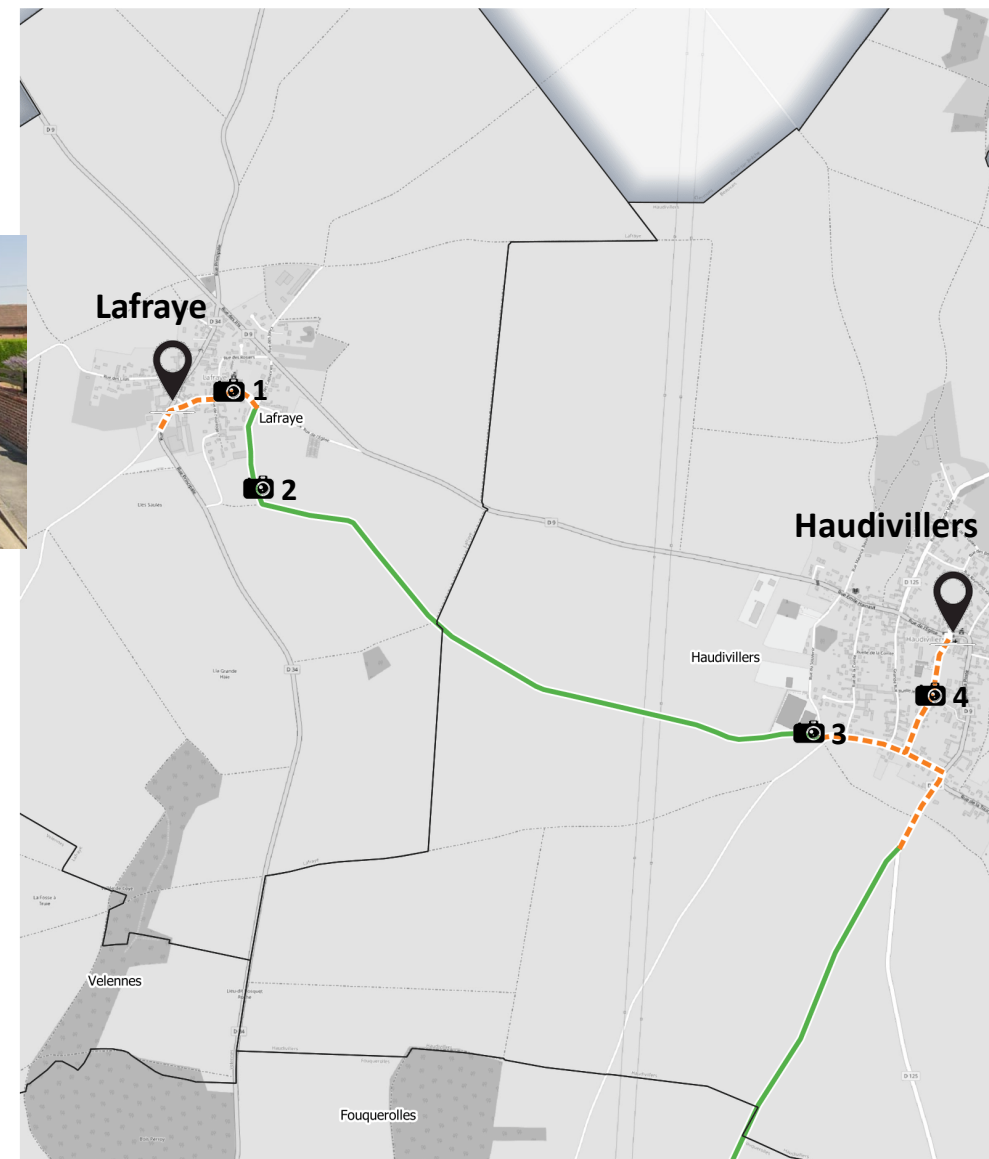
538 000 €



Aucune RD empruntée



Phase 3 (long terme)



0 250 500 m



Aménagements à créer

— Voie Verte

- - - Jalonnement

Liaison : Lafraye - Haudivillers



Jalonnement à déployer sur la Grande rue



Jalonnement à déployer sur la rue du Fray (RD125)



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur la rue d'Haudivillers



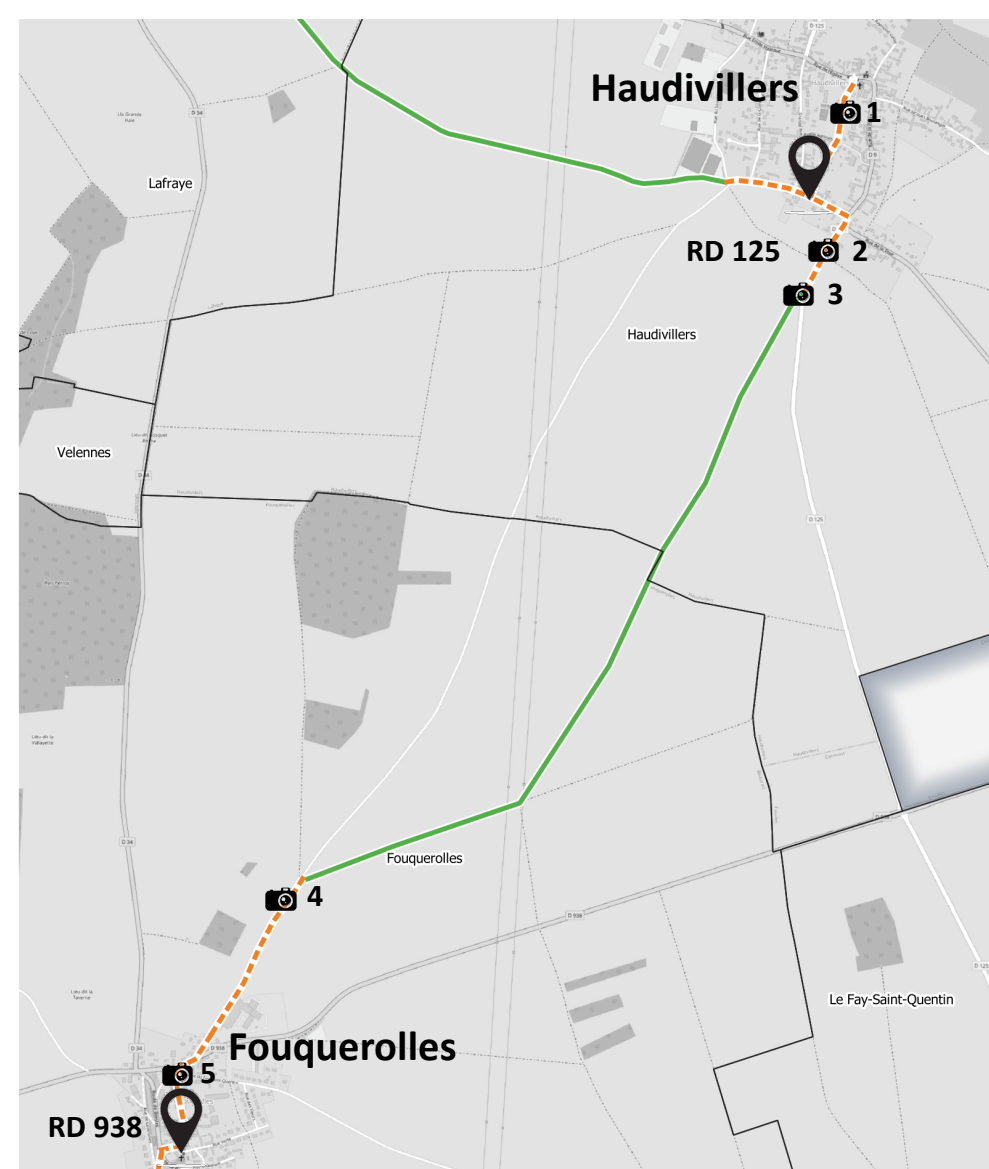
Jalonnement à déployer sur la Grande rue



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 457	35
Voie Verte (aménagement sur voirie existante)	2 692	65
TOTAL	4 149	100



598 000 €



0 250 500 m



Liaison : Haudivillers -
Fouquerolles

Aménagements à créer

— Voie Verte

- - - Jalonnement

Liaison 37 : Velennes – Nivillers



Jalonnement à déployer sur la Grande rue



Voie verte à aménager le long de la RD 586



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	1 125	44
Voie Verte (création sur terrain naturel)	1 448	56
TOTAL	2 573	100



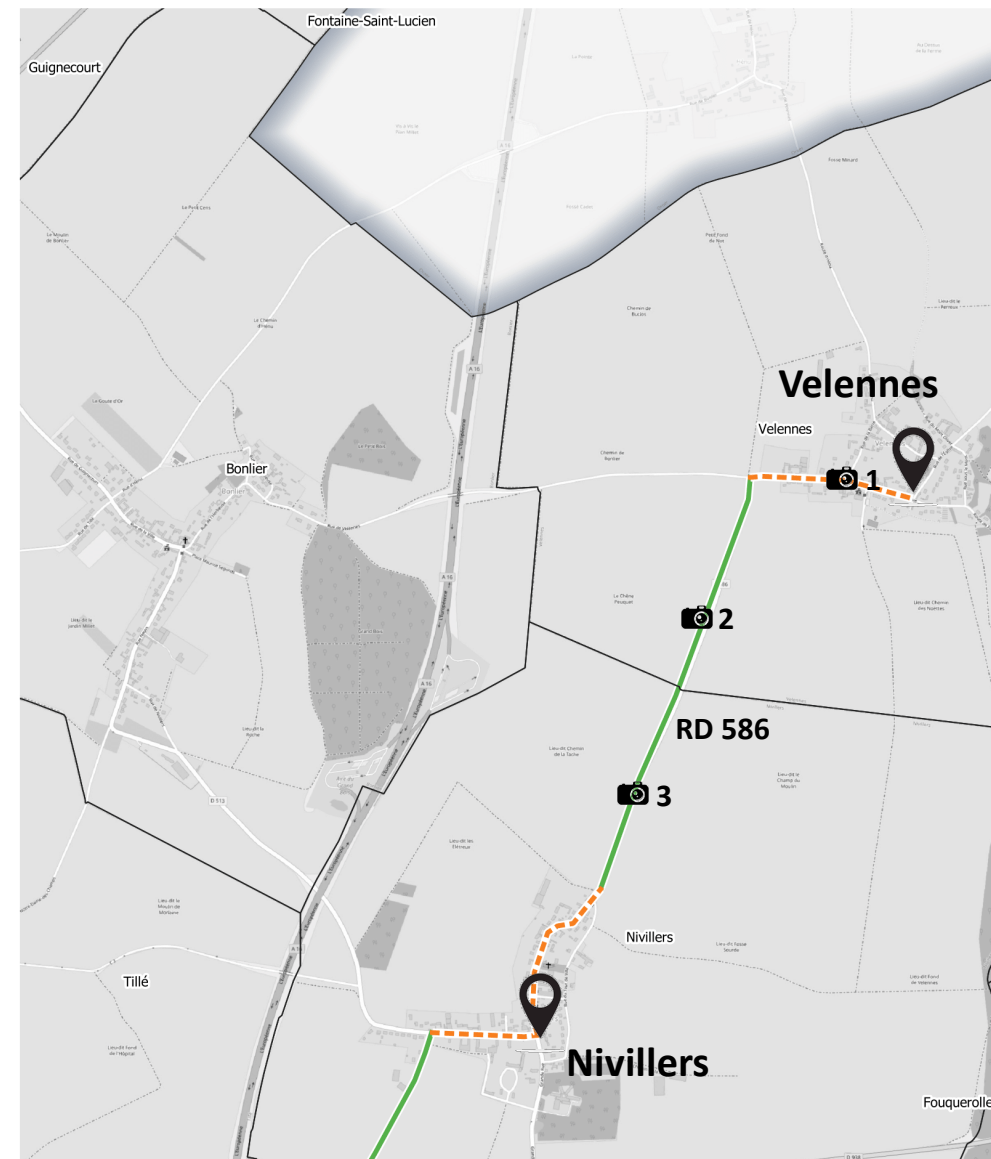
438 000 €



RD 586



Phase 3 (long terme)



0 250 500 m



Liaison :
Velennes - Nivillers

Aménagements à créer
— Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison 38 : Fouquerolles – Laversines



Jalonnement à déployer sur la rue de Fouquerolles



Jalonnement à créer sur une voie communale peu fréquentée



Jalonnement à déployer sur la rue de Laversines



Aménagement	Longueur (ml)	Prix global (€)
Jalonnement	3 686	100



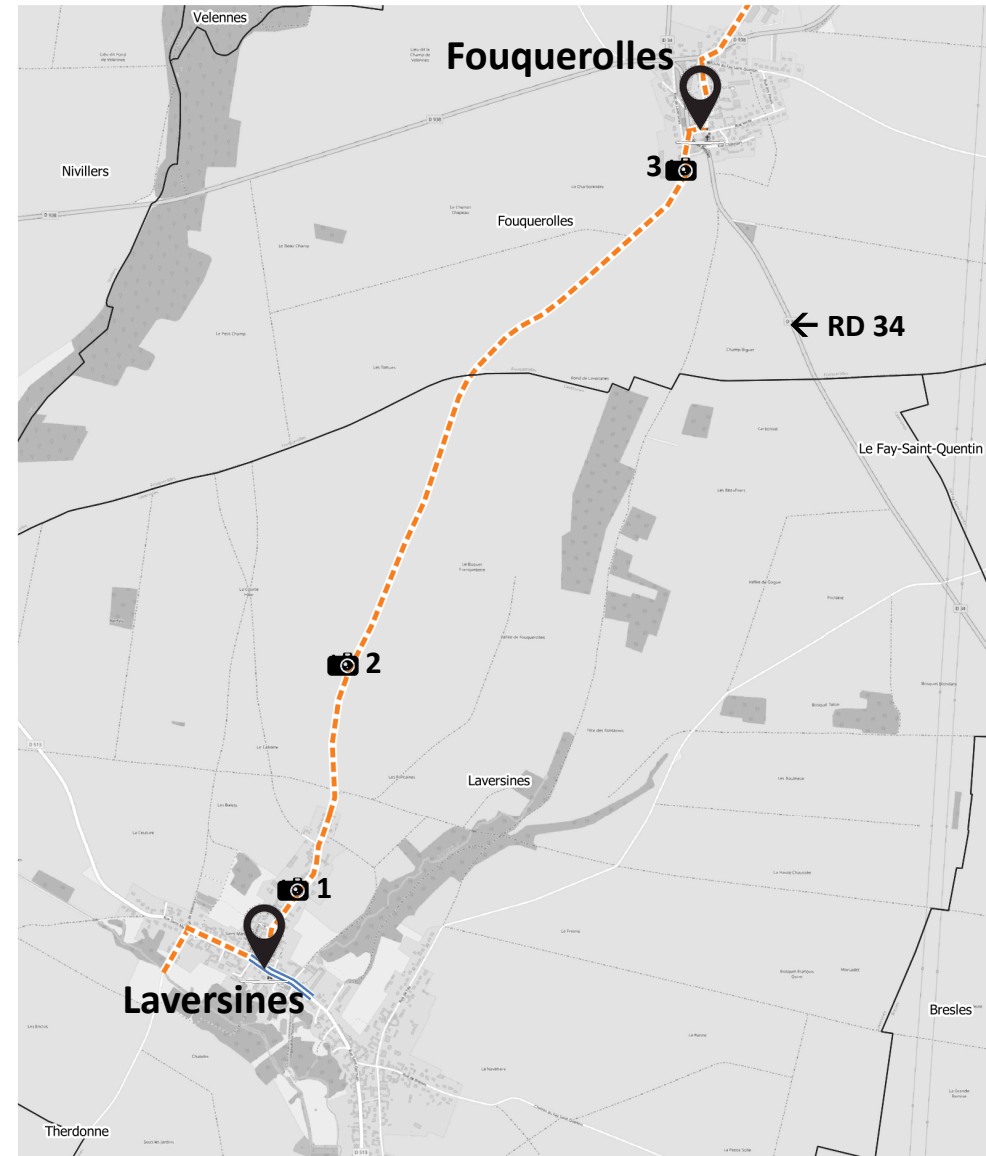
14 000 €



RD 34 (intersection)



Phase 2 (moyen terme)



0 250 500 m



Aménagements à créer
 — Zone 30
 - - - Jalonnement

Liaison : Fouquerolles - Laversines



Voie verte à aménager
le long de la D 938



Voie verte à aménager
sur un chemin agricole



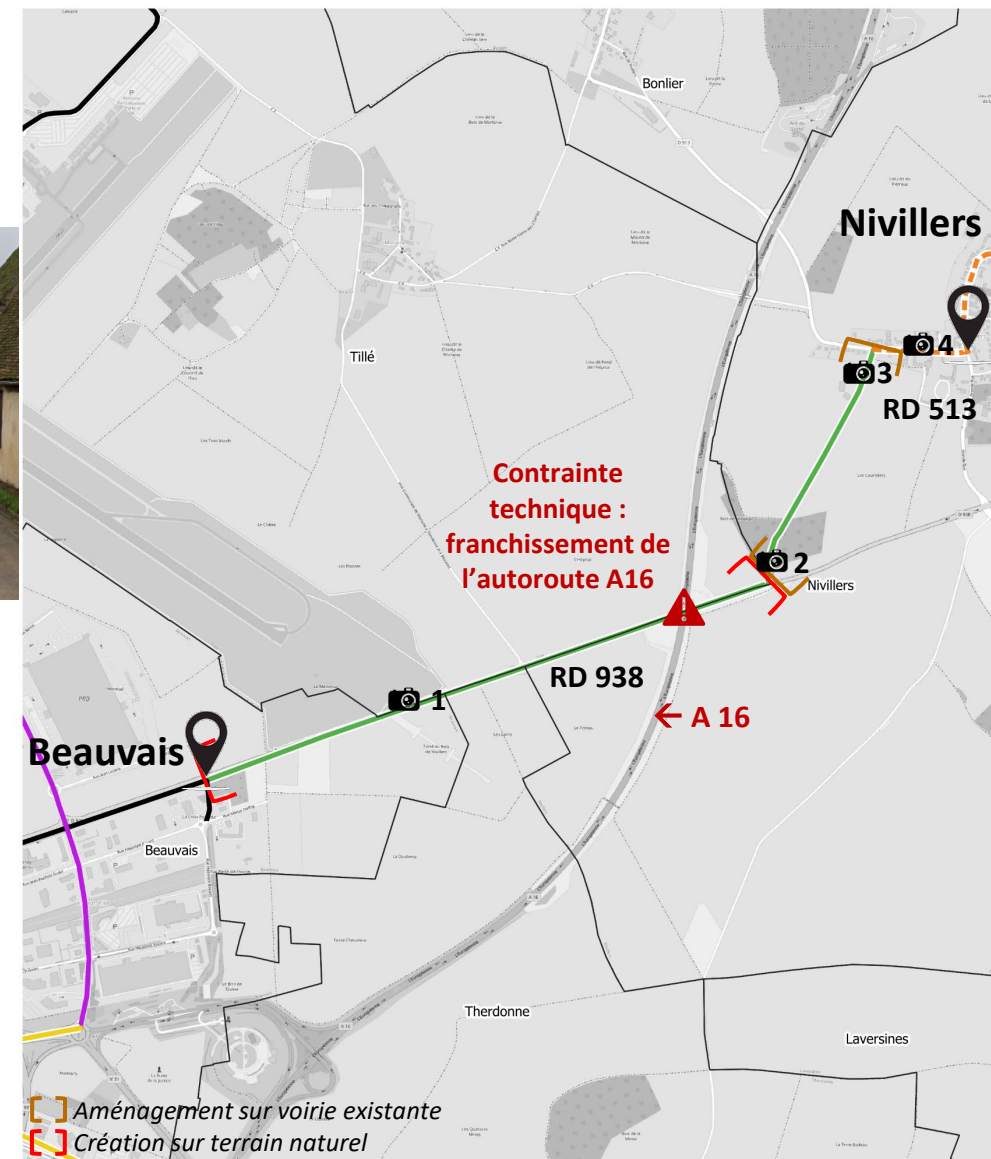
Jalonnement à
déployer sur la rue
Reinach (RD 153)



Aménagement	Longueur (ml)	Pourcentage (%)
Jalonnement	345	10
Voie Verte		
2214ml en création sur terrain naturel	3 176	90
962ml en aménagement sur voirie existante		
TOTAL	3 521	100

Principe de franchissement de l'A16 à définir ultérieurement → Alternat ou ouvrage

 **877 000 € - hors coûts liés à un éventuel ouvrage de franchissement de l'A16**



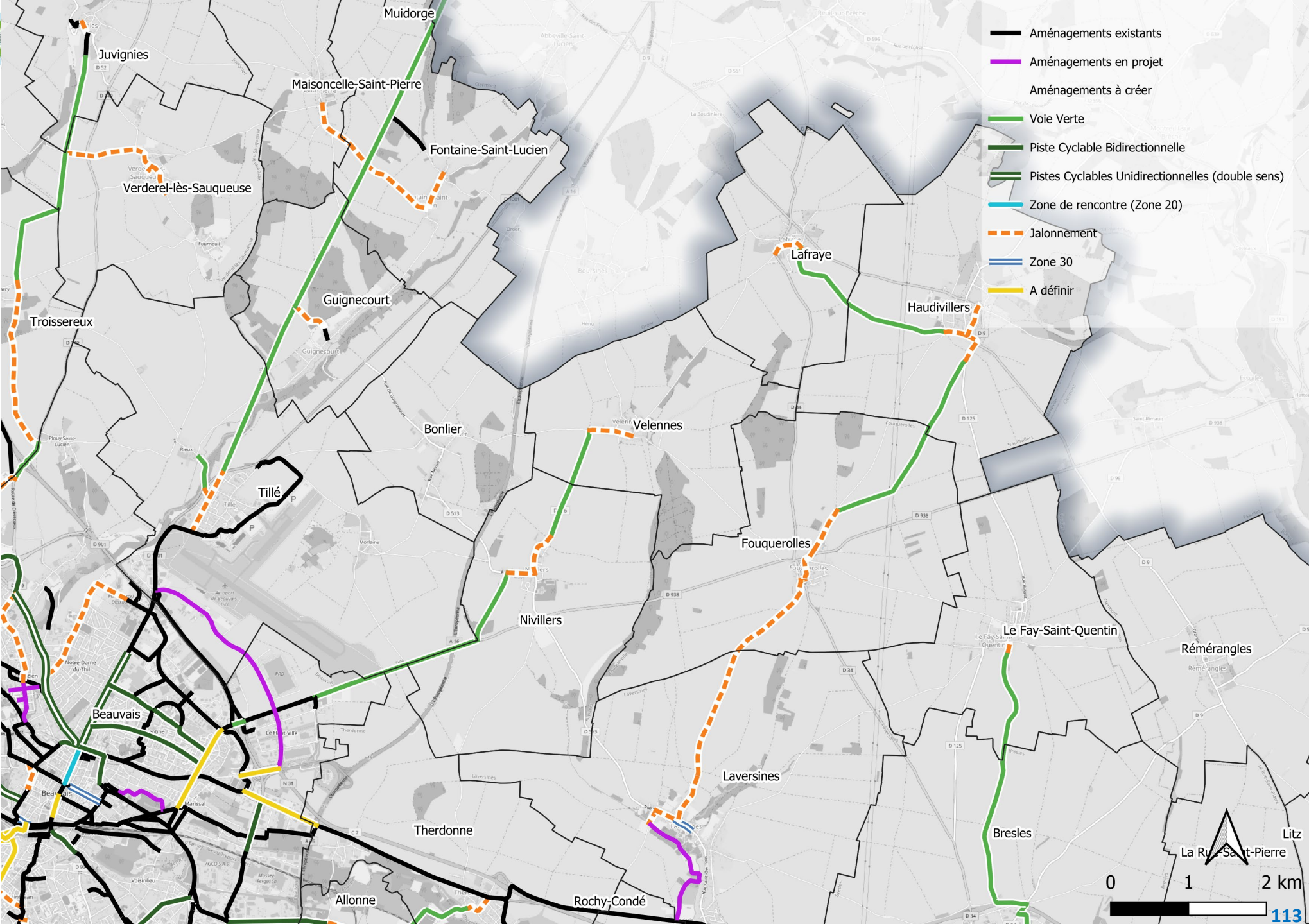
0 250 500 m



Liaison : Nivillers - Beauvais

- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement
- A définir

Ensemble des propositions d'aménagement sur le pôle relais Est



Synthèse des aménagements

Numéro de la liaison	Pôles reliés	Type de liaison	Longueur (ml)	Coût (€)
35	Lafraye – Haudivillers	Tertiaire	3 528	538 000
36	Haudivillers - Fouquerolles	Tertiaire	4 149	598 000
37	Velennes – Nivillers	Tertiaire	2 573	438 000
38	Fouquerolles – Laversines	Tertiaire	3 686	14 000
39	Nivillers – Beauvais	Tertiaire	3 521	877 000
TOTAL			17 457	2 465 000

BILAN

Réseau cyclable projeté pour la CAB

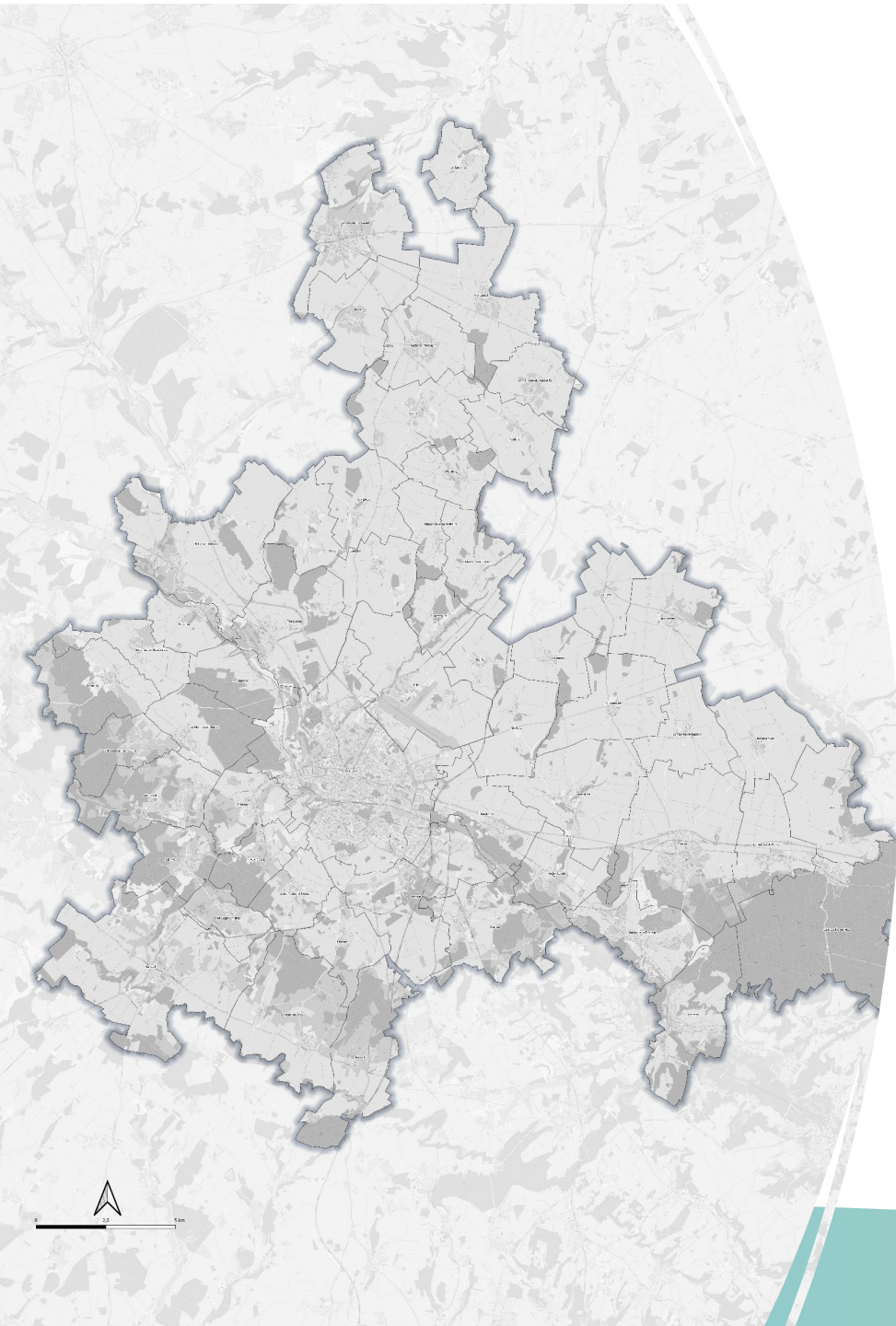


Tableau de synthèse du futur réseau cyclable

Typologies	Longueurs (m)					
	Existant	Conforté	Projeté	A créer	Général	
Piste Cyclable Bidirectionnelle	10231	3307	0	7806	21344	7%
Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)	4822	5964	0	0	10786	3%
Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)	443	0	0	0	443	0%
Voie Verte	46759	1387	29516	87350	165012	51%
Bandes cyclables double sens	4786	0	0	0	4786	1%
Bande cyclable (sens unique)	3967	0	0	0	3967	1%
Chaussée à voie Centrale Banalisée	4814	0	0	1929	6743	2%
Zone 30	8768	3500	0	1459	13727	4%
Zone de rencontre (Zone 20)	842	514	0	0	1356	0%
Jalonnement	8685	2105	0	55309	66099	20%
Piste cyclable et bande cyclable	652	0	0	0	652	0%
Aménagement sur trottoir	7413	0	0	0	7413	2%
Voie à trafic motorisé limité	2854	0	0	0	2854	1%
Chemin piéton	5518	0	37	0	5555	2%
A définir	0	2875	10895	1753	15523	5%
Total	110554	19652	40652	155606	326260	100%
	34%	6%	12%	48%	100%	

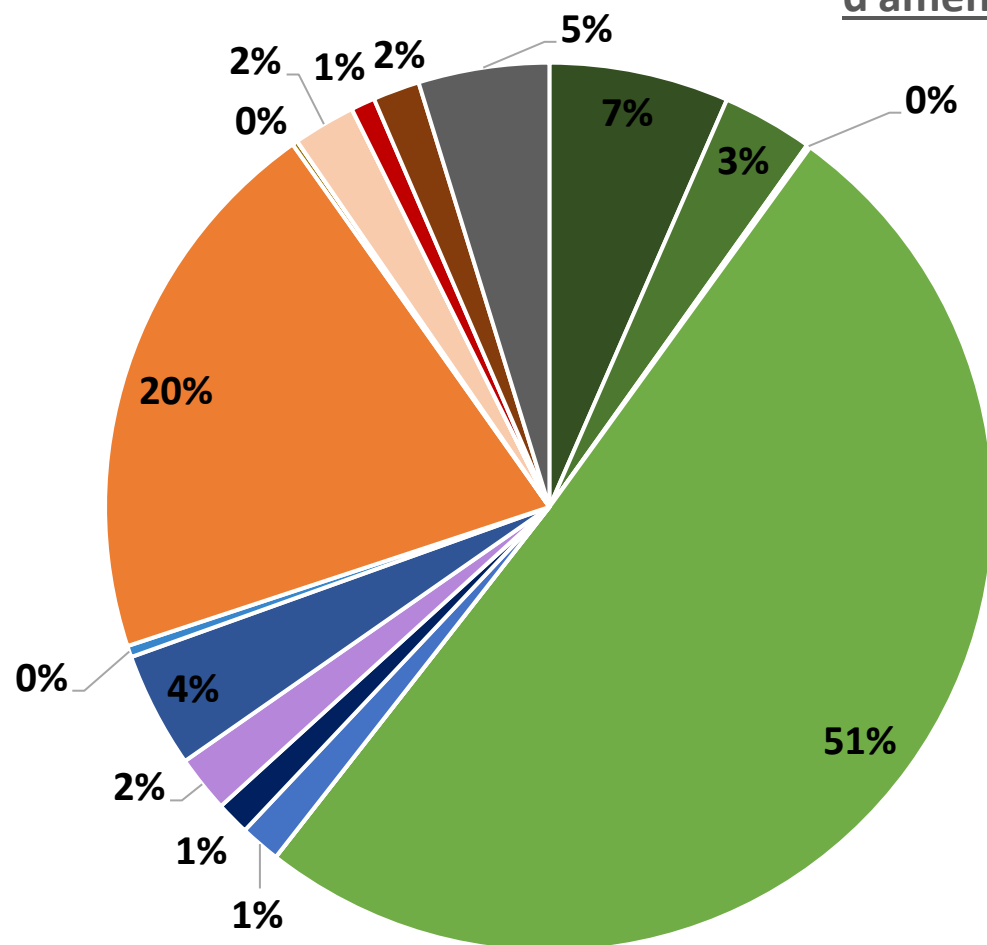


Axe 1 – Aménagements

* Le futur réseau cyclable comprend les aménagements existants, les aménagements confortés (soit les aménagements existants sur lesquels une intervention est proposée), les aménagements en projet, et les aménagements proposés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

**Les aménagements indiqués en catégorie « non défini » correspondent à des aménagements en projet par les différents acteurs (Département, CAB, communes, etc.), dont la typologie d'aménagements n'est pas déterminée à ce stade de l'étude.

Répartition du linéaire d'aménagements du futur réseau cyclable* selon la typologie d'aménagements (m)



- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)
- Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)
- Voie Verte
- Bandes cyclables double sens
- Bande cyclable (sens unique)
- Chaussée à voie Centrale Banalisée
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Jalonnement
- Piste cyclable et bande cyclable
- Aménagement sur trottoir
- Voie à trafic motorisé limité
- Chemin piéton
- A définir

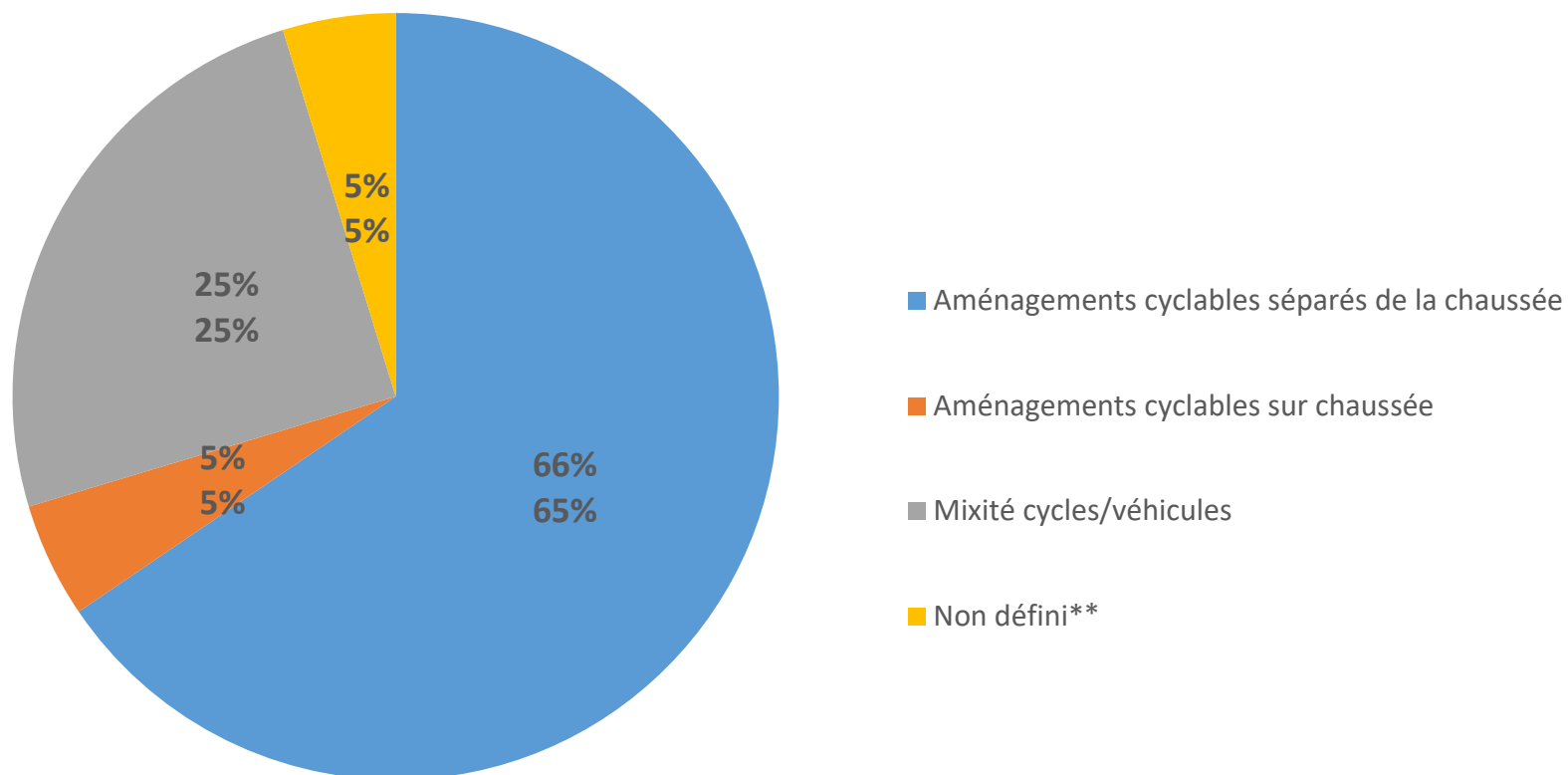


Axe 1 – Aménagements

* Le futur réseau cyclable comprend les aménagements existants, les aménagements confortés (soit les aménagements existants sur lesquels une intervention est proposée), les aménagements en projet, et les aménagements proposés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

**Les aménagements indiqués en catégorie « non défini » correspondent à des aménagements en projet par les différents acteurs (Département, CAB, communes, etc.), dont la typologie d'aménagements n'est pas déterminée à ce stade de l'étude.

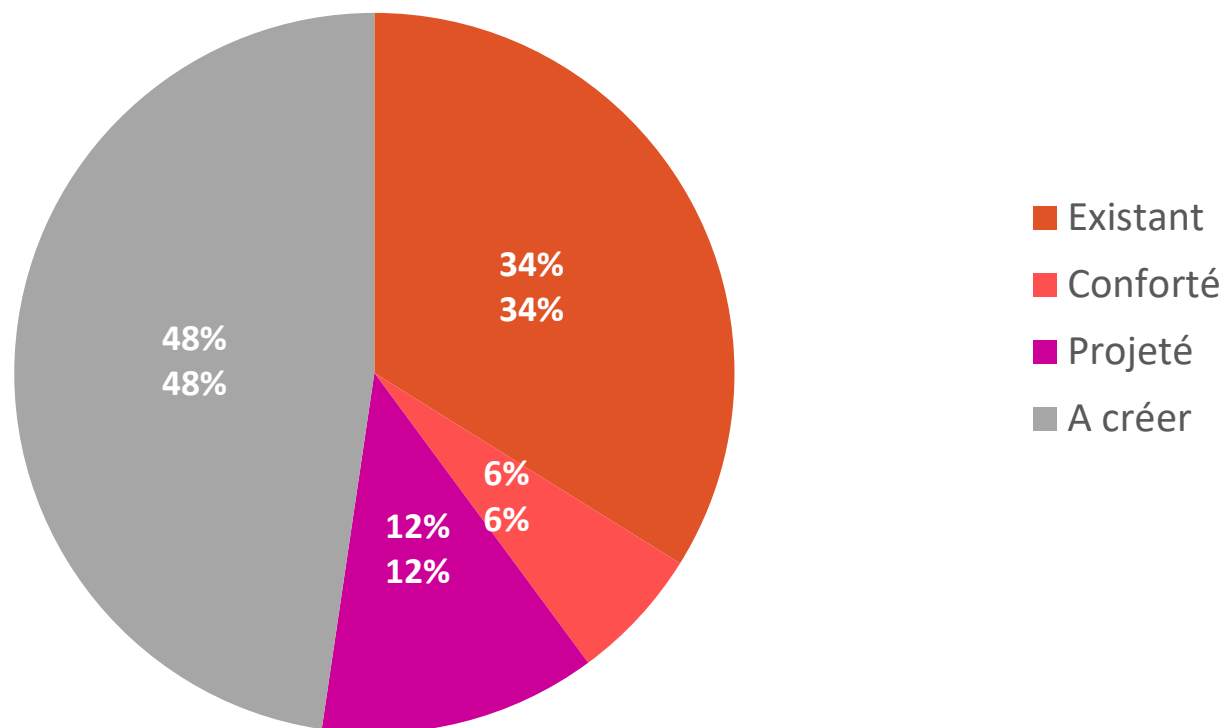
Répartition du linéaire d'aménagements du futur réseau cyclable* selon la catégorie d'aménagements proposés (m)





Axe 1 – Aménagements

Répartition du linéaire global d'aménagements du futur réseau cyclable* selon leur état (m) cyclables proposés



* Le futur réseau cyclable comprend les aménagements existants, les aménagements confortés (soit les aménagements existants sur lesquels une intervention est proposée), les aménagements en projet, et les aménagements proposés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

**Les aménagements indiqués en catégorie « non défini » correspondent à des aménagements en projet par les différents acteurs (Département, CAB, communes, etc.), dont la typologie d'aménagements n'est pas déterminée à ce stade de l'étude.

Légende

Aménagements existants

Infrastructures déjà déployées sur le territoire, sur lesquelles aucune intervention n'est prévue dans le cadre du SDC

Aménagements confortés

Infrastructures déjà déployées sur le territoire, sur lesquelles des travaux d'amélioration de la sécurité et du confort sont proposés dans le cadre du SDC (travaux chiffrés dans le PPI)

Aménagements projetés

Tronçon (avec ou sans infrastructure à ce jour), sur lequel un projet est porté par la CAB ou ses partenaires, notamment les communes (travaux non chiffrés dans le cadre du SDC)

Aménagements à créer

Sections sans aménagements à ce jour, pour lesquels une proposition d'aménagement est faite dans le cadre du SDC (coûts des travaux compris dans l'étude)

Axe 1 – Aménagements



Linéaire d'infrastructures cyclables à aménager

Bilan de la proposition

En cumulant les linéaires de toutes les liaisons confortées et créées :

Env. 175 km de réseau cyclable aménagé, dont

→ **107 km d'aménagements cyclables dédiés**

→ **63 km en mixité avec les véhicules motorisés**

→ **Près de 5 km non définis à ce stade**

	PPI sur 12 ans
Linéaire annuel	≈ 15 km/an
Linéaire annuel d'aménagements cyclables dédiés	≈ 9 km/an
Linéaire annuel d'aménagements en mixité	≈ 5 km/an

Mise en perspective

Pour les EPCI – en 2021

- Linéaire annuel d'aménagements cyclables dédiés déjà réalisés depuis le début du mandat : **6 km/an**
- Linéaire annuel d'aménagements cyclables dédiés prévus d'ici la fin du mandat : **13 km/an**
- Linéaire annuel d'aménagements en mixité déjà réalisés : **29 km/an**
- Linéaire annuel d'aménagements en mixité prévus d'ici la fin du mandat : **36 km/an**

Source : Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022, Club des villes et territoires cyclables et marchables – Vélo & Territoires



Budget d'investissement

Bilan de la proposition

Avant subventions éventuelles, aménagements uniquement

Coût total d'aménagement : 31,7 M €

	PPI sur 12 ans
Budget annuel	2,6 M€/an
Budget annuel par habitant	26 €/an/hab.

Mise en perspective

Budgets en fonds propres – hors subventions

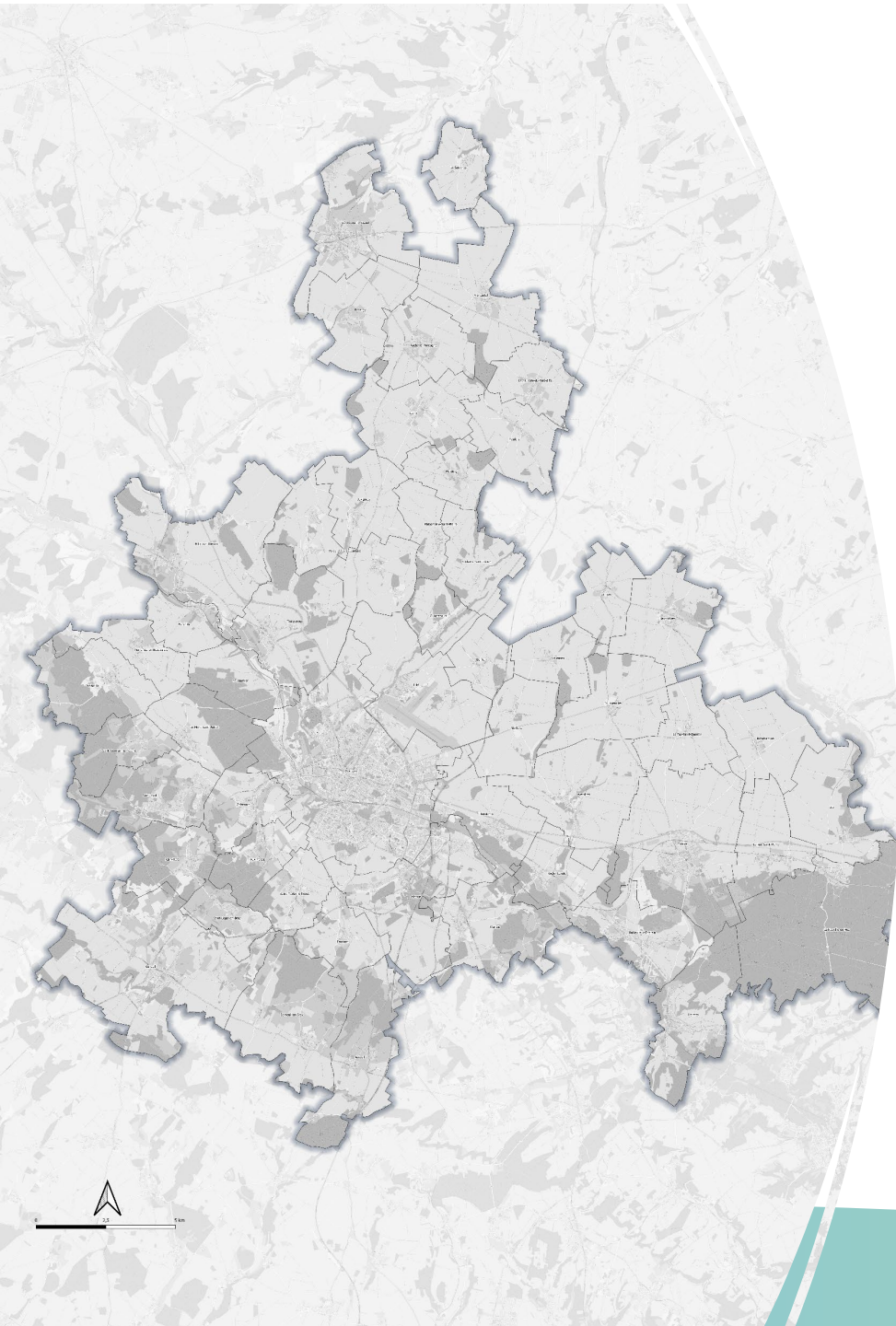
- Budget annuel par habitant des collectivités engagées dans une politique cyclable minimale : **10€/hab./an**
- Budget annuel par habitant moyen « vélo » dépensé en France par les collectivités territoriales
- **15 €/hab./an**
- Budget estimé par l'ADEME pour une politique cyclable alignée aux objectifs du plan vélo : **30€/hab./an**
- Budget moyen des EPCI de + 50 000 hab. en 2021 : **7,20 €/an/hab.**

Source : Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022, Club des villes et territoires cyclables et marchables – Vélo & Territoires

Proposition d'un schéma de gouvernance

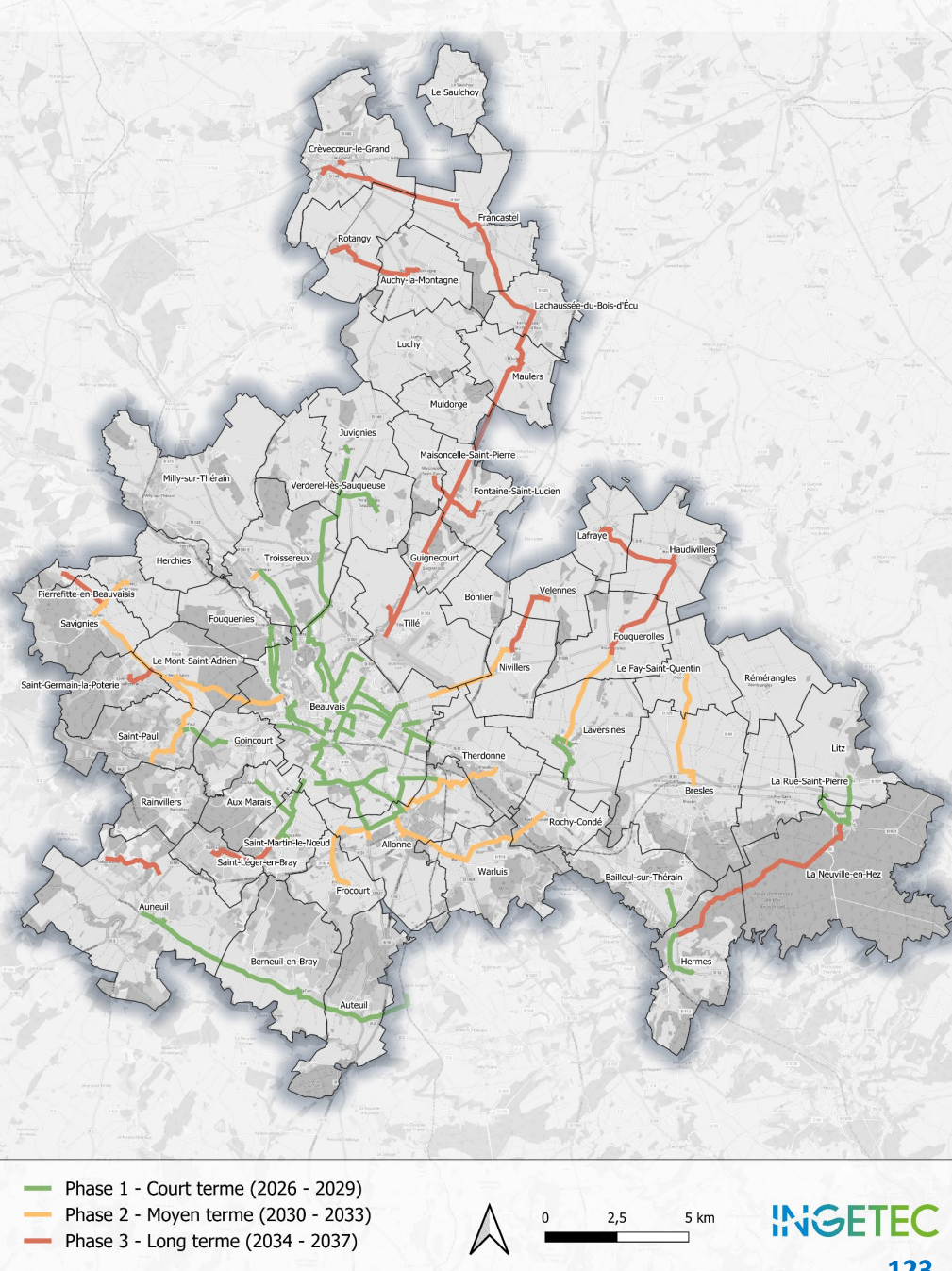
	Portage du projet	Acquisitions foncières	Investissements : aménagements, travaux, etc.	Entretien	Entretien courant
	<i>Etudes préalables, demande de subventions, portage du projet</i>	<i>Acquisition de terrains pour la construction d'une voie nouvelle ou l'ouverture à la circulation publique d'un chemin existant</i>	<i>Tous travaux ayant trait à l'élargissement, réfection, au redressement ou à l'établissement d'un plan d'alignement de la voirie</i>	<i>Travaux d'entretien de la chaussée</i>	<i>Ensemble des petits travaux nécessaires au maintien en état des voies</i>
Liaisons intercommunales <i>Liaison 1 à 39</i>	MOA : CAB €€ : 100% CAB	MOA : Communes €€ : 100% Communes	MOA : CAB €€ : 100 % CAB	MOA : à définir €€ : à définir	MOA : à définir €€ : à définir
Réseau structurant de Beauvais <i>Liaison 40</i>	MOA : CAB €€ : 100% CAB	MOA : Ville de Beauvais €€ : 100% Ville de Beauvais	MOA : Ville de Beauvais €€ : 100% Ville de Beauvais	MOA : Ville de Beauvais €€ : 100% Ville de Beauvais	MOA : Ville de Beauvais €€ : 100% Ville de Beauvais

PRIORISATION



Phase	Hierarchisation des liaisons du SDCi
1 Court terme 2026 - 2029	N°40 - Réseau structurant de Beauvais
	N°5 – Beauvais - Allonne
	N° 2 – Beauvais - Fouquénies – Trans'Oise / V32
	N°2 bis - Beauvais - Troissereux
	N°4 – Beauvais - St Martin – RD35
	N° 23 – Beauvais - Juvignies
	N°3 – Aux Marais - St Martin – Trans'Oise / V16
	N°15 – Hermes - Bailleul – Trans'Oise
	N°18 – Laversines - Trans'Oise / V16
	N°19 - Bailleul - Trans'Oise
	N°17 - La Neuville-en-Hez - Trans'Oise / V16
	N° 8 – Auneuil - Berneuil – RD2
	N°9 – Berneuil Auteuil – Gare St Sulpice
2 Moyen terme 2030 - 2033	N° 30 – Goincourt - St Paul
	N° 7 - Troissereux V32
	N°1 – Le Mont Beauvais - ONF
	N°6 – Allonne Therdonne – ZAC de Ther
	N°11 – Frocourt Allonne
	N°20 – Allonne Warluis
	N°13 – Warluis Rochy – V16
	N°16 – Le Fay Bresles – V16
	N° 29 – Savignies Pierrefitte
	N°32 – St Paul V16
	N°31 – St Paul Le Mont
	N°33 – Le Mont Savignies
3 Long terme 2034 - 2037	N° 39 – Beauvais Nivillers
	N° 38 - Fouquerolles Laversines
	N°12 – St Léger St Martin
	N°10 – Troussures Sinancourt
	N°34 – St Germain Le Mont
	N°28 – Savignies Le Détroit
	N°37 – Nivillers Velennes
	N°35 – Lafraye Haudivillers
	N°36 – Haudivillers Fouquerolles
	N° 21 – Crèvecœur Francastel – V32
	N°22 – Auchy Rotangy – V32
	N°25 – Tillé Guignecourt
	N° 26 – Guignecourt La Chaussée
	N° 27 – La Chaussée Francastel – V32
	N°24 – Fontaine Maisoncelle
	N°14 - La Neuville-en-Hez Hermes

Priorisation des liaisons cyclables à aménager sur l'ensemble de la CAB



04



AXE 2 - STATIONNEMENT

Une offre en stationnement contrastée

• Dans le centre-ville de Beauvais

- ✓ Quelques racks, ne permettant pas d'assurer un bon niveau de service, à remplacer
- ✓ Un maillage en arceaux dense mais inégalement réparti

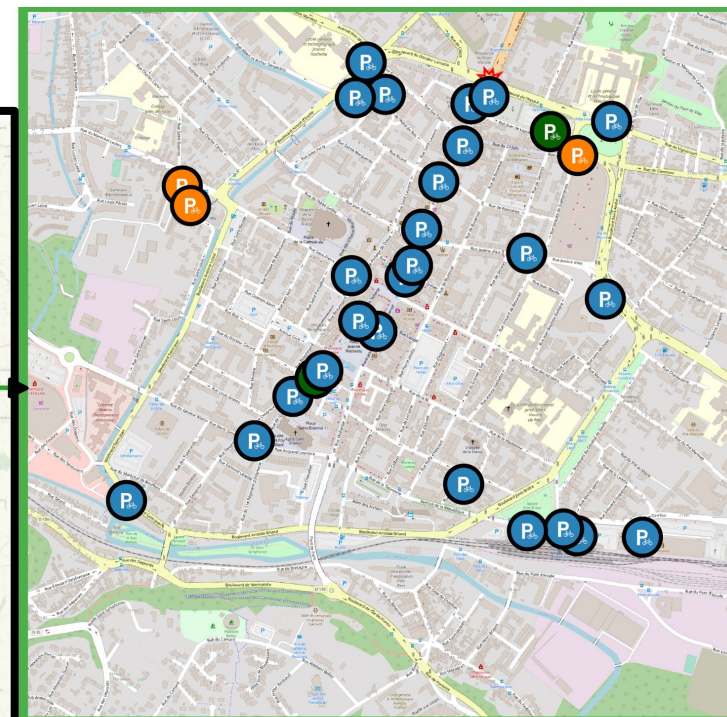
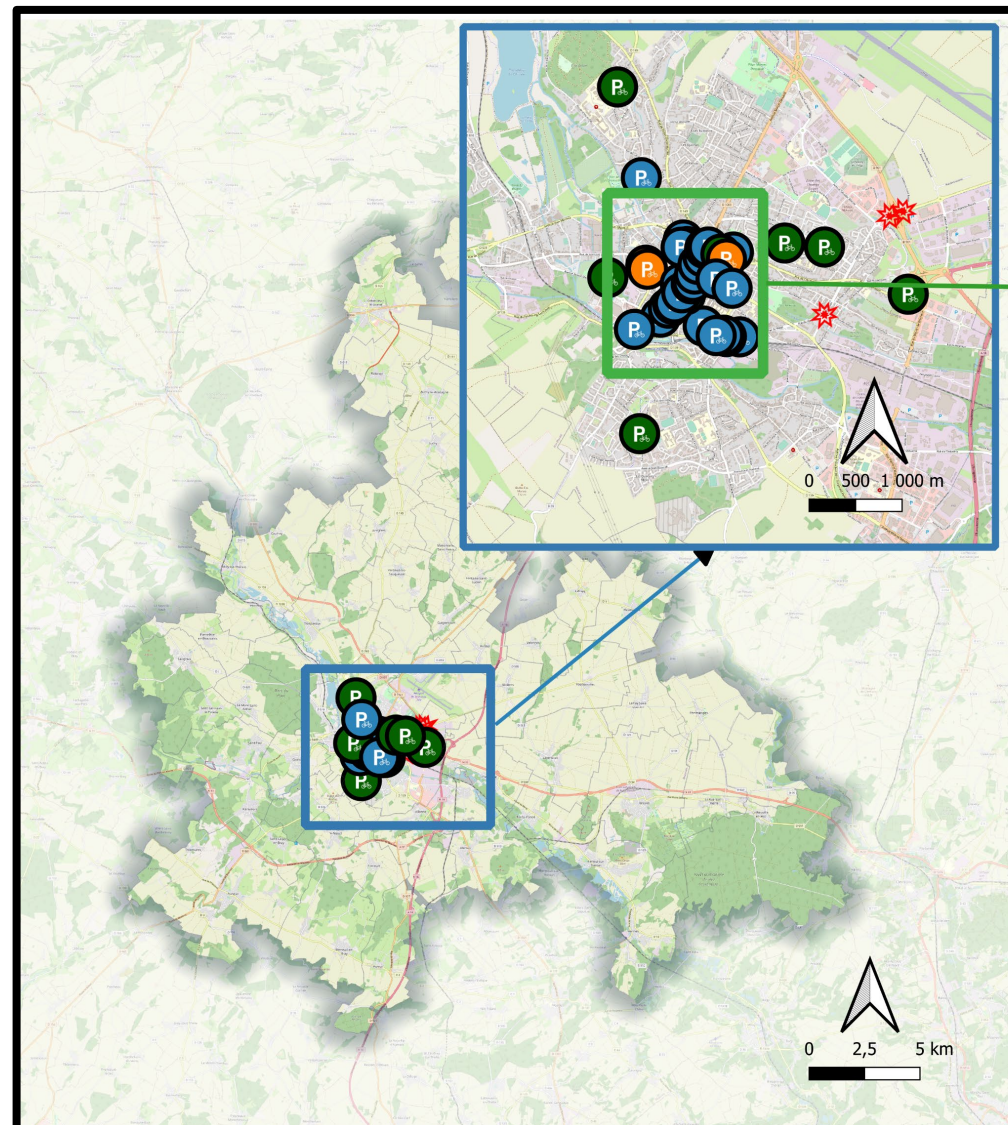
• En périphérie du centre-ville de Beauvais

- ✓ Une offre longue durée composée de consignes collectives présentes en gare et en périphérie du centre-ville à conforter

• Sur le reste du territoire

- ✓ Un manque de stationnements vélo avec une offre très faible, voire inexistante

Stationnements existants



CA Beauvais

● Stationnement Existant

 Consignes collectives

 Arceaux

 Arceaux avec abri

 Racks

Axe 2 – Stationnement

Rappels du diagnostic

Une offre en stationnement disparate

1. Arceaux



2. Racks



3. Consignes collectives

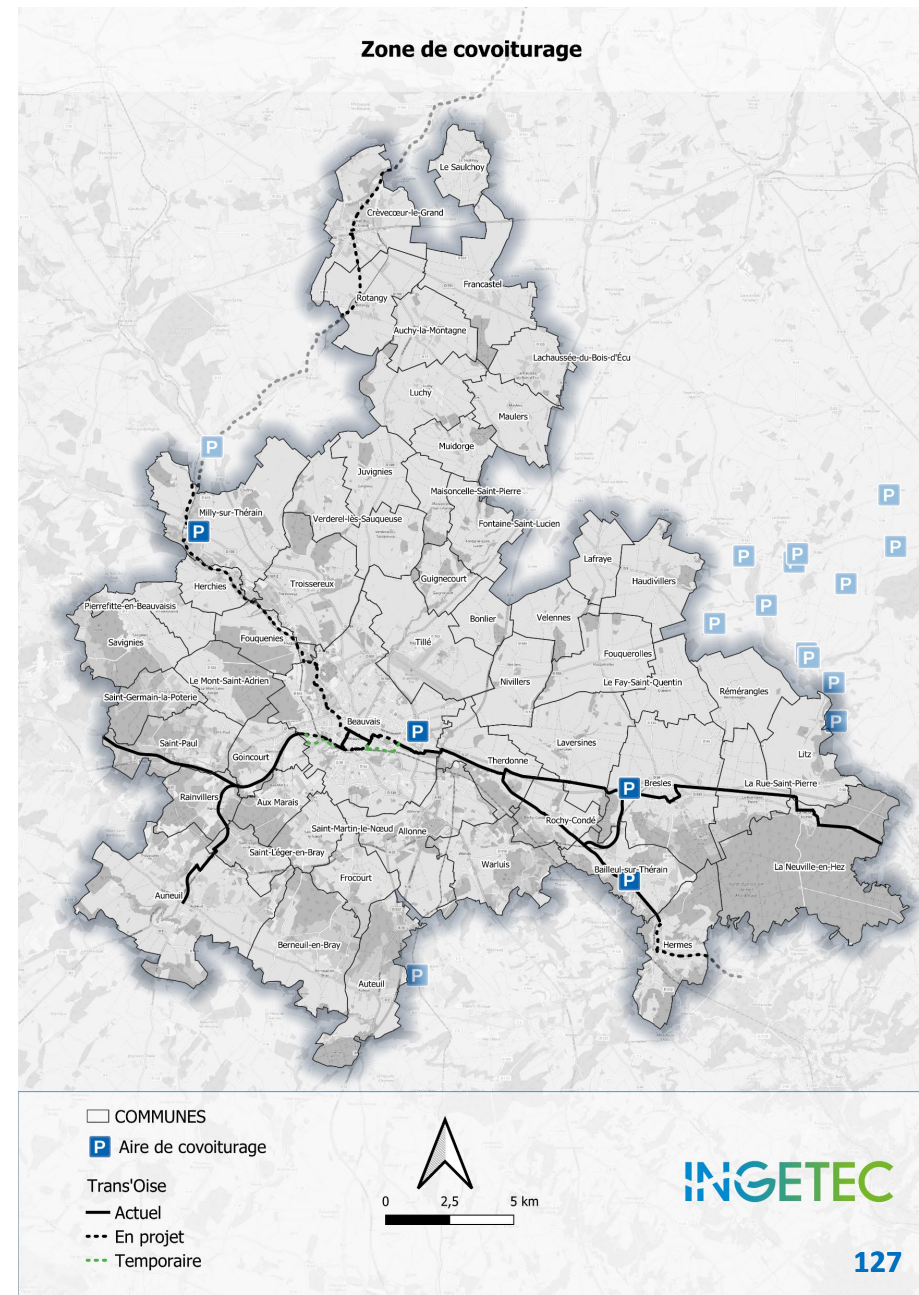
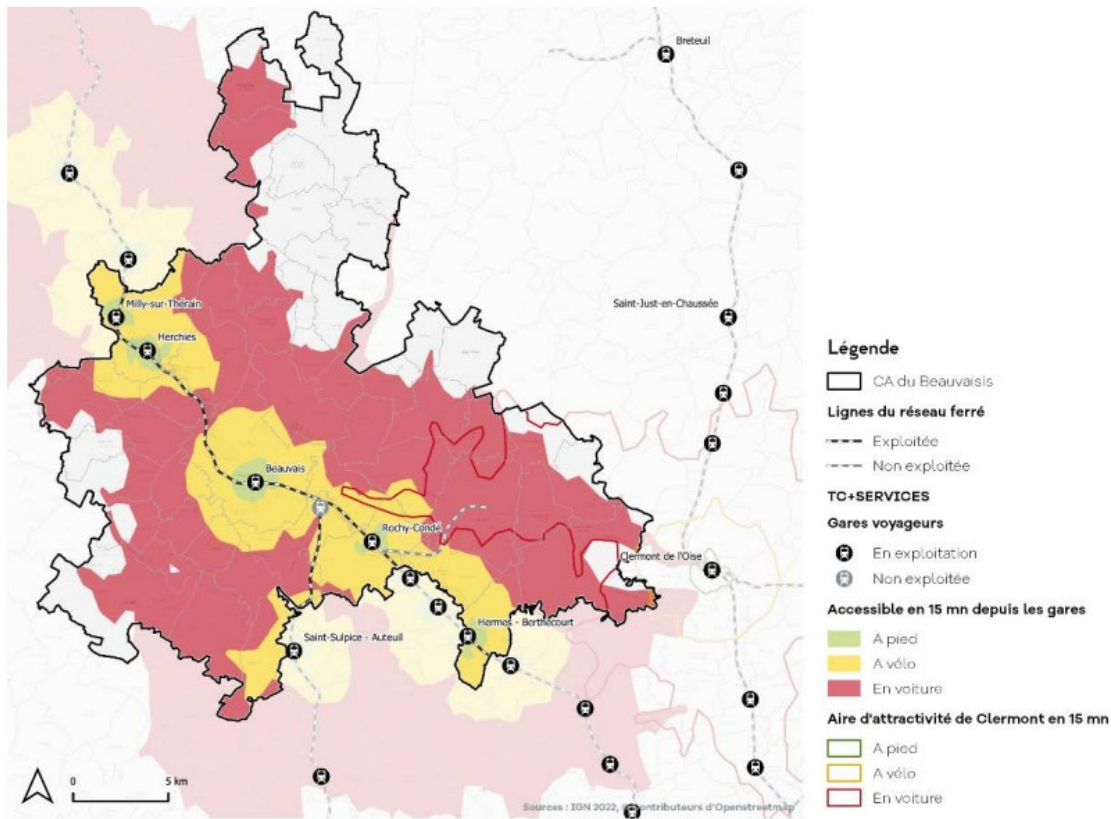


Rappels du diagnostic

Quels sites clefs pour l'intermodalité à équiper en stationnements cyclables ?

Les gares et aires de covoiturage de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis

- 4 aires de covoiturage existantes : Beauvais, Milly-sur-Thérain, Bresles et Bailleul-sur-Thérain.
- 3 lignes de train existantes :
 - Ligne Paris – Beauvais (C17) : dessert les gares de Beauvais et Saint-Sulpice – Auteuil. 2 trains par heure → gares très fréquentées.
 - Ligne P30 : dessert les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies et Beauvais. 1 train toutes les 2 heures.
 - Ligne P32 : dessert les gares de Beauvais, Rochy-Condé et Hermes – Berthecourt. 1 train toutes les 2 heures.





Arceaux


Arceaux
sous abris


Consigne


Garage à
vélo

Sécurité contre les vols	3 points d'attache (roues + cadre)	3 points d'attache (roues + cadre)	Espace individuel sécurisé du vol	Espace collectif sécurisé du vol
Nombre de places de stationnements	2 vélos par arceau	2 vélos par arceau	Consigne de 6 emplacements individuels	Environ 20 vélos par garage
Possibilité de recharge VAE	Oui	Oui	Oui	Oui
Protection des intempéries	Non	Oui	Oui	Oui
Temps d'arrêt	Moins d'une demi-journée	Une journée	Une journée ou plus	Une journée ou plus
Lieu d'implantation	A proximité des commerces	A proximité des écoles et des entreprises	Dans les gares et à proximité des lieux d'habitation	Dans les pôles multimodaux
Coût (prix unitaire)	150 € (1 arceau)	5 000 € (10 arceaux et abris)	15 000 € (1 consigne de 6 places)	35 000 € (1 garage de 20 places environ) 128

3 échelles de réflexion



- Remplacer les stationnements non-sécurisés
- Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais
 - Secteur 1 : le cœur historique de Beauvais
 - Secteur 2 : les secteurs résidentiels
- Déployer un réseau de points de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais

Objectif 1 : Remplacer les stationnements non-sécurisés

1. Remplacement des racks existants par des arceaux

Public visé



Objectif

Déployer une offre courte durée sécurisée pour les usagers des commerces, services et équipements des centres-villes

Proposition

80 places de stationnement disponibles actuellement sous forme de racks dans Beauvais et 17 à l'extérieur

→ 55 arceaux à commander

Coûts et subventions

Coût unitaire d'un arceau vélo (fourniture hors pose) : 150 €/u → Coût total : 8 250 €

Financement par les communes

Gouvernance

Commande par la CAB – pose à la charge des communes

Planning de mise en œuvre

Court terme

Rack – Pince roue

1

Attache que d'une roue possible



Sécurité



Arceaux vélo

Attache roue + cadre
Support solide
difficile à sectionner

3

2

Instabilité lors des coups de vent ou charges lourdes



Stabilité



Appui du vélo sur l'arceau

Pneus fins ou larges (vélo de route ou VTT) et vélos-cargo non possibles



Inclusivité



Fonctionne pour tous les types de vélos

Difficile de stationner entre deux vélos déjà garés



Praticité



Deux emplacements par arceaux toujours accessibles

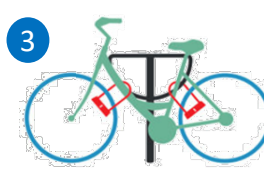
Risque de voiler la roue pincée



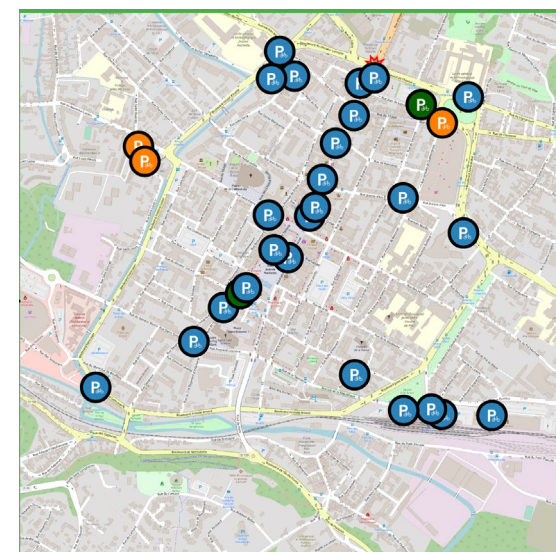
Risque d'endommagement



Pas de risque d'endommagement



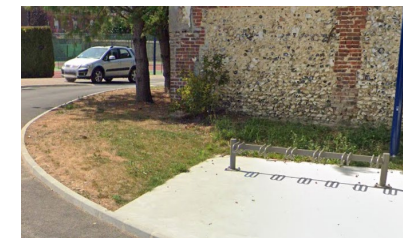
Carte des stationnements existants en centre-ville de Beauvais



Bresles



Auneuil



Saint-Martin-le-Nœud



Objectif 2 : Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais

2. Densifier le maillage en arceaux dans le centre-ville de Beauvais

Public visé



Objectif

Déployer une offre courte durée pour les usagers des commerces, services et équipements du centre-ville

Proposition

Densification de l'offre en stationnement : ajout d'un espace de stationnement composé de 6 arceaux tous les 200m environ, à proximité des pôles listés ci-dessous

→ Equipement de 8 sites avec 6 arceaux par emplacement, soit 48 arceaux

Pôles à équiper

- 1 Cathédrale Saint-Pierre
- 2 Lycée Saint-Vincent de Paul
- 3 Lycée Les Jacobins
- 4 Tribunal judiciaire
- 5 Gare routière

Coûts et subventions

Coût unitaire d'un arceau vélo : 150 €/u

→ Coût total : 7 200 €

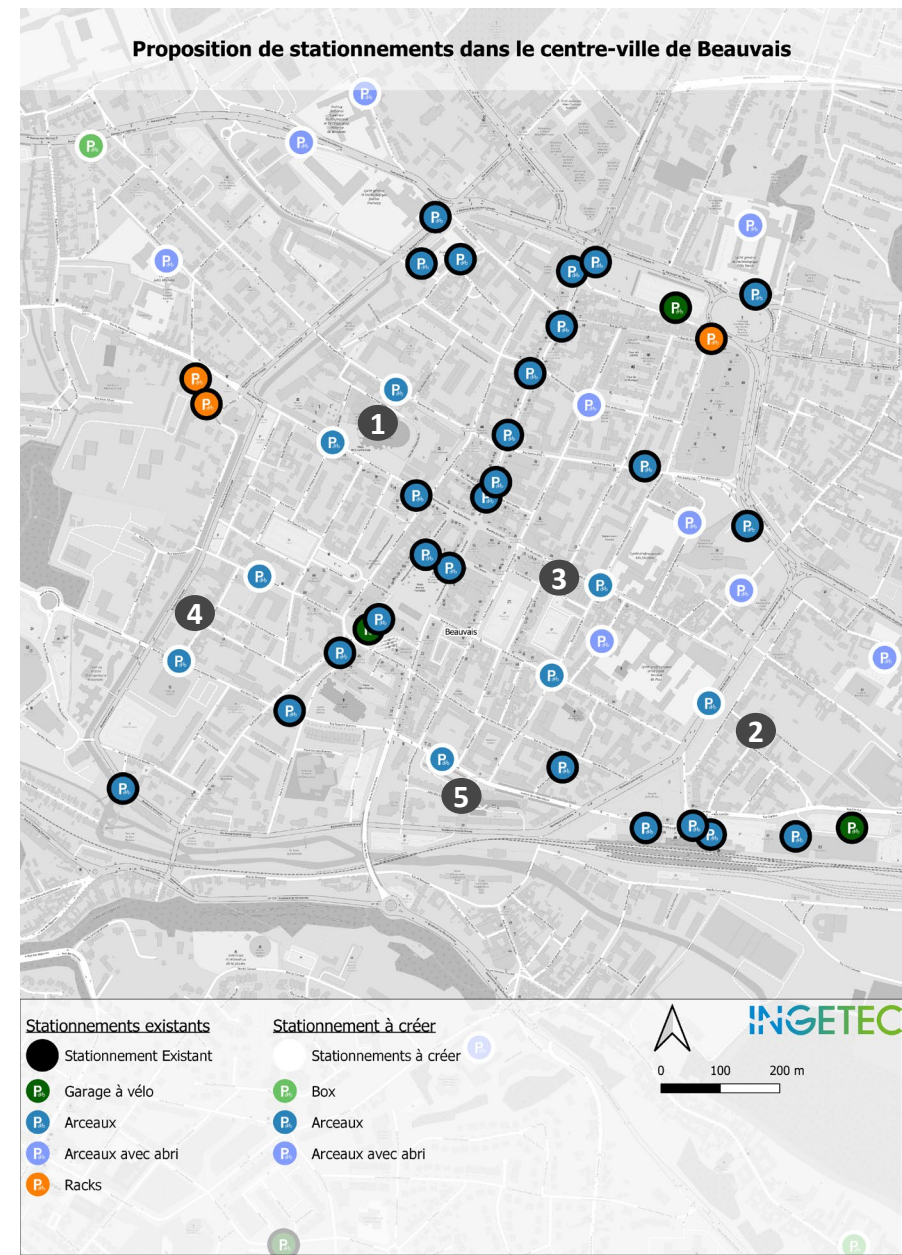
Financement par la ville de Beauvais

Gouvernance

Commande par la CAB – pose à la charge de la ville de Beauvais

Planning de mise en œuvre

Moyen terme



Objectif 2 : Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais

3. Développer des arceaux au niveau des polarités commerciales dans Beauvais

Public visé



Objectif : offrir la possibilité de se stationner sur des courtes durées à proximité des commerces hors du centre historique, afin de favoriser le rabattement des cycles

Proposition : Installation d'arceaux à proximité des zones commerciales de Beauvais

→ Equipement de 4 sites avec 20 arceaux par site, soit 80 arceaux au total à déployer

Pôles à équiper

- ZAC de Ther **1**
- Secteur Est **2**
- Secteur Nord **3**
- Secteur Ouest **4**

Coûts et subventions



Coût unitaire d'un arceau vélo : 150 €/u

→ Coût total : 12 000 €

Financement par la ville de Beauvais

Gouvernance



Commande par la CAB - pose à la charge de la ville de Beauvais

Planning de mise en œuvre



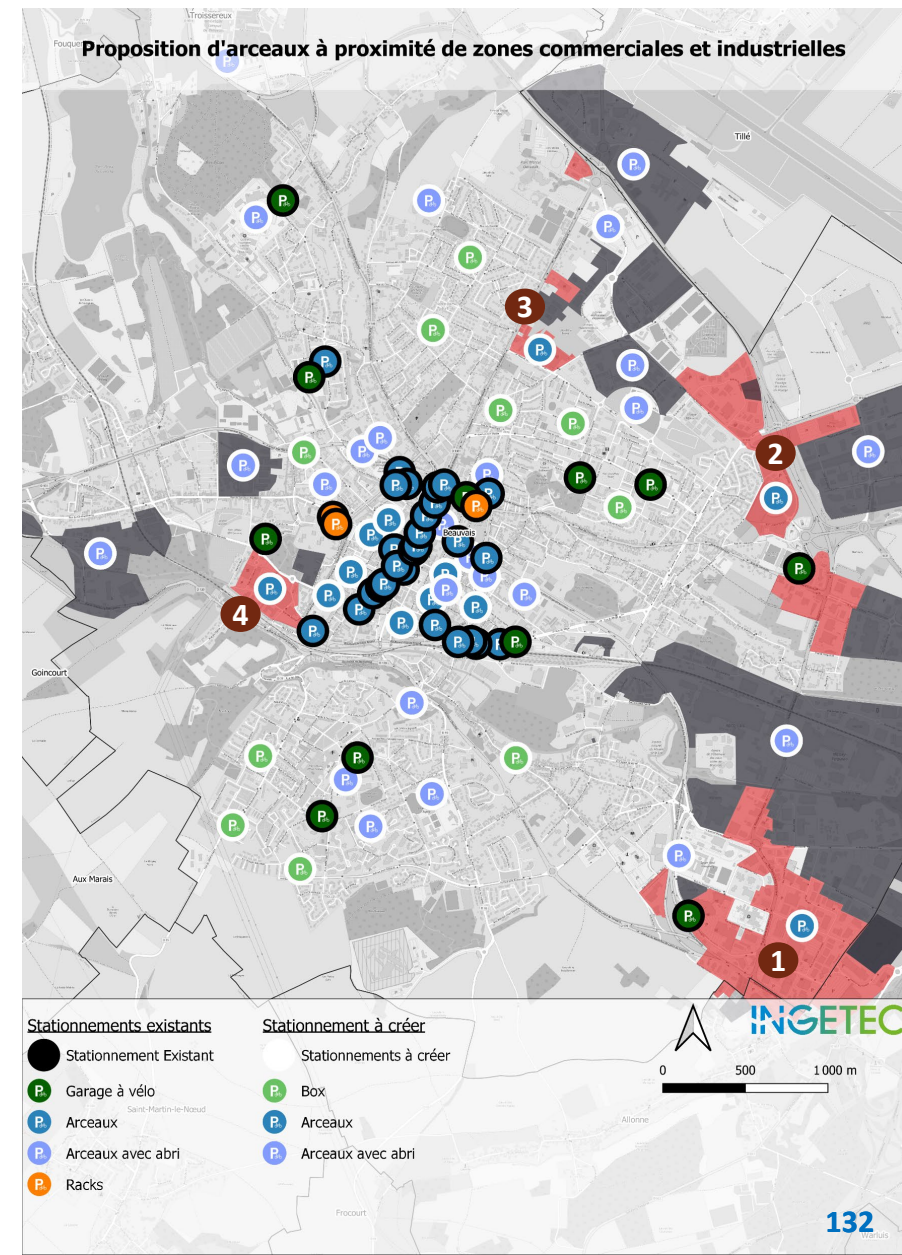
Long terme



Possibilité d'installer des arceaux adaptés aux vélos-cargos pour le transport de charges



Source : Abri Plus



Objectif 2 : Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais

4. Développer des arceaux abrités au niveau des polarités industrielles dans Beauvais

Public visé



Objectif : offrir la possibilité de se stationner sur des moyennes durées à proximité des zones industrielles hors du centre historique, afin de favoriser les trajets domicile-travail à vélo.

Proposition : Installation d'arceaux abrités à proximité des zones industrielles de Beauvais

→ Equipement de 6 sites avec 10 arceaux couverts par site, soit 6 blocs de 10 arceaux couverts à déployer

Pôles à équiper

1. ZAC de Ther
2. Le Haut-Villé
3. Zone des Champs Dolent
4. ZAC Novaparc
5. Spontex
6. Zone Ouest côté Goincourt

Coûts et subventions

Coût d'un bloc de 10 arceaux abrités : 5 000 €/u

→ Coût total : 30 000 €

Financement par la ville de Beauvais

Gouvernance

Commande par la CAB - pose à la charge de la ville de Beauvais

Planning de mise en œuvre

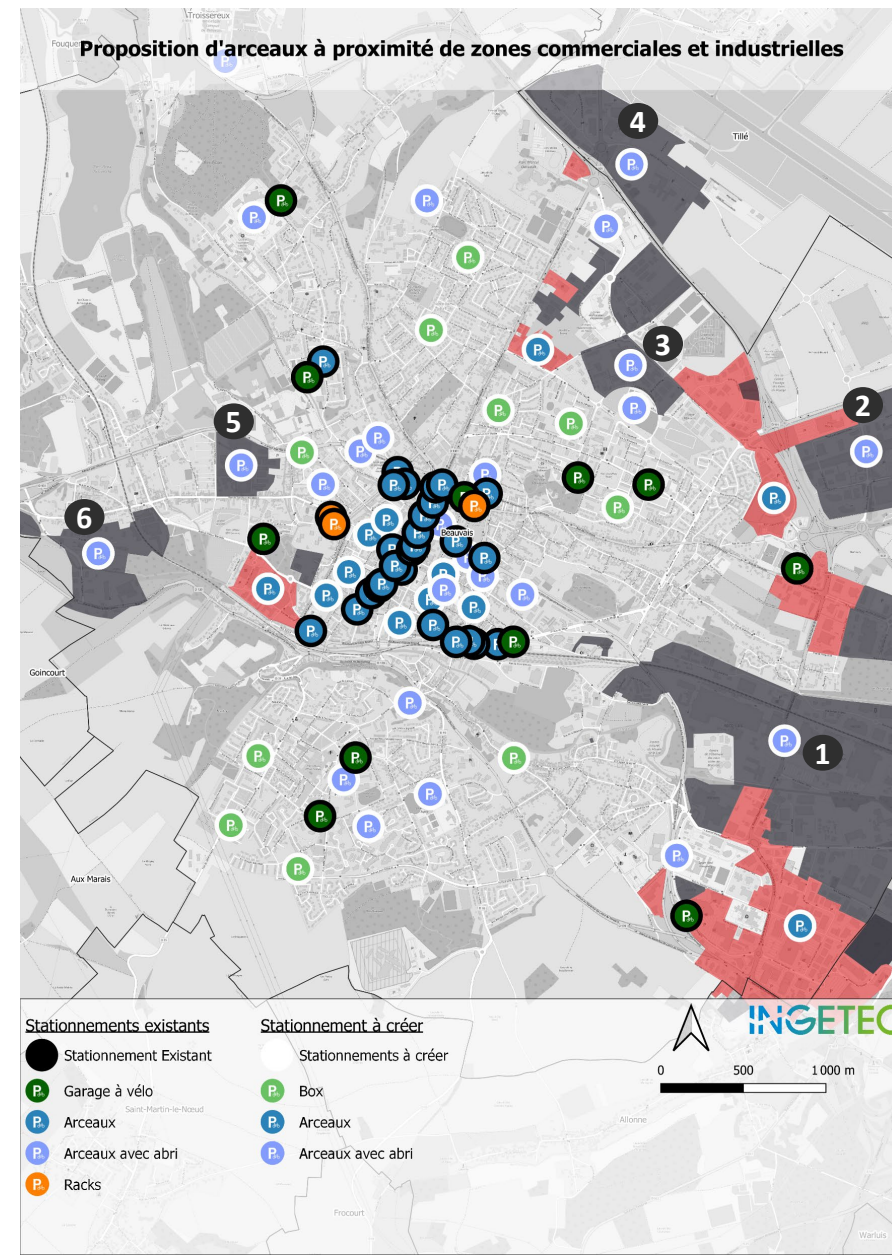
Long terme



Possibilité d'installer des arceaux adaptés aux vélos-cargos pour le transport de charges



Source : Abri Plus



Objectif 2 : Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais

5. Implanter des arceaux abrités à proximité des établissements scolaires de Beauvais

Public visé



Objectif : permettre le stationnement moyenne durée des élèves et des étudiants de la ville

Proposition : Commande et pose d'arceaux abrités au droit des établissements scolaires.

Etablissements à équiper : Collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur de Beauvais

→ La part modale du vélo est de 2,8% sur le territoire. On peut considérer une part modale plus importante, de 5% pour les étudiants, qui n'ont pas nécessairement de voiture pour se déplacer.

→ 21 établissements scolaires à équiper avec , soit 51 blocs de 10 arceaux couverts à déployer

Coûts et subventions

Coût de 10 arceaux sous abri : 5 000 €/u

→ Coût total : 265 000€

Financement par la ville de Beauvais

Gouvernance

Commande par la CAB - pose à la charge de la ville de Beauvais

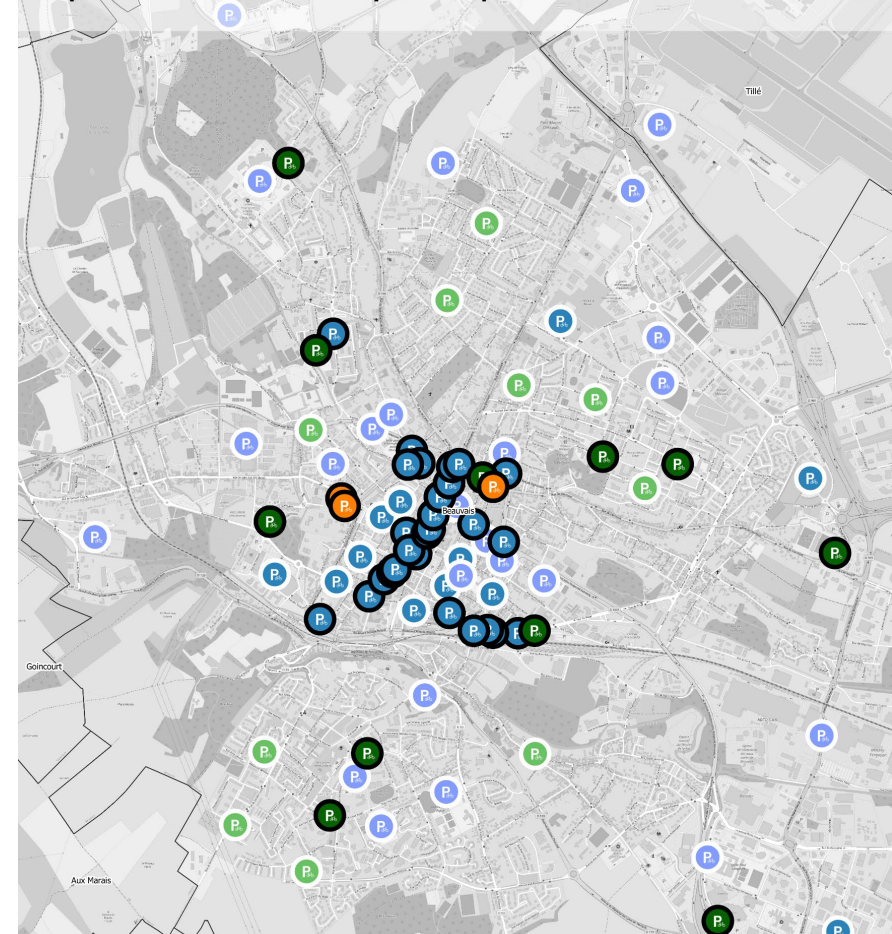
Planning de mise en œuvre

Court terme



Source : Altinnova et Vélo & Territoires

Proposition de stationnements cyclables à proximité des établissements scolaires



Stationnements existants

● Stationnement Existant

● Garage à vélo

● Arceaux

● Arceaux avec abri

● Racks

Stationnement à créer

● Stationnements à créer

● Box

● Arceaux

● Arceaux avec abri



Objectif 2 : Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais

6. Poursuivre le déploiement de consignes sur les secteurs résidentiels

Public visé



Objectif

Permettre le stationnement longue durée des résidents des quartiers d'habitat collectif, ne disposant pas nécessaire d'un espace disponible à leur domicile

Proposition

Equipements de 10 sites (quartiers Saint Jean, Voisinlieu, Argentine, Notre-Dame du Thil et Saint-Lucien) avec des consignes d'une capacité de 6 places chacun, soit 10 consignes à implanter



Possibilité d'installer les box sur une place de stationnement dédiée aux véhicules motorisés

Coûts et subventions



Coût unitaire d'une consigne de 6 places : 15 000€/u
→ Coût total : 150 000€

Financement par la ville de Beauvais

Gouvernance

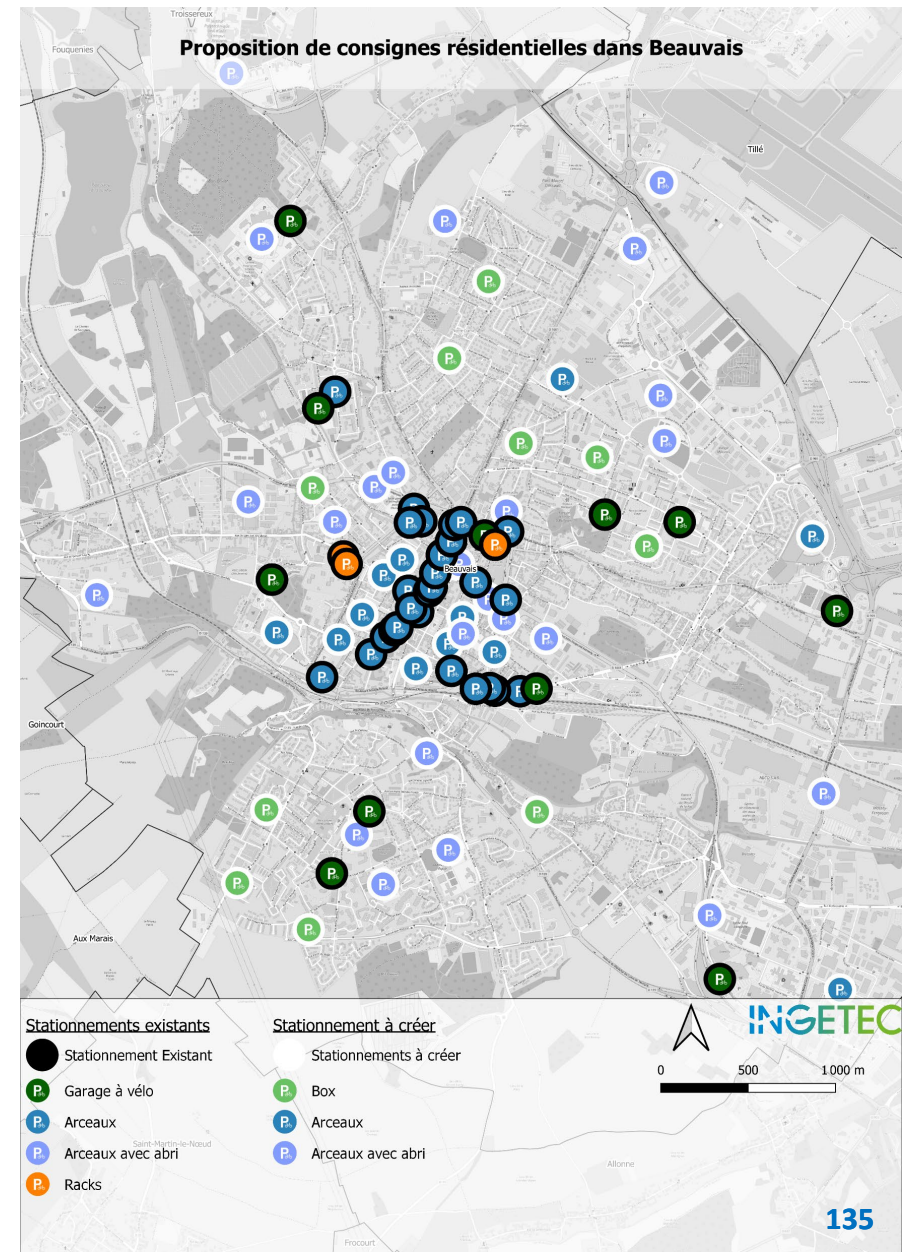


Commande par la CAB - pose à la charge de la ville de Beauvais

Planning de mise en œuvre



Moyen terme



Objectif 3 : Déployer un réseau de points de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacement (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais

7. Installer des arceaux au sein de chaque commune de la Communauté d'Agglomération

Public visé



Objectif : Agir en faveur de la pratique du vélo pour les déplacements de courte distance dans les communes de l'ensemble de la CA du Beauvaisis, y compris en l'absence d'aménagements cyclables projetés par le Schéma Directeur

Proposition : Déploiement d'un réseau d'arceaux à proximité de la mairie de chaque centralité (centre principal de la commune ou hameau)

Stationnement d'intérêt communal

Pôle principal : 1 place / 50 habitants

Pôles secondaires : 1 place / 75 habitants

Pôles relais : 1 place / 100 habitants

Minimum de 5 arceaux par commune (pour les communes de moins de 500 habitants)

→ Equipement de 55 sites, 715 arceaux au total à déployer

Coûts et subventions

Coût unitaire d'un arceau vélo : 150 €/u

→ Coût total : 107 250 €

Financement par les communes

Gouvernance

Commande par la CAB - pose à la charge des communes

Planning de mise en œuvre

Court terme

Rappel de la situation actuelle

- Une majorité d'absence de stationnement cyclable
- Quelques communes avec des racks (rares arceaux) à proximité directe de la Mairie



Bresles



Auneuil



Saint-Martin-le-Nœud



Bailleul-sur-Thérain

Objectif 3 : Déployer un réseau de points de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacement (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais

8. Mettre en place des arceaux abrités à proximité des équipements

Public visé



Objectif : permettre le stationnement moyenne durée aux équipements du territoire

Proposition : équipement des sites avec un bloc de 10 arceaux abrités

Sites à équiper

Équipement de 27 sites :

- 4 sites avec 20 arceaux abrités (Plan d'eau du Canada, Forêt domaniale de Hez-Froidmont, Parc d'attraction de Saint-Paul et Aéroport de Beauvais)
- 23 sites avec 5 arceaux abrités

Coûts et subventions

Coût de 10 arceaux abrités : 5 000 €/u

→ Coût total : 97 500 €

Financement à la charge des communes

Gouvernance

Commande par la CAB - pose à la charge des communes

Planning de mise en œuvre

Moyen terme à long terme



Équipements sportifs, culturels et de loisir

- Union sportive de Crèvecœur-le-Grand
- Stade municipal à Allonne
- Stade de football d'Haudivillers
- Gymnase intercommunal d'Auneuil
- Gymnase intercommunal de Bailleul-sur-Thérain
- Cercle de voile de Therdonne
- Espace sportif et socio-culturel de Saint-Paul
- Plan d'eau du Canada
- Etang de Milly-sur-Thérain
- Lac d'Auneuil
- Etang de Bailleul-sur-Thérain
- Forêt domaniale de Hez-Froidmont
- Etang du Marais à Rochy-Condé
- Salle multifonctionnelle de Guignecourt
- Salle polyvalente des 3 villages de Savignies
- Centre social rural la Canopée à Auneuil
- Salle socioculturelle d'Auneuil
- Salle des fêtes de Fouquerolles
- Salle polyvalente de Rochy-Condé



Équipements touristiques

- Château de Troissereux
- Château d'Auteuil
- Château de la Trye à Hermes
- Parc d'attraction de Saint-Paul
- Musée de l'aviation à Warluis
- La Maladrerie Saint-Lazare à Beauvais
- Camping de Bresles
- Aéroport de Beauvais

Objectif 3 : Déployer un réseau de points de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacement (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais

9. Equiper les gares et les aires de covoiturage en stationnement cyclable

Public visé



Objectif : Proposer une offre courte durée pour favoriser l'intermodalité avec le train et le covoiturage (en facilitant le rabattement et la diffusion des cycles depuis / vers les gares et les aires de covoiturage)

Proposition : installation de consignes sécurisées pour les vélos au droit des gares et des aires de covoitages

Pôles à équiper

Gare de Beauvais – Consigne existante de 36 places et nouvelle consigne de 40 places en cours d'installation

Gare de Rochy-Condé – Consigne de 6 places à installer

Gare de Hermes-Berthecourt – Consigne de 10 places à installer

Gare de Milly-sur-Thérain – Consigne de 6 places à installer

Gare de Herchies – Consigne de 6 places à installer

Aire de covoiturage de Beauvais – Consigne existante de 30 places

Aire de covoiturage de Bresles – Consigne de 6 places à installer

Aire de covoiturage de Bailleul-sur-Thérain – Consigne de 6 places à installer

Aire de covoiturage de Milly-sur-Thérain – Consigne de 6 places à installer

→ Equipement de 7 sites

Coûts et subventions

Déploiement d'une consigne de 10 places et de six consignes de 6 places
→ Coût total : 118 000 €

Financement par la CAB

Gouvernance

Commande et pose par la CAB –
Partenariat avec la SNCF

Planning de mise en œuvre

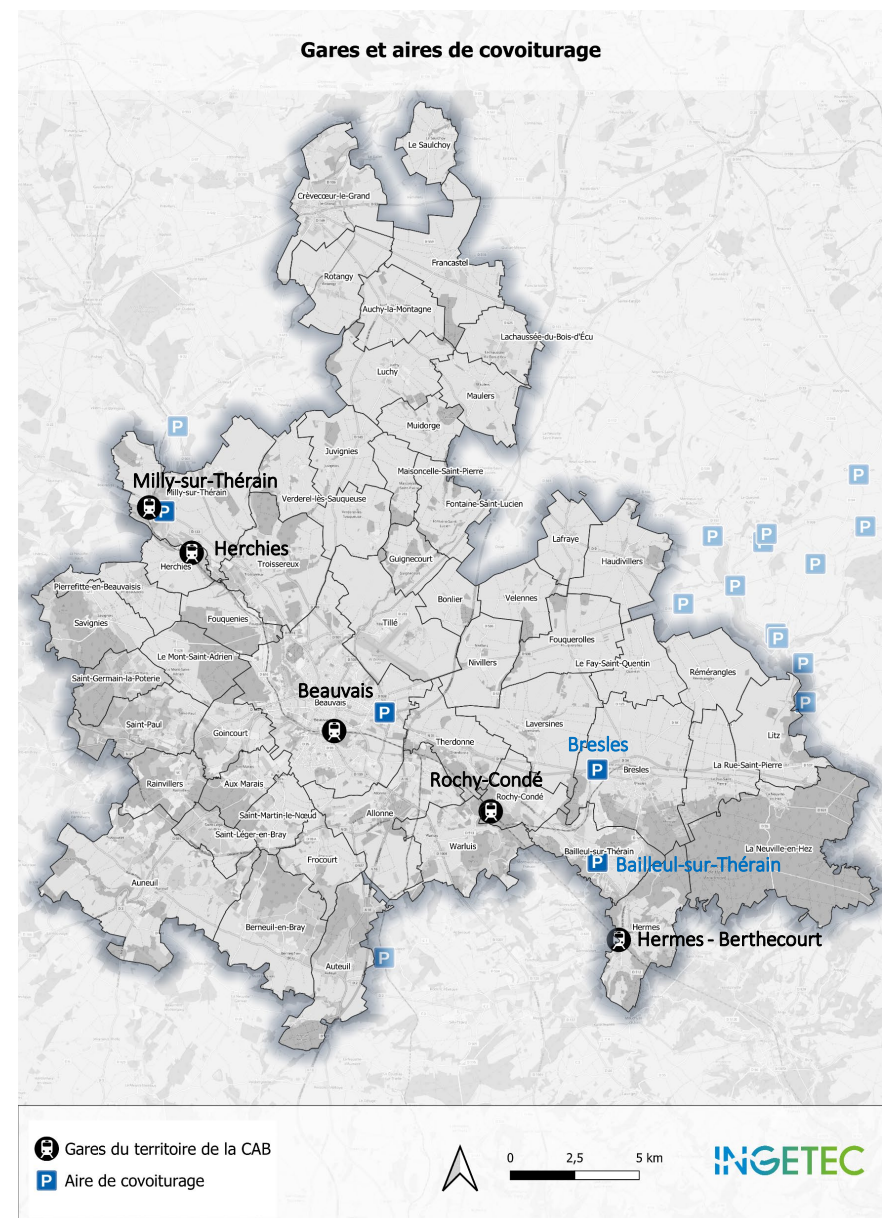
Court terme à moyen terme



Nombre de places obligatoires d'après le décret de LOM

Beauvais : 70 places

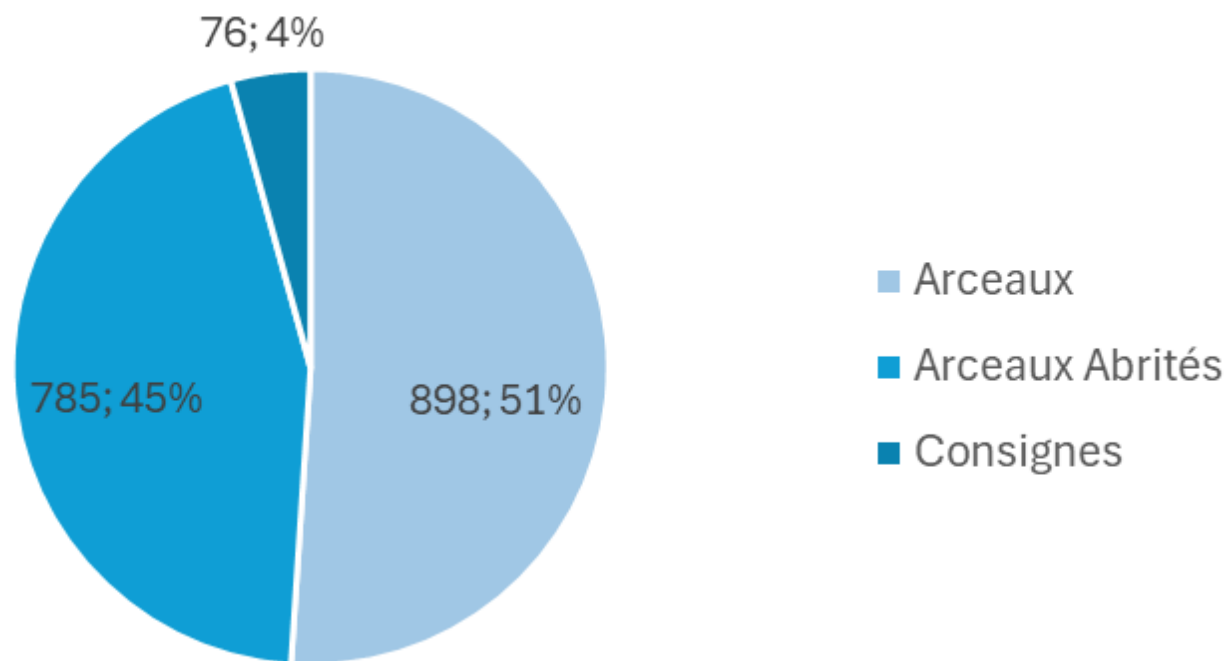
Saint-Sulpice – Auteuil : 10 places



Axe 2 – Stationnement

Synthèse des propositions

Typologie de stationnement global (nombre)



Typologie de stationnement	Nombre	Coût (€)
Arceaux	898	134 700
Arceaux Abrités	785	392 500
Consignes	76	268 000



Coût total de 795 200 €

05



AXE 3 – SERVICES

Mettre en place un ensemble de services dédiés aux modes actifs adaptés en milieu rural

Rappels de la stratégie

3 étapes pour
accéder à la pratique
du vélo au quotidien



Objectif 1 : Favoriser l'accès à la pratique du vélo

- Poursuivre le déploiement du programme Génération Vélo dans les écoles
- Pérenniser les ateliers vélo-école auprès des adultes

Objectif 2 : Permettre l'accès à un vélo

- Conforter le service de location longue durée de vélos
- Déployer une offre de vélos en libre-service
- Soutenir l'acquisition de vélos de seconde main

Objectif 3 : Assurer le maintien des vélos en bon état de fonctionnement

- Accompagner le déploiement des ateliers de réparation et d'autoréparation

Objectif 4 : Accueillir les cyclotouristes

- Favoriser la pratique du cyclotourisme sur le territoire

Objectif 1 : Favoriser l'accès à la pratique du vélo

1. Poursuivre le déploiement du dispositif Savoir Rouler à vélo (SRV) dans les écoles

Public visé



Proposition

- Programme de financement *Génération Vélo*, permettant de développer le dispositif *Savoir Rouler à Vélo* dans les établissements scolaires de l'agglomération avec une phase expérimentale la première année (6-10 classes).
- Prise de contact avec la référente du programme à la FUB pour la Région des Hauts-de-France, recensement des établissements scolaires souhaitant déployer le dispositif, organisation de partenariats avec les acteurs pouvant organiser le SRV sur le territoire

Une phase d'expérimentation en 2024 avec le financement et l'organisation de partenariats avec l'UFOLEP et l'USEP de l'Oise afin de proposer le programme des 10 établissements scolaires du territoire

Coûts et subventions

1700€ /classe pour un cycle complet d'apprentissage

Gouvernance

Action portée par la CAB, en partenariat avec les acteurs locaux du vélo

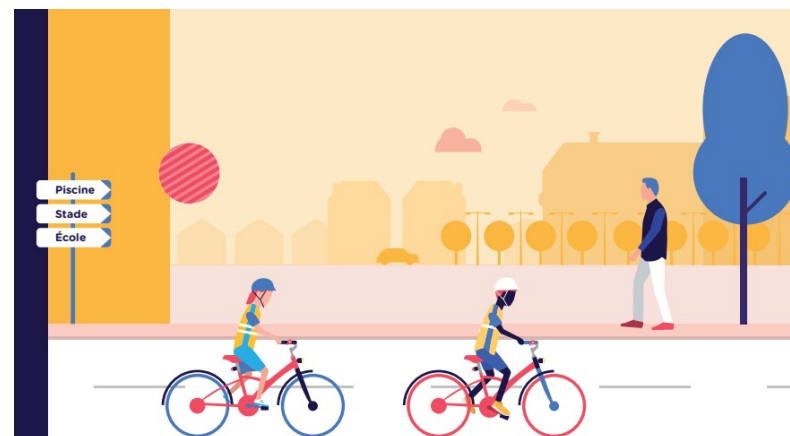
Planning de mise en œuvre

Court terme (expérimentation) à long terme (déploiement progressif à l'ensemble des écoles de la Communauté d'Agglomération)



Les 3 étapes du "Savoir rouler à vélo"

- 1ère étape : Savoir Pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner**.
- 2e étape : Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- 3e étape : Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.



Objectif 1 : Favoriser l'accès à la pratique du vélo

2. Pérenniser les ateliers vélo-école auprès des adultes

Public visé



Proposition

Dans Beauvais - Pérenniser les initiatives existantes

- Versement d'une subvention à la structure responsable de l'organisation des ateliers
 1. Ateliers de remise en selle – à destination de ceux et celles qui ne savent pas ou peu pratiquer le vélo
 2. Ateliers de perfectionnement – à destination de ceux et celles qui n'ont pas roulé à vélo depuis longtemps et ont besoin d'un appui not. pour circuler en mixité avec les véhicules motorisés

Sur le reste du territoire – Proposer de nouveaux services

- Inciter les communes à mettre à disposition des emplacements ou des locaux
- Appui financier à une structure locale proposant des formations d'apprentissage du vélo à destination du grand-public.
 - Associations locales autour du cycle
 - Associations locales adhérent à la plateforme de mobilité Mob'In (réseau d'acteurs de la mobilité inclusive)
 - Centre Communal d'Action Sociale – CCAS
 - Maison de l'Emploi, France Travail, Mission locale

Coûts et subventions

Variable en fonction des types d'activités déployées

Gouvernance

Action partenariale une association locale

Planning de mise en œuvre

Moyen terme à long terme

La vélo-école

BeauVélo anime également des séances de Vélo-école ouvertes à tous, ces séances durent 1h30 chacune et ont lieu le mercredi après-midi et le vendredi soir.

Deux types de séances sont au programme, les séances d'apprentissage, pour les personnes n'ayant jamais pratiqués, et des séances de perfectionnement, pour ceux qui n'ont pas roulé depuis longtemps ou qui ne sentent pas à l'aise dans la circulation urbaine.

Des vélos peuvent être prêtés pour les cours de vélo-école.

Des stages d'apprentissage peuvent étre organisés pendant les vacances scolaires.

Contactez nous pour toute demande !

Service actuellement proposé à la
vélostation en gare de Beauvais



Source : France Vélo Tourisme



Vélo-école pour adultes

Apprendre à faire du vélo près de chez vous tout simplement !

Source : FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)

LA VÉLO ÉCOLE CHEZ **BeauVélo**

TU VEUT APPRENDRE OU RÉ-APPRENDRE A FAIRE DU VÉLO ?

ALORS LA VÉLO-ÉCOLE DE BEAUVÉLO EST FAITE POUR TOI !

OUVERT A TOUS !
LE MERCREDI APRÈS-MIDI ET VENDREDI SOIR

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION :
-contact@beauvélo.org
-78 Avenue de la république, BEAUVAIS 60 000
-03 60 29 55 35

Objectif 2 : Permettre l'accès à un vélo

3. Conforter le service de location longue durée de vélos

Constat issu du diagnostic

Une concentration des services de location de cycles dans Beauvais

Public visé



Proposition

- Déploiement progressif d'une flotte de vélos disponibles à la location longue durée
- Dimensionnement : 50, 100 puis 200 vélos (objectif défini d'après les recommandations de l'ADEME)
- Composition de la flotte : vélos mécaniques, vélos à assistance électrique (VAE) et vélos spéciaux (vélo-cargo, tricycle etc.)
- Répartition géographique

Dimensionnement basé sur les poids de population

- ✓ Beauvais : 155 cycles
- ✓ Crèvecœur-le-Grand : 10 cycles
- ✓ Auneuil – Auteuil : 10 cycles
- ✓ Bresles - La-Neuville-en-Hez - Hermes - Rochy-Condé : 25 cycles

Coûts et subventions



Coût financier : reste à charge moyen de 225€/vélo/an pour une gestion en régie publique (source CEREMA – ADEME)

Gouvernance



Action individuelle - Exploitation en régie par la CAB ou gestion externe (association ou prestataire)

Planning de mise en œuvre



Déploiement progressif de la solution du court terme à long terme

Présentation du service

Définition : usage exclusif d'un vélo et parfois de certains équipements et accessoires contre le paiement d'un abonnement

Intérêt : solution permettant d'expérimenter la pratique du vélo au quotidien, encourageant donc l'achat d'un vélo personnel par la suite (y compris pour les vélos spéciaux, souvent coûteux à l'achat)

Conditions de réussite

- ✓ Une analyse approfondie du public-cible et de ses besoins
- ✓ Une flotte mixte
- ✓ Un service simple et lisible, avec une tarification attractive
- ✓ Communication claire et efficace
- ✓ Présence suffisante d'infrastructures (aménagements et points de stationnement)
- ✓ Le soutien des services, des collectivités et des acteurs économiques locaux
- ✓ Temps et moyens humains suffisants pour suivre le projet

à vous la liberté !
frankiz deoc'h !

vélék'tro



Vélék'tro à la CA Lannion-Trégor (Bretagne) – location de 500 VAE en 2022

Objectif 2 : Permettre l'accès à un vélo

4. Déployer une offre de vélos en libre-service (VLS)

Public visé



Proposition

- Mise à disposition d'une flotte de 100 VAE accessible à la location courte durée de manière automatisée, avec ou sans borne d'attache, au sein du pôle principal (Beauvais et les communes limitrophes), ainsi que des pôles secondaires en intermodalité avec les gares du territoire
 - Court terme - implantation des premières dans Beauvais, en gare et aux équipements principaux (déploiement de 40 VAE)
 - Moyen terme - densification du maillage interne à Beauvais (ajout de 40 VAE à la flotte)
 - Long terme - équipement des pôles secondaires : gare de Hermes – gare de Rochy-Condé - gare de Villers-Saint-Sépulcre – gare d'Auneuil-Auteuil → vers un partenariat avec la CC Thelloise ? (ajout de 20 VAE)



Les modalités du service doivent être adaptées à l'utilisation et restent à définir : abonnement vélo lié à un abonnement train ou car, paiement à l'usage, abonnement en libre-service, pass journée, etc.



Env. 1,6 trajet/jour/vélo pour des collectivités de 100 000 hab.

Comparaison

Collectivité	Population EPCI	Population ville principale	Superficie	Nb communes
CA Beauvaisis	104 000 hab.	56 500 (1/2 pop)	539 km2	53
Grand Bourg Agglomération	134 500 hab.	41 500 hab. (1/3 pop totale)	1 300 km2	74

Coûts et subventions

Reste à charge pour les collectivités : env. 2k€/an/vélo



Gouvernance

Action individuelle - Exploitation en régie par la CAB ou gestion déléguée à un prestataire externe



Planning de mise en œuvre

Moyen à long terme

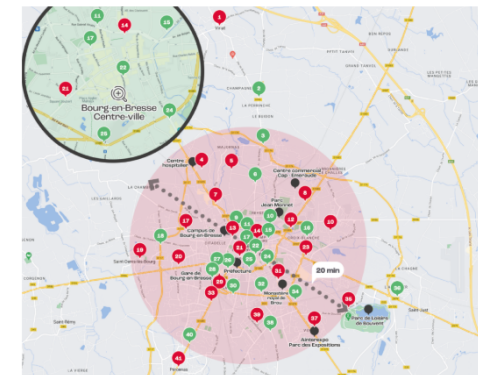
Louez le vélo dans la station de votre choix et déposez-le dans n'importe quelle autre !

41 stations réparties sur une zone accessible en 20 minutes :

- Allmentec
- Berthelot
- Bons Enfants
- Bouvent
- Carré Amiot
- Centre hippique
- Centre nautique
- Challes*
- Charité Université
- Charmettes
- Collège de Brou
- CPA
- Croix Blanche
- Cuvier
- D'Arsonval Jacquard
- Dimes
- Ekinox Ainterexpo
- Gare - Dépose minute
- Grenouillère
- Hôpital Fleury

- Jules Ferry
- La Neuve
- Médiathèque Césaire
- Monastère de Brou
- Parc de la Madeleine*
- Peloux Gare
- Perrinche
- Péronnas Mairie
- Pont des Chèvres
- Préfecture
- Printemps
- Quartier des lycées
- Rond-point du Stand
- Sémard Gare
- St Denis Centre
- Théâtre
- Tyrandes
- Vennes Montesquieu
- Viards
- Viriat Mairie – fermé pour une durée indéterminée à cause de travaux

* ouverture en 2025



Axe 3 – Services

Objectif 2 : Permettre l'accès à un vélo

5. Soutenir l'acquisition de vélos de seconde main

Constat issu du diagnostic

Une concentration des ventes de vélos d'occasion dans Beauvais

Public visé



Proposition

Dans Beauvais – Pérenniser les initiatives existantes

- Organiser des bourses aux vélos en partenariat avec les associations locales du territoire
- Soutenir le maintien d'un espace de vente de vélo de réemploi en gare de Beauvais

Sur le reste du territoire – Proposer de nouveaux services

- Organiser des bourses aux vélos en partenariat avec les associations locales du territoire



Coûts et subventions

A définir



Gouvernance

Action partenariale avec les structures associatives du territoire



Planning de mise en œuvre

Court terme

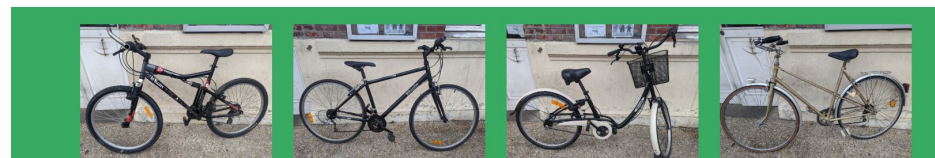


Service actuellement proposé par l'association Beauvélo en gare de Beauvais



Les vélos que nous vendons sont des vélos qui proviennent de la déchetterie ou de dons, minutieusement remis en état par les salariés de l'association,
Des vélos de tous types (VTT, VTC, Vélos Vintage, Vélos de ville, etc...), de toutes tailles pour tous les goûts !
Les tarifs des vélos de réemploi sont estimés par rapport au temps de remise à état effectuée par le mécanicien, par la qualité du vélo et des pièces rajoutées sur celui-ci au cours de la remise à état.
Le prix du vélo comprend le vélo, l'adhésion à l'association si ce n'est pas déjà le cas, et une garantie d'un mois !

Un vélo à la carte peut être réalisé sur demande, selon les pièces en stock et les possibilités.



Bourse à vélo organisée à Beauvais par les associations Beauvélo et Vellovaque



Objectif 3 : Assurer le maintien des vélos en bon état de fonctionnement

6. Accompagner le déploiement des ateliers de réparation et d'autoréparation

Constat issu du diagnostic

Une concentration des services de réparation et d'autoréparation de cycles dans Beauvais

Public visé



Proposition

Dans Beauvais - Pérenniser les initiatives existantes

- Versement d'une subvention à la structure responsable de l'organisation des ateliers

Sur le reste du territoire – Proposer de nouveaux services

- Financer des journées ou demi-journées de réparation chez les vélocistes du territoire
- Inciter les communes à mettre à disposition des emplacements ou des locaux
- Versement d'une subvention aux associations locales pour l'animation régulières d'ateliers de réparation ou d'autoréparation (subvention recommandée : 35€/hab./an – source : ADEME)

Coûts et subventions

Coût d'une demi-journée ou journée de réparation à définir

Gouvernance

Action partenariale avec les structures locales de l'écosystème vélo (associations, vélocistes, etc.)

Planning de mise en œuvre

Court terme

Les Mains dans le Guidon à Saint-Maurice (59)

Atelier payant (accès à la journée ou abonnement mensuel) permettant aux habitants de réparer leurs vélos



Ateliers vélo au Tiers-lieu à Senlis (60)

Ateliers proposés aux adhérents des associatifs AU5V et du Tiers-Lieux de Senlis : autoréparation & apéromécanos



Impacts mobilité

Un service d'atelier de réparation participatif qui modifie les habitudes de déplacement :



2 769 km/an/usager
parcourus à vélo



9 % des adhérents se séparent
d'une voiture

11 % des adhérents renoncent à l'achat
d'une voiture

Extrait de l'infographie de l'ADEME sur les ateliers participatifs de réparation de vélos

Axe 3 – Services

Objectif 4 : Accueillir les cyclotouristes

7. Favoriser la pratique du cyclotourisme sur le territoire

Public visé



Proposition

- Inciter les acteurs locaux du tourisme à suivre la labellisation *Accueil Vélo*

Organismes éligibles

- Hébergements touristiques
- Loueurs de cycles
- Réparateurs de cycles
- Office de tourisme
- Sites de visite et de loisirs
- Lieux de restauration
- Ports fluviaux

Conditions d'éligibilité

- Être situé à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé
- Remplir l'ensemble des critères obligatoires du référentiel qualité correspondant au domaine d'activité

- Conforter l'itinéraire de la Trans'Oise

- Renforcer le jalonnement
- Résorber les discontinuités et conforter certains aménagements
- Sécuriser les traversées cyclables
- Aménager des aires de services (not. sur la partie est du territoire)



Un schéma de jalonnement de la Trans'Oise élaboré en parallèle du plan d'actions



Coûts et subventions

Dispositif vélotourisme de l'ADEME



Gouvernance

Action partenariale avec les acteurs de mobilité sur le territoire (Oise tourisme, Office du tourisme de Beauvais, etc.)



Planning de mise en œuvre

Court terme au long terme

Source : Ingetec (août 2024)

Source : Roannais Tourisme



Source : Dossier « Les Maisons du Vélo, des lieux ressources de diffusion de la culture vélo » du club des villes & territoires cyclables et marchables, octobre 2023

Pourquoi mettre en place une Maison du Vélo à Beauvais ?

Centraliser le panel des services dédiés à la pratique du cycle en gare de Beauvais, un lieu central et accessible

Quels services du plan d'action pourrait être proposés ?

- ✓ Point d'information sur l'offre dédiée aux cycles sur le territoire, notamment les services et orientations vers les initiatives existantes
- ✓ Ateliers vélo-école
- ✓ Location longue durée de vélos
- ✓ Ateliers de réparation et d'autoréparation

Quelle gouvernance pour cette structure ?

Gestion par une structure à caractère associatif et financé en partie par une collectivité via un marché de prestation ou une subvention locale pilotage en régie par la collectivité



LES MAISONS DU VÉLO EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les communes d'implantation des maisons du vélo sont données à titre indicatif. Certaines d'entre-elles couvrent un territoire plus vaste que la ville centre (intercommunalité, département).



Agence J'Y VELO (CC Rumilly Terres de Savoie) ouverte depuis 2021

TYPE D'ACTIONS ENVISAGEABLES DANS LE CADRE DE LA MISE EN PLACE D'UNE "MAISON DU VÉLO"

Actifs ou étudiants	Accompagner au changement	Vélo école, SRAV	Remise en selle	Lieu de ressources et d'information	Animation entreprises, établissements, événements	Fonctions AOM : aide à l'achat, abonnements stationnement stratégie com...	Tiers lieux
Personnes en insertion sociale		Accompagnement individualisé		Distribution kit sécurité			Info mobilité
Personnes à mobilité réduite							
Livreurs	Simplifier l'accès au vélo	Location courte ou longue durée de vélos accessoires	Prêt de vélos « spéciaux »	Entretien courant, marquage vélo	Réparation	Vente pièces et consomm.	
Associations		Recyclage et revente à prix réduit de vélos	Ateliers d'auto-réparation			Services aux professionnels (location / entretien de flotte...)	
Elèves							
Employeurs	Proposer des équipements	Consignes/bagagerie, stationnement	Station de nettoyage extérieur				
Associations vélo		Station auto-entretien, gonflage	Lieu de rassemblement pour sorties vélo (sanitaires...)				
Cyclotouristes							

06



AXE 4 – COMMUNICATION ET EVENEMENTIEL

Promouvoir l'usage du vélo auprès de tous les usagers et encourager le passage aux modes de déplacement actifs



Axe 4 – Communication et évènementiel

Rappel de la stratégie

2 publics cibles



Grand
public

Objectif 1 : Promouvoir une culture vélo

- Lancement d'une campagne de communication en faveur de la pratique du vélo (*sensibilisation, offre existante sur le territoire, etc.*)
- Organisation d'évènements fédérateurs autour du vélo



Travail
leurs

Objectif 2 : Favoriser la pratique du vélo parmi les travailleurs

- Mise en place de partenariats avec les entreprises locales (*sensibilisation, challenges, mise en place de plans de mobilité employeur, engagement dans la démarche Employeur Pro Vélo – OEPV, etc.*)



1. Lancement d'une campagne de communication en faveur de la pratique du vélo

Public visé



Proposition

- Lancer une campagne de communication à destination des usagers du territoire afin de les sensibiliser aux enjeux de la pratique du vélo

Thématiques suggérées

- Bienfaits et avantages de la pratique du vélo (voir le kit de communication de l'ADEME ci-contre)
- Conseils d'équipement
- Retour d'expériences de cyclistes locaux
- Règles de circulation sur les aménagements en milieu rural, etc.

Canaux de communication

- Page spécifique sur le site internet
- Réseaux sociaux
- Magazine des communes
- Campagne d'affichage, etc.
- Proposer une carte à l'échelle de la CAB indiquant tous les aménagements et stationnements cyclables existants

Coûts et subventions

A définir



Gouvernance

Action individuelle



Planning de mise en œuvre

Court terme au long terme



Campagne de sensibilisation
mise en œuvre par la CU
Caen la Mer (14)

Kit de communication de l'ADEME pour aider au
développement de la culture vélo sur les territoires

Axe 4 – Communication et évènementiel

Objectif 2 : Favoriser la pratique du vélo parmi les travailleurs



2. Organisation d'évènements fédérateurs autour du vélo

Public visé



Proposition

- Organiser des **évènements festifs** : décliner des évènements nationaux à l'échelle locale (semaine de la mobilité en septembre, Mai à vélo) et organiser des évènements locaux comme la « Fête du vélo », en collaboration avec les associations et les acteurs locaux (Vellovaque, Beauvélo, etc.).
- Participer à des **challenges** autour de la pratique du vélo (défi « J'y vais à vélo », défi Géovélo lors de Mai à vélo, etc.).
- Mettre en place une **animation en gare durant l'été pour les cyclotouristes** : ateliers de réparation, aide à l'emport des vélos dans les trains, animation d'un stand de promotion de l'offre cyclable du territoire et des points d'intérêt touristique, etc.



Coûts et subventions

A définir



Gouvernance

Action partenariale avec les acteurs locaux (not. le milieu associatif)



Planning de mise en œuvre

Court terme au long terme

Atelier de réparation et d'entretien en gare de Nanterre



Défi sportif « Mai à Vélo » - Agglomération du Grand Sénonais



Evènement festif « Fête du vélo » à Pierrefonds

Evènement festif « Mai à vélo » à Dinard





3. Mise en place de partenariats avec les entreprises locales

Public visé



Proposition

- Communiquer auprès des employeurs sur les outils disponibles pour des campagnes de sensibilisation sur les modes actifs et sur la possibilité de participer à des challenges sur la mobilité
- Conseiller aux employeurs de mettre en place du FMD (Forfait Mobilité Durable) en communiquant sur le dispositif

Date d'entrée en vigueur : 10/05/2022

Objectif : accompagner les salariés et employeurs du secteur privé à se déplacer au quotidien avec des modes de transports plus vertueux pour l'environnement et moins coûteux.

Mesure : prise en charge facultative par l'employeur de tout ou partie des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail lorsque le trajet est effectué notamment à vélo.

- Inciter les employeurs à élaborer leur PDME (Plan de Mobilité Employeur) en leur partageant la boîte à outils de l'ADEME
- Encourager les employeurs du territoire à s'engager dans la démarche employeur pro-vélo (en valorisant toutes les actions menées par la CAB dans le cadre du SDC) en communiquant sur le programme de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)

Objectif : accompagner 4500 employeurs (publics, privés et associatifs) dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements.

Déroulé du programme

- ✓ Réalisation d'un autodiagnostic
- ✓ Accompagnement pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise
- ✓ Accès à une prime pour mettre en œuvre les services proposés par le catalogue



Fin du programme en 2025
(pour les entreprises engagées avant fin 2024)



Coûts et subventions

A définir



Gouvernance

Action partenariale avec les entreprises du territoire



Planning de mise en œuvre

Court terme au long terme



la Librairie

Boîte à outils Plan de mobilité employeur

Fiches pratiques - Exemple d'actions - Outils

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/231-boite-a-outils-plan-de-mobilite-employeur.html>



Forfait mobilité durable

07

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

Intitulé de l'action	Type de liaison	Linéaire (km)	Maître d'ouvrage	Partenaires	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
									Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 1 : Déployer un réseau cyclable intercommunal cohérent et efficace											
1.1 S'appuyer sur les dynamiques des itinéraires départementaux											
Aménagement liaison 7 : Troissereux – Trans ’Oise	Rabattement Trans'Oise	0,3	CAB	Département - Communes	2	1 000 €	50%	500 €		500 €	
Aménagement liaison 10 : Trans ’Oise – Sinancourt – Troussures	Rabattement Trans'Oise	2,3	CAB	Communes	3	359 000 €	50%	179 500 €			179 500 €
Aménagement liaison 15 : Trans ’Oise – Hermes	Rabattement Trans'Oise	2,1	CAB	Département - Communes	1	8 000 €	50%	4 000 €	4 000 €		
Aménagement liaison 16 : Le Fay Saint-Quentin – Bresles	Rabattement Trans'Oise	4,4	CAB	Département - Communes	2	410 000 €	50%	205 000 €		205 000 €	
Aménagement liaison 17 : Litz – La-Neuville-en-Hez et confortement Trans'Oise	Rabattement Trans'Oise	3,5	CAB	Communes	1	308 000 €	50%	154 000 €	154 000 €		
Aménagement liaison 18 : Laversines – Trans’Oise	Rabattement Trans'Oise	2,5	CAB	Département - Communes	1	549 000 €	50%	274 500 €	274 500 €		
Aménagement liaison 19 : Bailleul-sur-Thérain – Trans ’Oise & confortement Trans'Oise	Rabattement Trans'Oise	1,3	CAB	Département - Communes	1	317 000 €	50%	158 500 €	158 500 €		
Aménagement liaison 32 : Saint-Paul – Trans ’Oise	Rabattement Trans'Oise	1,9	CAB	Communes	2	8 000 €	50%	4 000 €		4 000 €	
1.2 Développer un réseau cyclable de proximité											
Aménagement liaison 1 : Beauvais – Le-Mont-Saint-Adrien	Principale	4,8	CAB	Communes	2	711 000 €	50%	355 500 €		355 500 €	
Aménagement liaison 2 : Beauvais – Fouquénies	Principale	4,5	CAB	Département - Communes	1	633 840 €	50%	316 920 €	316 920 €		
Aménagement liaison 2bis : Beauvais – Troissereux	Principale	5,2	CAB	Département - Communes	1	1 014 000 €	50%	507 000 €	507 000 €		
Aménagement liaison 3 : Aux Maris – Saint-Martin-le-Nœud	Principale	2,8	CAB	Communes	1	457 000 €	50%	228 500 €	228 500 €		
Aménagement liaison 4 : Beauvais – Saint-Martin-le-Nœud	Principale	1,4	CAB	Département - Communes	1	363 000 €	50%	181 500 €	181 500 €		
Aménagement liaison 5 : Beauvais – Allonne	Principale	3,9	CAB	Département - Communes	1	96 600 €	50%	48 300 €	48 300 €		
Aménagement liaison 6 : Allonne – Therdonne	Principale	4,7	CAB	Communes	2	1 278 000 €	50%	639 000 €		639 000 €	

Intitulé de l'action	Type de liaison	Linéaire (km)	Maître d'ouvrage	Partenaires	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
									Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 1 : Déployer un réseau cyclable intercommunal cohérent et efficace											
1.2 Développer un réseau cyclable de proximité											
Pôles secondaires											
Aménagement liaison 8 : Auneuil – Berneuil-en-Bray	Secondaire	6,4	CAB	Département - Communes	1	1 426 000 €	50%	713 000 €	713 000 €		
Aménagement liaison 9 : Berneuil-en-Bray – Auteuil – Saint-Sulpice	Secondaire	4,7	CAB	Département - Communes	1	1 138 000 €	50%	569 000 €	569 000 €		
Aménagement liaison 11 : Frocourt – Allonne	Secondaire	3,7	CAB	Département - Communes	2	359 000 €	50%	179 500 €		179 500 €	
Aménagement liaison 12 : Saint-Martin-le-Nœud – Saint-Léger-en-Bray	Secondaire	3,1	CAB	Communes	3	484 000 €	50%	242 000 €			242 000 €
Aménagement liaison 13 : Warluis – Rochy-Condé	Secondaire	3,7	CAB	Département - Communes	2	15 000 €	50%	7 500 €		7 500 €	
Aménagement liaison 14 : La-Neuville-en-Hez – Hermes	Secondaire	8,1	CAB	Communes	3	1 364 000 €	50%	682 000 €			682 000 €
Aménagement liaison 20 : Allonne - Warluis	Secondaire	2,9	CAB	Département - Communes	2	862 000 €	50%	431 000 €		431 000 €	
Aménagement liaison 21 : Crèvecœur-le-Grand – Francastel	Secondaire	6,4	CAB	Département - Communes	3	939 520 €	50%	469 760 €			469 760 €
Aménagement liaison 22 : Trans ’Oise – Rotangy – Auchy-la-Montagne	Secondaire	3,6	CAB	Département - Communes	3	370 000 €	50%	185 000 €			185 000 €
Aménagement liaison 23 : Juvignies – Verderel-lès-Sauqueuse – Beauvais	Tertiaire	9,5	CAB	Département - Communes	1	911 000 €	50%	455 500 €	455 500 €		
Aménagement liaison 24 : Maisoncelle-Saint-Pierre – Fontaine-Saint-Lucien	Tertiaire	2,5	CAB	Communes	3	10 000 €	50%	5 000 €			5 000 €
Aménagement liaison 25 : Guignecourt - Fontaine-Saint-Lucien - Maulers - Lachaussée-du-Bois-d'Écu	Tertiaire	9,3	CAB	Département - Communes	3	1 399 000 €	50%	699 500 €			699 500 €
Aménagement liaison 26 : Guignecourt - Tillé	Tertiaire	4,3	CAB	Département - Communes	3	533 000 €	50%	266 500 €			266 500 €
Aménagement liaison 27 : Francastel – Lachaussée-du-Bois-d'Écu	Tertiaire	4,4	CAB	Département - Communes	3	311 000 €	50%	155 500 €			155 500 €

Intitulé de l'action	Type de liaison	Linéaire (km)	Maître d'ouvrage	Partenaires	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
									Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 1 : Déployer un réseau cyclable intercommunal cohérent et efficace											
1.2 Développer un réseau cyclable de proximité											
Aménagement liaison 28 : Savignies – Le Déroit	Tertiaire	2,4	CAB	Département - Communes	3	356 000 €	50%	178 000 €			178 000 €
Aménagement liaison 29 : Savignies – Pierrefitte-en-Beauvaisis	Tertiaire	1,2	CAB	Communes	2	174 000 €	50%	87 000 €		87 000 €	
Aménagement liaison 30 : Saint-Paul - Goincourt	Tertiaire	2,5	CAB	Département - Communes	1	152 000 €	50%	76 000 €	76 000 €		
Aménagement liaison 31 : Le-Mont-Saint-Adrien - Saint-Paul	Tertiaire	2,2	CAB	Département - Communes	2	272 920 €	50%	136 460 €		136 460 €	
Aménagement liaison 33 : Savignies – Le-Mont-Saint-Adrien	Tertiaire	3,8	CAB	Communes	2	613 000 €	50%	306 500 €		306 500 €	
Aménagement liaison 34 : Saint-Germain-la-Poterie – Le Mont-Saint-Adrien	Tertiaire	1,1	CAB	Communes	3	97 000 €	50%	48 500 €			48 500 €
Aménagement liaison 35 : Lafraye – Haudivillers	Tertiaire	3,5	CAB	Communes	3	538 000 €	50%	269 000 €			269 000 €
Aménagement liaison 36 : Haudivillers - Fouquerolles	Tertiaire	4,1	CAB	Département - Communes	3	598 000 €	50%	299 000 €			299 000 €
Aménagement liaison 37 : Velennes – Nivillers	Tertiaire	2,6	CAB	Département - Communes	3	438 000 €	50%	219 000 €			219 000 €
Aménagement liaison 38 : Fouquerolles – Laversines	Tertiaire	3,7	CAB	Département - Communes	2	14 000 €	50%	7 000 €		7 000 €	
Aménagement liaison 39 : Nivillers – Beauvais	Tertiaire	3,5	CAB	Département - Communes	2	877 000 €	50%	438 500 €		438 500 €	
1.3 Favoriser les déplacements via les modes actifs											
Liaison 40 : Axe 1 - Est-Ouest	Internes à Beauvais	13,1	CAB	Département - Ville de Beauvais	1	756 000 €	50%	378 000 €	378 000 €		
Liaison 40 : Axe 2 - Boulevards du centre-ville	Internes à Beauvais	3,7	CAB	Ville de Beauvais	1	735 000 €	50%	367 500 €	367 500 €		
Liaison 40 : Axe 3 - Nord-Sud	Internes à Beauvais	7,3	CAB	Département - Ville de Beauvais	1	1 946 000 €	50%	973 000 €	973 000 €		
Liaison 40 : Axe 4 - Inter-quartiers	Internes à Beauvais	28,5	CAB	Département - Ville de Beauvais	1	5 365 000 €	50%	2 682 500 €	2 682 500 €		
Liaison 40 : Axe 5 - Zones d'activités	Internes à Beauvais	14,4	CAB	Département - Ville de Beauvais	1	2 130 000 €	50%	1 065 000 €	1 065 000 €		
TOTAL AXE 1		215,8				31 696 880 €		15 848 440 €	9 152 720 €	2 797 460 €	3 898 260 €

Extraits du PPI

Intitulé de l'action	Maître d'ouvrage	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
						Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 2 : Offrir un stationnement adapté à tous								
2.1 Remplacer les stationnements non-sécurisés								
1. Remplacement des racks existants par des arceaux	CAB - Communes	1	8 250 €	50%	4 125 €	4 125 €		
2.2 Conforter les dispositifs de stationnement à Beauvais								
2. Densifier le maillage en arceaux dans le centre-ville de Beauvais	CAB - Ville de Beauvais	2	7 200 €	50%	3 600 €		3 600 €	
3. Développer des arceaux au niveau des polarités commerciales dans Beauvais	CAB - Ville de Beauvais	3	12 000 €	50%	6 000 €			6 000 €
4. Développer des arceaux abrités au niveau des polarités industrielles dans Beauvais	CAB - Ville de Beauvais	3	30 000 €	50%	15 000 €			15 000 €
5. Implanter des arceaux abrités à proximité des établissements scolaires de Beauvais	CAB - Ville de Beauvais	1	265 000 €	50%	132 500 €	132 500 €		
6. Poursuivre le déploiement de consignes sur les secteurs résidentiels	CAB - Ville de Beauvais	2	150 000 €	50%	75 000 €		75 000 €	
2.3 Déployer un réseau de ponts de stationnement cyclable à proximité des pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements) au sein des pôles extérieurs à Beauvais								
7. Installer des arceaux au sein de chaque commune de la CAB	CAB - Communes	1	107 250 €	50%	53 625 €	53 625 €		
8. Mettre en place des arceaux abrités à proximité des équipements	CAB - Communes	2 & 3	97 500 €	50%	48 750 €		24 375 €	24 375 €
9. Equiper les gares et les aires de covoiturage en stationnement cyclable	CAB - SNCF	1 & 2	118 000 €	50%	59 000 €	29 500 €	29 500 €	
TOTAL AXE 2			795 200 €		397 600 €	219 750 €	132 475 €	45 375 €

Extraits du PPI

Intitulé de l'action	Maître d'ouvrage	Partenaires	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
							Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 3 : Mettre en place un ensemble de services dédiés aux modes actifs adaptés au milieu rural									
3.1. Favoriser l'accès à la pratique du vélo									
1. Poursuivre le déploiement du dispositif Savoir Rouler à Vélo dans les écoles	CAB	FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) Acteurs locaux du système vélo	1 , 2 & 3	Ø	Ø	Ø	A définir	A définir	A définir
2. Pérenniser les ateliers de vélo-école auprès des adultes	CAB	Acteurs locaux du système vélo	2 & 3	Ø	Ø	Ø		A définir	A définir
3.2. Permettre l'accès à un vélo									
3. Conforter le service de location longue durée de vélos	CAB	Possibilité d'exploitation du service par un prestataire externe	1 , 2 & 3	Reste à charge pour une gestion en régie : 225€/vélo/an	A définir	Reste à charge pour une gestion en régie : 225€/vélo/an	67 500 €	135 000 €	270 000 €
4. Déployer une offre de vélos en libre-service	CAB	Possibilité d'exploitation du service par un prestataire externe	1 , 2 & 3	Reste à charge : env. 2000€/vélo/an	A définir	Reste à charge : env. 2000€/vélo/an	480 000 €	480 000 €	240 000 €
5. Soutenir l'acquisition de vélos de seconde main	CAB	Structures associatives du territoire	1	A définir	Ø	Ø	A définir		
3.3. Assurer le maintien des vélos en bon état de fonctionnement									
6. Accompagner le déploiement des ateliers de réparation et d'autoréparation	CAB	Acteurs locaux du système vélo	1	A définir	Ø	Montant de la subvention à définir	A définir		
3.4. Accueillir les cyclotouristes									
7. Favoriser la pratique du cyclotourisme sur le territoire	CAB	Acteurs de mobilité du territoire (Oise tourisme, office du tourisme de Beauvais...)	1 , 2 & 3	A définir	Ø	Ø	A définir	A définir	A définir
TOTAL AXE 3				1 672 500 €		1 672 500 €	547 500 €	615 000 €	510 000 €

Extraits du PPI

Intitulé de l'action	Maître d'ouvrage	Partenaires	Phase	Coût prévisionnel (hors éventuels surcoûts liés au franchissement des infrastructures routières structurantes)	Taux de subvention estimé	Reste à charge	Coûts sur la période		
							Phase 1 Court terme 2026 - 2029	Phase 2 Moyen terme 2030 - 2033	Phase 3 Long terme 2034 - 2037
Axe d'actions n° 4 : Communication et évènementiel - Promouvoir l'usage du vélo auprès de tous les usagers et encourager le passage aux modes de déplacement actifs									
4.1 Promouvoir une culture vélo									
1. Lancement d'une campagne de communication en faveur de la pratique du vélo	CAB	∅	1, 2 & 3	A définir	∅	∅	A définir	A définir	A définir
2. Organisation d'évènements fédérateurs autour du vélo	CAB	Acteurs locaux du système vélo	1, 2 & 3	A définir	∅	∅	A définir	A définir	A définir
4.2. Favoriser la pratique du vélo parmi les travailleurs									
3. Mise en place de partenariats avec les entreprises locales	CAB	Entreprises du territoire	1, 2 & 3	A définir	∅	∅	A définir	A définir	A définir
TOTAL AXE 4				A définir		A définir	A définir	A définir	A définir
TOTAL (court, moyen et long terme)						12 918 040 €	5 677 970 €	2 370 435 €	4 869 635 €
Moyenne annuelle par période						717 669 €	946 328 €	395 073 €	811 606 €
Coût annuel par habitant par période						7 €	9 €	4 €	8 €

RAPPEL DES RATIOS

Budget annuel par habitant des collectivités engagées dans une politique cyclable minimale	10 €/hab.
Budget annuel par habitant moyen « vélo » dépensé en France par les collectivités	15 €/hab.
Budget estimé par l'ADEME pour une politique cyclable alignée aux objectifs du plan vélo	30 €/hab.

08

ANNEXES

Liaisons ou itinéraires non retenus

Pôle principal

Liaison 40 : Le Mont-Saint-Adrien – Fouquénies

Itinéraire 1



Création d'une CVCB sur la rue de Rome (RD626)



Aménagement d'une voie verte séparée de la voirie sur la Route de Savignies



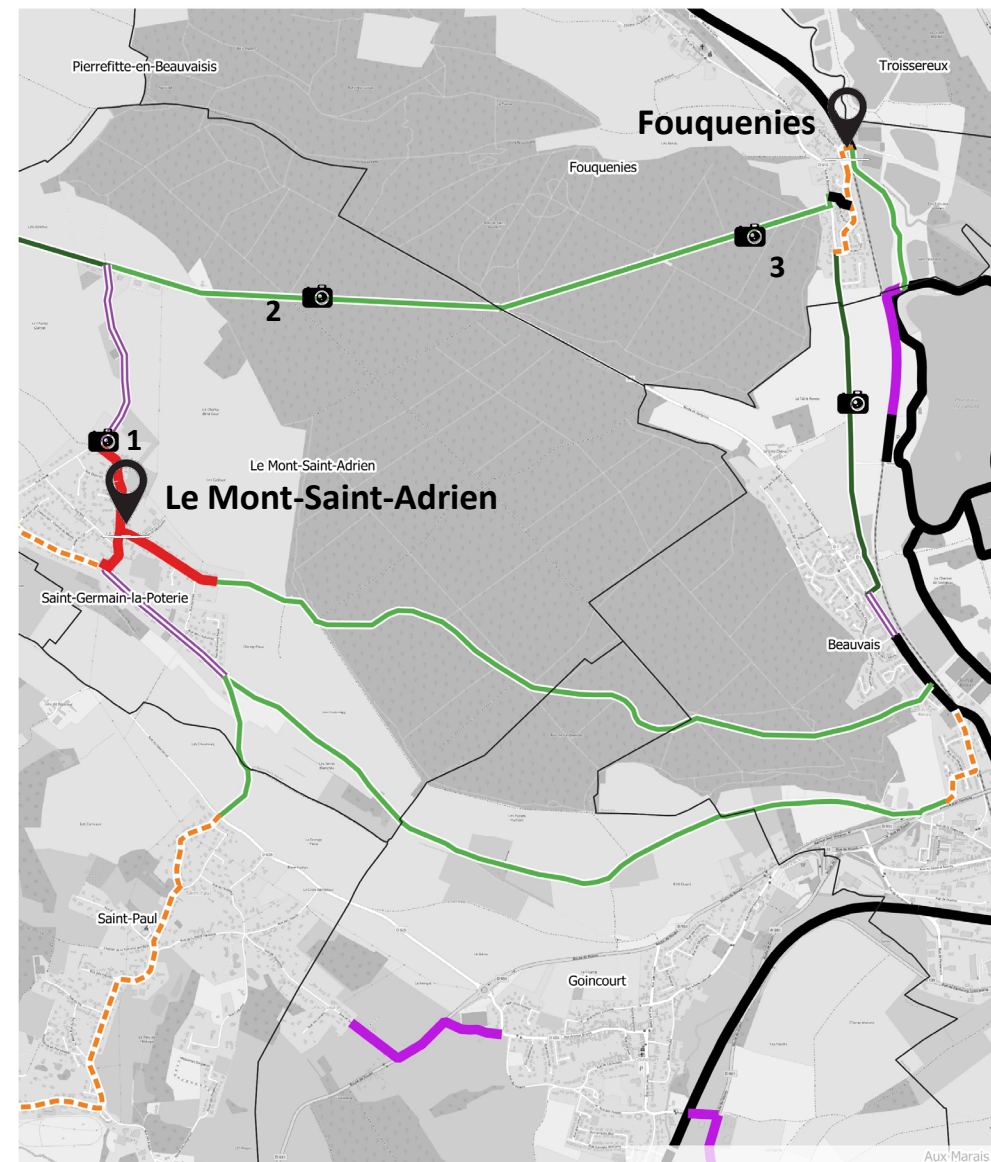
Voie verte à créer sur la route forestière de Fouquénies

Rappel des conditions pour la mise en œuvre d'une CVCB

Trafic
-800 véh/jours

Vitesse
50 km/h

Largeur
> 6m



Liaison Le Mont-Saint-Adrien - Fouquénies

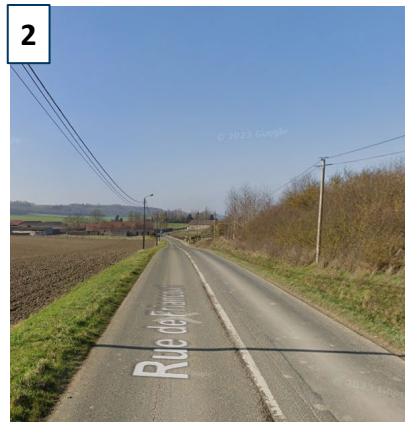
- Aménagements existants
- Aménagements en projet
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 41 : Auneuil – Le Croquet

Itinéraire 1



Zone 30 ponctuelle existante à étendre sur la traversée d'Auneuil



Voie verte à aménager le long de la rue de Friancourt (RD2)



Voie verte à créer sur un sentier forestier



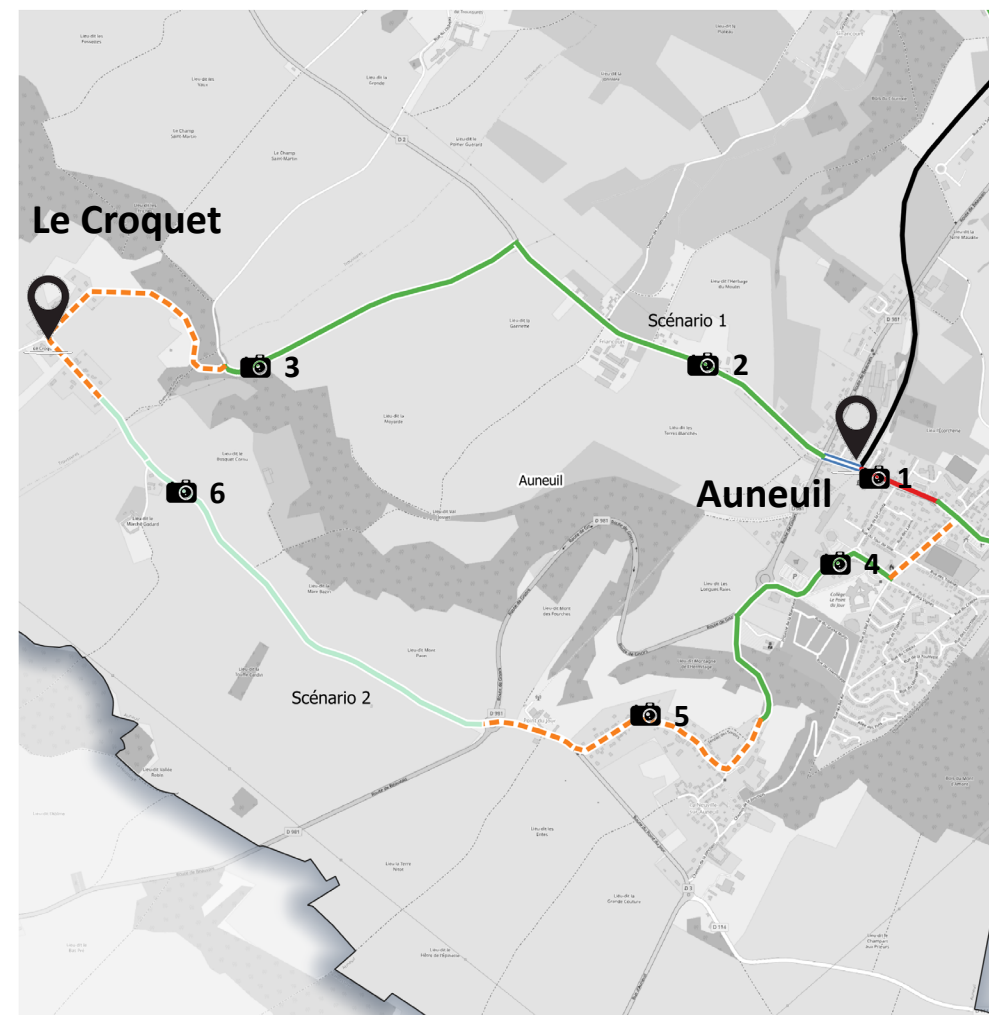
Voie verte à aménager le long de la rue des Aulnes



Jalonnement sur la rue du Bourriflé



Voie à trafic motorisé limité sur la rue du Marché Godard



Liaison Auneuil - Le Croquet

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Jalonnement
- Zone 30
- Voie à trafic motorisé limité

Liaison 42 : Saint-Martin-le-Nœud - Frocourt

Itinéraire 1



1
Piste cyclable bidirectionnelle sur la rue des Potelots



2
Voie verte à aménager sur une voie agricole existante



3
Jalonnement à créer sur la rue de Beauvais

Itinéraire 2



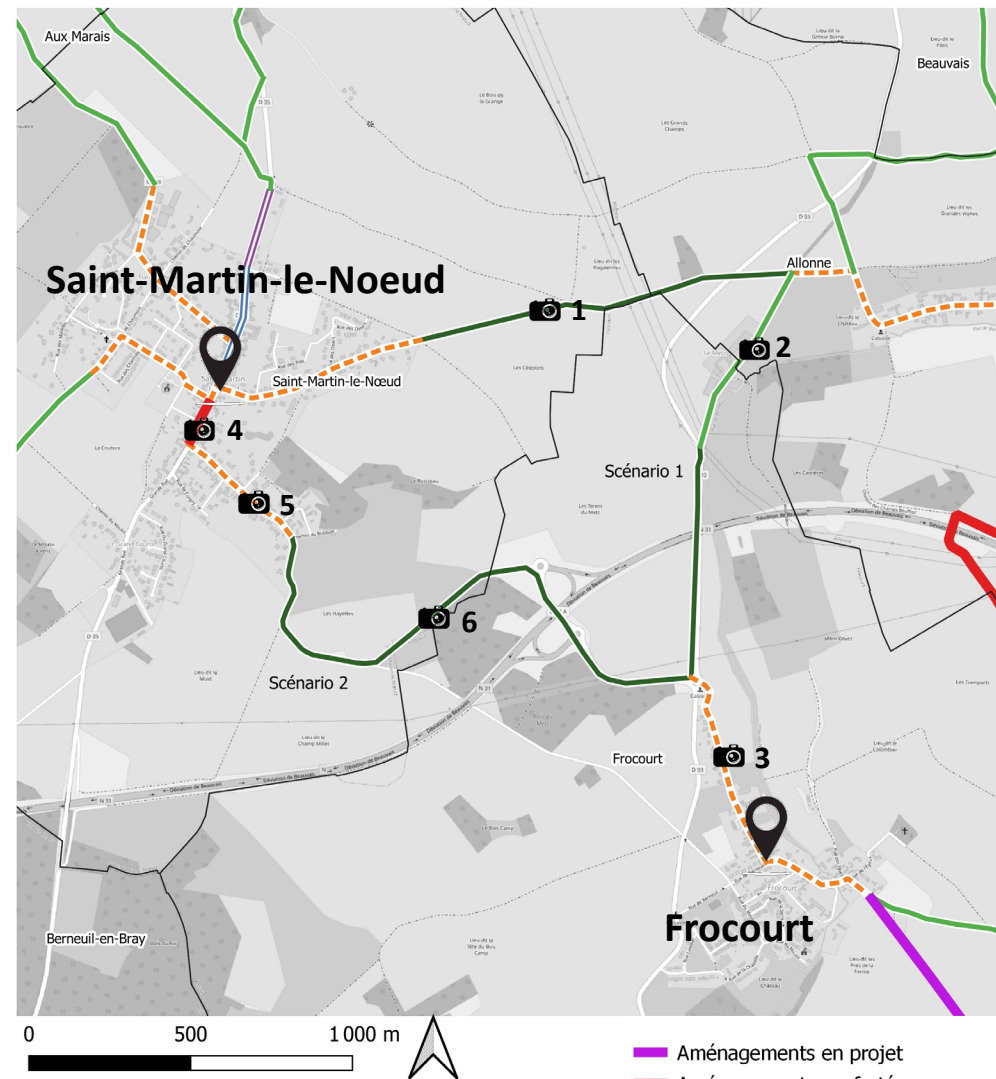
4
Zone 30 à conforter sur la grande rue



5
Jalonnement à créer sur la rue de Frocourt



6
Piste cyclable bidirectionnelle à aménagement le long de la rue de Frocourt



Saint-Martin-le-Nœud - Frocourt

Pôle secondaire – Sud-Est

Liaison 43 : Laversines – Le Fay-Saint-Quentin

Itinéraire 1



Zone 30 à conforter
rue Saint-Martin



Jalonnement à déployer sur
la rue du Fay – voie
communale peu circulée

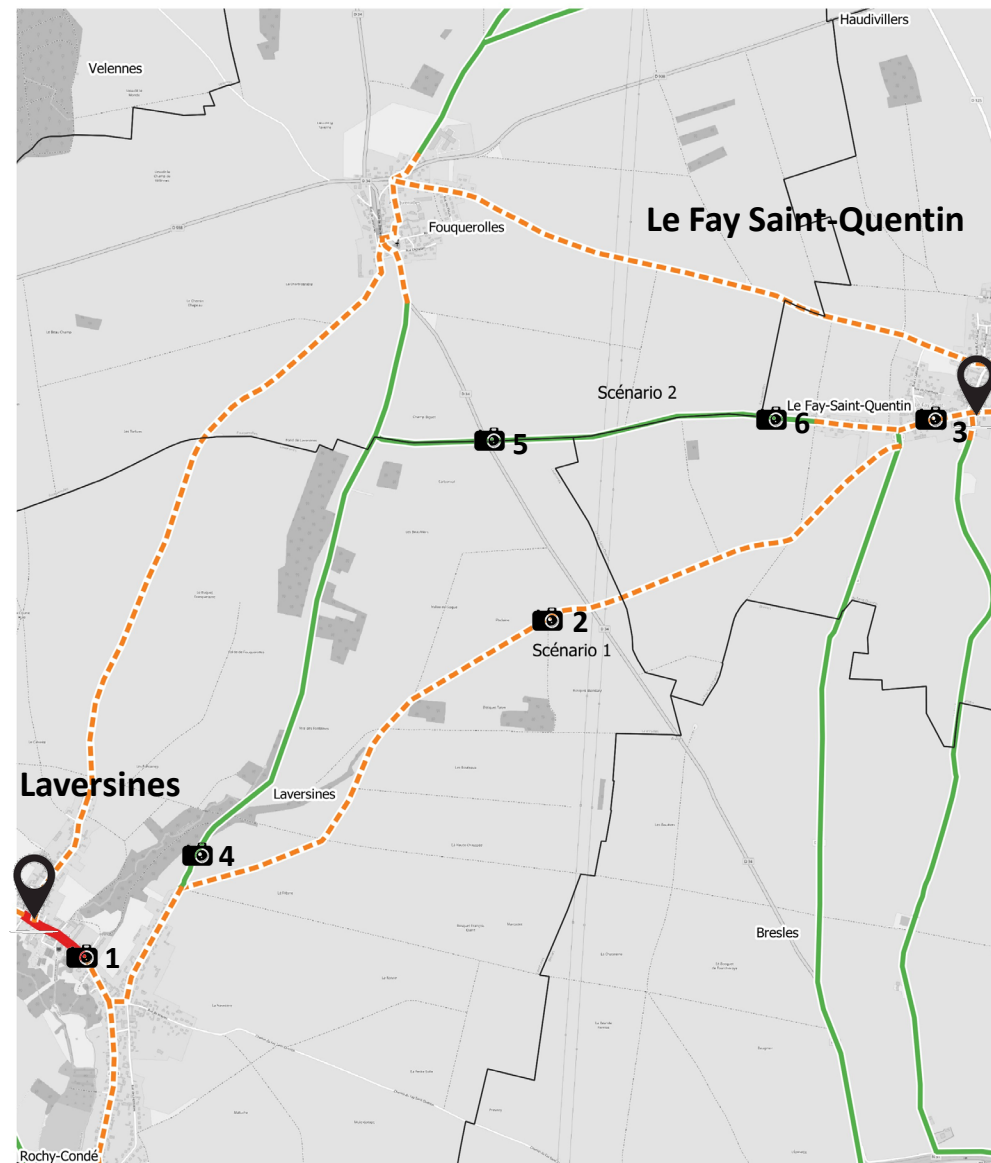


Jalonnement à déployer sur
la rue de la Franche Mare

Itinéraire 2



Voie verte à créer sur une voie agricole



0 250 500 m



- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison Laversines- Le
Fay-Saint-Quentin

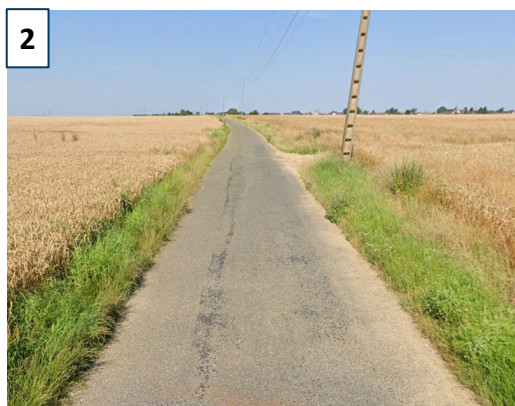
Pôle secondaire – Sud-Est

Liaison 44 : Le Fay Saint-Quentin - Rémérangles

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue Coulangue



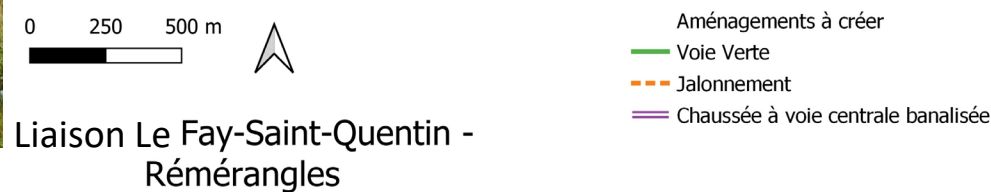
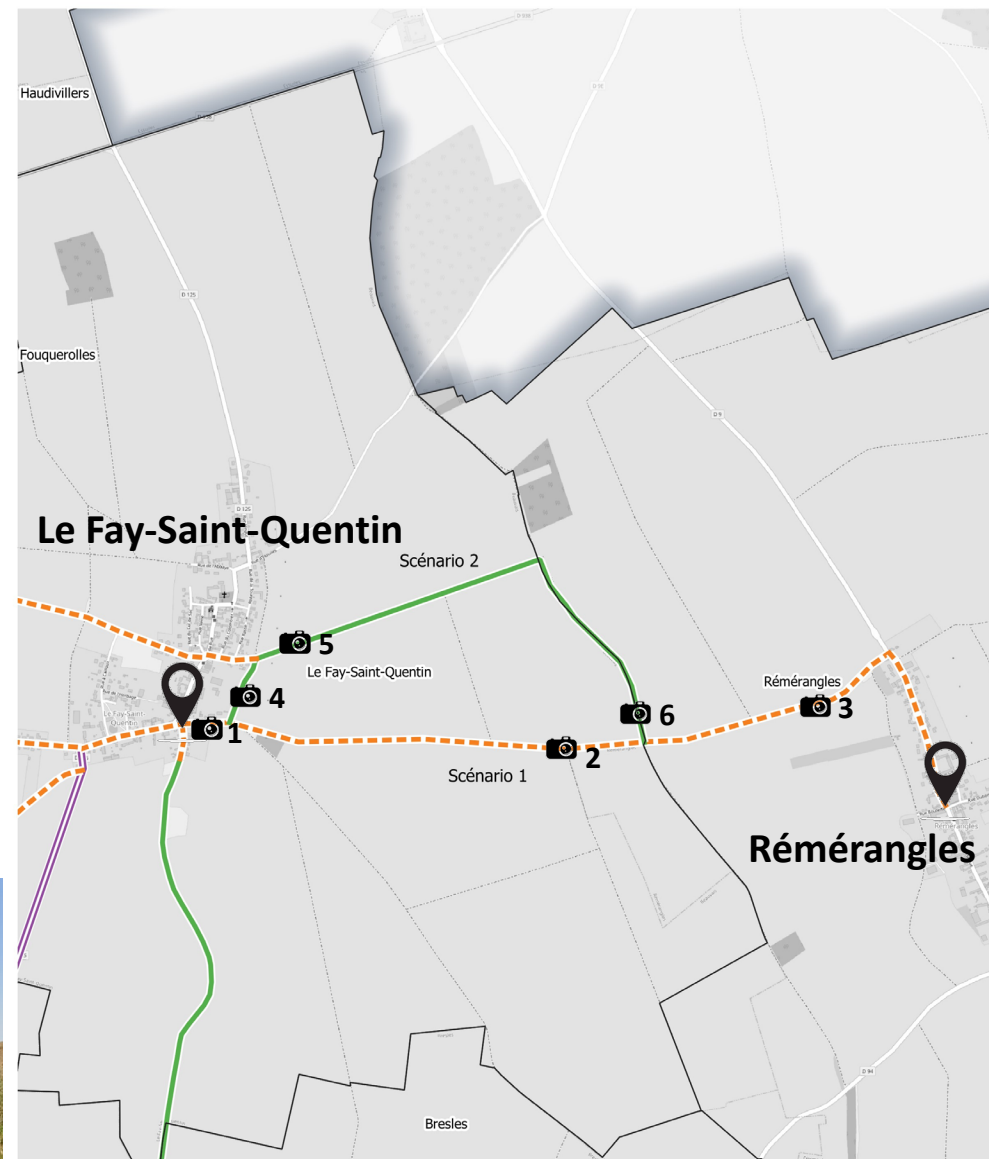
Jalonnement à déployer sur une voie communale peu circulée



Itinéraire 2



Voie verte à créer sur une voie agricole



Pôle secondaire – Nord

Liaison 45 : Le Saulchoy - Francastel

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue des Frères Boutillier



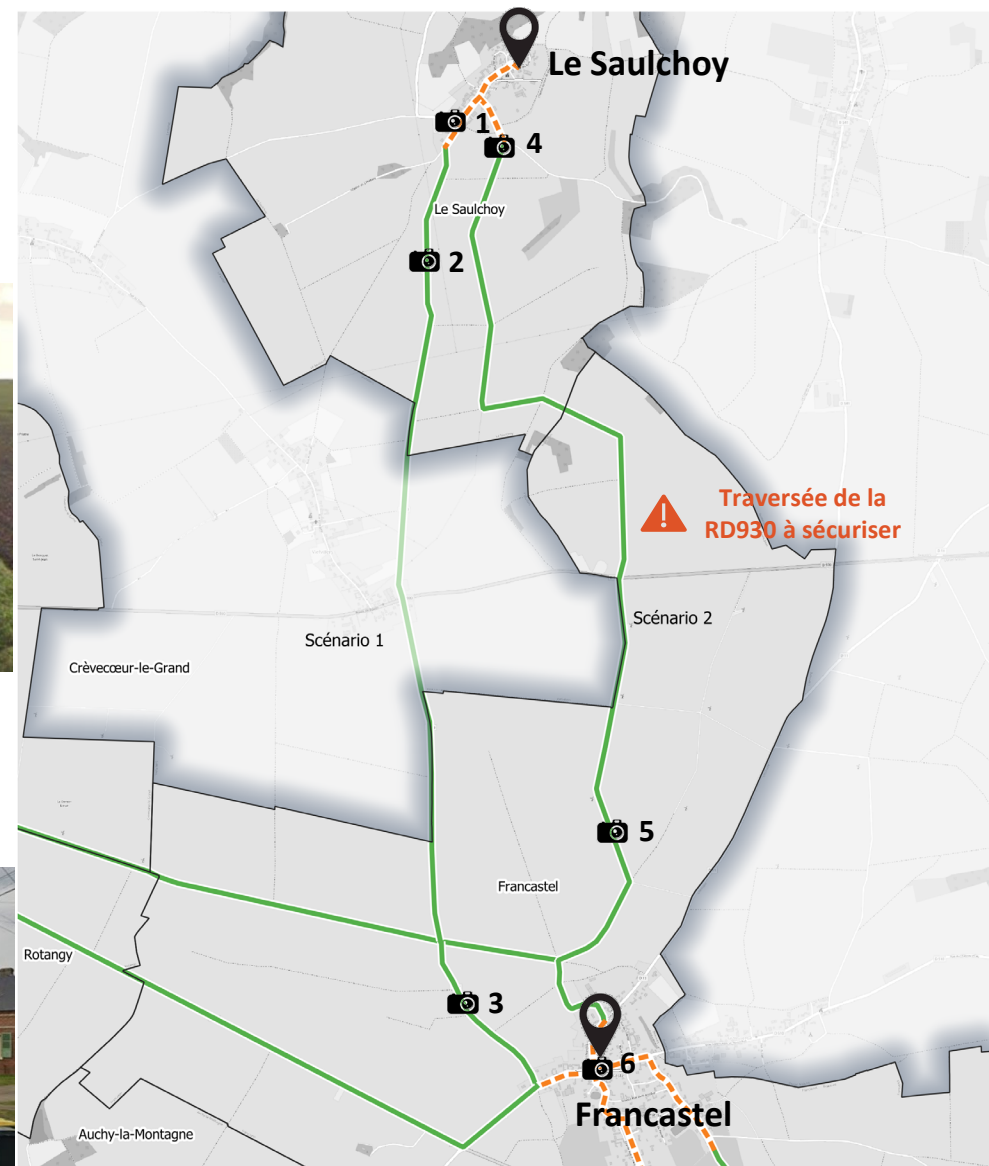
Aménagement d'une voie verte le long de la RD 569



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur la rue du Crocq (RD11)



Liaison :
Le Saulchoy - Francastel

Aménagements à créer
Voie Verte
Jalonnement

Pôle relais – Nord

Liaison 46 : Luchy - Muidorge

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue de la Fontaine



Voie verte à aménager le long d'une voie communale



Jalonnement à déployer sur la rue Marcel Dassault

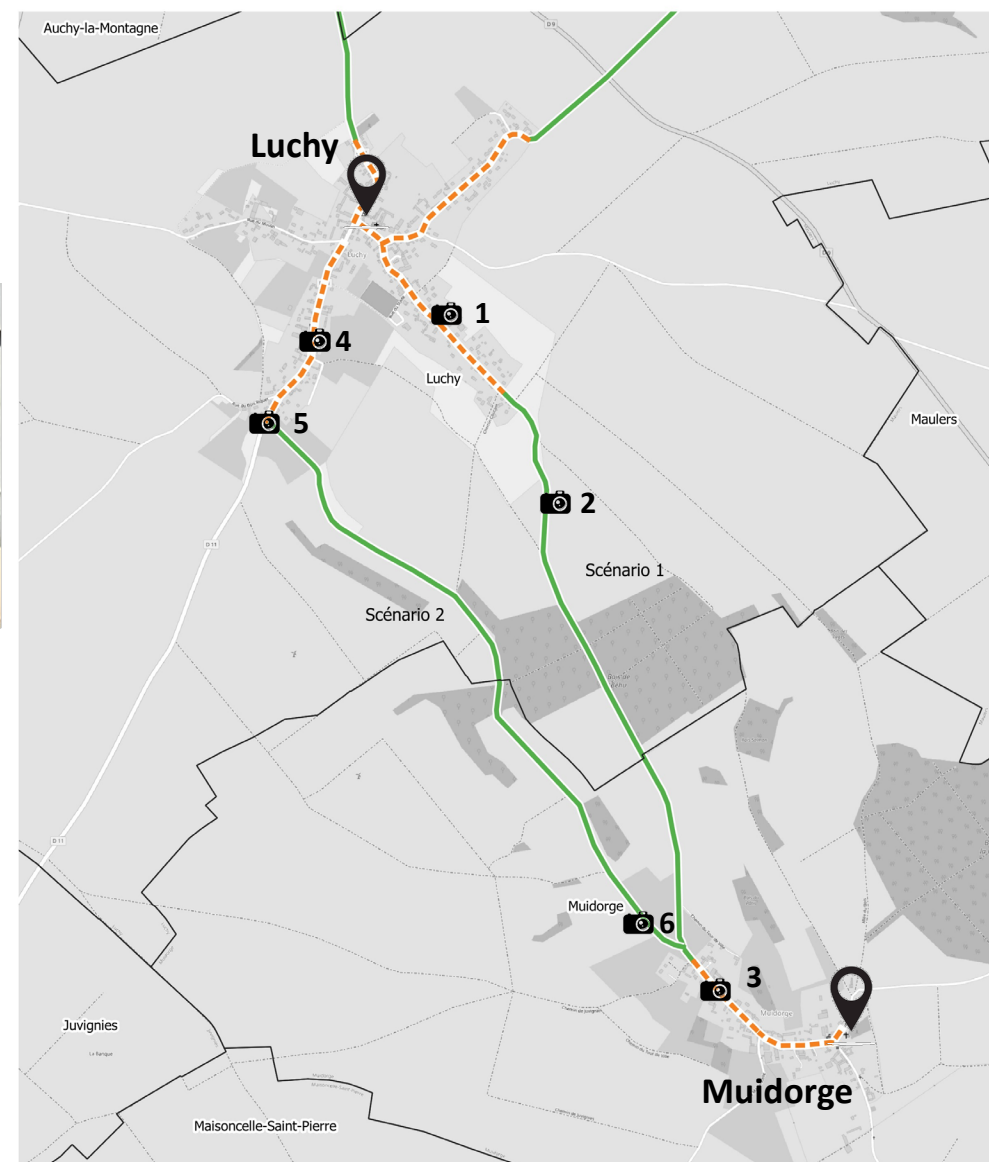
Itinéraire 2



Jalonnement à déployer sur la route de Beauvais



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



0 250 500 m



Aménagements à créer

— Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison : Luchy - Muidorge

Pôle relais – Nord

Liaison 47 : Juvignies - Maisoncelle-Saint-Pierre

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue du Quevremont



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Itinéraire 2



Jalonnement à déployer sur la rue du chemin vert



Jalonnement à déployer sur une voie communale peu fréquentée



Jalonnement à déployer sur la rue de l'église



0 250 500 m



Aménagements à créer

— Voie Verte

- - - Jalonnement

Liaison : Juvignies -
Maisoncelle-Saint-Pierre

Pôle relais – Nord

Liaison 48 : Juvignies – Sauqueuse-Saint-Lucien

Itinéraire 1



Voie verte à aménager sur l'allée des Carrières



Voie verte à aménager le long de la RD52



Jalonnement à déployer sur une voie communale peu fréquentée

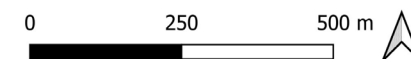
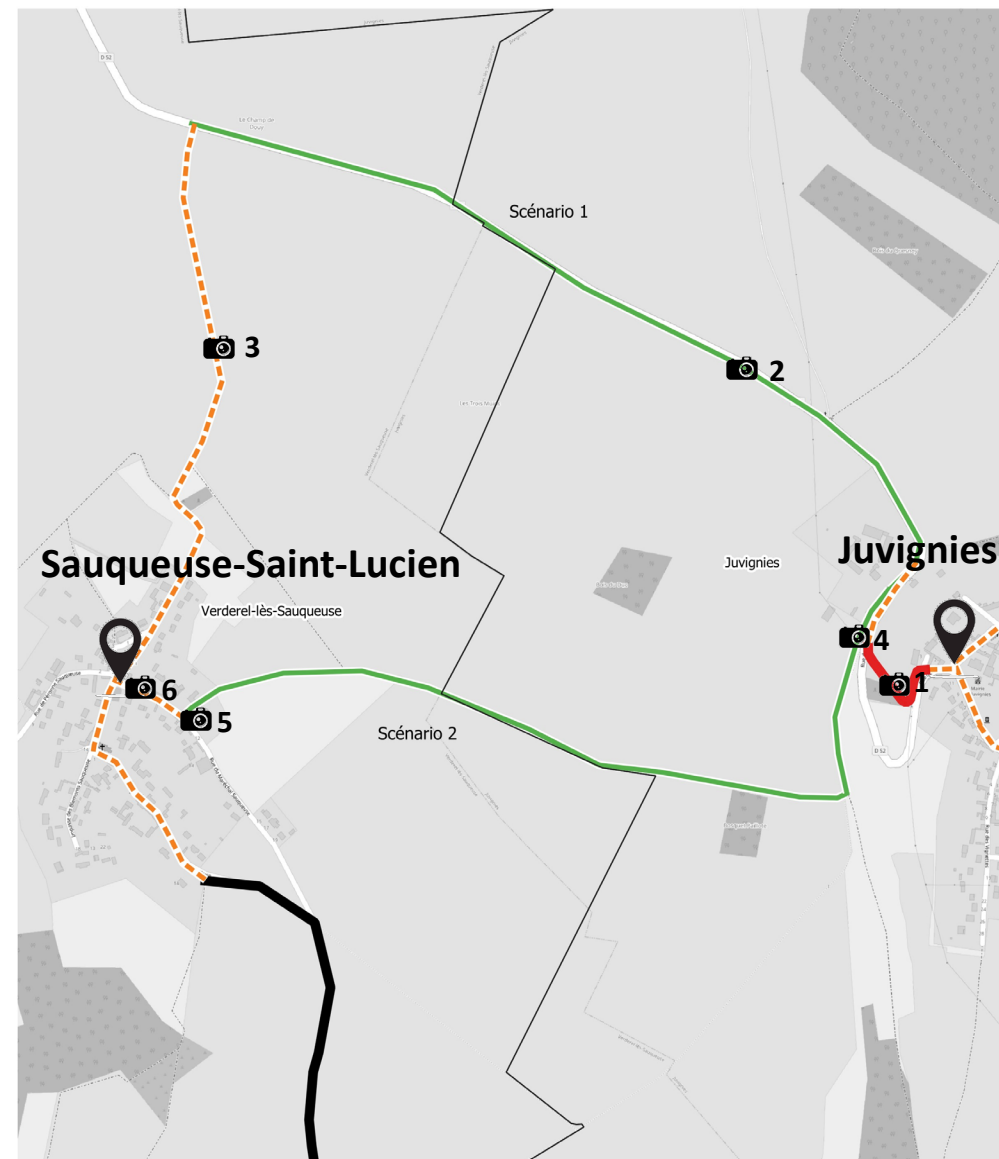
Itinéraire 2



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à déployer sur la rue du Maréchal Sauqueuse



Liaison : Juvignies - Sauqueuse-Saint-Lucien

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement

Liaison 49 : Milly-sur-Thérain - Courroy

Itinéraire 1



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



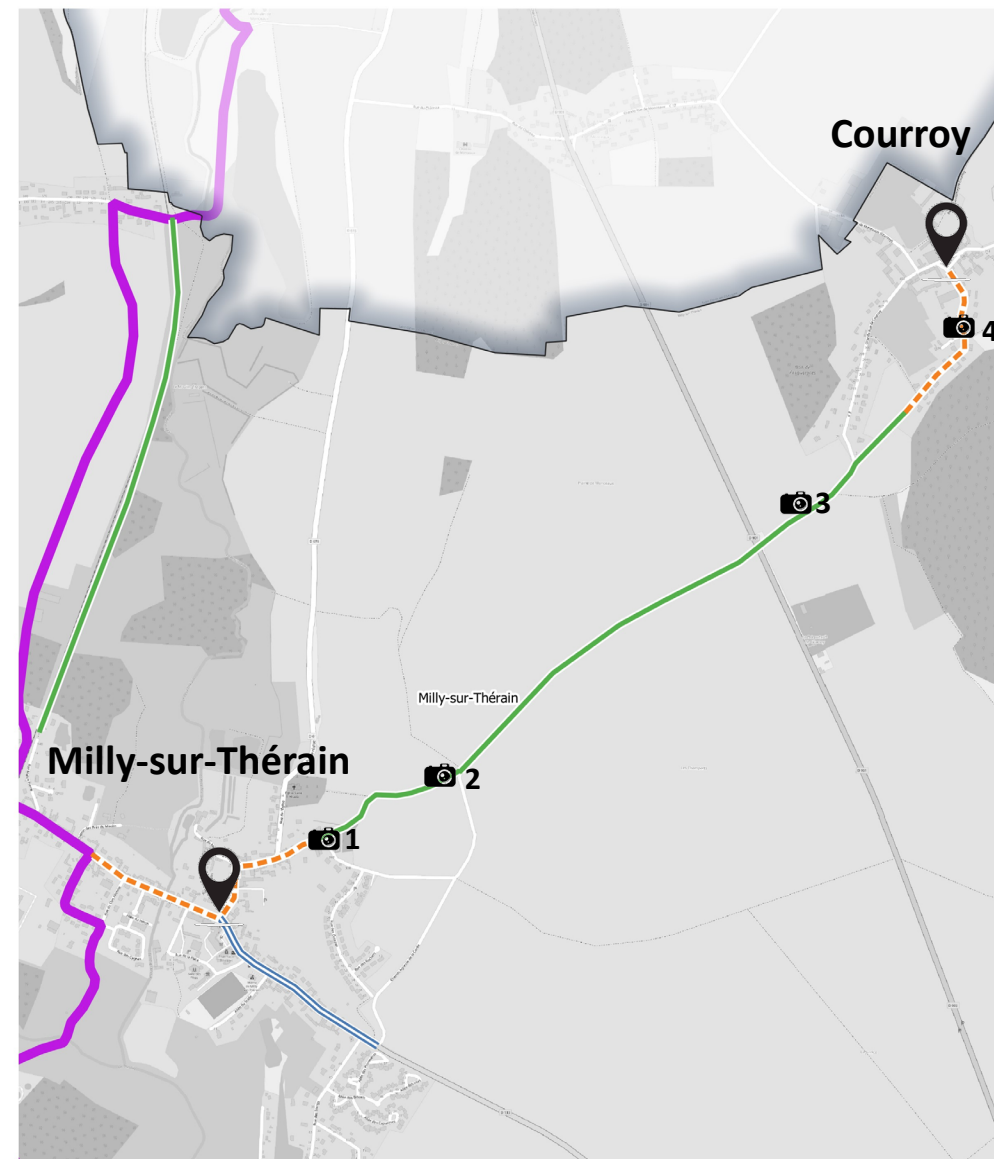
Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Voie verte à aménager le long d'une route communale fréquentée



Jalonnement à déployer sur la rue du Maître Jean Courroy



0 250 500 m



- Aménagements en projet
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- - - Jalonnement
- Zone 30

Liaison : Milly-sur-Thérain - Courroy

Liaison 50 : Auchy-la-Montagne - Luchy

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue Yves Maréchal



Voie verte à aménager le long de la RD11



Jalonnement à déployer sur la rue d'Auchy

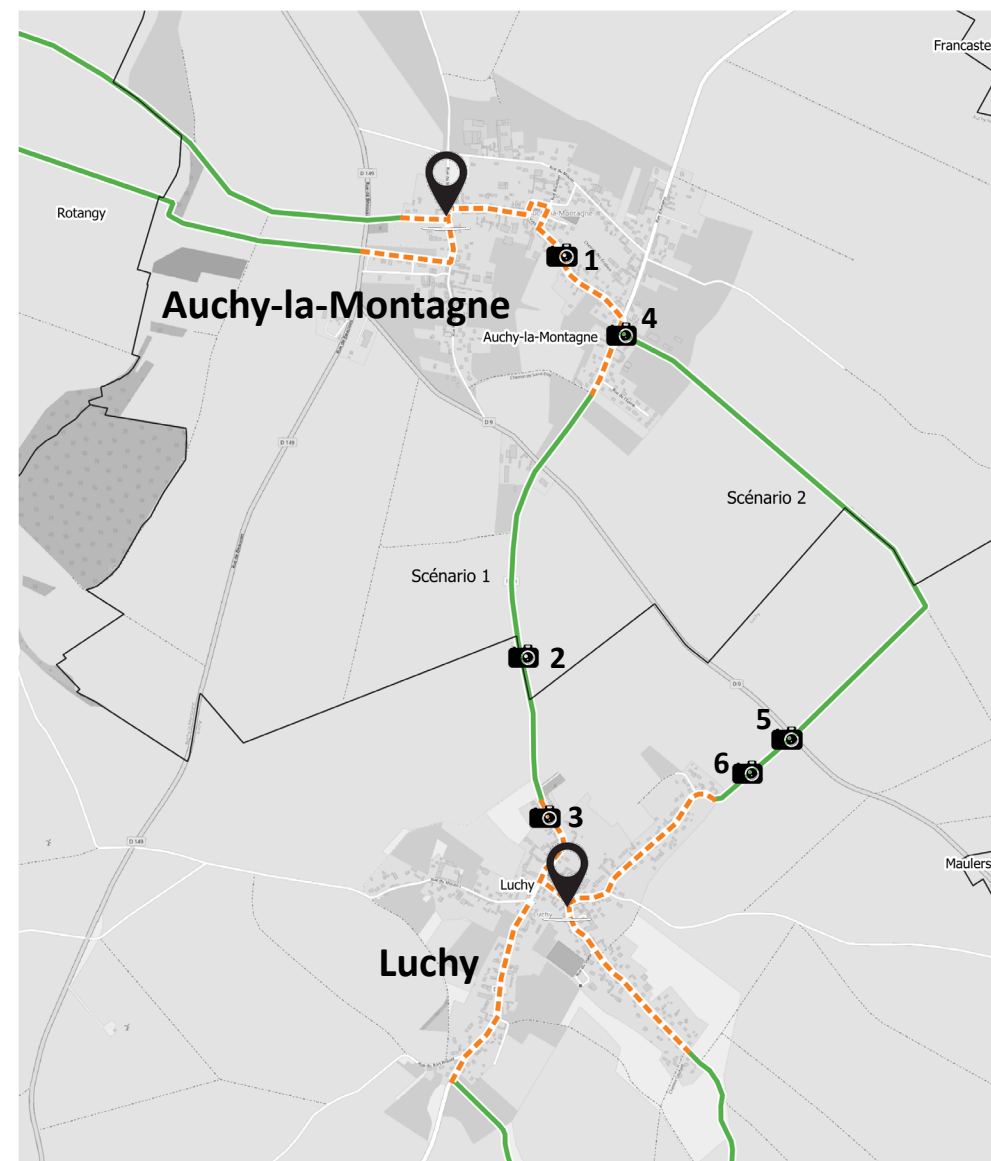
Itinéraire 2



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Voie verte à aménager sur une route communale peu fréquentée



0 250 500 m



Aménagements à créer

— Voie Verte

- - - Jalonnement

Liaisons : Auchy-la-Montagne - Luchy

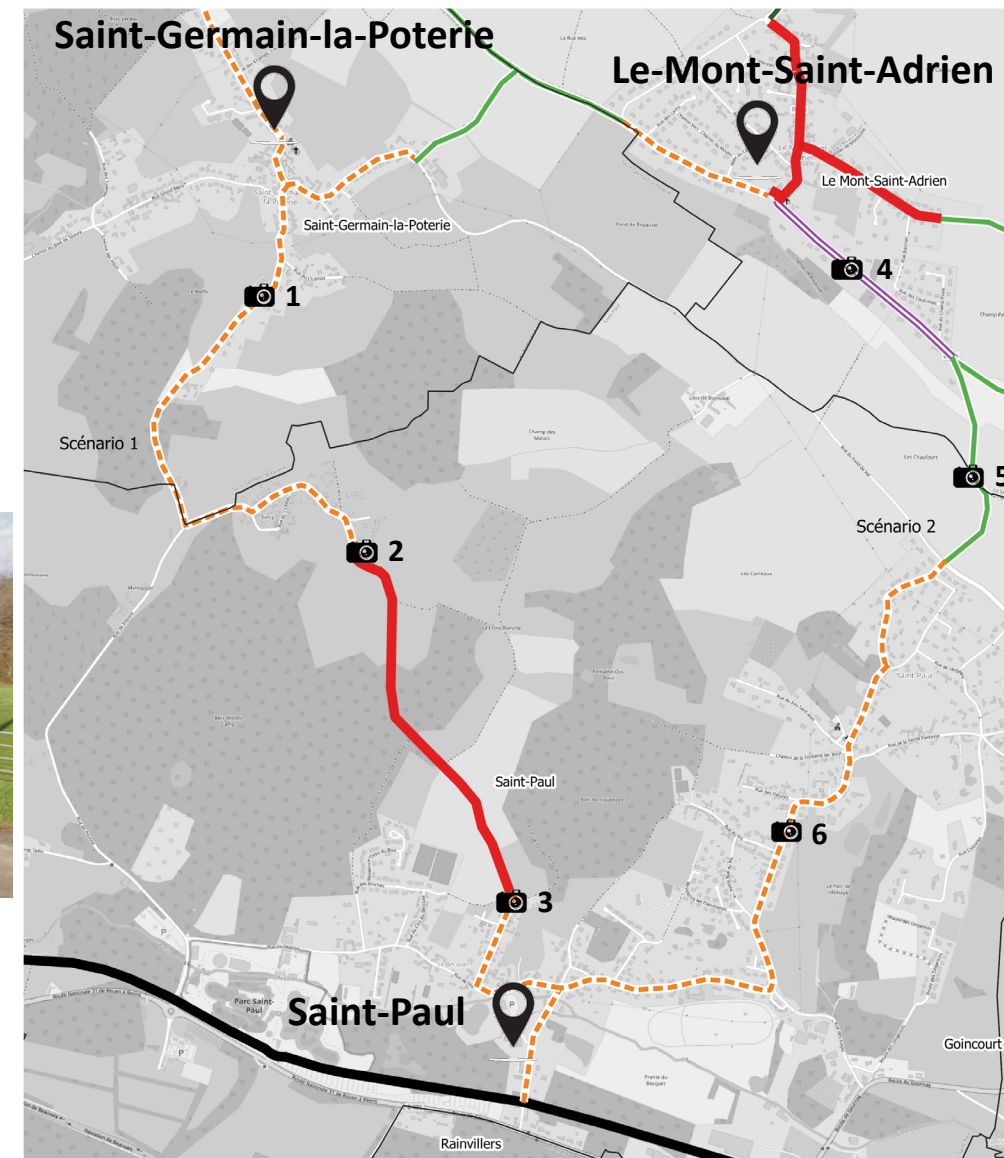
Liaison 51 : Saint-Germain-la-Poterie - Saint-Paul Itinéraire 1



Jalonnement à déployer
sur la rue du Mailly



Voie à trafic motorisé limité à conforter en voie verte



0 250 500 m



Liaison : Saint-Germain-la-Poterie -
Saint Paul

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée

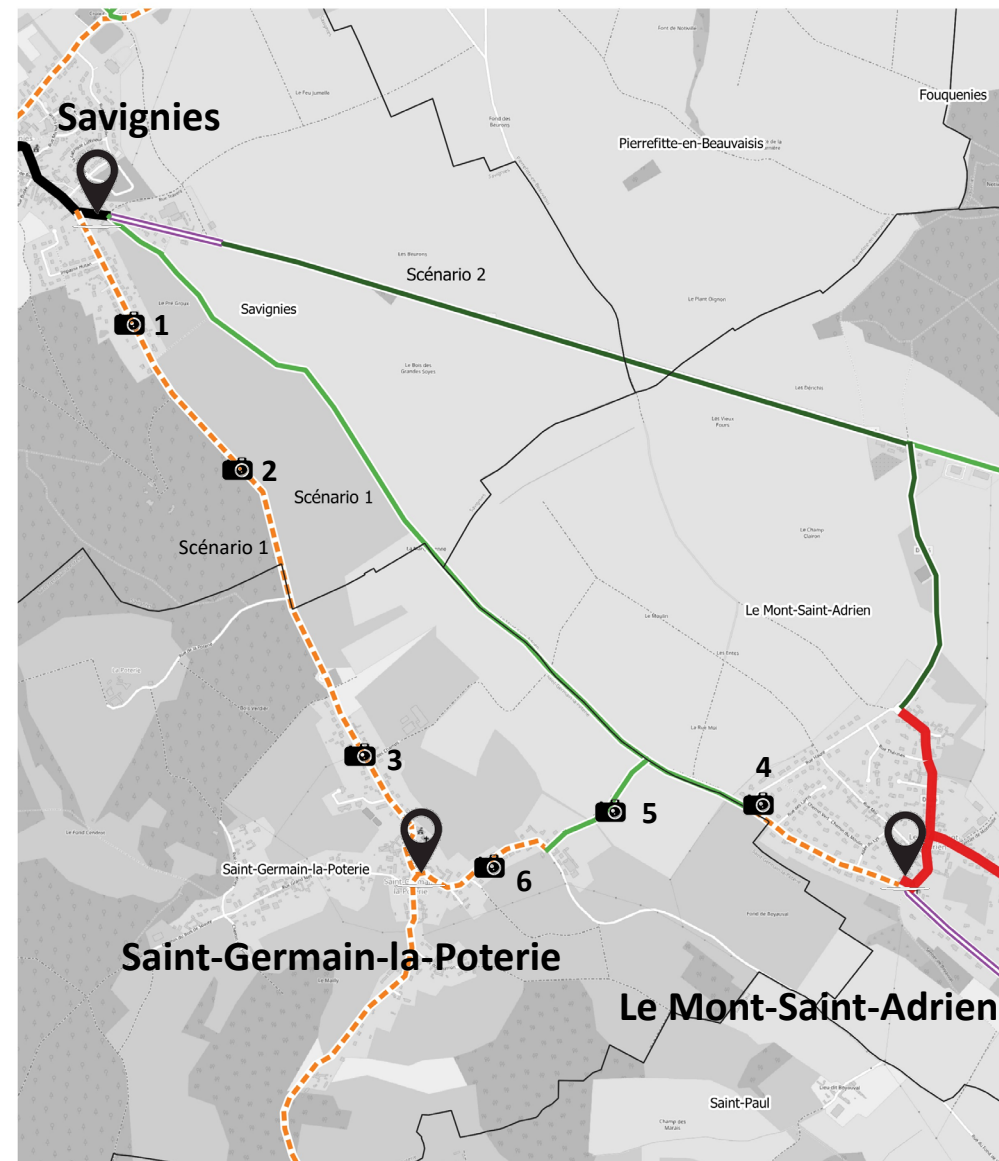
Liaison 52 : Savignies – Saint-Germain-la-Poterie Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la route de Saint-Germain-la-Poterie



Jalonnement à déployer sur le chemin du Bois Verdier



0 250 500 m



Liaisons :
Savignies - Saint-Germain-la-Poterie
Saint-Germain-la-Poterie - Le
Mont-Saint-Adrien

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée

Pôle relais – Est

Liaison 53 : Velennes – Bonlier

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la Grande rue



CVCB à aménager sur la Grande rue – voie communale peu circulée



Jalonnement à déployer sur la rue de Velennes

Itinéraire 2



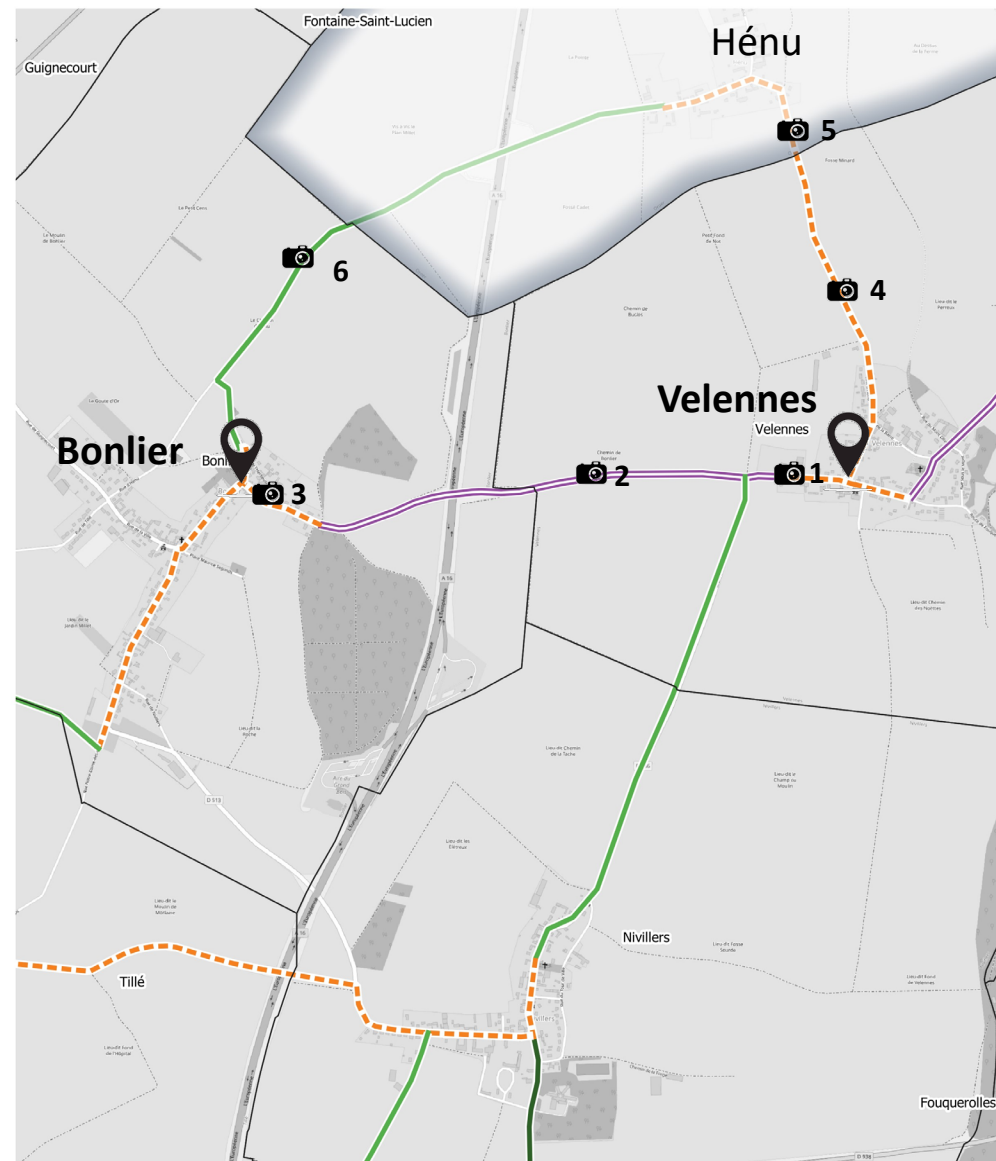
Jalonnement à déployer sur la route d'Hénu



Jalonnement à déployer sur la rue de Bonlier



Voie verte à créer sur une voie communale peu circulée



0 250 500 m



Liaison :
Velennes - Bonlier

Aménagements à créer

Voie Verte

Piste Cyclable Bidirectionnelle

Jalonnement

Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 54 : Bonlier – Morlaine Itinéraire 1



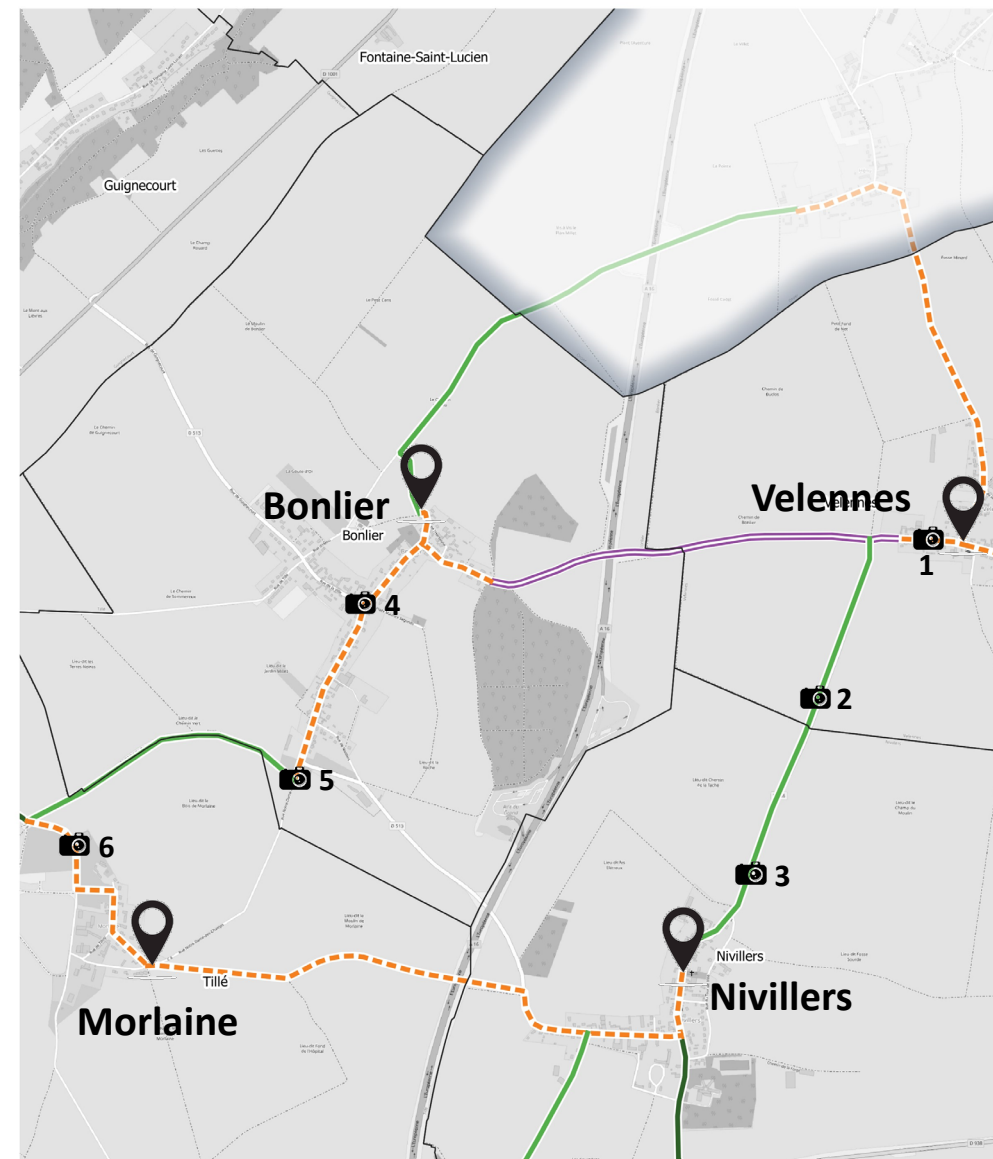
Jalonnement à déployer sur la rue Neuve



Voie verte à créer sur une voie communale peu circulée



Jalonnement à déployer sur la rue principale de Morlaine



0 250 500 m



Liaisons :
Velennes - Nivillers
Bonlier - Morlaine

Aménagements à créer

Voie Verte

Piste Cyclable Bidirectionnelle

Jalonnement

Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison 55 : Nivillers – Laversines

Itinéraire 1

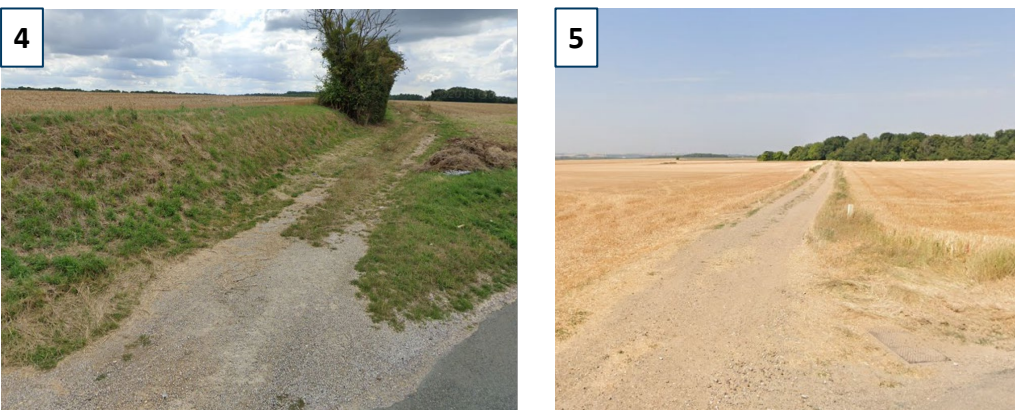


Piste cyclable bidirectionnelle à aménager le long de la RD513



Jalonnement à déployer sur la rue Saint-Martin

Itinéraire 2



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



0 250 500 m



Liaison : Nivillers - Laversines

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Jalonnement

Pôle relais – Est

Liaison 56 : Fouquerolles – Le-Fay-Saint-Quentin

Itinéraire 1



Jalonnement à déployer sur la rue de Fouquerolles



Jalonnement à créer sur une voie communale peu fréquentée

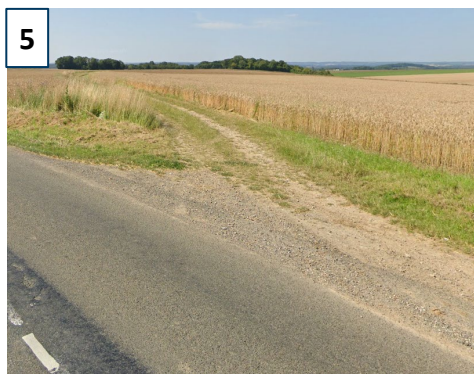


Jalonnement à déployer sur la rue du Fay-Saint-Quentin

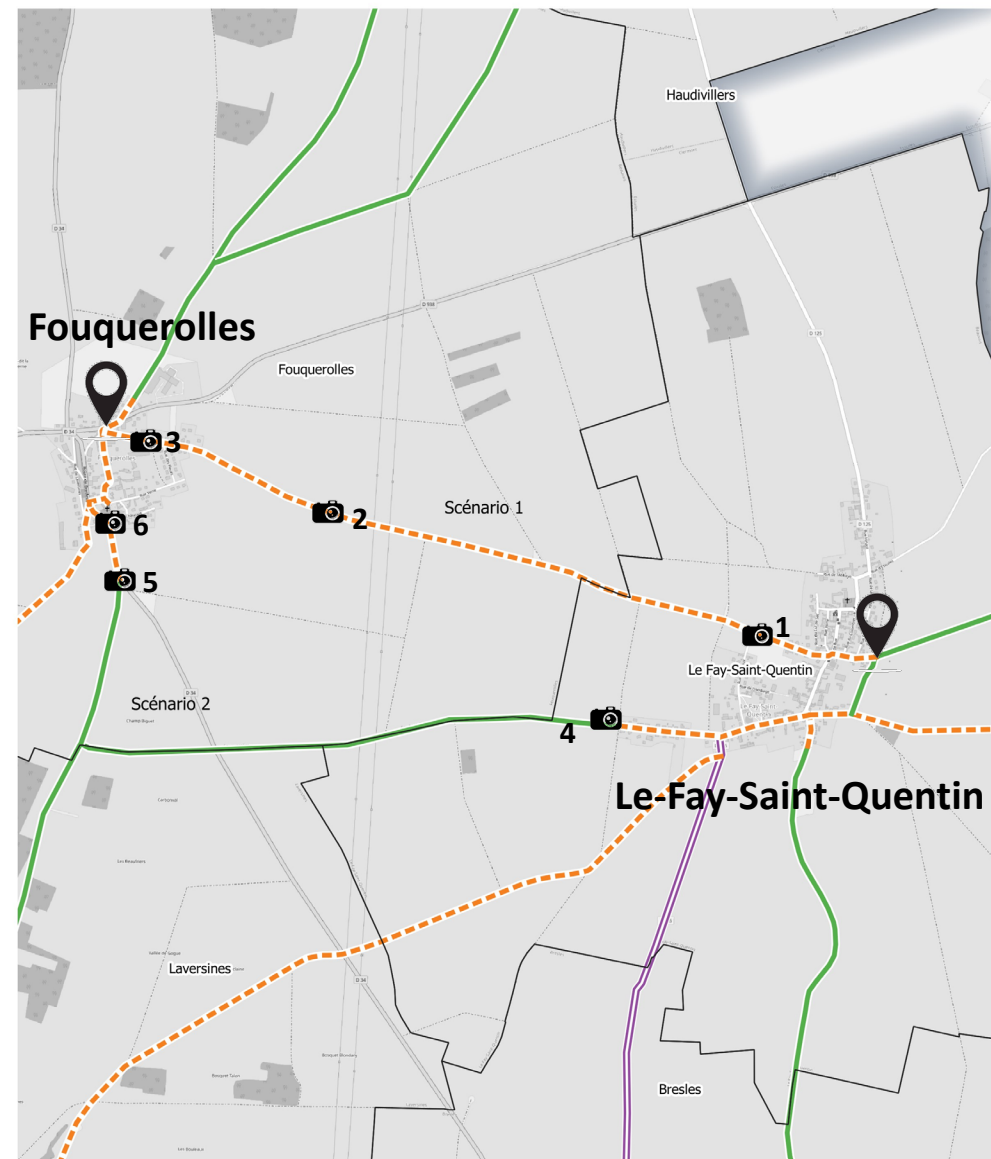
Itinéraire 2



Voie verte à aménager sur un chemin agricole



Jalonnement à créer sur la D34



0 250 500 m



Aménagements à créer

— Voie Verte

- - - Jalonnement

— Chaussée à voie centrale banalisée

Liaison : Fouquerolles -
Le-Fay-Saint-Quentin

Liaison 57 : Tillé – Morlaine – Nivillers

Itinéraire 1



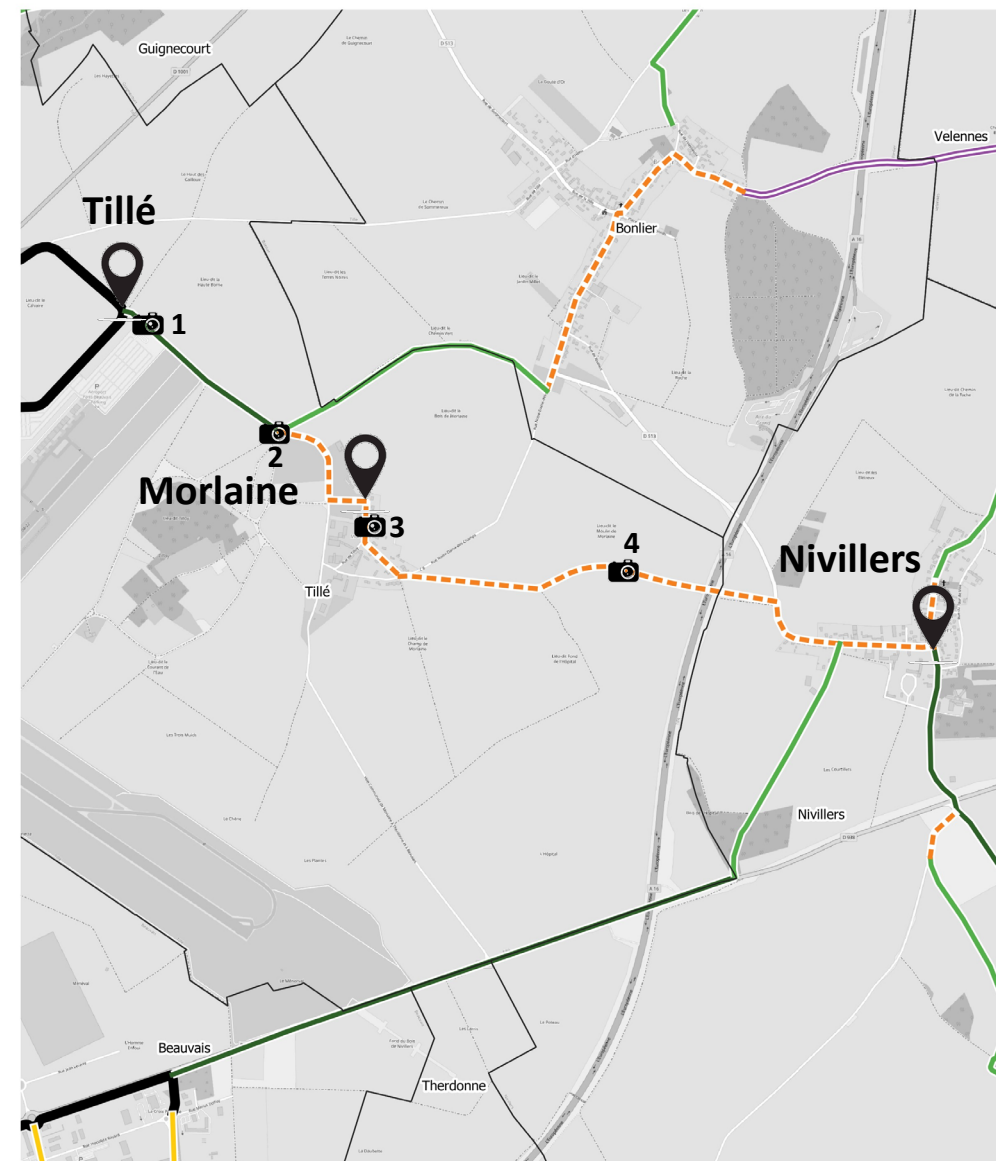
Piste cyclable bidirectionnelle à aménager le long de la voie communale de Morlaine



Jalonnement à créer sur la rue des Châtaigniers



Jalonnement à créer sur une voie communale peu fréquentée



0 250 500 m



Liaison : Tillé - Morlaine -
Nivillers

- Aménagements existants
- Aménagements à créer
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- - - - - Jalonnement
- Chaussée à voie centrale banalisée
- A définir

Ingetec – Agence Île-de-France
67 rue Damesme
75013 Paris

paulinebaudet@ingetec.fr
baptistinegerin@ingetec.fr
evemarchadour@ingetec.fr

