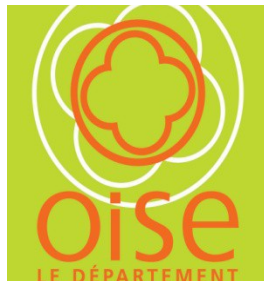


Schéma Départemental des circulations douces de l'Oise

Année 2010



a.ELABORATION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES.....	3
b.DEFINITION DE L'ETUDE.....	3
c.Périmètre.....	3
d.Objectifs.....	3
e.Déroulement	3
f.CONTEXTE DE L'ETUDE.....	4
g.Echelon national.....	5
h.Echelon régional.....	7
i.Echelon départemental.....	9
j.EVALUATION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS.....	13
k.Besoins de déplacements issus du diagnostic de territoire.....	13
l.Résumé du diagnostic de territoire.....	13
m.Enjeux touristiques du territoire.....	13
n.Enjeux pour les déplacements utilitaires.....	13
o.Enjeux transversaux.....	13
p.Besoins de déplacements exprimés lors de la concertation	13
q.Synthèse des besoins exprimés	14
r.Priorités transversales.....	14
s.Priorités par pratiques.....	14
t.Les éléments considérés comme invariants.....	15
u.LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES.....	16
v.Structuration.....	16
w.Les itinéraires.....	16
x.Les critères de sélection	16
y.Itinéraires de priorité 1.....	16
z.Itinéraires de priorité 2.....	21
aa.Synthèse.....	25
ac.Les pôles d'attractivité.....	27

ad.Critères de sélection.....	27
ae.Pôles d'attractivité de Priorité 1.....	27
af.Pôles d'attractivité de priorité 2.....	35
ag.Les services.....	36
ah.Critères d'intervention	36
ai.Les services de priorité 1.....	37
aj.Les services de priorité 2.....	37
ak.Synthèse générale des priorités d'intervention.....	37

INTRODUCTION

L'Oise est un territoire vert où il fait bon vivre. La préservation de l'environnement et du patrimoine naturel constitue une priorité pour notre Département et, l'éco-mobilité est une des actions qui contribuera à les préserver.

Aussi, le Conseil général a adopté le 15 décembre 2005, les 105 actions de l'Agenda 21 départemental qui permettront la mise en œuvre d'un projet de développement durable à l'échelle du département et parmi lesquelles la création d'un réseau de voies douces dédiées à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons.

A ce titre, l'Assemblée départementale a décidé le 22 juin 2006, d'aménager une voie verte traversant le département de l'Oise, appelée Trans'Oise.

La Trans'Oise s'étend sur un peu plus de 240 km notamment en site propre, en accotement de RD, sur des délaissés ferroviaires, le long de berges de canal... Elle traverse 70 communes, 2 communautés d'agglomération, 15 communautés de communes et le PNR Oise Pays de France et s'inscrit notamment sur l'axe vert Paris/Londres dont la mise en service est prévue pour les Jeux Olympiques de 2012.

Par ailleurs, constatant l'engouement de ses concitoyens pour l'usage des modes doux et la multiplication des initiatives et projets locaux de voies douces, le Conseil général a souhaité mettre en place un Schéma Départemental des Circulations Douces (SDCD) afin de favoriser le maillage concerté et cohérent de l'ensemble du territoire départemental tout en garantissant sa connexion avec les départements limitrophes.

Le SDCD permet d'établir des priorités et dote le Conseil général et les collectivités Isariennes d'un outil d'ordonnancement des projets. La réalisation de ces projets repose en partie, sur la volonté et l'implication des collectivités locales. Aussi, le Département a souhaité mettre à leur disposition un outil technique : le guide technique des circulations douces, véritable référentiel des circulations douces. Cet outil est garant de la qualité des aménagements qui seront réalisés et doit permettre d'aider les porteurs de projet dans la définition et la concrétisation de leur projet.

Ce travail sur le développement des circulations douces a été réalisé par le Pôle du Développement des Territoires et de la Mobilité, présidé par M. Jean-Louis Aubry, Vice-président en charge du tourisme, et réalisé dans un large esprit de concertation avec l'ensemble des partenaires du monde associatif et institutionnel.

Ce document s'attachera à expliquer la démarche engagée pour réaliser ce Schéma départemental des circulations douces et à présenter le résultat de ce travail.

A. ELABORATION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES

B. DEFINITION DE L'ETUDE

C. PÉRIMÈTRE

L'étude de définition du schéma directeur des circulations douces porte sur l'ensemble du département, concerne la totalité des modes de circulations douces et prend en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les circulations douces concernent tout mode de déplacement non motorisé et peuvent se pratiquer sur un large panel d'aménagements adaptés (zone mixte, bandes ou pistes cyclables, voies vertes...). Les solutions choisies diffèrent selon le contexte environnant, le potentiel d'usagers concernés, et les modes de déplacements visés.

Une voie verte est un aménagement en site propre (indépendant du réseau routier), réservé à l'usage exclusif des circulations douces : vélos, piétons (y compris à mobilité réduite), rollers...Elles sont souvent aménagées sur d'anciennes voies ferrées, ou des berges de canaux, lorsqu'elles ne sont pas créées de toutes pièces.

D. OBJECTIFS

Le schéma départemental des circulations douces doit permettre de faciliter la mise en œuvre collective et cohérente des projets de réalisation de voies douces, à destination des publics pédestres, cyclo, roller, équestres et des personnes à mobilité réduite. Ce schéma se compose d'une dimension à la fois touristique, utilitaire, environnementale et sociale.

Il constitue un outil d'organisation des projets de réalisation de voies douces et doit donc permettre d'établir des priorités.

Le schéma s'accompagne d'un guide technique spécifique au département de l'Oise mis à disposition des collectivités pour les aider dans leur démarche lors de la réalisation de leurs projets (annexe n°10).

E. DÉROULEMENT

L'étude, lancée en février 2009 pour une durée de 18 mois et aujourd'hui terminée, se composait de 3 phases : diagnostic du territoire, recherche et analyse de scénarii et élaboration du schéma départemental des circulations douces.

F. CONTEXTE DE L'ETUDE

1. ECHELON EUROPÉEN

L'European Cycling Federation a lancé le projet Eurovélo qui définit 12 véloroutes parcourant l'Europe sur une longueur d'environ 66 000 km, dont plus de 45 000 km déjà en service.

L'Eurovélo n°3 qui relie Saint-Jacques de Compostelle à Trondheim, traverse la Picardie et l'Oise.

Dans le cadre des Jeux Olympiques de Londres en 2012, une voie verte internationale Paris / Londres est en cours de réalisation. Dans le département, la section Gournay-en-Bray / Beauvais / Clermont / Pont Ste Maxence / Creil / Boran sur Oise, utilisant l'axe national, fait partie intégrante de cet itinéraire qui assurera la continuité de la voie en partie aménagée en Seine-Maritime.

LES VELOROUTES EUROPEENNES



- 1 – Route de la Côte Atlantique
- 2 – Route des Capitales
- 3 – Route des Pèlerins
- 4 – Route d'Europe Centrale
- 5 – Via Romea Francigena
- 6 – Route des Fleuves (Atlantique - Mer Noire)
- 7 – Route du Soleil
- 8 – Route Méditerranéenne
- 9 – Route de l'Ambre
- 10 – Route de la Baltique
- 11 – Route de l'Europe de l'Est
- 12 – Route de la Mer du Nord

La carte Eurovelo est disponible auprès de la Fédération Européenne des Cyclistes
rue Joseph II 166, 1000 BRUXELLES, Belgique – tel.+32 2 234 38 74, www.ecf.com, eurovelo@ecf.com

G. ECHELON NATIONAL

Le schéma national des véloroutes et des voies vertes a été adopté par le Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998 et révisé en avril 2010. Il prévoit la réalisation d'un réseau structurant de 7 000 à 9 000 km, traversant l'ensemble des régions françaises, avec comme objectifs :

- de créer des emplois permanents dans les domaines des loisirs, du tourisme, des services et de l'aménagement
- de participer à la revitalisation rurale
- de relier les villes de toutes les régions
- de renforcer l'attractivité touristique des régions
- de favoriser le développement des modes de déplacements non polluants

L'aménagement de ce réseau a été guidé par les principes suivants :

- aménager le plus possible de voies vertes en réutilisant des infrastructures peu dénivelées (voies ferrées désaffectées, chemins de services le long de canaux et rivières, voies cyclables existantes ...) et accessibles à tous publics ;
- proposer au moins une véloroute par région, en tenant compte notamment de l'attrait touristique de ces régions et des agglomérations, bourgs et villages traversés ;
- assurer la continuité avec les réseaux existants ou envisagés dans les pays voisins, et notamment avec les itinéraires européens.

Elle prévoit également, dans chaque région, l'élaboration d'un volet régional du schéma national, par un comité de développement des véloroutes et voies vertes, réuni sous l'autorité du préfet de région et du président du Conseil régional.

SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES 2010

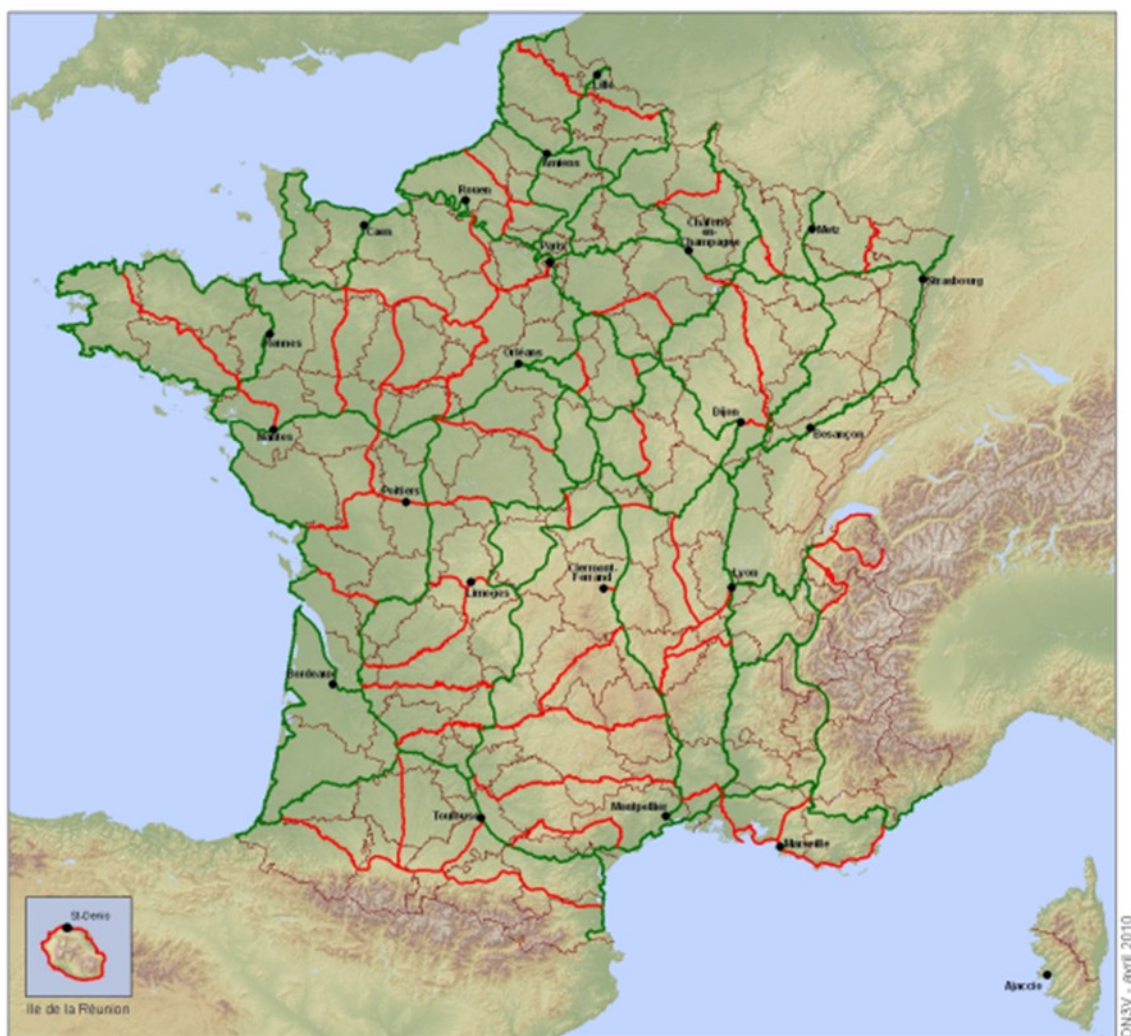


Schéma national 2010 des VVV

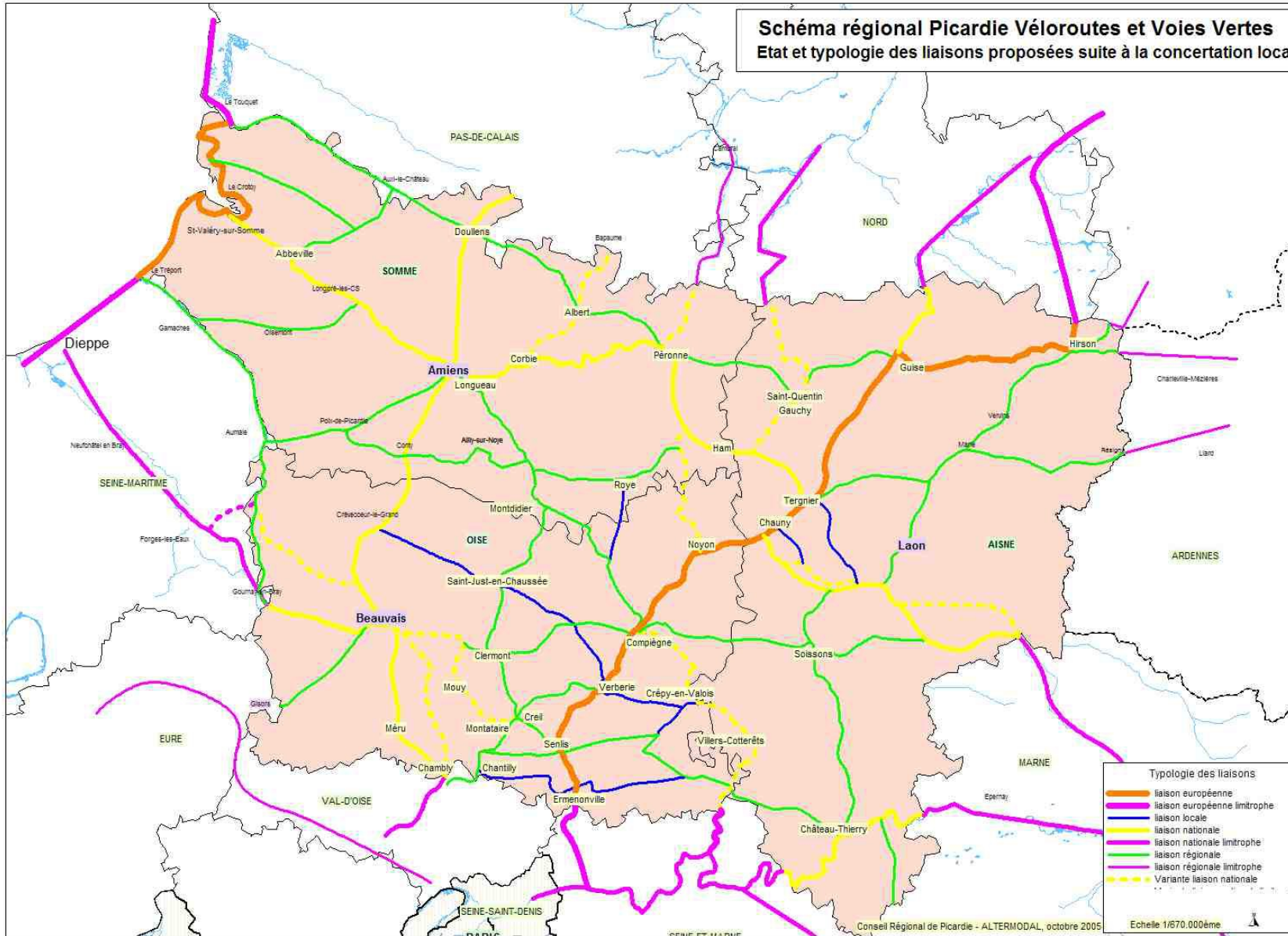
— Itinéraire national inscrit au schéma national de 1996 (13 400 km environ)

— Itinéraire national ajouté au schéma national en 2010 (7 300 km environ)

H. ECHELON RÉGIONAL

La circulaire du 31 mai 2001, co-signée par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, la Ministre de la Jeunesse et des Sports et la Secrétaire d'État au Tourisme, fixe pour objectif d'établir le volet régional du schéma national des véloroutes et voies vertes. Le schéma régional des véloroutes et des voies vertes de Picardie a été adopté le 03 février 2006. Il propose la réalisation d'un itinéraire structurant qui maillera l'ensemble du territoire sur un linéaire de plus de 2 000 km, reprenant des axes du schéma national et du réseau européen.

Schéma régional Picardie Véloroutes et Voies Vertes
 Etat et typologie des liaisons proposées suite à la concertation locale



I. ECHELON DÉPARTEMENTAL

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Agenda 21 départemental, le département s'est engagé sur un projet de développement durable comprenant 105 actions parmi lesquelles la création d'un réseau de voies douces.

A ces fins, l'Assemblée départementale a adopté lors de la décision modificative de juin 2006, le principe de la création et de l'aménagement d'une voie verte traversant le département : la Trans'Oise.

La Trans'Oise est essentiellement aménagée en site propre sous maîtrise d'ouvrage départementale. Sa continuité en agglomération est toutefois réalisée en partenariat avec les communes.

La Trans'Oise s'étend sur un peu plus de 240 km notamment en site propre, en accotement de RD, sur des délaissés ferroviaires, le long de berges de canal... Elle traverse 70 communes, 2 communautés d'agglomération, 15 communautés de communes et le PNR Oise Pays de France et s'inscrit notamment sur l'axe vert PARIS/LONDRES dont le début de mise en service est prévu pour les Jeux Olympiques de 2012.

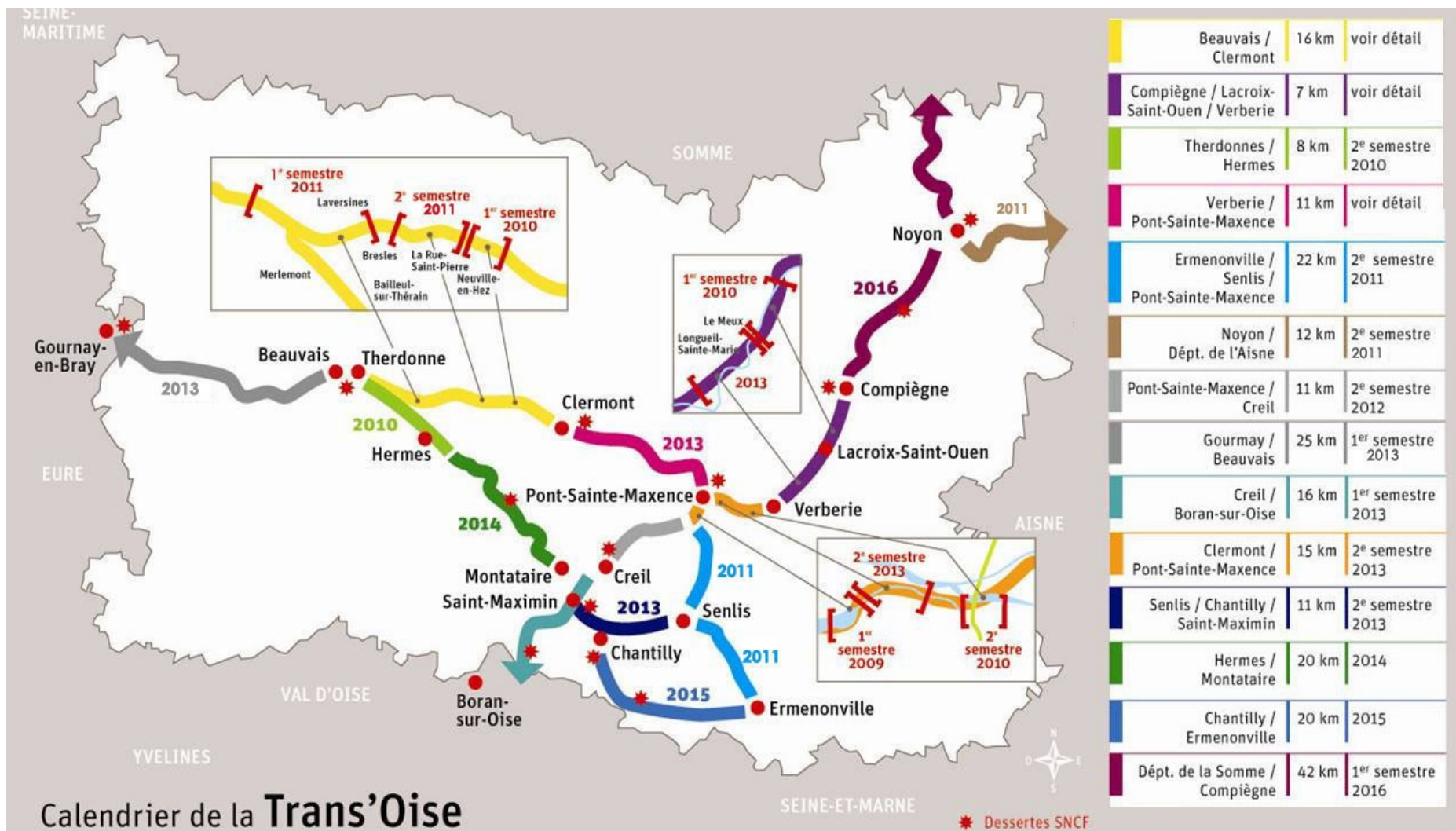
Plusieurs sections de la Trans'Oise sont aujourd'hui réalisées, à savoir :

- Etangs de Pontpoint (3,2 Km)
- Laneuville en hez / Gicourt (3 Km)
- Therdonne / Hermes (8,5 Km)
- Moru / Verberie (3 Km)
- Compiègne / La Croix St Ouen (4 Km)

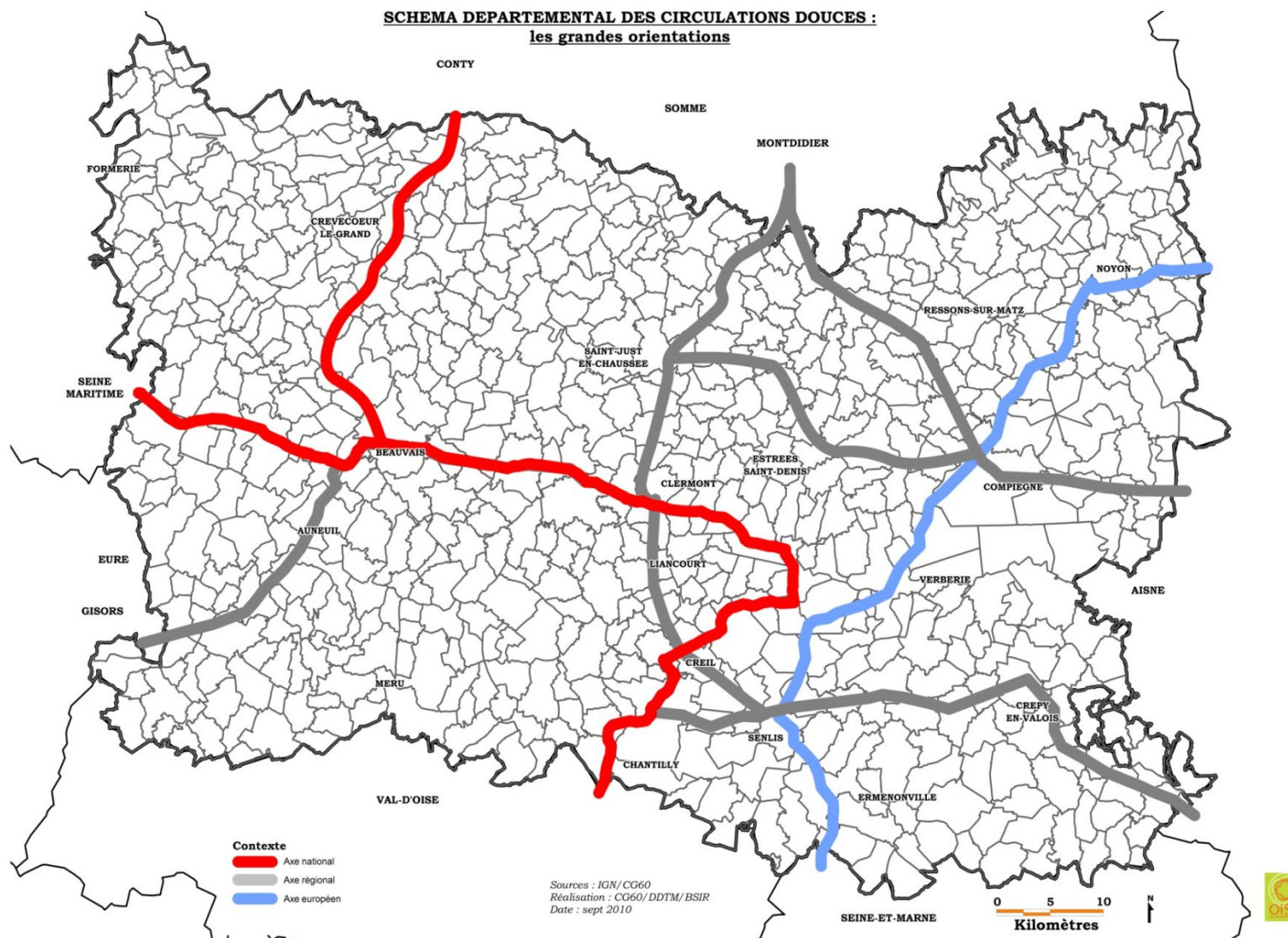
Soit un linéaire total réalisé, à fin 2010, de près de 22 Km.

De plus, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France a, par arrêté en date du 15 avril 2010, déclassé la ligne Gournay-en-Bray / Beauvais en vue de sa cession, fin 2010, au bénéfice du département de l'Oise.

Par ailleurs, le département est membre de l'association française pour le développement et la promotion de l'avenue verte PARIS / LONDRES réunissant les départements concernés par cette voie verte internationale, dont la section Isarienne de la Trans'Oise va faire partie intégrante.



**SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES :
les grandes orientations**



Sources : IGN/CG60
Réalisation : CG60/DDTM/BSIR
Date : sept 2010

1. ECHELON URBAIN

Depuis décembre 1996, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie oblige les grandes villes à se doter d'un plan de déplacements urbains (PDU), prévoyant notamment « un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ».

La loi précise également, à travers son article 20, la nécessité de prise en considération du vélo à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines.

A ce titre, il faut préciser que la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a lancé l'étude de son PDU.

Il est à noter que la Communauté d'Agglomération Creilloise, la Communautés de Communes La Ruraloise et le Pays du Sud de l'Oise travaillent actuellement à l'élaboration de leur Schéma local de circulations douces.

J. EVALUATION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS

K. BESOINS DE DÉPLACEMENTS ISSUS DU DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

I. Résumé du diagnostic de territoire

La population et, les activités économiques et de loisirs sont fortement concentrées le long des vallées du territoire. Au-delà de cette caractéristique majeure qui marque l'organisation spatiale du département, l'Oise bénéficie de nombreux atouts :

- une forte attractivité pour le Bassin Parisien
- des paysages variés et vallonnés ainsi que la présence du PNR Oise Pays de France qui lui confèrent une véritable richesse naturelle et environnementale malgré la répartition inégale de ces espaces naturels de qualité sur le territoire.
- une offre de loisirs elle aussi très riche et diversifiée bien qu'inégalement répartie sur le territoire
- une véritable dynamique autour de la randonnée : des associations nombreuses et très présentes, des activités et des événementiels organisés tout au long de l'année...

En parallèle de cette richesse touristique, des initiatives très intéressantes de collectivités locales permettant de prendre en compte la problématique des déplacements utilitaires sont à souligner (CA du Beauvaisis, CC de l'Aire Cantilienne...).

Le territoire bénéficie, enfin, d'opportunités foncières pouvant servir de support à l'aménagement de voies vertes : anciennes voies ferrées, chemins de halage... (Annexe n°1 : carte des délaissés ferroviaires). Toutefois, ces opportunités ne correspondent pas forcément à un intérêt touristique et devront être analysées, au cas par cas et avec précision. Trois projets d'aménagement de voie verte sur d'anciens délaissés ferroviaire sont en cours d'étude :

- Ormoy-Villers / Mareuil-sur-Ourcq (Communauté de communes du Pays de Valois)
- St Omer-en-Chaussée / Blicourt (Communauté de communes de la Picardie Verte)
- Crèvecœur-le-Grand / Rotangy (Communauté de communes de Crèvecœur-le-Grand)

La concentration, dans le sud du département, des activités et des sites touristiques phares du territoire constitue un handicap important ne permettant pas de proposer systématiquement des itinéraires sur tous les territoires composant le département.

m. Enjeux touristiques du territoire

- Mise en cohérence des aménagements avec les territoires limitrophes

Le département de l'Oise est bordé d'offres touristiques thématiques pour lesquelles une continuité vers l'Oise pourrait être recherchée :

- ☐Somme / Aisne : thématiques cyclable et nautique liées au tourisme de mémoire
 - ☐Aisne / Valois / PNR Oise Pays de France : thématiques cyclable et équestre
 - ☐Val d'Oise / PNR Vexin : thématiques cyclable et nautique liées à la vallée des impressionnistes
 - ☐Eure (Gisors / vallée de l'Epte) : thématiques cyclable, équestre et nautique
 - ☐Seine Maritime (Gournay en Bray) / Somme : thématiques cyclable et équestre
- Valorisation des itinéraires pédestres

Si le territoire est bien doté dans l'ensemble d'itinéraires de randonnée, et que la plupart de ces itinéraires sont inscrits au PDIPR et donc qualifiés, leur répartition sur certains secteurs est parfois inégale. Ainsi, les secteurs Centre (Plateau Picard), Sud-Ouest (Vexin) et Sud-Est ont une offre moindre ou inégalement répartie au regard des bassins de population. A ce titre, le Plateau Picard est la seule zone qui n'est pas traversée par un itinéraire de grande randonnée.

- Création d'un réseau de boucles en complément des itinéraires structurants, plus particulièrement à partir des portes d'entrées du territoire

Les itinéraires cyclables nationaux et européens sont majoritairement repris dans le tracé de la Trans'Oise. Les différents territoires proposent également une offre étoffée de circuits VTT et de circuits cyclotouristiques sur routes départementales peu fréquentées pour un public aguerri.

Cependant, un produit touristique cyclable lié à la découverte d'une attraction touristique forte du territoire et ciblé sur un public familial manque encore à l'offre locale de boucles cyclables.

- Création d'un « bouquet modes doux » combinant plusieurs types d'offres d'itinéraires pour tous les modes à partir des portes d'entrées du territoire

Les grandes agglomérations de l'Oise, desservies par des gares d'importance, sont presque toutes situées sur un axe fluvial (l'Oise ou le Thérain). Une structuration de l'offre de circulations douces pourrait viser à proposer aux touristes en séjour un ensemble de boucles de randonnée pédestre, cyclable, équestre ou nautique au départ de ces grands pôles économiques dotés, par ailleurs, d'atouts touristiques majeurs (cathédrales, monuments nationaux, musées reconnus...).

- Valorisation du tourisme fluvial

Le département compte 3 cours d'eau praticables : l'Epte, le Thérain et l'Oise et des ressources importantes pour les activités nautiques non motorisées de plein air (Annexe n°2 : carte de l'offre de loisirs nautique).

Des secteurs apparaissent comme devant être valorisés davantage notamment la vallée de l'Oise au nord de Longueuil Annel et la vallée du Thérain (Annexe n°2 : carte de l'offre de loisirs nautique). Il faut noter que la prochaine mise en service du Canal Seine Nord Europe pose un certain nombre d'incertitudes quant à la prise en compte des pratiques en eau vive.

n. Enjeux pour les déplacements utilitaires

- développement du recours au vélo et à la marche à pied pour les déplacements quotidiens

Les contacts avec les acteurs du territoire ont permis de mettre en avant une véritable dynamique concernant la problématique des déplacements utilitaires, notamment à vélo, alternatifs à l'automobile.

L'enjeu passe par l'identification des zones à enjeux concernant la sécurisation des déplacements domicile-travail (accès aux gares, zones d'emploi...) ou domicile-études (accès aux établissements).

- Valorisation du réseau routier départemental (voies à faible trafic et aménagements en site propre sur les voies à fort trafic)

Les routes départementales représentent un réseau de plus de 4 000 km, dont certaines sont peu fréquentées. Ce réseau à faible trafic peut constituer une opportunité d'itinéraire pour des déplacements domicile-travail comme pour des circuits touristiques (sur tout ou partie de l'itinéraire).

- Développement de l'utilisation des modes doux au collège

La plupart des trajets domicile-école sont des trajets de courte distance (inférieurs à 5 km) essentiellement effectuée en voiture. **Plusieurs raisons conduisent à s'intéresser plus particulièrement à la pratique du vélo au collège :**

- au plan national, la tranche d'âge 10-14 ans est la plus pratiquante du vélo malgré une forte baisse récemment observée,
- la tranche d'âge 10-14 ans est aussi la plus exposée aux accidents vélo,
- enfin, cette tranche d'âge constitue une période charnière dans les futures habitudes du choix des modes de transport

Une étude de Francis Papon de 1997 qui s'intitule : " les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette" confirme que la cible de 500 m à 3 km est la plus pertinente pour les déplacements vélos. On y apprend entre autre que pour les déplacements utilitaires la distance moyenne d'un déplacement à vélo est de 2,2 km (enquêtes de 1994). Cependant, l'analyse cartographique de la zone de chalandise des élèves, rend pertinente l'extension à un rayon de 5 km afin de couvrir au mieux l'air de recrutement de chaque collègue.

o. Enjeux transversaux

- Fidélisation de la clientèle sur des événementiels existants (Oise verte et bleue, événements des fédérations,...)

Si de nombreux événements ont pu être recensés sur le territoire, certains ont une forte notoriété et rassemblent plusieurs centaines de participants. Il conviendra de faire la promotion de ces manifestations tout en conférant une dimension conviviale à la pratique des modes doux à travers l'organisation de rassemblements d'envergure, à l'image des SlowUp organisés en Suisse ou d'opérations comme la fête du vélo en Anjou qui rassemble plus de 40 000 personnes.

- Soutien au développement des pratiques (services information, location accompagnement randonnée, mise en réseau hébergeurs, création de chartes...)

La valorisation touristique des infrastructures réalisées doit passer par un accompagnement des acteurs du tourisme sur l'ensemble des problématiques connexes (développement des produits touristiques liés, information – réservation, location / réparation de matériel, hébergement, services...). Le soutien à la filière, à travers la mise en réseau des acteurs et la création de label ou de chartes qualités intégrées aux échelons nationaux et régionaux, s'avère ainsi indispensable.

P. BESOINS DE DÉPLACEMENTS EXPRIMÉS LORS DE LA CONCERTATION

Le conseil général a souhaité que la phase d'élaboration du schéma soit réalisée dans un large esprit de concertation avec l'ensemble des partenaires des mondes associatifs et institutionnels concernés pas la thématique des circulations douces. A cet effet, des réunions de concertation se sont déroulées du 02 au 04 mars 2010 selon les 5 territoires de l'Oise : nord est, nord ouest, centre, sud ouest, sud est.

Ces réunions ont été l'occasion de présenter aux acteurs locaux un premier bilan des enjeux du territoire, de recenser les initiatives locales et d'identifier les priorités d'intervention locales.

Ces réunions ont permis de souligner l'importance de certaines liaisons ou itinéraires :

- Creil / Senlis
- Creil / Chantilly (itinéraire Montdidier – Clermont – Chantilly – Sud de l'Oise vers Paris)
- Auneuil – Gisors. Cette liaison présente un intérêt touristique certain et pourrait être traité à moindre coût comme une véloroute grâce au réseau routier à faible trafic du secteur.
- Beaumont sur Oise – Hermes –par l'ancienne voie métrique, propose un itinéraire intéressant.
- Compiègne – Pierrefonds – Villers Cotterêt – Mareuil-sur-Ourcq vers la Seine et Marne par le canal de l'Ourcq, variante de l'EV3
- Axe Chantilly – Senlis – Crépy en Valois – Mareuil sur Ourcq
- Compiègne – Verberie – Senlis – Ermenonville – Seine et Marne par Otis (EV3)

Par ailleurs, de nombreuses attentes ont été formulées sur la nécessaire élaboration d'un guide technique ayant vocation à être mis à disposition des collectivités territoriales afin de :

- faciliter la définition et la concrétisation de leur projet
- garantir la qualité et l'homogénéité des aménagements qui seront réalisés

Le guide doit permettre de :

- Afficher un vocabulaire commun
- Intégrer les nouveaux outils réglementaires de partage de la voirie (zone de rencontre...)
- Proposer des outils d'aide à la décision (aménagement, entretien, signalétique, services...)
- Définir des arbitrages pour une prise en compte cohérente de la cohabitation des différents modes

Ces réunions de concertations ont été complétées par différents comités de suivi :

- Comité de pilotage
- Comité technique
- Groupe de travail sur la thématique des collègues
- Groupe de travail sur le guide technique
- Groupe de travail sur la signalétique touristique.

Ces comités et groupes de travail ont permis d'aboutir à la définition d'axes prioritaires d'intervention et d'orientations pour le schéma départemental des circulations douces.

De fortes attentes ayant été exprimées lors de cette concertation, il apparaît nécessaire de la poursuivre et de la pérenniser après l'adoption du schéma afin de suivre et de faciliter sa mise en œuvre.

Q. SYNTHÈSE DES BESOINS EXPRIMÉS

r. Priorités transversales

- Aménagements multi-modes à privilégier de type voies vertes
- Poursuite du travail de qualification engagé / PDIPR
- Informer et pérenniser la concertation avec les acteurs
- Promouvoir les événementiels existants (Oise verte et bleue, événements des fédérations...)
- Favoriser le développement des services

- Mettre à disposition des collectivités des outils et un cadre d'accompagnement (guide technique)

s. Priorités par pratiques

Les priorités pour la pratique du vélo

- Réalisation des itinéraires européens, nationaux et régionaux pour les connexions avec les territoires voisins
- Privilégier les réalisations suivantes :
 - Résidents : offre de randonnée de proximité
 - Touristes : offre de loisirs de pleine nature (identifier des points relais-circulations douces)
- Intégrer les problématiques des déplacements utilitaires à vélo
- Faciliter les accès aux établissements scolaires, gares, zones d'emploi ...
- Sécurisation des points singuliers

Les priorités pour la pratique du roller et les Personnes à mobilité réduite

- Identifier les parcours potentiellement aménageables par secteur :
 - Proximité des agglomérations
 - Faible dénivelé
- Aménagement de type voie verte
- Veiller à leur bonne accessibilité :
 - Qualité de roulement
 - Dispositif de contrôle d'accès et aires d'arrêt
 - Signalétique adaptée

Les priorités pour la marche à pieds

- Compléter le réseau structurant (GR notamment) sur certains secteurs
- Créer (ou compléter) un réseau de boucles en complément des axes structurants
- Favoriser les accès aux parcours depuis les gares

Les priorités pour la pratique équestre

- Accompagner la réalisation de projets en cours (actualisation du PDIPR équestre sur la Picardie Verte)

- Incitation au développement de projets multi-partenariaux sur certains secteurs
- Tirer parti de la présence de massifs forestiers importants pour favoriser la cohabitation multi-modes sur les parcours potentiellement concernés
- Accompagner le travail de labellisation de gîtes d'étapes engagé

Les priorités pour la pratique nautique

- Valorisation de certains secteurs :

Vallée du Thérain

L'Oise au nord de Longueil-Annel

t. Les éléments considérés comme invariants

- Réalisations, projets et travaux en cours (ex : Trans'Oise)
- Propositions visant à favoriser la pratique multi-modes sur les parcours
- Volonté de pérenniser la concertation
- Valorisation touristique des parcours avec développement d'une offre de services
- Communication et promotion de l'offre
- Poursuite du travail engagé de réactualisation du PDIPR
- Principe de la mise en place d'un dispositif d'accompagnement des collectivités locales
- Mise en œuvre d'un observatoire des circulations douces

U.LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES

V. STRUCTURATION

Les besoins de déplacements par modes doux exprimés au cours de la phase de diagnostic du territoire et de la concertation sont traduits dans le schéma directeur selon deux représentations spatiales : les **itinéraires** et les **pôles d'attractivité**.

Ces deux représentations intègrent chacune la double vocation **touristiques / loisirs** et **utilitaires** des besoins de déplacements.

La réponse aux besoins de services attachés aux déplacements par modes doux est quant à elle, développée au travers du concept de **relais circulations douces**.

Les aménagements et actions retenus au schéma directeur se déclinent selon **2 niveaux de priorité** qui doivent aider à l'ordonnancement des réalisations.

Afin d'aider les porteurs de projet, le schéma départemental des circulations douces propose par ailleurs en annexe les outils suivants :

- Un guide technique destiné faciliter le travail des élus, collectivités locales et techniciens dans la définition et la concrétisation de leur projet et qui synthétise l'ensemble des données techniques, juridiques et administratives relatives aux circulations douces (annexe n°10),
- Des fiches méthodologiques pour la mise en œuvre de schémas locaux de circulations douces et d'actions de sensibilisation dans les collèges (annexes n°5 et 6)
- Un cahier des charges pour la réalisation d'un schéma local de circulations douces (annexe n°9),
- Des fiches techniques pour la réalisation de stationnement sécurisé dans les collèges et de relais circulations douces (annexes n°7 et 8),
- Une charte signalétique réalisée afin de permettre une identification des voies douces Isariennes et une uniformisation de la signalétique de ces dernières (annexe n°11).

W.LES ITINÉRAIRES

x. Les critères de sélection

L'ensemble des itinéraires identifiés lors de la phase de diagnostic du territoire et de la concertation a été analysé et hiérarchisé sur la base des critères suivants :

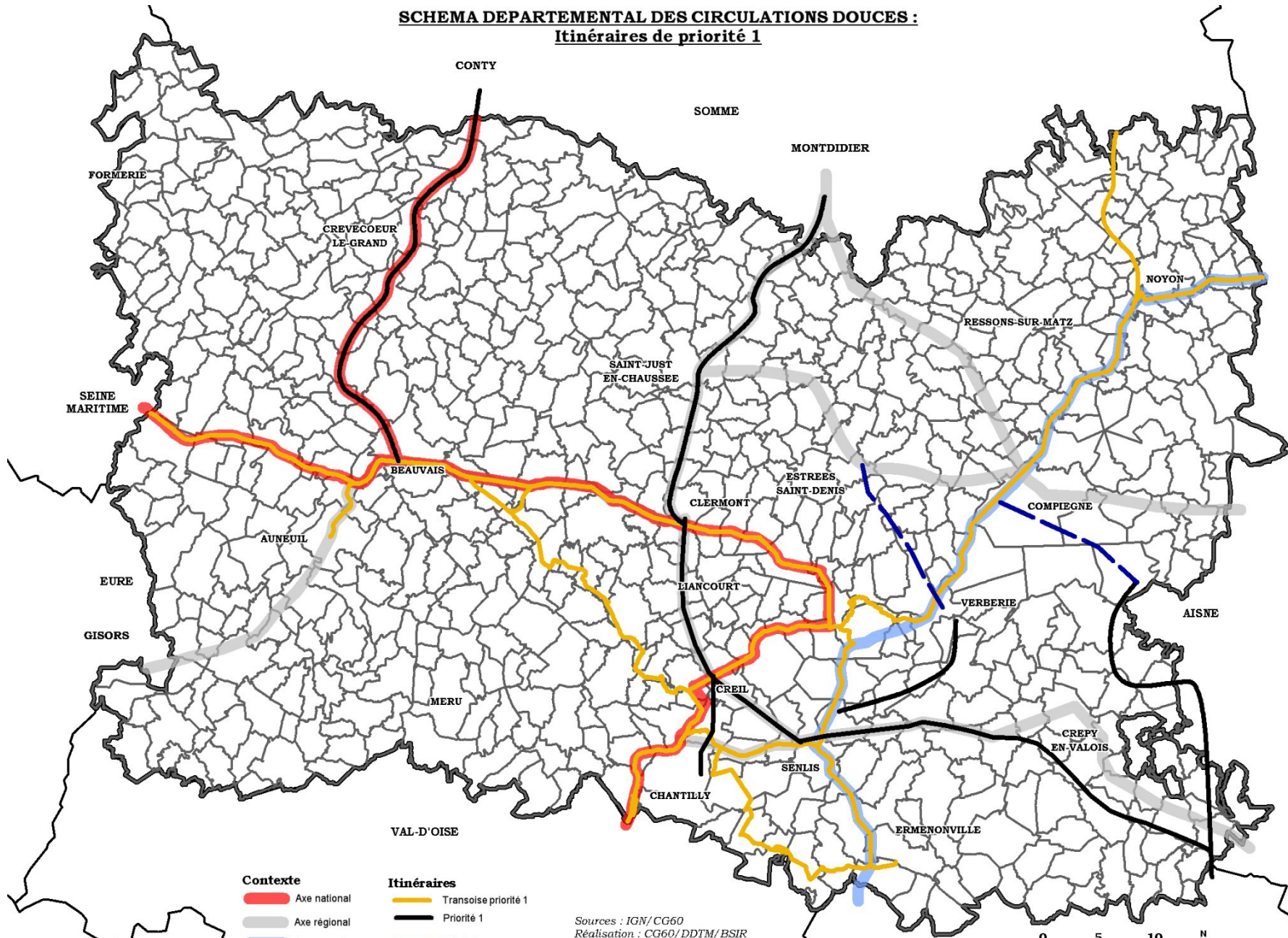
- Intégration à un itinéraire d'intérêt régional, national ou européen
- Population à moins de 5 km
- Hébergement marchand et non marchand à moins de 5 km
- Attractions touristiques majeurs à moins de 5 km

y. Itinéraires de priorité 1

6 itinéraires de priorité 1 ont été retenus, représentant un linéaire d'environ 440 km :

- La Trans'Oise
- Beauvais – St Omer – Crèvecœur – Conty vers la Somme et Amiens, itinéraire national 19,
- Chantilly - Creil – Clermont – St Just en Chaussée – Montdidier vers la Somme et Amiens, itinéraire régional,
- Creil - St Maximin – Senlis – Ormoy Villers – Mareuil sur Ourcq vers l'Aisne et Château Thierry, itinéraire régional,
- Bord de l'Oise (Verberie) – Senlis, itinéraire Eurovéloroute 3,
- Compiègne – Pierrefonds – Villers-Cotterêts – Mareuil sur Ourcq vers la Seine et Marne par le Canal de l'Ourcq, variante de l'EV3.

**SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES :
Itinéraires de priorité 1**



Caractéristiques des itinéraires de priorité 1 dans un fuseau de 5 km

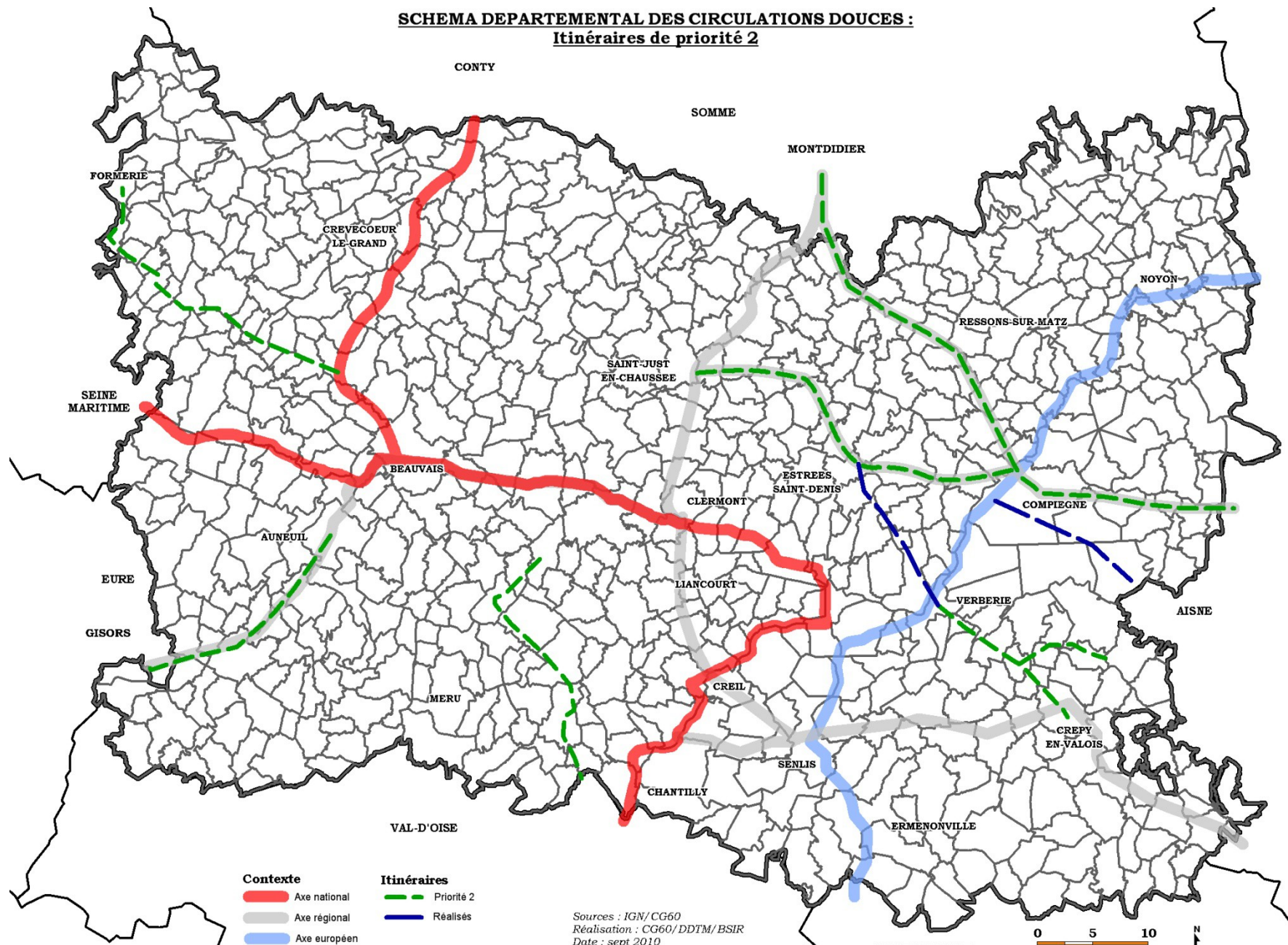
Itinéraire	Type d'itinéraire	Section en projet	Infra support pressentie	Vocation	Mode concerné	Linéaire en km	Coût global estimé en HT en K€	Pop 2006 < 5 km	Total capacité hébergement marchand < 5 km	Capacité résidences secondaires < 5 km	Sites touristiques < 5 km
Trans'Oise	Voie Verte	oui	Site propre	Loisirs/utilitaire	pédestre cyclable roller	240	29000	380000	8500	13000	104 sites majeurs sont concernés dont: Cathédrale et horloge astronomique Musée national de Compiègne Le Parc de loisirs St Paul Parc - Château et musée Condé
Beauvais / Crévecoeur-le-Grand / Conty	itinéraire national n°19		ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant / loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre	37	6 030	77 990	395	1 870	Conservatoire de la vie agricole Cathédrale et horloge astronomique Manufacture de la Tapisserie Galerie Nationale de la Tapisserie Musée Départemental Parc de loisirs St Paul
Montdidier / St Just en Chaussée / Clermont / Creil / Chantilly	liaison régionale	oui	aménagement sur RD + ancienne voie ferrée + chemin ruraux	loisirs - itinérant / loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre, nautique	57	11 795	167 215	2 126	2 724	Musée Gallé - Juillet Musée S. Raymond Musée des Spahis Musée de la venerie Base de Loisirs de St Leu d'Esserent
Creil / Senlis / Ormoy Villers / Mareuil sur Ourcq vers Château Thierry	liaison régionale - transversale sud	oui	partage de voirie + aménagement sur RD + ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant / loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre, nautique	48	6 705	151 072	2 229	3 036	Musée Gallé - Juillet Musée du Valois et de l'Archerie Musée vivant du cheval Potager des Princes Parc - Château et musée Condé Musée S. Raymond Musée des Spahis Musée de la venerie Base de Loisirs de St Leu d'Esserent
Verberie / Senlis	EV3		partage de voirie + aménagement sur RD	loisirs - itinérant / loisirs-promenade / utilitaire	pédestre, cyclable	17	2 730	54 675	548	1 536	Musée Vivenel Musée de la figurine historique Clarrière de l'armistice Château et musée national de Compiègne Abbaye Royale du Moncel Musée S. Raymond
Compiègne / Pierrefonds / Mareuil-sur-Ourcq vers Villers Cotterêt (Seine et Marne par le canal de l'Ourcq)	variante EV3		ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant / loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre, nautique	37	4200	69120	601	2118	Musée Vivenel Musée de la figurine historique Clarrière de l'armistice Château et musée national de Compiègne

z. Itinéraires de priorité 2

6 itinéraires de priorité 2 ont été retenus, représentant un linéaire d'environ 210 km :

- Montdidier – Ressons sur Matz - Compiègne – Vic sur Aisne vers Soissons par la vallée de l'Aisne, liaison régionale,
- Verberie – Crépy en Valois – Vaumoise vers Villers-Cotterêts par la vallée de l'Automne, liaison locale,
- Auneuil – Gisors vers la Vallée de l'Epte, liaison régionale,
- Milly sur Thérain – Formerie vers Forges les Eaux par la vallée du Thérain, complément de l'itinéraire national 19,
- Hermes – Noailles – Neuilly-en-Thelle - Beaumont-sur-Oise, liaison locale
- Compiègne – St Just en chaussée, liaison locale

**SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES :
Itinéraires de priorité 2**



Caractéristiques des itinéraires de priorité 2 dans un fuseau de 5 km

Itinéraire	Type d'itinéraire	Section en projet	Infra support pressentie	Vocation	Mode concerné	Linéaire en km	Coût global estimé en HT en K€	Pop 2006 < 5 km	hébergement marchand < 5 km	résidence secondaires < 5 km	Sites touristiques < 5 km
Auneuil / Gisors / Vallée de l'Epte	liaison régionale		ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant loisirs-promenade utilitaire	pédestre, cyclable, équestre, nautique	32	3 310	82 353	196	2 668	Conservatoire de la vie agricole Cathédrale et horloge astronomique Manufacture de la Tapisserie Galerie Nationale de la Tapisserie Musée Départemental Parc de loisirs St Paul
Milly-sur-Thérain / Formerie vers Forges-les-Eaux (Vallée du Thérain)	Complément itinéraire national 19		ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre	28	4 800	15 317	253	1 352	
Montdidier / Ressons-sur-Matz/Compiègne / Vic sur Aisne vers Soissons / Bourg et Comin (Vallée de l'Aisne)	liaison régionale, tour canal de l'Oise à l'Aisne	Montdidier / Ressons sur Matz - Compiègne	chemin de halage + ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant loisirs-promenade utilitaire	pédestre, cyclable, équestre, nautique	46	7 595	165 849	2 043	3 784	Musée Vivenel Musée de la figurine historique Clarrière de l'armistice Château et musée national de Compiègne Cité des Bâteliers Château médiéval de Pierrefonds
Verberie / Crépy-en-Valois / Villers-Cotterêt (Vallée de l'Automne)	liaison locale		partage de voirie + aménagement sur RD	loisirs - itinérant loisirs-promenade utilitaire	pédestre, cyclable, nautique	30	4 630	35 356	149	1 026	Musée du Valois et de l'Archerie Château Médiéval de Pierrefonds
Hermes / Noailles / Neuilly-en-Thelle / Beaumont-sur-Oise	variante itinéraire national n°19		ancienne voie ferrée	loisirs - itinérant loisirs-promenade utilitaire	pédestre, cyclable, équestre, nautique	26	4 350	57 614	824	1 726	Musée de la Nacre Base de loisirs de St Leu d'Esserent Musée de l'aviation
St Just en Chaussée / Compiègne	liaison locale		ancienne voie ferrée + partage de voirie	loisirs - itinérant loisirs-promenade	pédestre, cyclable, équestre, nautique	35	4 790	87 532	430	2 090	Musée Vivenel Musée de la figurine historique Clarrière de l'armistice Château et musée national de

aa. Synthèse

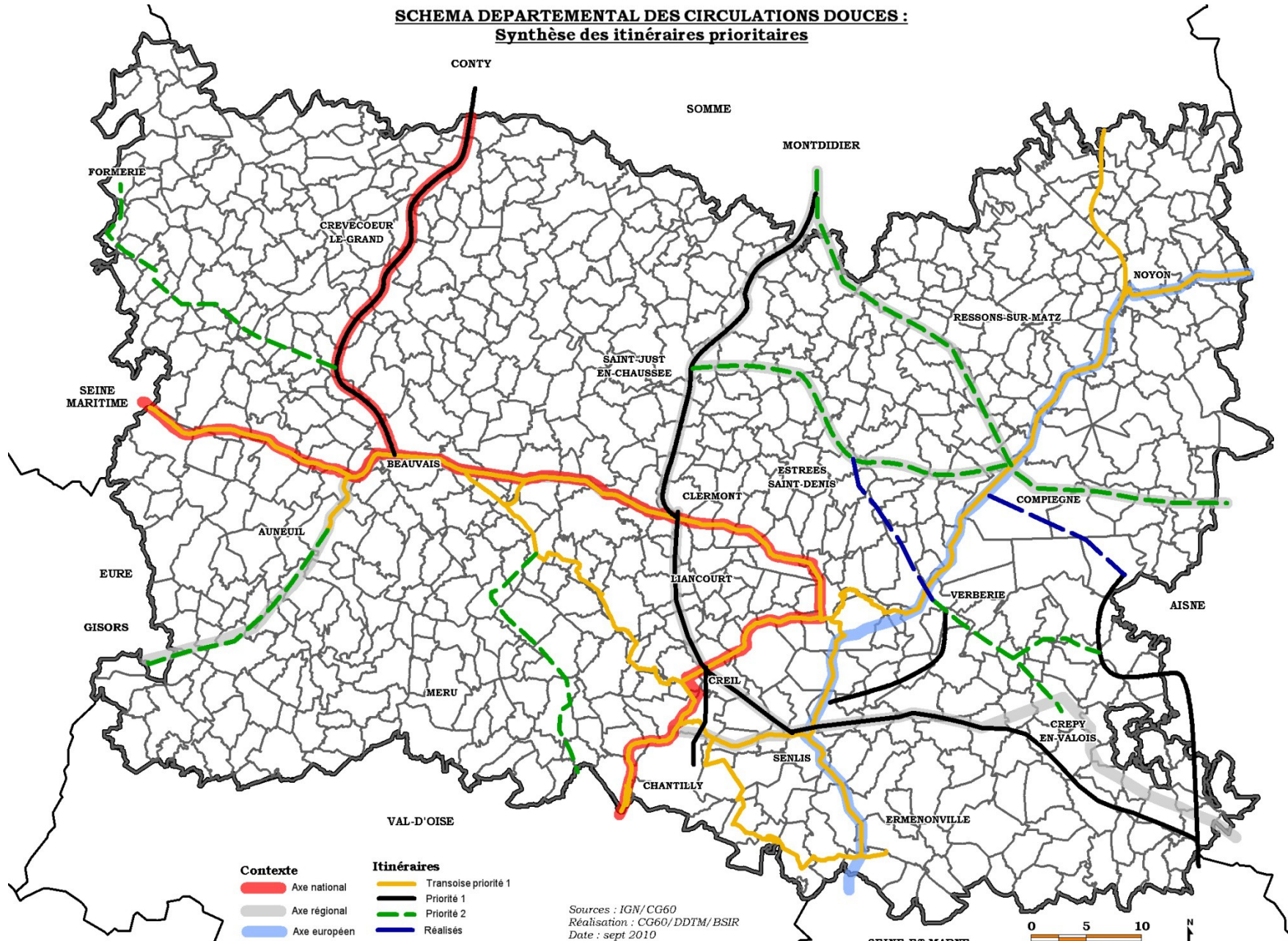
Les itinéraires, qu'ils soient prioritaires ou non, doivent être regardés selon des sections aux caractéristiques homogènes. Ces sections ont été décomposées par la suite afin de pouvoir déterminer les types d'aménagement pressentis et proposer un aménagement d'ensemble cohérent. Ces éléments sont préalables aux études de faisabilité.

La base de données concernant les itinéraires et leurs caractéristiques est disponible sous 2 formes :

- Des fiches itinéraires par section présentés en annexe du présent rapport
- Une base de données SIG précisant le tracé des itinéraires pressentis, calqués sur les fonds IGN Scan 25, et relié à une base attributaire précisant les champs suivants pour chaque section :
 - Nom et numéro de l'itinéraire et des sections qui le composent
 - Type de liaison
 - Priorité d'intervention
 - Caractéristiques de l'itinéraire dans un fuseau de 5 km
 - Usagers concernés
 - Support d'infrastructure pressenti (route à faible trafic, chemins, ancienne voie ferrée, chemin de halage)
 - Type d'aménagement pressenti (voie verte, véloroute, aménagement du RD, chemins ruraux)
 - Etat des projets / études existants
 - Evaluation sommaire du coût
 - EPCI concernés
 - Connexion avec des itinéraires existants

AB.

**SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES :
Synthèse des itinéraires prioritaires**



AC. LES PÔLES D'ATTRACTIVITÉ

ad. Critères de sélection

La classification des pôles d'attractivité selon les deux niveaux de priorité du schéma a été opérée au regard du champ des compétences obligatoires du département et des politiques menées au titre de la clause générale de compétences :

- Education et jeunesse
- Sports
- Transports interurbains et scolaires
- Développement économique
- Développement touristique...

Ainsi, les priorités retenues pour les déplacements utilitaires correspondent au développement de l'accès :

- aux établissements scolaires, et plus particulièrement aux collèges,
- aux pôles d'emplois et plus particulièrement aux zones d'activités,
- aux gares et principaux pôles d'échanges multimodaux,

En ce qui concerne la réponse aux besoins de déplacements à vocation loisirs / tourisme, la priorité est donnée à l'accès :

- aux principaux sites touristiques et de loisirs (dont la fréquentation est supérieure à 10 000 visiteurs par an)
- aux principales bases nautiques (annexe n°4)

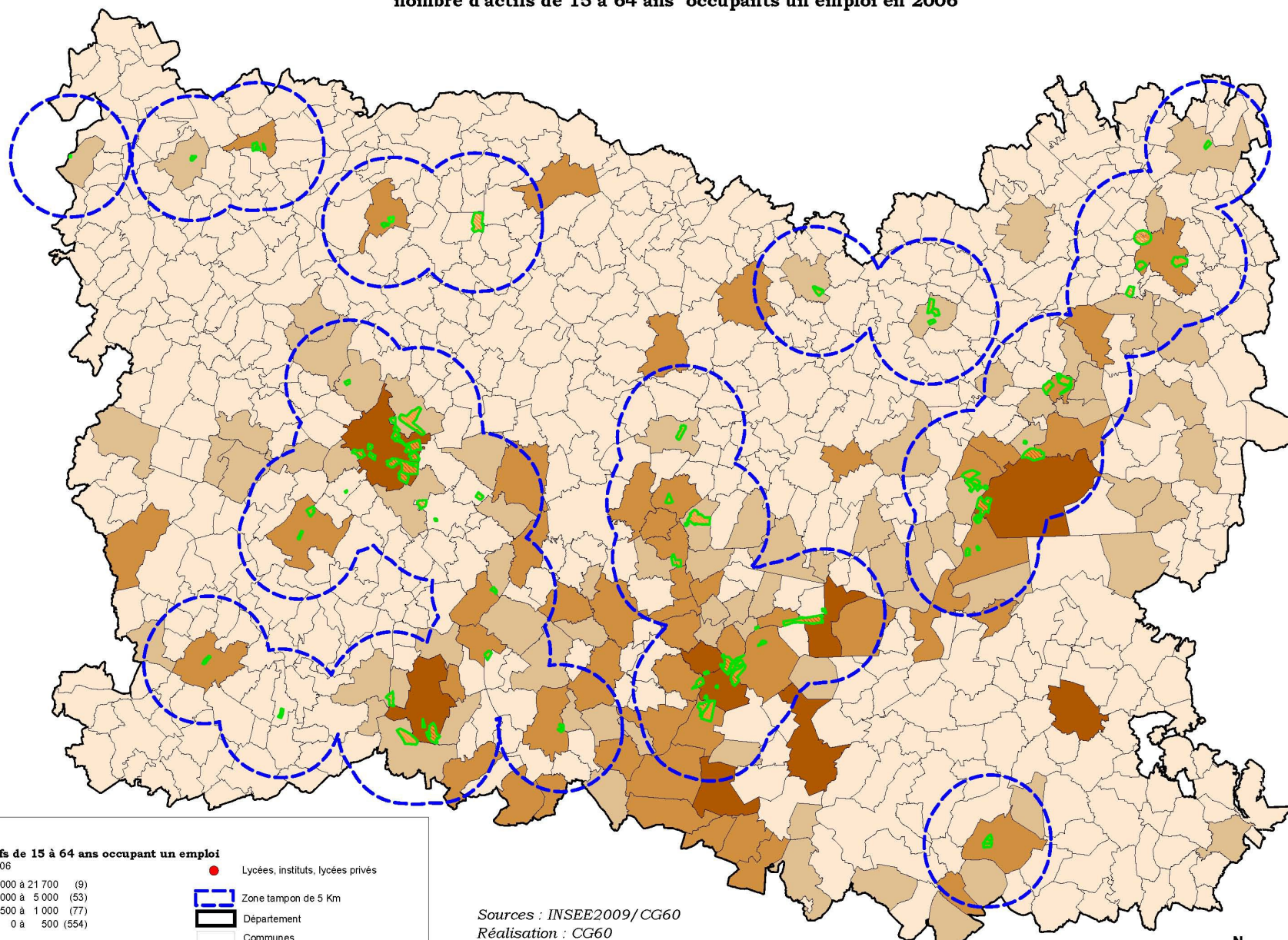
ae. Pôles d'attractivité de Priorité 1

- Accès aux zones d'activités d'intérêt communautaire

Les zones d'activités retenues sont les zones d'activités d'intérêt communautaires, susceptibles de générer des déplacements de courte distance pour lesquelles des flux importants depuis les communes périphériques sont observés.

L'accès aux zones d'activités d'intérêt communautaire du département représente un enjeu prioritaire pour le Conseil Général. Le recensement et la classification des zones seront réalisés par le Conseil Général, dans le cadre du Schéma Directeur des zones d'activités en cours d'élaboration. Un tampon de 5 km a été retenu pour l'aménagement des accès aux zones d'activités d'intérêt communautaire.

**Zones d'activités d'intérêt communautaire et
nombre d'actifs de 15 à 64 ans occupants un emploi en 2006**



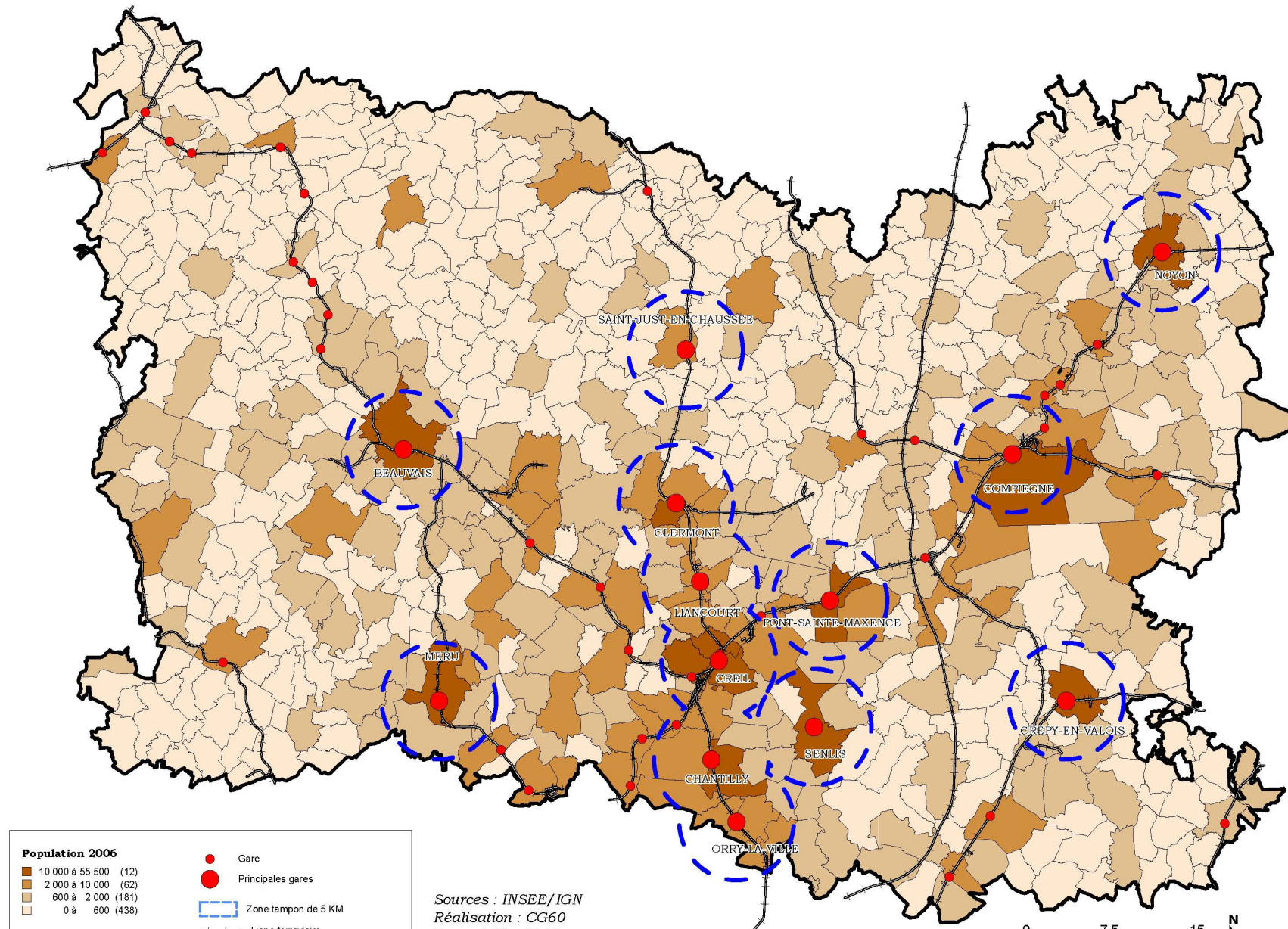
- Accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux

Sur la base des données de fréquentation (données Région 2007), les principales gares ferroviaires du département sont visées : Beauvais, Compiègne, Creil, Pont Sainte Maxence, Clermont, Méru, Liancourt, Crépy en Valois, Orry la Ville et Chantilly. Pour une couverture équilibrée du territoire, sont également ajoutées les gares de Noyon, Saint Just en Chaussée et Senlis (gare routière).

Ces 13 gares constituent les principaux pôles d'échanges multimodaux du département interconnectant les réseaux ferroviaires et routiers, urbains et interurbains.

L'objectif est d'améliorer leur accessibilité en modes doux dans un rayon de 5 km.

Principales gares et nombre d'habitants en 2006



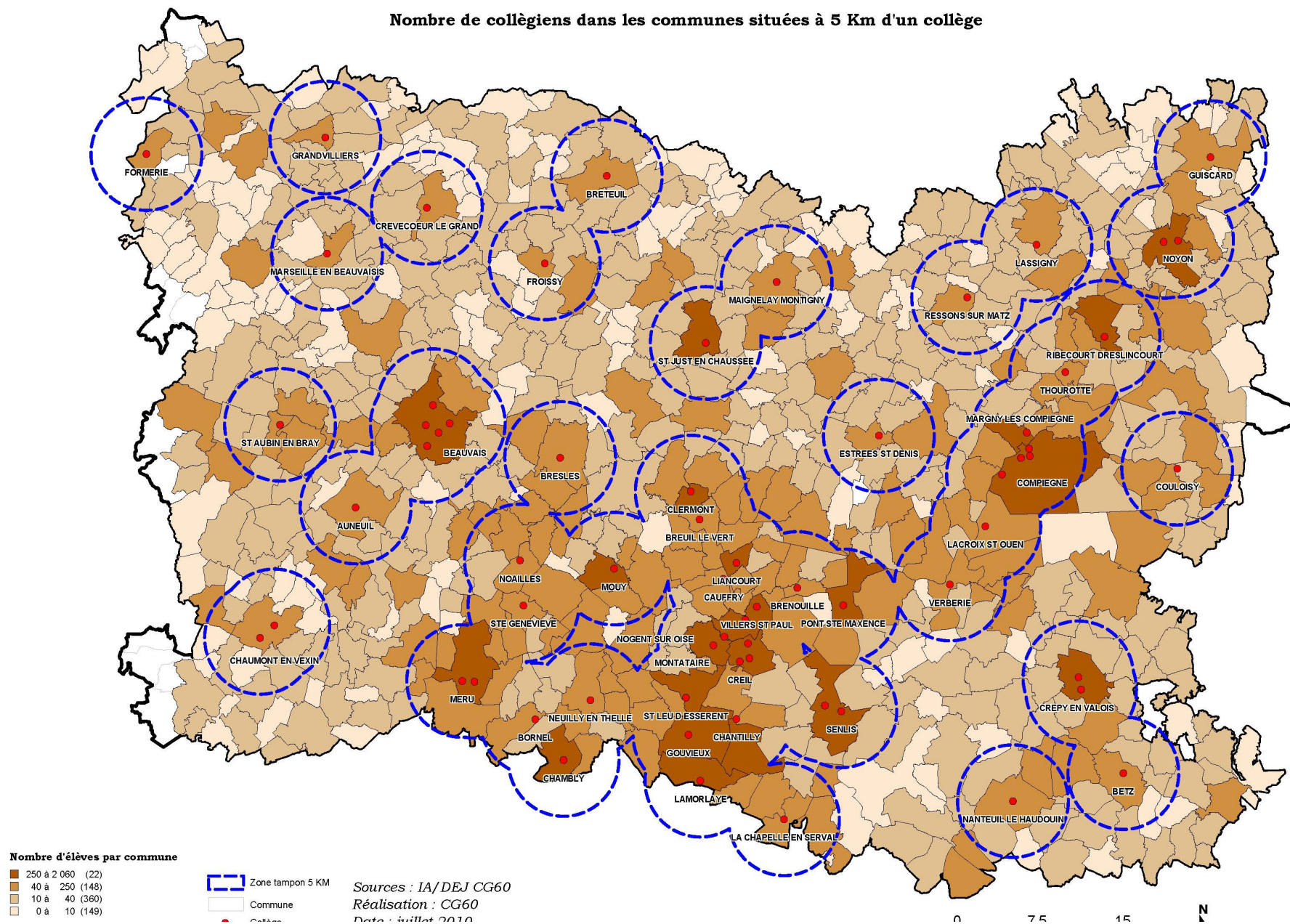
- Accès aux collèges

La gestion des collèges étant une compétence obligatoire du Département, il apparaissait indispensable que les collèges fassent partis des pôles d'attractivité prioritaires pour l'aménagement de voies de circulations douces.

Tous les collèges du département de l'Oise sont donc concernés par l'objectif d'améliorer leur accessibilité en modes doux. Cet objectif se traduit par :

- L'aménagement de pistes cyclables et voies douces selon la carte scolaire dans un rayon de 5 km,
- La généralisation du stationnement sécurisé dans les établissements (annexe n°7 : fiche technique)
- La sécurisation des abords des établissements
- La mise en place d'actions de prévention liées à la sécurité routière (annexe n°5 : fiche méthodologique).

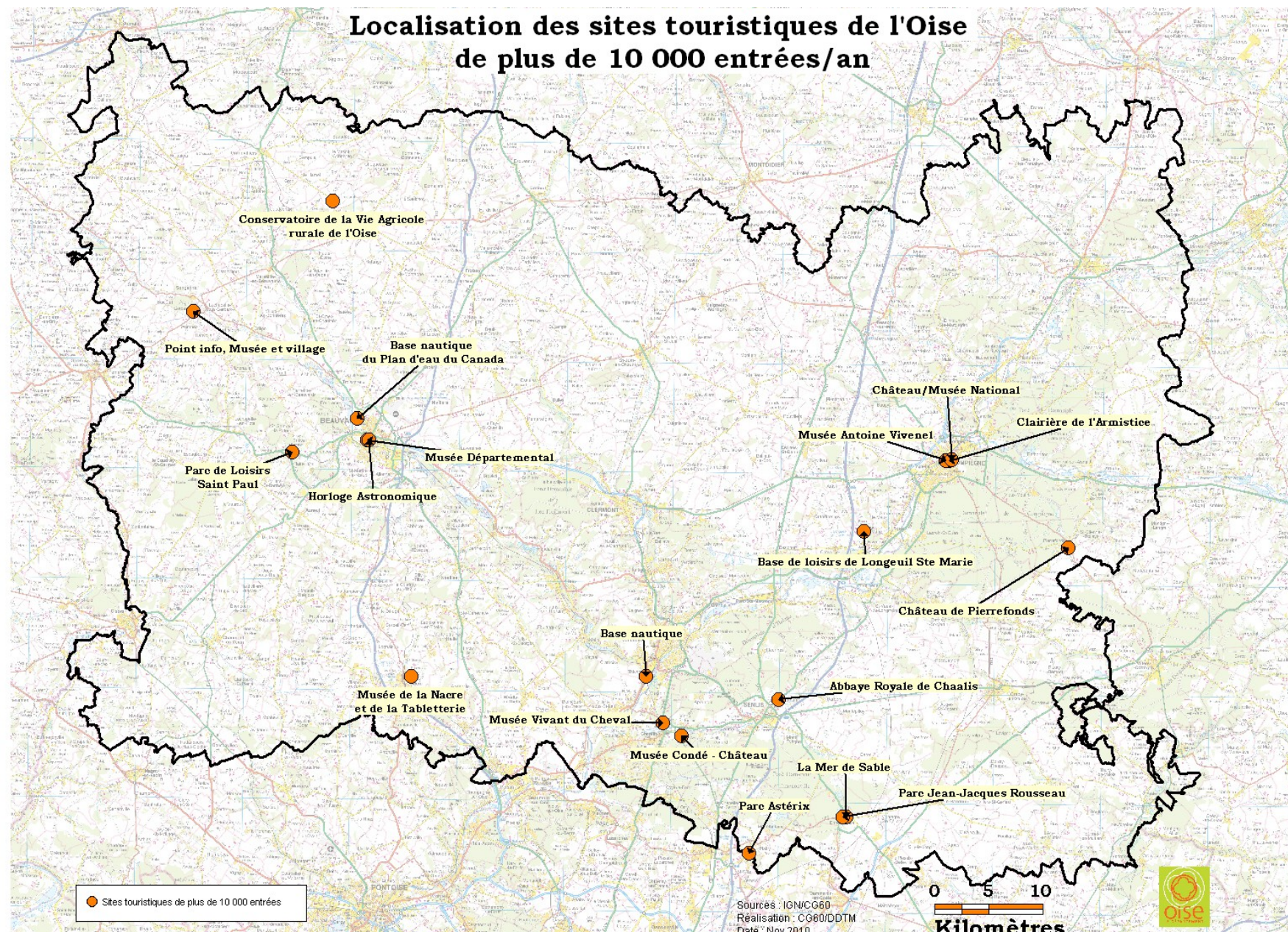
Nombre de collégiens dans les communes situées à 5 Km d'un collège



- Accès aux principaux sites touristiques et aux grandes bases de loisirs

Les grands sites touristiques du territoire, dont la fréquentation est supérieure à 10 000 visiteurs par an, situés aux portes d'entrée du territoire ou inscrits au SDCD, et les grandes bases de loisirs qui sont au nombre de 3, font partis des priorités d'aménagement du SDCD (annexe n°4).

Localisation des sites touristiques de l'Oise de plus de 10 000 entrées/an



- **Un principe fort : inciter à la réalisation d'étude Schémas Local de Modes Doux**

L'amélioration des accès aux pôles d'attractivité pourra être traitée de façon efficace et coordonnée grâce aux Schémas Locaux de Circulations Douces.

Cet outil que souhaite proposé le Département dans le cadre de son Schéma a pour objectif :

- D'inciter les collectivités locales à la prise en compte des circulations douces à l'échelle locale
- De garantir la prise en compte de tous les besoins, la cohérence des aménagements et la qualité des études

Un cahier des charges type et une fiche méthodologique visant à éclairer le travail des techniciens sont annexés au schéma (annexes n°9 et n°6).

af. Pôles d'attractivité de priorité 2

- **Accès aux autres établissements scolaires**

La démarche proposée pour les collèges est étendue aux autres établissements scolaires afin de faciliter les accès aux modes doux pour les élèves et étudiants dans un rayon de 5 km. Les Schémas Locaux de Circulations Douces devront prendre en compte cette problématique.

- **Accès aux autres gares**

La démarche proposée pour les principales gares et pôles d'échange multimodaux est étendue aux autres gares à travers les Schémas Locaux de Circulations Douces.

Accès aux grands équipements sportifs de type piscine, Equipement Sportif de Proximité, gymnase et stade

Le Conseil général de l'Oise porte une attention toute particulière aux thématiques loisirs / sports, et notamment à la pratique sportive des jeunes en y consacrant un budget supérieur à la moyenne nationale des Conseils généraux français. Son action vise à aider l'ensemble du tissu associatif sportif Isarien par l'octroi de subvention mais aussi par la réalisation d'équipements sportifs de proximité (ESP). En conséquence, les voies douces d'accès aux grands équipements sportifs (piscine, ESP, gymnase, stade) sont intégrées en priorité 2 du schéma.

Aménagement issus de Schéma local de circulations douces

Dans la continuité du financement des études de Schémas locaux de circulations douces en priorité 1, le Conseil général favorisera les aménagements réalisés dans le cadre de des schémas en priorité 2.

AG. LES SERVICES

ah. Critères d'intervention

Le schéma départemental des circulations douces doit inciter à la création de voies de circulations douces mais également permettre leur animation et leur valorisation. Aussi, le Département favorisera le développement des relais circulations douces.

L'objectif des relais circulations douces est de :

- Valoriser l'offre de randonnées multi modes du territoire (intégrant le fluvial),
- Concentrer une offre de services ciblés, d'information et d'animation.

Plusieurs types de relais, au niveau d'équipement bien défini, doivent être distingués :

- **Les relais principaux :**
 - Fonction d'accueil, d'information et de repos.
 - Proposition d'un panel complet de services (hébergement, restauration, internet, location et réparation de vélo, informations sur les itinéraires de voies douces...)
- **Les relais secondaires :**
 - Fonction d'information et de repos.
 - Possibilité de services complémentaires à l'offre locale.
- **Les aires d'arrêt :**
 - Simple halte aménagée avec mobilier urbain uniquement

En termes d'implantation, les relais circulations douces doivent être localisés de manière pertinente sur les parcours, afin que les usagers des voies douces soient incités à s'arrêter, à profiter des aménagements et à emprunter les itinéraires de randonnée proposés. Ces relais seront implantés en fonction de divers critères :

- Proximité de la Trans'Oise,
- Porte d'entrée du territoire,
- Accès aux transports collectifs et offre le dimanche,
- Services, commerces et officies de tourisme à proximité,
- Lieu d'activités nautiques,
- Départ / passage de randonnées pédestres, cyclotouristiques, équestres
- Porte d'entrée aux extrémités de la voie verte (entrée / sortie des agglomérations, près des gares),
- Carrefour d'autres voies vertes et / ou de boucles et autres types de randonnée (pédestre, VTT, équestre, randonnée nautique, tourisme fluvial,...etc.),
- En tenant compte d'une certaine distance entre chaque relais rando, de l'intérêt paysager, patrimonial, culturel ou historique des sites, de la présence de services et de randonnée, de l'accessibilité des sites pour leur entretien, intermodalité.

Sur ces bases, une réflexion devra être menée par les collectivités locales, conjointement à la définition et l'étude de faisabilité des itinéraires, sur la localisation des relais principaux. Afin d'aider les collectivités à créer des relais circulations douces, une fiche technique a été élaborée (annexe n°8).

ai. Les services de priorité 1

Les services de priorité 1 se situent aux portes d'entrée du territoire ou à proximité de la Trans'Oise.

L'aménagement peut se décliner selon les 3 niveaux d'équipement définis (relais principal, secondaire ou aire d'arrêt). Toutefois en priorité 1, la préférence est donnée au développement de relais principaux qui offrent un niveau de service élevé aux usagers, touristes et Isariens, tant en termes d'accueil, d'information que de valorisation.

aj. Les services de priorité 2

Les services de priorité 2 comprennent les autres relais circulations douces et les aires d'arrêt offrant un niveau de service plus modeste aux usagers.

AK. SYNTHÈSE GÉNÉRALE DES PRIORITÉS D'INTERVENTION

Priorités 1	Priorités 2
<p style="text-align: center;"><u>Itinéraires</u></p> <ul style="list-style-type: none">- 6 itinéraires, ~ 440 km :<ul style="list-style-type: none">o Trans'Oise,o 2 itinéraires européenso 1 itinéraire nationalo 2 itinéraires régionaux- Continuité de la Trans'Oise en agglomération <p style="text-align: center;"><u>Pôles d'attractivité</u></p> <p>Utilitaires :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accès aux collèges (dans un rayon de 5 km)- Accès aux zones d'activités d'intérêt communautaire (dans un rayon de 5 km)- Accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux (gares ferroviaires et routières, dans un rayon de 5 km)- Etudes de schémas locaux de circulations douces <p>Loisirs / Tourisme :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accès aux principaux sites touristiques connectés aux portes d'entrée du territoire, ou aux itinéraires inscrits au SDCD- Accès aux grandes bases nautiques <p style="text-align: center;"><u>Services</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Relais circulations douces situés aux portes	<p style="text-align: center;"><u>Itinéraires</u></p> <p>6 itinéraires, ~ 210 km constitués principalement de jonctions avec les itinéraires de priorité 1</p> <p style="text-align: center;"><u>Pôles d'attractivité</u></p> <p>Utilitaires :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accès aux autres établissements scolaires (dans un rayon de 5 km)- Accès aux autres gares (dans un rayon de 5 km)- Aménagements issus de schémas locaux de circulations douces <p>Loisirs / Tourisme :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accès aux autres sites touristiques- Accès grands équipements sportifs de type piscine, ESP, gymnase et stade <p style="text-align: center;"><u>Services</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Autres relais circulations douces

CONCLUSION

Dans le cadre d'un développement durable, maîtrisé et solidaire du territoire Isarien et afin de répondre à la demande et aux besoins de ses concitoyens, le Département a souhaité mettre en place un Schéma départemental des circulations douces (SDCD).

Le Schéma directeur des circulations douces a vocation à organiser et faciliter la mise en œuvre collective et cohérente des projets de création de voies de circulations douces à destination des publics pédestre, cyclo, roller, équestre et des personnes à mobilité réduite.

Ce schéma vient s'inscrire en complémentarité des différents schémas existants d'initiatives régionale, nationale et même internationale. En effet, le Département est concerné par plusieurs itinéraires tels que le Paris-Londres, l'Eurovéloroute n°3 qui relie St Jacques de Compostelle à Trondheim, l'itinéraire national n°19 Beauvais-Amiens-Lille et d'autres itinéraires régionaux, qui traversent la Picardie.

Le Schéma départemental des circulations douces à une double vocation. Il intègre à la fois les déplacements utilitaires mais aussi les déplacements de loisirs/tourisme. Il prend en compte, tant dans son élaboration que dans sa réalisation, les piliers du développement durable que sont l'environnement, le social et l'économie.

L'étude, lancée en février 2009 pour une durée de 18 mois et aujourd'hui terminée, se composait de 3 phases : diagnostic du territoire, recherche et analyse de scénarii et élaboration du schéma départemental des circulations douces.

Le diagnostic territorial a mis en exergue les nombreuses potentialités de développement des voies de circulations douces sur le territoire. La Trans'Oise, voie verte d'environ 240 km qui traversera le département d'est en ouest et du nord au sud, réalisée sous maîtrise d'ouvrage départemental, constitue la voie douce structurante du SDCD. Les anciens délaissés ferroviaires apparaissent également comme des opportunités intéressantes pour la réalisation de voies douces qu'il convient d'étudier. D'ailleurs, plusieurs délaissés ferroviaires sont déjà au cœur d'un projet d'aménagement de voie verte.

Ce schéma a été construit dans une large concertation au travers de plusieurs comités et groupes de travail qui ont réuni l'ensemble des partenaires des mondes associatifs et institutionnels.

Le scénario retenu est organisé autour de 3 thématiques : itinéraires, pôles d'attractivité et services. Ces thématiques sont déclinées selon 2 niveaux de priorités.

La priorité n°1, se compose de la Trans'Oise et de 6 itinéraires majeurs tels que les itinéraires européens, nationaux et régionaux, d'une longueur totale d'environ 440 km. En terme de pôles d'attractivité, le Département a retenu comme prioritaire l'aménagement dans un rayon de 5 km, des accès :

- aux collèges,
- aux zones d'activités d'intérêt communautaire,
- aux principales gares routières et ferroviaires (pôles d'échanges multimodaux)
- aux principaux sites touristiques connectés aux portes d'entrée du territoire, ou aux itinéraires inscrits au SDCD et, aux grandes bases nautiques

En matière de développement des services liés à la pratique des déplacements doux, la priorité est donnée à la réalisation de relais circulations douces aux portes d'entrée du territoire et à proximité de la Trans'Oise.

La priorité n°2 compte 6 itinéraires totalisant environ 210 km, réalisant principalement des jonctions entre les itinéraires de priorité n°1. Elle favorise également l'aménagement des accès d'une manière générale à l'ensemble des établissements scolaires, des gares, des sites touristiques et des grands équipements sportifs et étend le développement des relais circulations douces.

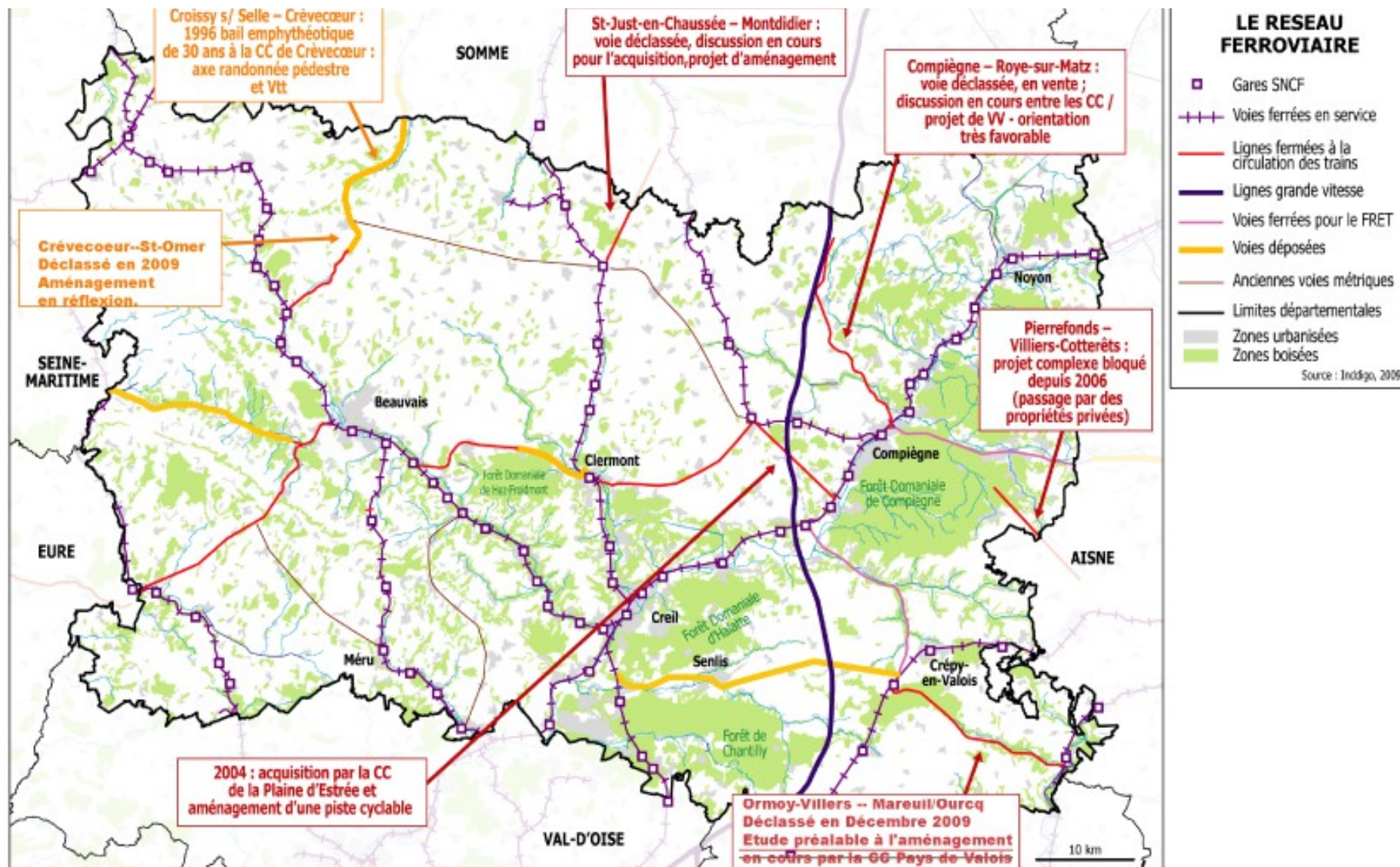
Les travaux d'élaboration du schéma ont de plus abouti à la création d'une charge signalétique des voies de circulations douces. Cette dernière permettra d'assurer une uniformité de la signalétique des voies douces sur l'ensemble du territoire.

Le SDCD permet donc d'établir des priorités et dote le Conseil général et les collectivités Isariennes d'un outil d'ordonnancement des projets.

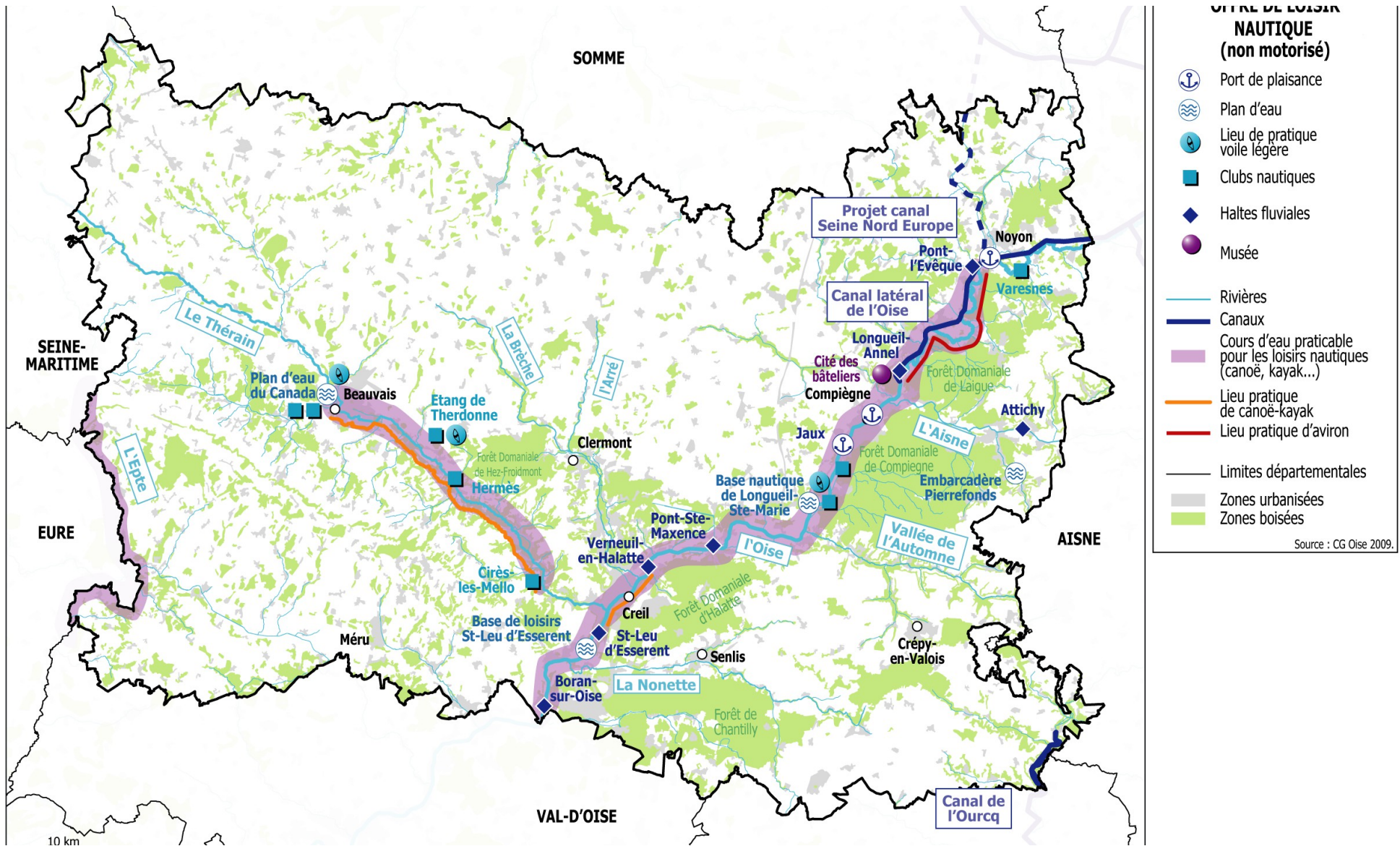
Un guide technique des circulations douces, véritable référentiel en la matière, accompagne également ce schéma. Cet outil mis à la disposition des collectivités a pour objectif de garantir la qualité et l'homogénéité des aménagements qui seront réalisés et doit permettre d'aider les porteurs de projet dans la définition et la concrétisation de leur projet.

ANNEXES

Annexe n°1 : Carte des délaissées ferroviaires



Annexe n°2 : Carte de l'offre de loisirs nautiques



Annexe n°3 : Fiches itinéraires

	Schéma Départemental des Circulations Douces		
	Itinéraire : Montdidier / Clermont / Creil	N°1	
	Section : Domfront / Saint-Just-en-Chaussée	N°1-1	
PRIORITE DE REALISATION : 1			

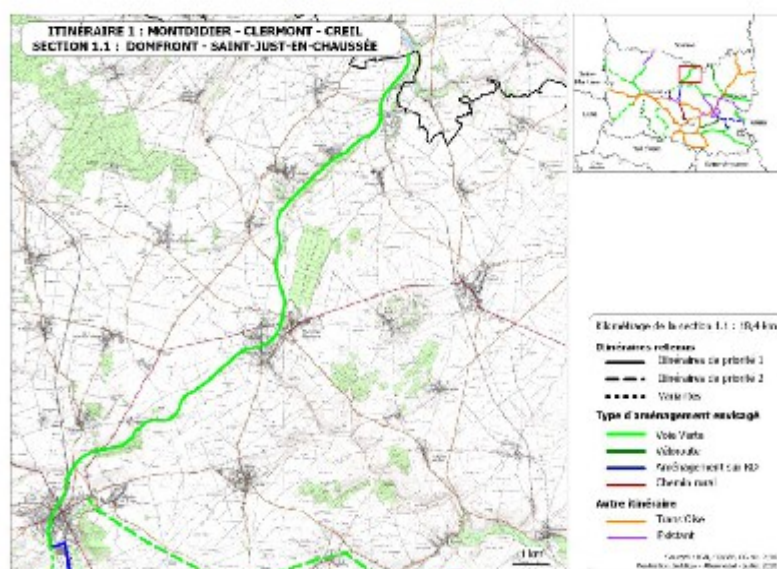
Caractéristiques

Type de liaison	Liaison régionale	Longueur de la section	18 Km
Support d'infrastructure pressenti	Ancienne voie ferrée	Usagers concernés	Piétons / Rollers / Cycles / Equestres
Type d'aménagement pressenti	Voie verte	Population à moins de 5km	17500
Connexion avec les autres itinéraires		Hébergement marchand à moins de 5 km (nombre de lits)	23
Etat des projets / études en cours	projet d'acquisition	Hébergement non marchand à moins de 5 km (nombre de lits)	754
EPCI et communes concernées	CC du Plateau Picard	Attraits touristiques à moins de 5 km	Fréquentation globale
Coût estimatif	1702 - 3191 K€		

Commentaires

Section difficile à valoriser touristiquement par des gros sites attractifs mais valorisation possible du patrimoine vernaculaire.

Carte de localisation



Annexe N°4 : Liste des sites touristiques de priorité

1

Schéma départemental des circulations douces
Sites touristiques et de loisirs retenus au titre des priorités 1

SITES	COMMUNES	ADRESSES
Parc Astérix	Plailly	60128 Plailly
La Mer de Sable	Ermenonville	60950 Ermenonville
Musée Condé - Château	Chantilly	Château 60500 Chantilly
Parc de Loisirs	Saint-Paul	47, rue Avelon Becquert 60650 Saint Paul
Château de Pierrefonds	Pierrefonds	Rue Viollet-Le-Duc Château de Pierrefonds 60350 Pierrefonds
Musée Vivant du Cheval	Chantilly	Grandes Ecuries 60500 Chantilly
Clairière de l'Armistice	Compiègne/Rethondes	Mémorial Clairière de Compiègne Route de Soissons 60200 Compiègne
Château/Musée National	Compiègne	Château de Compiègne Place Général De Gaulle 60200 Compiègne
Abbaye Royale de Chaalis	Chaalis	60300 Fontaine Chaalis
Musée Départemental	Beauvais	1, rue Tourne Broche 60000 Beauvais
Parc Jean-Jacques Rousseau	Ermenonville	1, rue René de Girardin 60950 Ermenonville
Musée de la Nacre et de la Tableterie	Méru	51, rue Roger Salengro 60110 Méru
Musée Antoine Vivenel	Compiègne	2, rue Austerlitz 60200 Comp
Point info, Musée et village	Gerberoy	60380 Gerberoy
Conservatoire de la Vie Agricole rurale de l'Oise	Hétomesnil	186, rue de Marseille 60360 Hétomesnil
Horloge Astronomique	Beauvais	Rue Saint Pierre 60000 Beauvais
Base nautique	Saint-Leu-d'Esserent	60340 Saint Leu d'Esserent
Base nautique du Plan d'eau du Canada	Beauvais	rue de la Mie au Roy 60000 Beauvais

Annexe n°5 : Fiche méthodologique - Actions sur les collèges

**FICHE
METHODOLOGIQUE :**

**ACTIONS SUR LES
COLLEGES**



Schéma Départemental des Circulations Douce de l'Oise



Juillet 2010 – Ph 3

Annexe n°6 : Fiche méthodologique - Schéma Local de Circulations Douces

**FICHE
METHODOLOGIQUE :**

**SCHEMAS LOCAUX
CIRCULATIONS
DOUCES**



Schéma Départemental des Circulations Douce de l'Oise



Juillet 2010 – Ph 3

Annexe n°7 : Fiche technique - Le stationnement vélo sécurisé dans les collèges

FICHE TECHNIQUE :

**LE STATIONNEMENT
VELO SECURISE
DANS LES COLLEGES**



Schéma Départemental des Circulations Douce de l'Oise



Juillet 2010 – Ph 3

Annexe n°8 : Fiche technique - Les relais circulations douces

FICHE TECHNIQUE :

LES RELAIS
CIRCULATIONS
DOUCES



Schéma Départemental des Circulations Douce de l'Oise



Juillet 2010 – Ph 3

Annexe n°9 : Cahier des charges type pour la réalisation d'un schéma local de circulations douces

ELABORATION DU SCHEMA LOCAL DE CIRCULATIONS DOUCES

DE

CAHIER DES CHARGES

Contexte

L'EPCI (à préciser) de (Soit X communes et X.000 habitants) est située dans le Département de l'Oise (+ informations précises)

Rappeler Projets CG (Trans'Oise) et cadre du SDGD

Phénomènes de notre temps, l'utilisation du vélo, de la marche à pied, du roller...etc. se développent, tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement quotidien sur de courtes distances ou en complémentarité avec les transports en commun. En outre la loi de février 2005 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics rappelle la nécessité de prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) dans les aménagements.

La forte demande sociale et les expériences conduites notamment par d'autres territoires et notamment le Département de L'Oise avec la réalisation de son Schéma départemental des circulations douces, ont fait prendre conscience de la nécessité de créer des itinéraires de circulations douces sécurisés.

En raison des conditions favorables (relief, faibles distances entre les communes, conjoncture concernant le transport automobile et le développement durable), cet EPCI souhaite renforcer l'usage des circulations douces. Il s'est doté à cet effet de la compétence permettant la création d'itinéraires de circulations douces (sous réserves).

La réalisation du **schéma intercommunautaire des Circulations douces** constitue le préalable à la création de ces nouvelles infrastructures.

- Il permettra d'améliorer la sécurité des déplacements non motorisés et de développer les circulations douces comme alternatives aux déplacements motorisés
- Il permettra de définir les orientations et d'avoir une vision pluriannuelle sur les

- réalisations à engager
- Il prévoit d'éventuels liens avec les itinéraires voisins et les grands itinéraires qui parcourent notre territoire.
- Il aide à la concertation préalable pour l'inscription des itinéraires au schéma intercommunautaire.
- Il assurera la cohérence des interventions des différents acteurs avec une complémentarité des équipements
- Il permet d'obtenir un inventaire complet et un schéma de cohérence qui répond à la demande des partenaires financiers (CG 60, Région Picardie).
- Il permettra de prendre en compte les opérations dans les documents de planification (PLU notamment) et de programmation

Ce schéma constitue un véritable instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale à des fins de déplacements quotidiens, touristiques et de loisirs.

1. OBJECTIF DE L'ETUDE

L'objectif prioritaire est de constituer à l'échelle du territoire de Un véritable réseau d'itinéraires de circulations douces. Ce réseau doit permettre de répondre aux différentes pratiques : utilitaire, tourisme, loisirs et pratique sportive.

a) Itinéraires pour déplacements utilitaires et quotidiens :

Les itinéraires privilégiés seront les itinéraires à vocation utilitaire, pour les déplacements réguliers vers les lieux d'emploi et de services, en empruntant des itinéraires sécurisés (si possible en site propre) entre les communes. Il s'agit avant tout de créer un maillage vers les bourg-centres (**à préciser**) ou les pôles de services et de commerces (**à préciser**).

Dans tous ces cas, les circulations douces privilégient la distance la plus courte :

- pour se rendre de façon ***régulière ou occasionnelle aux lieux de services*** (collège de piscine, équipements sportifs, supermarchés, centres-bourgs, autres commerces et services des bourgs centres ou des pôles secondaires (.....)).
- pour se rendre sur son ***lieu de travail*** (centre ville, communes, zones d'activités, gare ou halte TER...).

b) Itinéraires de randonnée, de loisirs ou touristiques :

Les itinéraires à vocation de tourisme et de loisirs doivent quant à eux permettre la découverte du patrimoine rural, naturel et culturel de notre territoire. On privilégiera ici des itinéraires en sites propres ou quelquefois partagés, reliant les communes entre elles, ainsi que les sites touristiques.

L'objectif est ici de créer de nouveaux itinéraires pour les loisirs, la promenade, le tourisme en les intégrant, autant que possible, dans un réseau plus large.

- La qualité de l'environnement, des paysages, la présence de sites ou curiosités sont des gages de réussite de ces itinéraires.
- Le réseau se fait davantage en boucle ou en interconnexion avec d'autres tracés.
- Il faut tenir compte de l'existant ou des projets des territoires voisins (.....) et des projets du CG 60.

Le développement du schéma doit notamment s'appuyer sur :

- La Trans'Oise (projet en cours)
- Les autres axes structurants du SDCD
-

Et doit tenir compte des jonctions vers les territoires voisins qui développent également des schémas et des itinéraires (à compléter le cas échéant).

Ces itinéraires doivent permettre le développement d'autres modes de déplacement respectueux de l'environnement (cyclistes, piétons, poussettes, joggers, rollers...).

Le schéma proposé doit également s'inscrire en cohérence avec les autres modes de transport notamment de transport en commun ou de transport doux (Réseau TER et cars départementaux, circulations piétonnes, circulations douces...).

D'une manière générale, le schéma intercommunautaire des circulations douces **a pour but de dynamiser et de sécuriser ces modes de déplacement**, de définir les futures réalisations en déterminant les priorités et de fournir les éléments techniques permettant de préparer la mise en œuvre des projets.

~ Périmètre d'étude :

L'étude porte sur le territoire de soit X communes. Les itinéraires de loisirs et de tourisme, mais aussi les itinéraires utilitaires doivent être arrêtés de façon concertée avec les communes de l'EPCI et les territoires limitrophes

Le maître d'œuvre inscrit son intervention dans un contexte plus global en tenant compte de tous les projets pouvant impacter notre territoire.

Les acteurs :

La maîtrise d'ouvrage est assurée par ...à préciser

Le Conseil Général de l'Oise compétent pour la mise en œuvre du Schéma Départemental des Circulations douces de l'Oise et la Région Picardie à l'origine de l'élaboration du Schéma régional des véloroutes et voies vertes seront associés au suivi du projet.

Concernant la définition possible des tracés, le maître d'œuvre prendra impérativement attache avec les communes, les associations foncières et les propriétaires privés.

D'autres acteurs du territoire peuvent être ponctuellement sollicités en fonction de l'intérêt des itinéraires (VNF, EDF, ONF, PNR, pêcheurs, chasseurs, associations...). Les associations d'usagers des circulations douces et les prestataires touristiques seront consultés pour assurer la réussite des projets.

2. METHODOLOGIE

La mission d'étude se décline en X parties :

Cadre général :

A. Analyse de l'existant

Le maître d'œuvre procède à :

- un recensement exhaustif des itinéraires de circulations douces en place (état actuel, qualité des itinéraires, fréquentation...)
- une analyse du réseau de voirie et du trafic existant tout mode de déplacement confondu (repérage des routes dites « tranquilles », des chemins agricoles ou forestiers ne nécessitant pas forcément d'aménagement lourd, identification des dangers...).

B. Recensement des besoins

Le maître d'œuvre procède à :

- un recensement des projets en cours ou à l'étude sur l'ensemble du territoire ou avoisinants
- un recensement des souhaits auprès des communes et de l'EPCI
- une concertation avec les représentants des usagers des circulations douces.

L'analyse des besoins vise à **évaluer les potentialités** de création d'itinéraires utilitaires, de tourisme et de loisirs.

Le maître d'œuvre dressera une liste des liaisons exprimés ou identifiés :

- vers les bourgs- centres, les commerces, les services, les zones d'emploi, les équipements d'enseignement, les haltes et gares TER
- Identification des sites touristiques susceptibles de générer du trafic
- Vers les activités de loisirs
- Identification de grands itinéraires de promenade.

C. Proposition de schéma communautaire

Sur la base de l'analyse des besoins et des potentialités, le maître d'œuvre dressera une liste complète des opérations d'aménagement possibles et dans un premier temps propose les principes de liaisons souhaitables.

Le choix des tracés devra privilégier les opportunités d'itinéraires en site propre.

Pour les itinéraires de tourisme et de loisirs, le choix sera guidé par les opportunités d'itinéraires existants présentant un attrait des paysages naturels, du patrimoine rural, des facilités d'accès et des possibilités d'animation du futur itinéraire (services liés à la randonnée en général, au tourisme et aux loisirs).

Le choix sera également commandé par les critères suivants :

- **Sécurité** : les usagers doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc.).
- **Services** : l'itinéraire doit offrir aux usagers un certain nombre de services liés à aux circulations douces, au tourisme, aux transports en commun et à l'information.
- **Usage** : ces itinéraires doivent être adaptés à tous les usagers y compris les PMR.

Le comité de pilotage procédera à ce stade à une **validation intermédiaire du schéma**.

- Cette phase d'étude aboutit à la conception d'une carte et à un exposé des motivations.
- Un cahier avec la présentation sommaire des différents itinéraires proposés, en mettant en évidence les principales caractéristiques (statut des voies et emprises, contraintes, coûts,...)

D. Solution d'aménagement et validation du schéma

Le maître d'œuvre établit une fiche technique par itinéraire précisant

- vocation
- priorisation
- contraintes principales
- centres d'intérêt
- comparaison des solutions techniques
- tracé - longueur (cartographie)
- solutions techniques (revêtement, signalétique, sécurisation du parcours, points noirs, aménagement, équipement divers...)
- approche foncière
- estimation financière sommaire

Cette *fiche technique* fait l'objet d'échanges entre le bureau d'étude, le maître d'ouvrage, le comité de pilotage et les acteurs du territoire.

- **Le maître d'œuvre veillera à la cohérence d'ensemble et proposera un phasage des réalisations.**

Pour la **mise en œuvre du schéma**, le maître d'œuvre apporte des recommandations et des précisions sur :

- la **signalisation** : panneaux du code de la route, signalisation directionnelle, jalonnement, identifiant au territoire, panneaux d'information touristiques, cartes...
- **l'entretien et la gestion de l'itinéraire** : entretien de la chaussée, des bas-côtés, équipements, éventuellement périodes d'impraticabilité...
- **les services** : équipements destinés aux usagers, aire de pique nique, arrêt, point information...
- **l'animation des itinéraires** : services liés au tourisme, information sur les sites touristiques, relation avec les prestataires du tourisme (OT (lui propose de la location, hébergement, restauration, manifestations sur le thème des circulations douces...)).
- **la communication** : la promotion des itinéraires en liaison avec la promotion touristique du territoire.

Le maître d'œuvre met en forme la **version définitive du schéma intercommunautaire**. Il aboutit au final à:

- un plan global d'aménagement représenté sous forme de carte
- des propositions d'aménagement (fiches techniques par itinéraire)
- un programme pluriannuel de mise en œuvre.

Le schéma intercommunautaire, une fois validé, doit servir de document de référence en fournissant suffisamment d'éléments d'appréciation pour le choix des aménagements à engager. Il permet de préparer en amont les projets (réservation d'emprise, programmation budgétaire...).

3. DEROULEMENT DE LA MISSION

Délais :

Le bureau d'étude dispose de **X mois** à compter de la signature de la lettre de commande pour la réalisation de cette mission.

Coordination :

Elle est assurée parà préciser

Un comité de pilotage sera constitué, principalement d'élus de à préciser mais également des autres partenaires concernés par le projet, et se réunira aux étapes importantes de l'avancement du projet.

Le maître d'œuvre aura également à charge la réalisation des comptes rendus de réunion du comité de pilotage de l'étude.

4. CONTENU DE L'OFFRE

Justifications à produire par les candidats :

Dossier rédigé en langue française (voir règlement de consultation) :

A) Fiche de présentation du candidat (acte de candidature, note de présentation de l'équipe, références, moyens, qualification...)

B) Déclarations et attestations du respect des obligations fiscales et parafiscales, attestation d'assurance

C) Offre d'intervention :

L'offre doit impérativement tenir compte des éléments indiqués au cahier des charges.

Elle précisera notamment la démarche d'étude, un échéancier prévisionnel du projet avec les différentes étapes d'avancement, la (ou les) personne(s) en charge du projet ainsi que le montant détaillé et global de la mission.

L'ensemble de ces documents devront parvenir pour le **date avant XX heures.**

à nom du maître d'ouvrage de.....

Adresse :

Pour tous renseignements : nom du maître d'ouvrage : tél : / fax :, courriel :

Annexe n°10 : Guide technique

Couverture

1

Annexe n°11 : Charte signalétique

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'OISE
Trans'Oise et les voies douces de l'Oise

PRÉSENTATION DU 15/07/10

