

## TRANSPORTS & DEPLACEMENTS

Située à l'ouest du département de l'Oise, entre l'Oise Verte au nord et le Vexin Sablons au sud, la Communauté de Communes du Pays de Bray bénéficie de la proximité des villes de Beauvais et de Gisors (20km), d'Amiens et de Rouen (65km), de Paris (80km).

Elle est délimitée à l'Ouest par les départements de la Seine Maritime et de l'Eure.

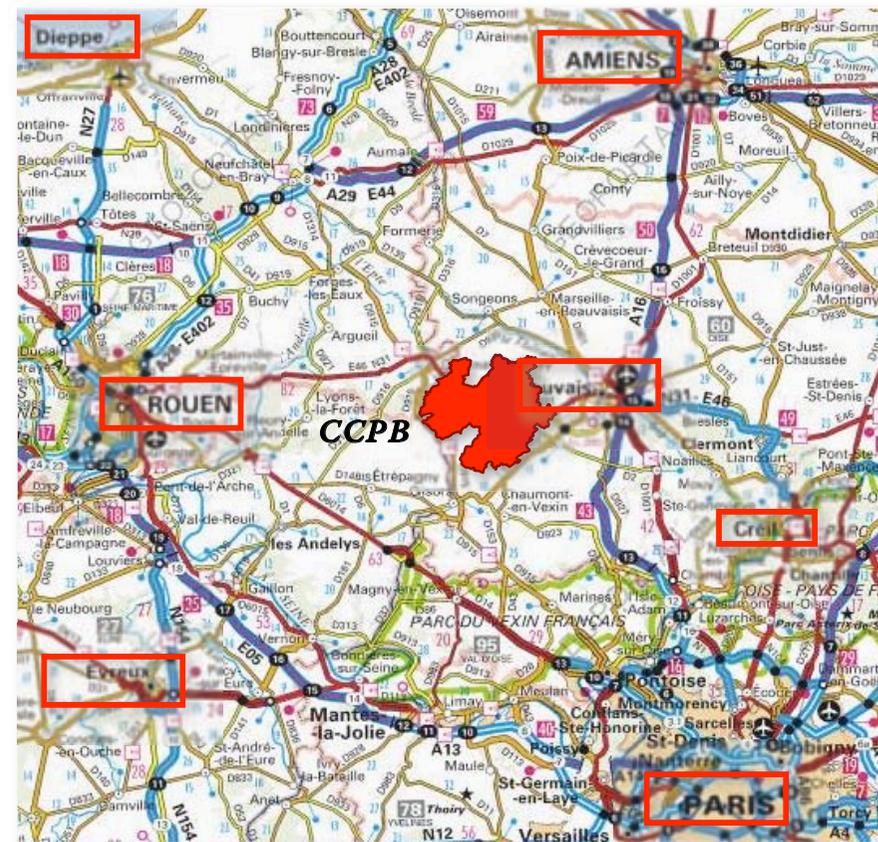
Ces dernières années, les phénomènes de rurbanisation de la population francilienne, de desserrement des ménages et de décohabitation se sont traduits sur le territoire par un développement résidentiel périurbain qui contribue, du point de vue des transports et de la mobilité, à l'augmentation du nombre et de la longueur des déplacements automobiles.

Ainsi, alors que dans les grandes agglomérations, les citadins ont accès à différents moyens de transport, les ménages du Pays de Bray sont contraints d'utiliser leurs voitures pour des distances toujours plus longues.

La question de la mobilité et de l'organisation des transports est récurrente en milieu rural, que ce soit pour les personnes âgées isolées, les personnes en difficulté d'insertion ou pour les enfants et les jeunes, actifs ou non.

L'organisation de transports collectifs n'est pas toujours adaptée aux besoins réels d'une population souvent disséminée sur les territoires. La recherche de formules différentes est une nécessité, tant pour des questions de coût que de service réel aux habitants du milieu rural diffus.

Positionnement de la CC du Pays de Bray



## PRINCIPAUX CONSTATS

- **Une bonne accessibilité du territoire du Pays de Bray par voie routière :** proximité de grandes agglomérations et maillage routier globalement satisfaisant.

La création de la bretelle de contournement sud de Beauvais a renforcé l'accessibilité et par conséquent l'attractivité résidentielle du Pays de Bray.

- **Une importante fréquentation de Poids Lourds sur la RN31, qui génère un trafic important et des problèmes lourds de sécurité routière.**
- **Des pratiques de transport collectif limitées en raison de l'absence de gare sur le territoire, de la faible cadence des services de lignes interurbaines et de la longueur des temps de parcours :** la desserte en transports collectifs routiers répond essentiellement à des besoins scolaires.
- **Des infrastructures totalement dédiées à la voiture :** absence de partage de l'espace public entraînant une dangerosité des déplacements à pied et à vélo.
  - Les déplacements des piétons sont contraints par l'automobile (trottoirs réduits ou inexistants), notamment le long des grands axes
  - Absence de réseau véritablement maillé de déplacements doux (piétons et cycles).

### Rappel des dispositions des projets de lois « Grenelle » concernant le transport

**Les transports sont l'un des secteurs d'actions prioritaires définis dans le Grenelle de l'Environnement :** secteur auquel est assigné un objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020.

Parmi les principales mesures du projet de loi, on retrouve :

#### La priorité aux modes alternatifs à la route et aux transports collectifs dans le transport de voyageurs

- Développer des transports urbains en site propre.
- Accroître le réseau ferré de lignes à grande vitesse d'ici à 2020.
- Améliorer et moderniser les infrastructures existantes.

**La réduction des nuisances du transport aérien** (objectifs à l'horizon 2020 : la réduction de 50 % de la consommation de carburant par passager et par kilomètre parcouru et de 50 % du bruit perçu).

**La recherche de solutions innovantes pour le financement des infrastructures, des matériels et des services de transport.**

**La réutilisation en lignes de fret ou de transports en commun les emprises de lignes ferroviaires désaffectées**

**La modulation des péages autoroutiers en fonction des plages horaires, de l'efficacité énergétique et du taux d'occupation des véhicules.**

**L'actualisation du schéma national des nouvelles infrastructures de transport et sa présentation au Parlement une fois par législature.**

<sup>1</sup> Le Grenelle en marche, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Avril 2009

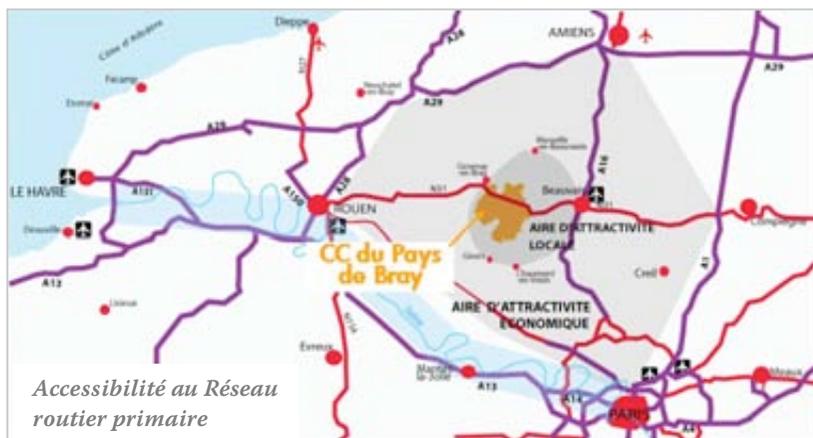
# LES INFRASTRUCTURES

## Réseau routier

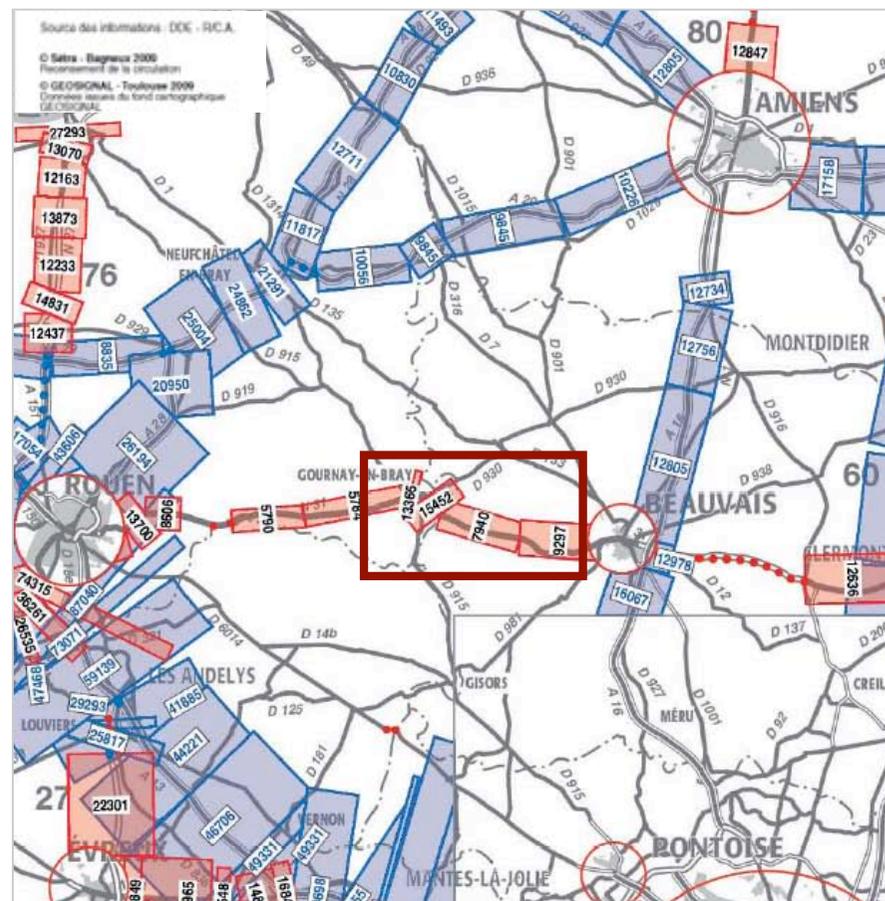
Une bonne accessibilité aux grandes infrastructures du réseau routier national :

- par la proximité des autoroutes A16 (axe Paris-Calais) et A29. Depuis le Pays de Bray, on accède rapidement aux échangeurs. L'accès à l'A13 est également aisé depuis le sud du territoire.
- par le passage, au cœur du territoire, de la RN31, axe majeur de communication est-ouest assurant la liaison directe entre Rouen et Reims, et classé par le Schéma Directeur Routier National de 1992 « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire ».

Cet axe qui traverse d'Est en Ouest le territoire constitue la « porte d'entrée » du Pays de Bray et concentre la majorité des déplacements enregistrés (classé route à grande circulation). Il de rejoindre en moins de 30 mn les villes de Beauvais et de Gournay-en-Bray, principales zones d'emplois et de services du secteur.



La carte ci-dessous présente les trafics en 2007 sur le réseau routier primaire traversant le Pays de Bray.



Le trafic sur la liaison de la RN31 Beauvais-Rouen oscille, selon les tronçons, entre 5000 et 10 000 véhicules jour. Les plus importants trafics se situent entre Beauvais et Saint-Aubin et aux abords des zones urbaines de Gournay en Bray et de Rouen. Ces chiffres varient peu depuis 2003 même s'ils enregistrent une très légère baisse, contrairement à la fréquentation de l'autoroute A16 qui connaît encore de fortes hausses de trafic.

La part du trafic poids lourds (PL) sur la RN31 est importante puisqu'elle représentait 14% du trafic total en 1999 (dernières données disponibles).

Cet axe serait-il privilégié à l'A29 par les poids lourds en raison de sa gratuité et du gain kilométrique : 240km au lieu de 275km pour la liaison Rouen-Reims entraînant une consommation de carburant moindre (malgré une durée de trajet de 3h30 au lieu de 2h50) ?

### Un bon maillage du territoire par ses routes secondaires et tertiaires

Quatre axes secondaires structurent les déplacements :

- **La RD 915 à l'extrême ouest du territoire reliant Gournay en Bray -Gisors et Pontoise.** Classée actuellement route à grande circulation, elle ne fait pas l'objet de cette classification dans le projet de reclassement de ces routes. Elle a essentiellement une fonction de transit
- **La RD22 qui relie Marseille en Beauvaisis à Gisors,** via La Chapelle aux Pots et Saint-Aubin en Bray. Cette voie, qui constitue une desserte locale connaît une fréquentation croissante des Poids Lourds : est-ce en raison de l'accès à l'Autoroute depuis Crèvecœur ?
- **La RD129 reliant St Germer-de-Fly à la Houssoye** assurant une fonction de desserte locale.
- **La RD 981,** en limite de la CCPB constitue un axe privilégié entre Beauvais et Gisors.

Réseau routier secondaire structurant pour le territoire



Par ailleurs, un réseau dense d'axes locaux irrigue le territoire pour desservir les zones habitées, les zones boisées, les espaces agricoles et industriels.

Les comptages fournis par le Conseil Général de l'Oise et réalisés pour les routes départementales indiquent les trafics suivants :

- RD915 à Sérifontaine : 8 467 véhicules/jour (2005)
- RD 981 à Porcheux (poste le plus proche) : 5 219 véhicules /j (2005)
- RD 22 à La Chapelle aux Pots : 1 907 véhicules/jour (2003)
- RD 129 à St Germer de Fly : 1 890 véhicules/jour (2001)

Sur les autres routes départementales, le nombre de véhicule par jour est inférieur à 1000.

Le recensement de l'accidentologie entre 2001 et 2005 sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Bray se décompose comme suit :

Communes	Nombre d'accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
Blacourt	1 accident sur RD 502	-	1	-
Cuigy en Bray	6 accidents dont 4 sur RN 31, 1 sur RD 109 et 1 sur VC	1	2	5
Espaubourg	3 accidents dont 2 sur RN 31 et 1 sur RD 22	-	4	3
Flavacourt	2 accidents sur RD 22	-	-	2
Hodenc en Bray	1 accident sur RD 22	-	1	2
Labosse	pas d'accident recensé	-	-	-
Lachapelle aux Pots	5 accidents dont 3 sur RD 22, 1 sur RD 501 et 1 sur VC	-	3	4
Lalande en Son	3 accidents dont 1 sur RD 102 et 2 sur VC	-	2	1
Lalandelle	2 accidents sur RD 22	-	1	3
Le Coudray St Germer	3 accidents sur RD 129	-	3	-
Le Vaumain	pas d'accident recensé	-	-	-
Le Vauroux	2 accidents sur RD 129	-	-	2
Lhéraule	pas d'accident recensé	-	-	-
Ons en Bray	10 accidents dont 6 sur RN 31, 3 sur RD 2 et 1 sur VC	-	7	8
Puiseux en Bray	2 accidents sur RD 102	1	-	2
St Aubin en Bray	8 accidents dont 2 sur RN 31, 1 sur RD 109, 2 sur RD 22 et 1 sur VC	1	1	6
St Germer de Fly	27 accidents dont 21 sur RN 31, 1 sur RD 102, 3 sur RD 129 et 2 sur VC	11	8	32
St Pierre-es-Champs	pas d'accident recensé	-	-	-
Talmonniers	5 accidents dont 4 sur RD 915 et 1 sur RD 102	1	5	4
Villebray	1 accident sur RD 1	-	1	-
Villers St Barthélémy	5 accidents dont 1 sur RN 31 et 4 sur RD 2	-	2	5
Villers sur Auchy	2 accidents dont 1 sur RD 1 et 1 sur RD 104	1	1	2
<b>Totaux</b>		<b>16 tués</b>	<b>42 blessés hospitalisés</b>	<b>81 blessés non hospitalisés</b>

Source : DDEA de l'Oise

Le nombre de personnes tuées et blessées à Saint Germer de Fly est particulièrement élevé. La diminution de ces chiffres pourrait constituer un objectif du SCOT. Des aménagements routiers appropriés devront être développés en lien avec l'amélioration de la visibilité, de la signalétique, la réduction de la vitesse automobile...



## Réseau ferré

### Un territoire sans gare

Aucune gare n'est implantée sur le territoire. Toutefois, les communes du Pays de Bray bénéficient de la proximité des gares TER de :

- Beauvais (3 lignes)
- Gisors : positionnée à la limite du département de l'Oise, dans l'Eure, elle bénéficie d'un accès direct à Paris St Lazare
- Gournay Ferrières (ligne Gisors/Serqueux) fermée début 2009 mais qui devrait être ré-ouverte

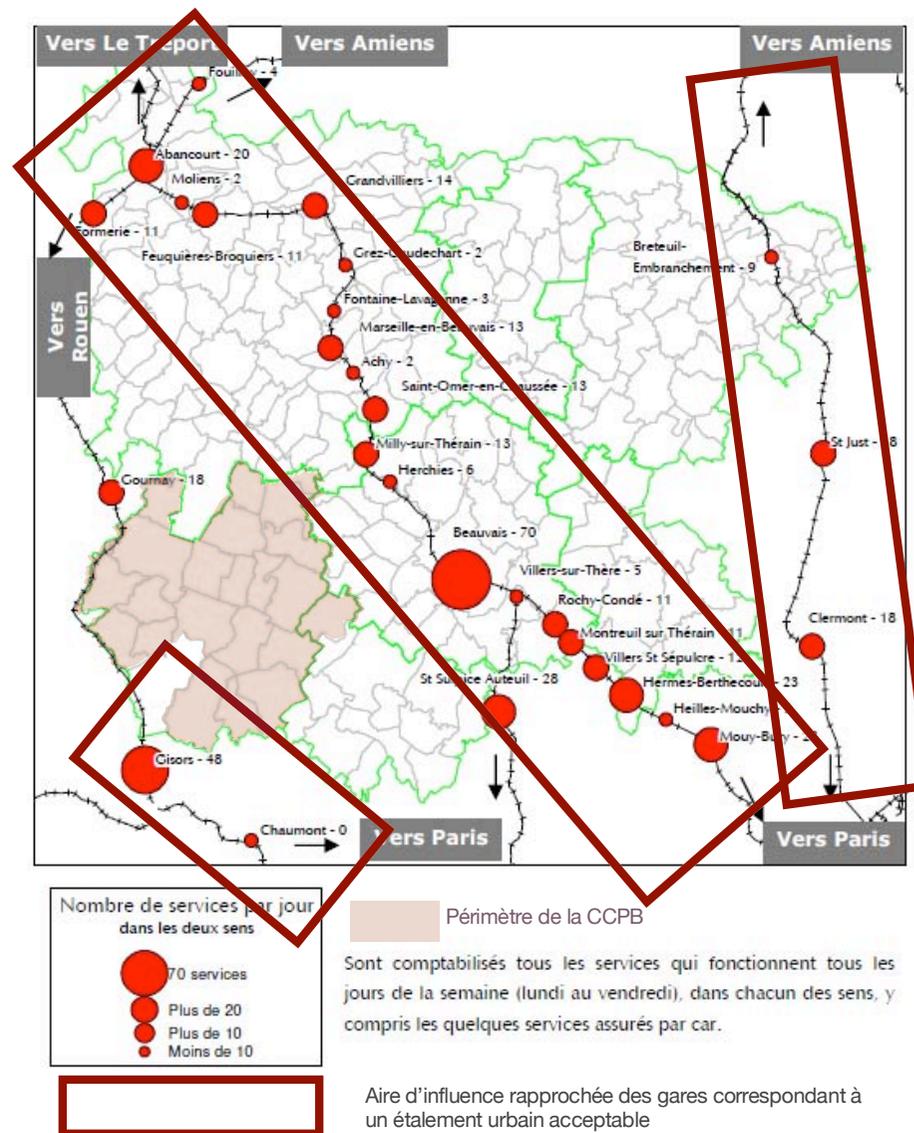
La carte ci-contre montre le nombre de services par jour et par gare et permet de hiérarchiser l'importance des gares par secteur.

L'accès aux gares en voiture est relativement rapide compte tenu des faibles distances de parcours ; par contre il est extrêmement long et peu adapté en autocar.

La localisation des gares constitue un enjeu grandissant notamment depuis le Grenelle de l'Environnement puisque l'objectif majeur des pouvoirs publics aujourd'hui est de promouvoir des modes de circulation alternatif à la voiture - Objectif qui conduit, par exemple, le Département de l'Oise considérer qu'il conviendrait de « choisir des secteurs proches des gares et points d'arrêts pour le développement prioritaire de l'urbanisation »<sup>1</sup>.

De ce fait, l'accessibilité aux gares et l'intermodalité (car, taxi, vélo,...) constitue un important enjeu dans la chaîne de la mobilité pour l'attractivité des territoires. Les lignes interurbaines devraient notamment permettre la desserte des gares sans rupture de charge.

<sup>1</sup> Où construire au regard de l'offre en transports ferroviaires dans l'Oise ? Les Feuillettes de l'Oise, Juin 2009



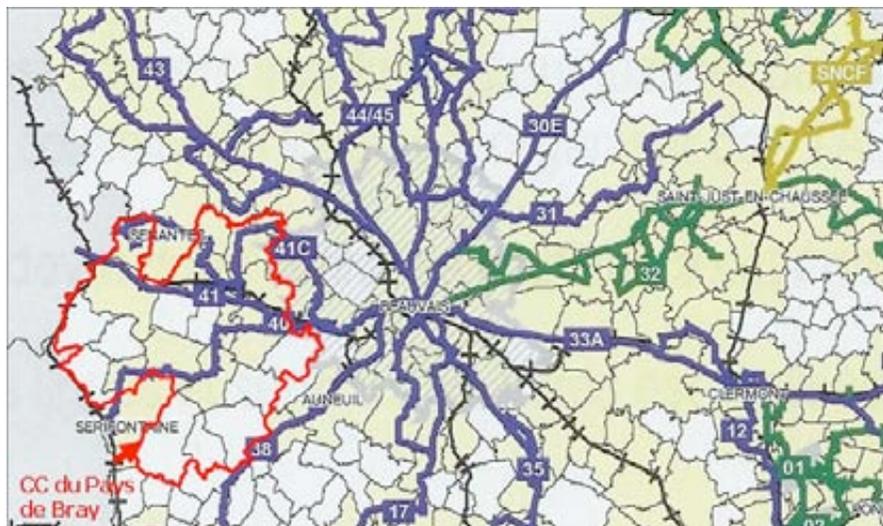
## Transport collectif interurbain

Les difficultés de déplacement en transport collectif dans le Pays de Bray s'expliquent à travers le manque effectif de transports en commun et leur aspect peu pratique : transport unique à la journée, horaires inadaptés, point de ramassage ou lieu d'embarquement éloigné des lieux de résidence.

**Des lignes interurbaines ayant principalement pour fonction le transport scolaire... accessoirement le rabattement vers les gares**

Deux lignes interurbaines d'autocars irriguent le territoire :

- La ligne 41 «Gournay–Lachapelle-aux-Pots–Beauvais» et sa variante 41C «Villers-sur-Auchy–Beauvais» desservent Lachapelle-aux-Pots, Saint-Paul, Gournay et Blacourt.
- La ligne 40 «Sérifontaine – Beauvais» dessert Goincourt et Ons-en-Bray.



Source : Schéma Départemental des Transports de l'Oise

Les fréquences sont faibles (4 à 10 bus par jour en semaine) et l'offre quasi inexistante le week-end. Les horaires et les fréquences de ces lignes sont essentiellement adaptés aux liaisons domicile-études vers Beauvais. Les temps de parcours sont relativement longs : 40 mn de la Chapelle aux Pots à Beauvais. 45 mn du Coudray St Germer à Beauvais.

Hors période scolaire, l'offre de desserte est très faible, voire inexistante.

Le réseau est organisé en étoile depuis Beauvais et comporte peu de liaisons radiales inter-villages.

Il est évident qu'aujourd'hui l'offre ne correspond pas aux besoins d'un territoire péri-urbanisé et apparaît en décalage par rapport au développement résidentiel du Pays de Bray. Le niveau de services proposés correspond davantage à celui des zones rurales.

**S'agissant des besoins en desserte locale et de la mise en place de solutions adaptées en matière de transport collectif, de transport à la demande et d'aménagement de circulations douces, la CC du Pays de Bray prévoit de constituer fin 2009 un groupe de travail Mobilité qui sera en charge de ces problématiques.**

## Transport privé d'entreprises

Jusqu'en mai 2009, la société Rieter organisait le ramassage de son personnel. Ce service vient d'être supprimé faute d'utilisateurs.

## Le Co-voiturage

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise a mis en place sur son site Internet un système d'information en temps réel des possibilités offertes en matière de co-voiturage. La CC du Pays de Bray ne dispose d'aucune donnée sur l'utilisation de ce service.

## Réseau aérien

Le Pays de Bray bénéficie de la proximité de l'aéroport de **Paris Beauvais Tillé**, situé à 3 km au nord de Beauvais. Depuis le Pays de Bray, il est accessible par voiture par la RN1 et l'autoroute A16 et par bus depuis le centre ville de Beauvais si l'on utilise les transports en commun.

L'aéroport connaît une forte augmentation de son trafic de passagers qui est passé de 65 000 en 1996 à 2 150 000 en 2007. Il accueille trois compagnies principales mais reste très dépendant de Ryan Air, qui représente 80 % de son trafic.

Cependant, les retombées touristiques de l'aéroport sont très faibles. Une étude de valorisation touristique de l'aéroport Beauvais Tillé a montré en 2005 que la quasi-totalité des étrangers fréquentant l'aéroport de Beauvais ne séjourne pas en Picardie : « 97 % des usagers de l'aéroport ne font que transiter par Beauvais, ils atterrissent et repartent aussitôt vers Paris ».

Pour le Pays de Bray, les retombées touristiques sont à ce jour inexistantes du fait de l'absence de sites phares, et du manque d'hébergement proposé. Toutefois, en partenariat avec l'office du Tourisme du Grand Beauvaisis, et en s'appuyant sur la promotion du tourisme vert (Voie Verte, circuits pédestres et équestres, chambres d'hôtes et gîtes ruraux, produits du terroir, patrimoine architectural,...) ainsi que sur sa proximité avec Beauvais, il pourrait devenir attractif pour du court séjour.

Le Pays de Bray se situe également à environ 60km (1h) de l'**aéroport Rouen Vallée de Seine** qui propose des vols directs vers Lyon et la Corse.

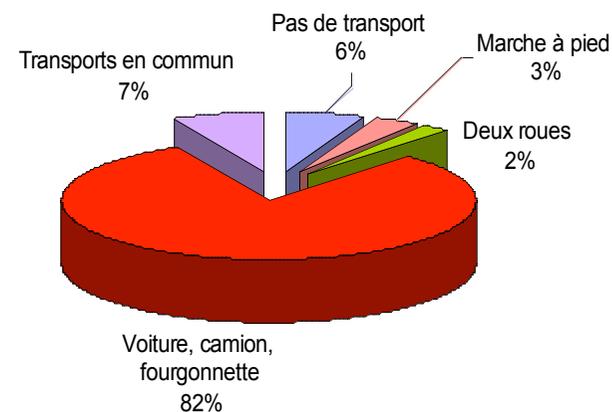
Notons enfin que l'**aéroport Roissy Charles de Gaulle**, à 96km de la CCPB, est accessible en 1h20 et bientôt moins grâce au prolongement et au raccordement de l'A16 sur la Francilienne.

## LES DEPLACEMENTS

### La voiture reste le mode de déplacement privilégié

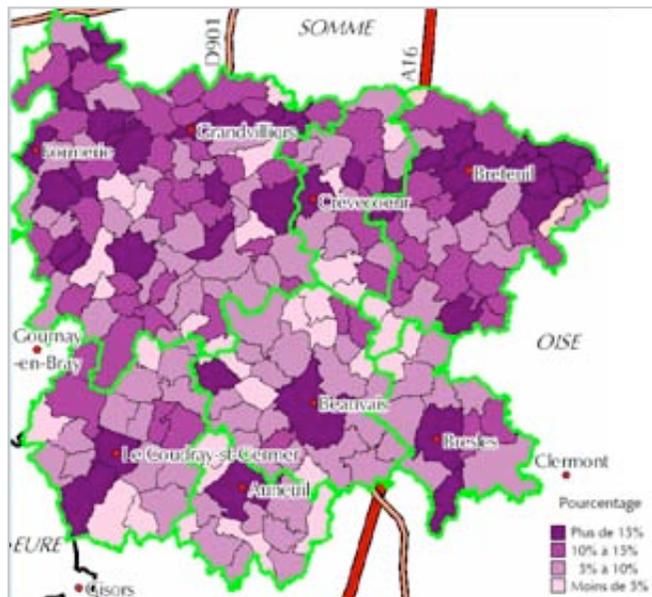
L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé. D'après les résultats du dernier recensement de la population en 2006, pour ses déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail, **82 % de la population active occupée résidant dans le Pays de Bray a recours à son véhicule particulier**, 7% aux transports en commun, 6% à aucun transport (actifs travaillant dans la même commune que leur lieu de résidence). Le recours aux deux roues et à la marche à pied reste très marginal (5% au total)

*Moyens de transport de la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi*



Source : Insee, RP2006 exploitation complémentaire.

Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'à l'échelle du Grand Beauvaisis, **1 ménage sur 6 n'est pas motorisé** (personnes âgées, personnes à faibles ressources, personnes à mobilité réduite, personnes sans permis de conduire,...). La carte ci-après présente le pourcentage de ménages non motorisés par commune dans le Grand Beauvaisis. Sur le territoire de la CC du Pays de Bray, deux communes présentent plus de 15% des ménages non motorisés : Le Coudray-Saint-Germer et Sérifontaine.



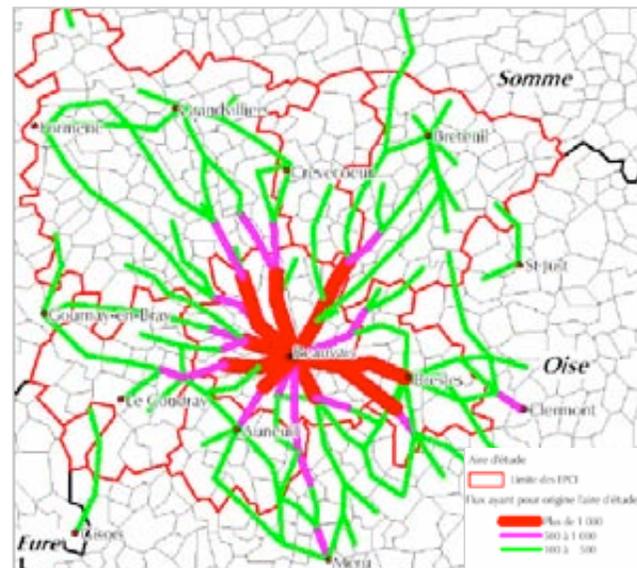
Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis – Juin 2005

La conjoncture économique actuelle (accroissement du coût du transport individuel) laissent présager que le nombre de ménages non motorisés va augmenter, particulièrement dans les zones urbaines et périurbaines. Cette perspective interpelle évidemment les collectivités et organismes compétents en matière de transport.

### Les motifs de déplacement relèvent principalement des mobilités domicile/travail

La carte ci-après indique les flux liés aux déplacements domicile travail en 1999. Dans le Pays de Bray, les flux pendulaires génèrent des trafics automobiles oscillant entre 100 et 500 véhicules par jour.

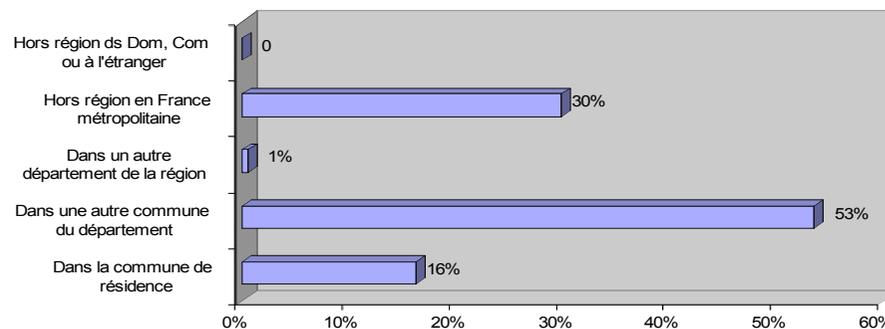
Ils se concentrent sur les axes menant aux différents pôles d'emplois : Beauvais, Gournay en Bray, Gisors, Sérifontaine, Le Coudray Saint-Germer, La Chapelle aux Pots, Saint-Germer de Fly.



Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis – Juin 2005

L'analyse du lieu de travail de la population active en 2006 met en évidence le fait que 16% des actifs travaillent dans leur commune de résidence et n'ont, de ce fait, pas de besoin de déplacement automobile.

### Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par lieu de travail

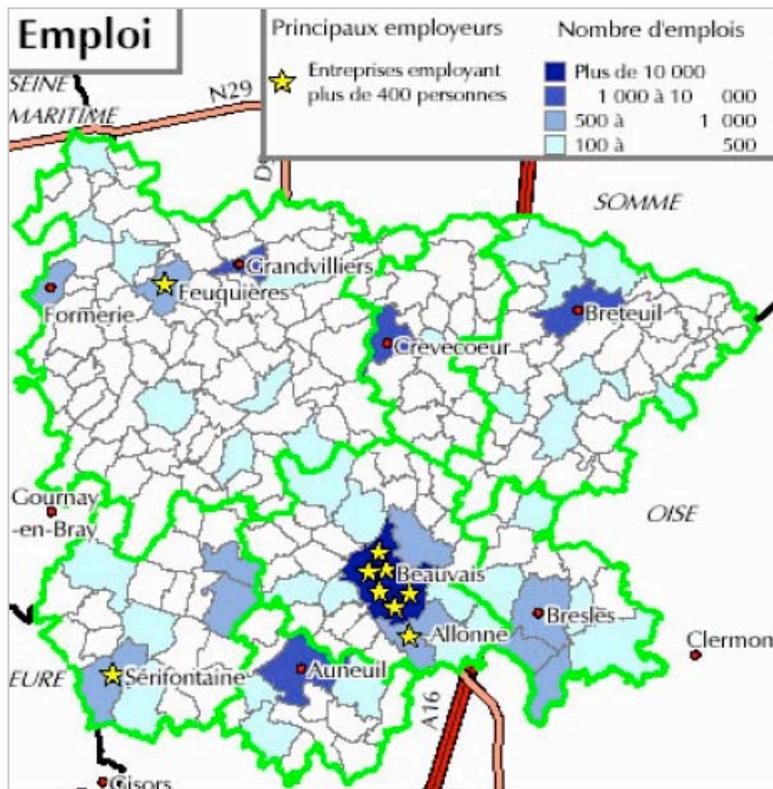


Source : Insee, RP2006 exploitation complémentaire.

Les déplacements domicile travail s'effectuent en grande majorité vers d'autres communes du Département (53%). Seul 1% des actifs travaille dans un autre département de la Région.

Enfin, 30% des actifs du Pays de Bray partent chaque jour travailler hors de la région Picardie, principalement en Ile de France (à Paris mais aussi dans d'autres pôles en croissance comme Roissy ou Meaux), plus marginalement en Normandie. Ces déplacements sont facilités par la rapidité des liaisons routières (D915) et ferroviaires (gare de Gisors).

### Pôles d'emplois du Grand Beauvaisis



Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis – Juin 2005

**Les mobilités domicile/études** relèvent essentiellement des trajets vers/depuis le collège de Saint-Aubin-en Bray, fréquenté par les 11-14 ans. Un ramassage scolaire est organisé avec deux sorties le soir à 16h00 et 17h00, le mercredi à 12h30 et 13h30. Les lycéens qui se rendent à Beauvais ou à Gournay-en-Bray pour étudier utilisent les lignes interurbaines (L40 et L41) qui sont calées sur leurs horaires.

Un service de transport collectif permet également de répondre aux besoins éducatifs tant pour des activités ponctuelles que régulières : CLSH, périscolaire.

Le tableau suivant détaille la population scolarisée de 2 ans ou plus par âge et par lieu d'études en 2006 :

Lieu de Scolarisation	Dans la commune de résidence		Dans une autre commune du département		Dans un autre département de la région		Hors région		Hors région ou à l'étranger	Total	Scolarisés par tranche d'âge
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%			
<b>Age</b>										Nbre	%
<b>2 ans</b>	19	1%	11	1%	0		1	0%	0	31	1%
<b>3 ans</b>	142	10%	49	3%	0		15	3%	0	206	5%
<b>4 ans</b>	148	11%	48	3%	0		20	3%	0	216	6%
<b>5 ans</b>	153	11%	56	3%	0		12	2%	0	221	6%
<b>6 à 10 ans</b>	733	54%	282	16%	0		87	15%	0	1102	29%
<b>11 à 14 ans</b>	132	10%	593	33%	4	8%	152	26%	0	881	23%
<b>15 à 17 ans</b>	30	2%	503	28%	13	25%	166	28%	0	712	19%
<b>18 à 24 ans</b>	4	0%	245	14%	28	55%	120	20%	0	397	10%
<b>25 à 29 ans</b>	0	0%	3	0%	1	2%	3	1%	0	7	0%
<b>30 ans ou plus</b>	5	0%	16	1%	5	10%	18	3%	0	44	1%
<b>Total</b>	1366	100%	1806	100%	51	100%	594	100%	0	3817	100%
<b>% par lieu d'études</b>	36%		47%		1%		16%		0%		

Source : Insee, RP2006 exploitation complémentaire re. personnel.

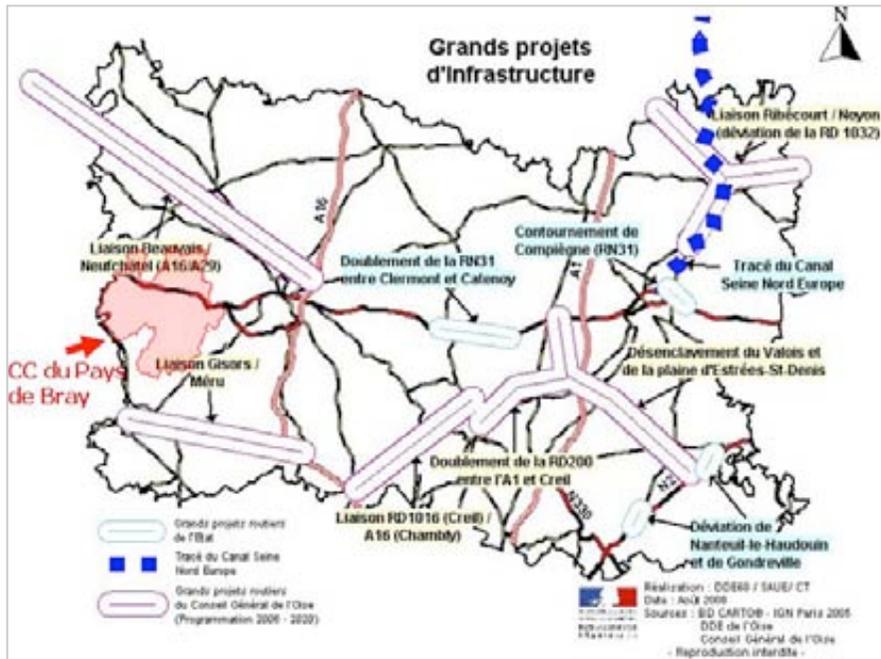
→ 86% des moins de 10 ans sont scolarisés dans leur commune. Les collégiens et lycéens étudient majoritairement dans une autre commune du département, toutefois une part importante des 11-17 ans (20%) fréquente des établissements hors région.

## PROJETS IDENTIFIES

### Des projets d'aménagements routiers structurants à prendre en compte...

La carte ci-dessous représente les grands projets d'infrastructures programmés par le Conseil Général et l'Etat à horizon 2020 dans le Département de l'Oise. Ces projets constituent d'une part, des opportunités de désenclavement, de fluidification du trafic, d'amélioration des temps de parcours et d'autre part, des vecteurs de développement économique.

Leur impact à plus ou moins long terme sur le développement de l'urbanisation et l'organisation spatiale du territoire doit être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du SCOT.



### Trois projets localisés dans le périmètre rapproché du Pays de Bray concernent directement le territoire :

#### Le projet de déviation de la RN31

Le projet d'aménagement de la RN 31 s'inscrit dans le programme d'aménagement de l'itinéraire Rouen-Reims visant à améliorer les conditions de circulation entre les deux agglomérations, ainsi que la desserte des ports de Rouen et du Havre.

Sur la section Gournay-en-Bray / Beauvais, deux programmes d'actions ont été retenus :

- Le contournement de Beauvais par le sud, qui a été réalisé.
- L'aménagement de la RN31 entre Beauvais et Gournay-en-Bray visant à faciliter la circulation sur cette liaison interurbaine est-ouest.

Ce projet, dont la faisabilité et l'échéancier de réalisation restent à définir, aura des effets sur le développement de l'urbanisation et l'organisation spatiale du territoire du Pays de Bray parmi lesquels l'extension de l'urbanisation et l'installation d'activités économiques. Les impacts en termes économiques, résidentiels, environnementaux (perte de terres agricoles liées à la nouvelle infrastructure) doivent être étudiés.

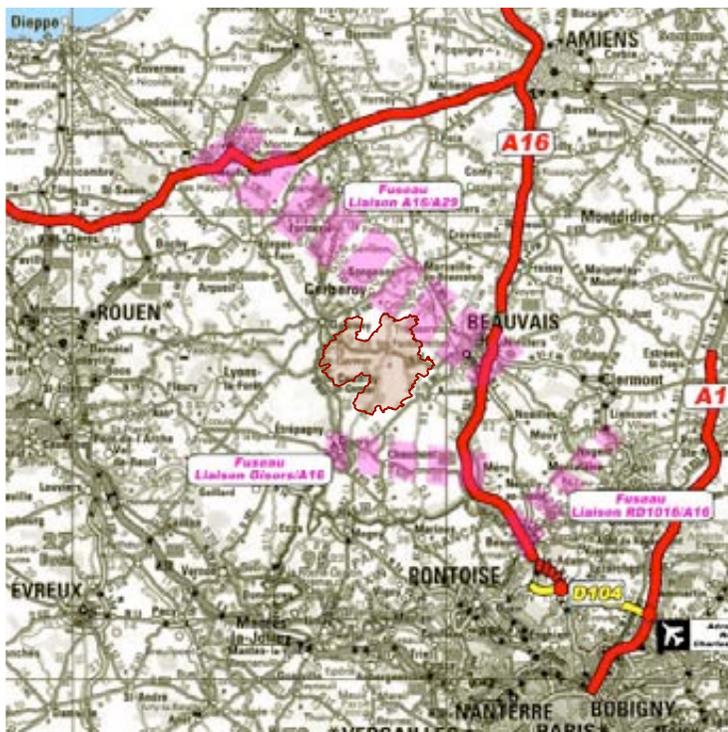
#### Le projet de liaison A16/A29

Le projet de liaison entre les autoroutes A16 (Beauvais) et A29 (Neufchâtel-en-Bray) est prévu dans le cadre de la programmation 2006 – 2020 du Conseil Général de l'Oise. Il constituera, à terme, une liaison structurante au Nord-Ouest du bassin parisien, en permettant le désenclavement secteur nord ouest (Picardie Verte) du Département.

A ce jour, il n'existe pas d'étude d'itinéraire aboutie sur le sujet. Toutefois, la création de cette nouvelle voie rapide à deux fois deux voies pourrait, suivant le tracé retenu, avoir des répercussions sur les communes situées le plus au nord de la CC du Pays de Bray.

### Le projet de liaison Gisors / Méru

Prévue dans le cadre de la programmation 2006 – 2020 du Conseil Général de l'Oise, cette liaison sera reliée à l'échangeur A16 de Méru et permettra à tout le sud ouest de l'Oise et le nord Est de l'Eure de rejoindre Roissy sans utiliser l'A15. Une fois réalisée, elle devrait attirer les actifs résidant au sud de la CC du Pays de Bray travaillant en Ile de France.



Source : Liaisons interrégionales, Débat public- Prolongement de l'Autoroute A16

### Trois autres projets impacteront indirectement le SCOT

#### Le projet de prolongement de l'A16 et de raccordement à la Francilienne.

L'autoroute A16 relie le Nord de la région parisienne à la Belgique et à la Grande-Bretagne. Son raccordement au réseau de voies rapides d'Île-de-France, et principalement à la Francilienne, vise à améliorer la liaison entre le Nord de la région Île-de-France, les départements voisins de l'Île-de-France et les pôles régionaux, plus particulièrement celui de Roissy.

Pour la CC du Pays de Bray, cela signifie des temps de parcours améliorés et donc un gain d'accessibilité vers l'Île-de-France.

#### Le Projet Seine Métropole

La réflexion prospective menée par dix équipes d'architectes sur l'avenir du Grand Paris a fait émerger le rôle de la Seine dans le développement futur de la capitale et l'idée d'une ouverture du "Grand Paris" sur la façade Atlantique à travers le port du Havre.

De nouvelles infrastructures de transport dont une nouvelle ligne TGV devraient être programmées afin de relier les deux villes. Dans ce contexte, l'attractivité francilienne déjà exercée au sud de la CC du Pays de Bray pourrait s'intensifier, et la fréquentation de l'axe D 915 s'accroître.



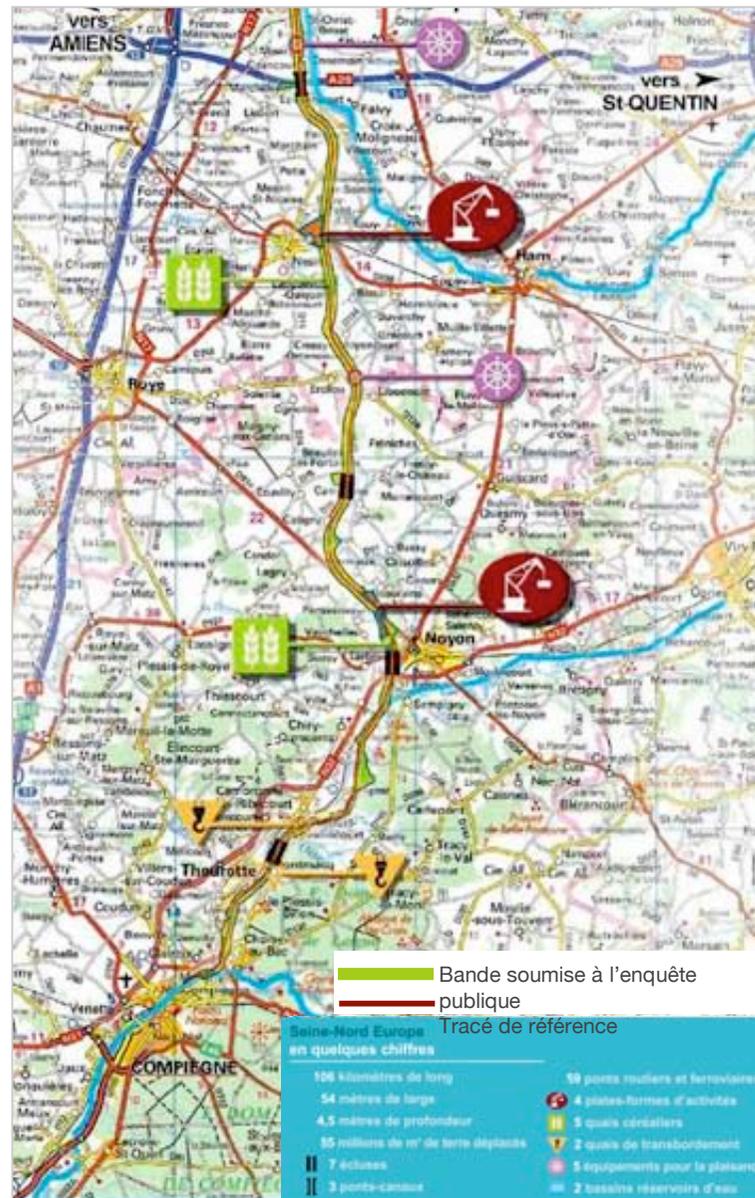
Projet de l'architecte urbaniste Antoine Grumbach : une vallée de la Seine, de Paris au Havre.



### Le projet de Canal Seine Nord Europe

Sur le plan fluvial, le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe doit relier, d'ici 2015, le bassin de la Seine à celui de l'Escaut. Il traversera l'Oise, la Somme, le Nord et le Pas-de-Calais, sur une distance de 106 km entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac. L'objectif est de transférer l'équivalent de 500 000 poids lourds par an de la route vers la voie d'eau.

A priori, les effets de sa mise en service ne devraient pas être réellement perceptibles sur le territoire de la CC du Pays de Bray si ce n'est qu'il devrait réduire l'impact de l'augmentation du trafic de marchandises et donc faire diminuer à long terme le trafic Poids Lourds.



	Bande soumise à l'enquête publique
	Tracé de référence
<b>Seine-Nord Europe en quelques chiffres</b>	
106 kilomètres de long	59 ponts routiers et ferroviaires
54 mètres de large	4 postes-formes d'activités
4,5 mètres de profondeur	5 quais câblés
55 millions de m <sup>3</sup> de terre déplacés	2 quais de transbordement
7 écluses	5 équipements pour la plaisance
3 ponts-canaux	2 bassins réservoirs d'eau

## Des projets de transport collectifs et de circulations douces : vers une mobilité durable ?

Une étude sur les Transports et déplacements du Grand Beauvaisis lancée en 2005 par l'inter-territoire a permis l'élaboration d'un diagnostic complet en matière de déplacements et de mobilité.

Cette étude a abouti sur la formulation d'orientations et de propositions quant aux améliorations possibles en la matière. Elles ont pour vocation tant de structurer une offre de transport cohérente aux échelles régionales et départementales que de servir de document d'appui aux différents EPCI qui composent l'inter-territoire du Grand Beauvaisis afin de développer leur propre stratégie et plan d'actions local.

A l'échelle du Grand Beauvaisis, les principaux objectifs retenus sont :

- La réduction de l'utilisation de la voiture en heure de pointe,
- L'amélioration de la mobilité en dehors de heures de pointe,
- Le développement de l'utilisation des transports collectifs par des mesures incitatives,
- L'amélioration de la liaison Beauvais-Amiens,
- L'amélioration de la desserte autour des pôles locaux,
- Le développement des liaisons transversales entre centres-bourgs,
- L'amélioration des liaisons vers les pôles externes, notamment le sud de la CC du Pays de Bray vers Gisors.

Il s'agit, à l'heure où les déplacements en voiture et les besoins en mobilité ne cessent de croître, d'offrir des alternatives modales à la voiture, tout en structurant une offre adaptée aux besoins et usages des différents publics : cheminements piétons, pistes cyclables, desserte locale, desserte interurbaine (départementales et interdépartementales), rabattement sur gare, desserte scolaire, transport à la demande et transport spécialisé, etc.

**La CC du Pays de Bray va engager la réflexion sur ces questions, d'ici fin 2009, en mobilisant un groupe de travail dédié.**

**L'étude sur les Transports et déplacements du Grand Beauvaisis expose un certain nombre de propositions, qui serviront de base de réflexion aux décisions que la CC du Pays de Bray sera amenée à prendre.**

### La création d'une ligne Express sur la ligne 40

Cette ligne relierait Beauvais, Le Coudray Saint-Germer et Sérifontaine ; un prolongement jusqu'à Gisors serait envisageable. Dans la formulation actuelle, seules les 4 villes citées constitueraient les points d'arrêt du service express.

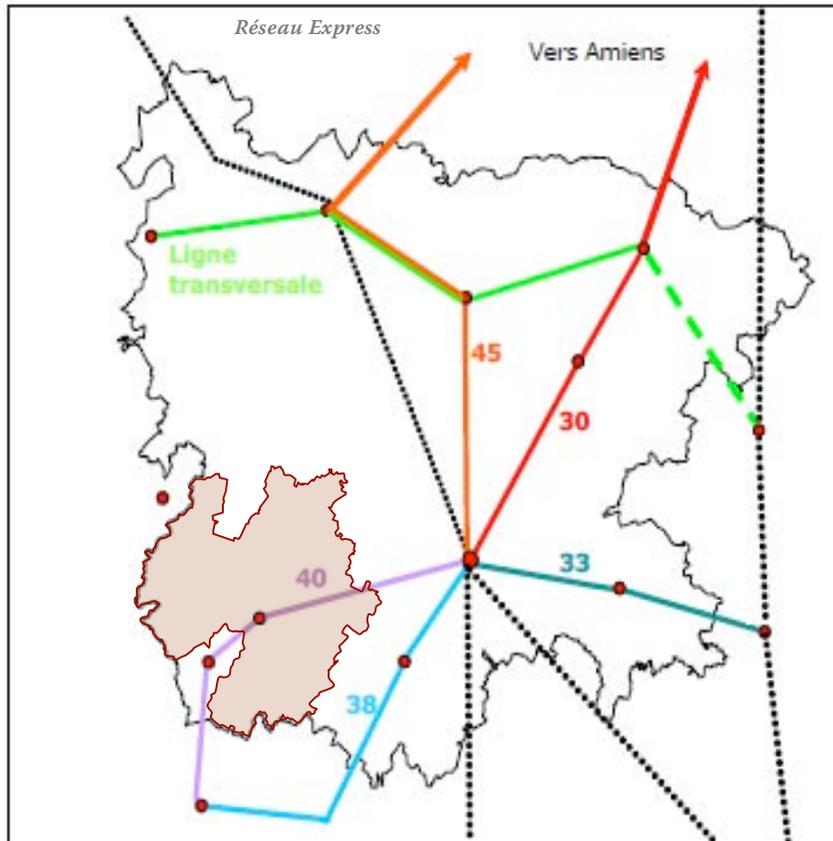
Rappelons qu'à ce jour, il n'existe pas de lignes Express sur le territoire. Ce service vise essentiellement à capter les actifs (les étudiants se rendant plutôt à Amiens). Pour être véritablement attractif, il devrait :

- Proposer à minima 3 services en heure de pointe du matin et 3 services en heure de pointe du soir dans chaque sens,
- Etre en correspondance avec les lignes régulières du réseau ferré de Beauvais et de Gisors.

Rappelons que les lignes existantes ont peu de services par jour, des horaires inadaptés et des temps de parcours longs en raison des multiples arrêts, ce qui les rend inopérantes pour les actifs.

Les estimations prévisionnelles de fréquentation de cette future ligne Express ont montré que celle-ci risque d'être une des moins fréquentées du réseau (6 personnes au total par voyage hors scolaires), motivant ainsi l'utilisation d'un minibus d'une quinzaine de places plutôt qu'un bus de taille normale.

Le plan ci-dessous indique le réseau de lignes express proposé à l'échelle



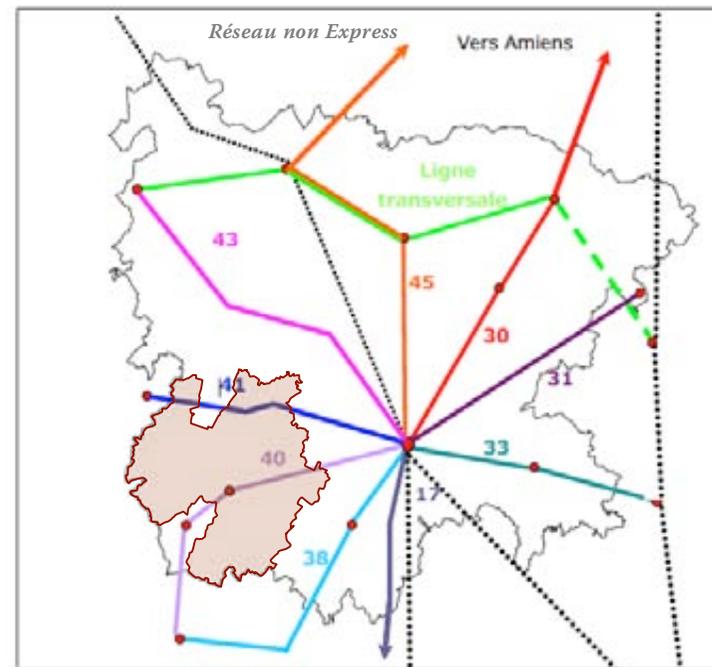
Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis –2006

Le groupe de travail sera amené à questionner la pertinence de cette ligne pour le Pays de Bray, à réévaluer les besoins et fréquentations prévisionnelles, à positionner les bons points d'arrêts.

### La possibilité d'accéder au réseau non Express en heures creuses

En complément du service Express accessible aux heures de pointe, des lignes permettraient de desservir les communes aux heures creuses. Il s'agit plus ou moins de s'appuyer sur le réseau existant et de le développer aux heures creuses.

Dans le Pays de Bray, les lignes 40 et 41 sont concernées.



Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis –2006

Ces services, pour être attractifs, devront s'articuler étroitement avec l'offre de transport à la demande afin d'être complémentaires et non pas concurrentiels.

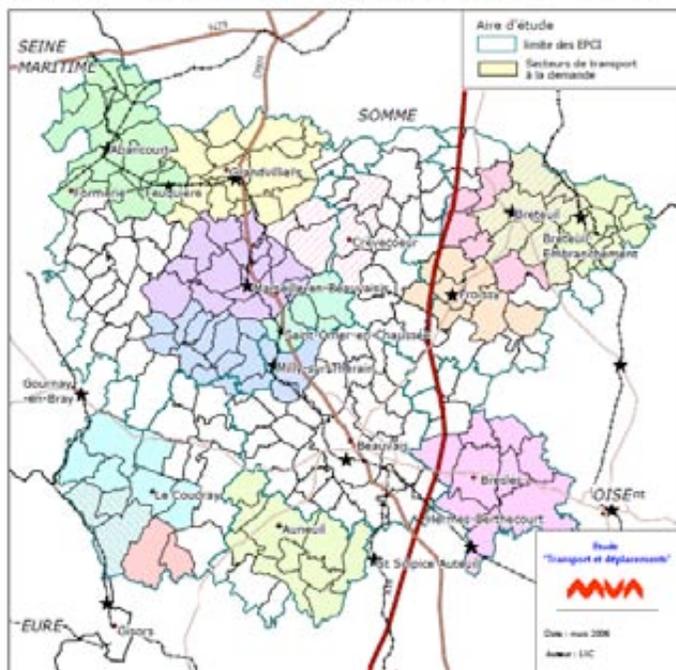
### La mise en place de services de transport à la demande

Les transports à la demande ont pour objectif de compléter les réseaux réguliers. Les usagers appellent une centrale de réservation pour réserver leur trajet à l'avance et sont pris en charge soit à leur domicile soit à un point de ramassage précis.

On peut inclure dans les différents types de service proposés les transports en minibus, taxis, et les co-voiturages.

Plusieurs types de services sont envisagés dans le cadre de l'étude Transports et déplacements du Grand Beauvaisis :

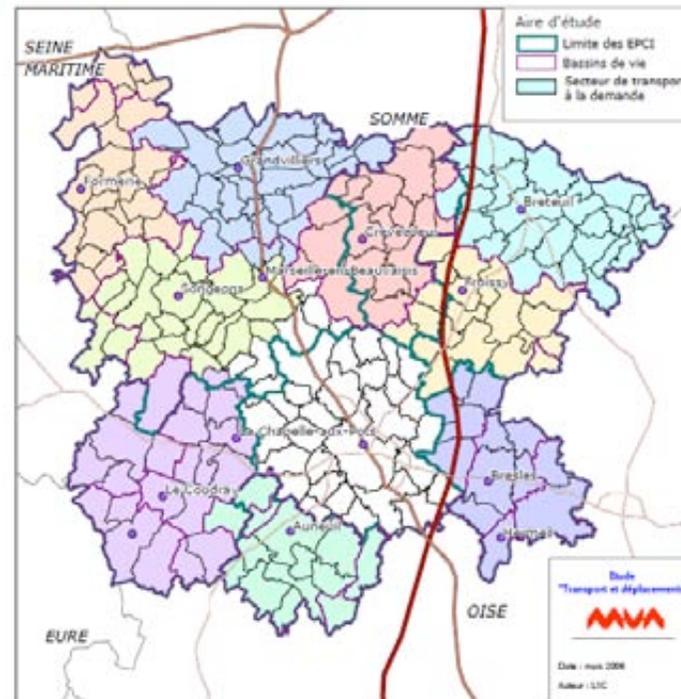
- Un service de rabattement sur les gares ou sur les lignes Express. La carte ci-dessous représente les secteurs envisagés en vue de la mise en place de ce service :



Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis -2006

Un service de desserte de pôles locaux jouant le rôle de mini réseau de transport rural pour désenclaver les zones mal desservies.

La carte ci-dessous représente les secteurs préconisés pour du transport à la demande en desserte d'un pôle local.



Source : Etude Transport et Déplacement sur le Grand Beauvaisis -2006

- La mise en place de services en direction des personnes à mobilité réduite avec adaptation du véhicule ; ils contribueraient à une meilleure mobilité et à une meilleure équité dans l'accès aux services de transport.
- Enfin, la création d'une centrale de co-voiturage à l'échelle du Grand Beauvaisis. Ce service existe déjà au niveau départemental mais pourrait se décliner à un échelon plus local.

### La mise en place d'itinéraires verts

Les itinéraires verts peuvent prendre la forme de **voies vertes, de pistes cyclables, de bandes cyclables ou encore d'accès piétons**. Permettant idéalement une cohabitation des usages (cyclistes, joggers, randonneurs, promeneurs, personnes à mobilité réduite, cavaliers,...), ils peuvent aussi bien être empruntés par les habitants de la CC du Pays de Bray que les excursionnistes, les itinérants ou les touristes en séjour.

Plusieurs projets portés par le Syndicat Mixte de l'Oise Picardie - InterTerritoire du Grand Beauvaisis et par la CC du Pays de Bray sont en cours d'étude :

- **l'aménagement de circulations douces dans les communes**

L'amélioration des conditions de déplacements à pied constitue un axe prioritaire pour la Communauté de Communes du Pays de Bray. Il s'agit de constituer un réseau d'itinéraires piétons sécurisés dans les villages afin d'inciter les habitants à moins utiliser la voiture.

Ce réseau doit permettre de redonner goût à la population d'utiliser la marche à pied et le cycle pour les déplacements de courte distance : faire ses courses, aller à l'école (mise en place de pédibus ?), accéder aux équipements de proximité, atteindre les points d'arrêts d'autocar.

La qualité de ce réseau (trottoirs confortables, sentiers et pistes cyclables) est garant du développement d'une vie sociale riche.

Cette réflexion doit intégrer l'aménagement et la gestion des espaces publics (trames vertes en lien avec les déplacements, réflexions sur les usages) et du stationnement qu'il s'agisse de parkings relais pour le co-voiturage, de stationnements sur voirie ou de parkings de centre bourgs.

- **le prolongement de l'Avenue Verte**, voie non motorisée en site propre à 95 % allant de Londres à Paris.

La partie d'itinéraire traversant le Pays de Bray débiterait à Saint-Germer-de-Fly et prendrait le nom de Trans'Oise.

Une des options privilégiées pour le tracé de cet axe est l'emprise de l'ancienne voie ferrée désaffectée. Des négociations sont en cours avec RFF pour déclasser la voie et lancer les procédures de rachat.

*L'Avenue Verte : tronçon Seine maritime*



*La Trans'Oise : tracé projeté*



Source : Conseil Général de l'Oise

Cheminement doux entre St Germer de Fly et St Pierre-es-Champs



- **la création d'itinéraires cyclables / piétons liés aux cheminements communaux et à la Trans'Oise**

Ces circuits, organisés en boucle, pourront être utilisés pour les déplacements quotidiens ou à des fins sportives, touristiques ou de loisirs. Ces itinéraires s'articuleraient avec les cheminements doux. Idéalement, ils seraient connectés aux points d'arrêts des transports collectifs.

## CONCLUSION

Le territoire du SCOT du Pays de Bray est marqué par une bonne insertion dans les réseaux régionaux, nationaux et internationaux, ce qui représente à la fois

- un atout décisif sur le plan économique et résidentiel,
- et, au quotidien et du point de vue de l'aménagement du territoire, un « point d'attention » pour ce qui concerne les risques (accidentologie routière), l'urbanisation (notamment le long de la RN 31), et les « effets de coupure » qu les grandes infrastructures routières génèrent sur le territoire.

Les transports collectifs ont une place modeste, en raison de l'absence de gares ferroviaires, et d'un réseau de cars interurbains surtout dédié au transport scolaire. La prédominance de l'automobile comme moyen de transport est presque absolue.

Un certain nombre de projets, d'importance et de probabilité inégales sont susceptibles de modifier à terme la physionomie des transports et des déplacements dans le périmètre du SCOT :

- projets de transport par car, plus rapides et plus efficaces pour les déplacements vers les grands pôles ;
- projets de liaisons douces (piétons, vélos, itinéraires de randonnée, de découverte, , qui, outre leur place dans les déplacements, jouent un rôle dans la mise en valeur des paysages ;
- enfin grands projets d'infrastructures, et notamment la mise à 2 X 2 fois de la RN 31 dans sa section Beauvais/Gournay.

L'importance de ce dernier projet est énorme pour le territoire et pour le SCOT, malgré l'incertitude des délais et des détails du projet, qui ne facilitent pas la réflexion, pourtant absolument nécessaire, sur l'aménagement lié à cette nouvelle infrastructure (aménagement des abords, projets à vocation économique, réaménagement des accès, mais également conséquences potentielles pour l'accessibilité, le rythme du développement et les polarités du territoire, etc...).

Le SCOT devra cependant, dans une perspective très opérationnelle, décliner les orientations permettant, dans tous les cas, au Pays de Bray de tirer le meilleur parti de ce projet.

La Communauté de Communes, après une première analyse à l'échelle du Pays, entreprend une réflexion sur les mobilités et les transports sur le périmètre du SCOT. La mise en place d'une véritable politique de gestion de la mobilité à l'échelle du Pays de Bray (maillage du territoire, circulations douces, transport à la demande, rabattement sur les gares de Beauvais et de Gisors, etc...) constitue indéniablement un enjeu fort et une perspective fondamentale pour le SCOT.

Enfin, l'importance du point de vue des transports, mais aussi de l'urbanisme, de l'axe de la RN 31 actuelle, incite à réfléchir :

- à la maîtrise de l'urbanisation le long de cet axe (coupures d'urbanisation, modes d'implantation des constructions résidentielles et économiques) ;
- aux moyens de faciliter les traversées et de tisser des liens entre les deux « rives » de la route.

Ces deux éléments, avec la réflexion sur le cadre bâti actuel, constituent les éléments d'un projet de requalification sur le tracé actuel de la RN 31.