

4 - Troisième partie : L'équipement du territoire

4.1 Les déplacements

4.2 Les transports

4.3 Les équipements

4.4 Les pôles de services

4.1 Les déplacements

Les migrations alternantes domicile - travail

34% des résidents des Deux Vallées travaillent dans la Communauté et 66% en dehors.

Cette différence est en hausse importante. Entre les recensements de 1990 et 1999 la forte diminution du nombre de résidents travaillant dans la même commune correspond à une forte augmentation de la part des habitants des Deux Vallées qui travaillent ailleurs.

En revanche seuls 7% des actifs occupés travaillent hors du département (c'est à dire en toute probabilité en Ile-de-France)

Inversement 3075 personnes demeurant hors des Deux Vallées viennent y travailler.

Lieu de résidence - lieu de travail		
Actifs ayant un emploi	1999	Evolution de 1990 à 1999
Ensemble	9 733	6,0 %
Travaillent et résident :		
* dans la même commune	1 944	-26,0 %
%	20,0 %	-8,6 points
* dans 2 communes différentes :	7 789	18,8 %
- de la même unité urbaine	2 061	5,4 %
- du même département	7 086	16,8 %
- de départements différents	703	43,2 %

L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. L'unité urbaine concernée par les Deux Vallées comprend : Armancourt, Bienville, Choisy au Bac, Clairoix, Compiègne, Janville, Jaux, Longueil - Annel, Machemont, Margny-les-Compiègne, Mélicocq, Montmacq, Thourotte, Venette.

Déplacements depuis et à destination du bassin d'emplois

Les flux les plus importants en nombre s'observent dans le Sud Picard entre trois zones d'emploi : Beauvais, Sud Oise et Compiègne.

Les flux sont du même ordre dans les deux sens ce qui traduit l'imbrication mutuelle des bassins d'emplois.

Au départ de Compiègne, 4715 personnes se déplaçaient quotidiennement vers le Sud Oise (Creil, Senlis..) avec un taux d'utilisation des transports en communs de 9.3% et 912 vers la zone d'emplois Santerre-Somme (Péronne, Roye..)

En sens inverse l'origine des personnes travaillant dans la zone de Compiègne est le Sud Oise – 3931 personnes avec une utilisation des transports en commun pour 6.8 % d'entre elles, Santerre-Oise, (Clermont..) Santerre-Somme et Chauny - Ternier.

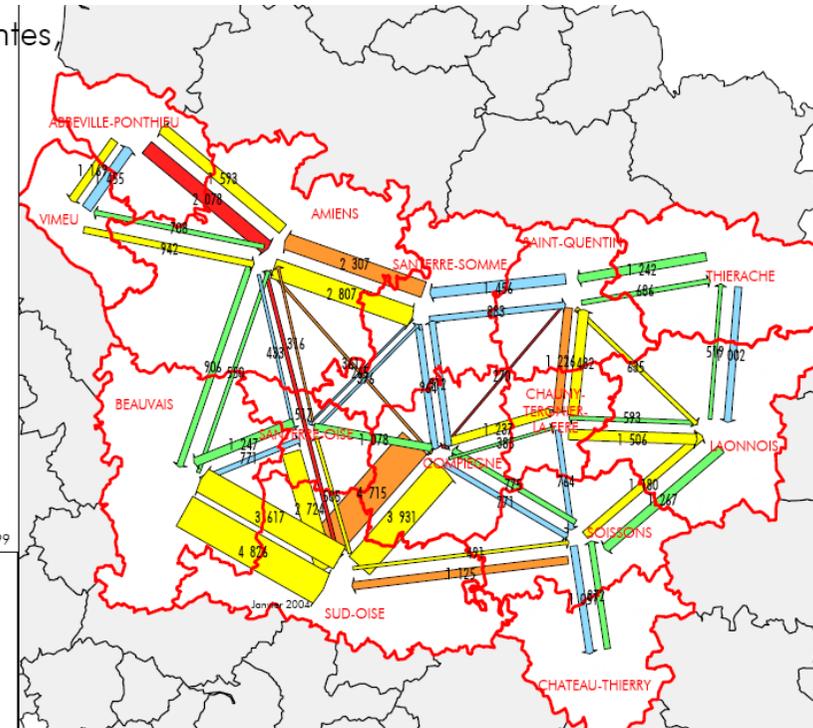
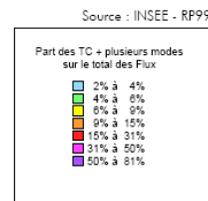
Entre pôles urbains on peut observer des flux particulièrement importants sur l'axe Creil – Compiègne – Noyon avec un taux d'utilisation des transports en communs élevés, liés à la ligne de train.

3.2 Migrations alternantes domicile-travail

Entre zones d'emploi, internes à la Picardie

Flux supérieurs à 500

Observatoire Régional des Transports de Picardie



	Nb de migrants	% TC
Creil > Compiègne	322	13,40%
Compiègne > Noyon	413	12,30%
Noyon > Compiègne	562	13%
Compiègne > Creil	518	23,40%

Migration quotidiennes entre zone d'emplois de picardie		Compiègne	Sud Oise	Soissons	Beauvais	Santerre Oise	Santerre Somme	Chauny-Ternier-La Fère
De Compiègne vers	Flux (val absolue)	55 836 7,3%	4 715	771	471	237	912	385
	taux d'utilisation TC + plusieurs modes (%)		9,3	3	5,1	5,1	2	4,2
A destination de Compiègne depuis	Flux (val absolue)	3 931	775	387	1 078	964	1 237	
	taux d'utilisation TC + plusieurs modes (%)	6,8	4,1	4,1	4,9	3,9	8,2	

Les déplacements

Migrations domicile – étude

Aux migrations domicile-travail il faut ajouter celle des étudiants entre leur domicile et leur lieu d'étude qui représente entre 10 % et 50 % du nombre de migrations domicile-travail

domicile-études	Nb de migrants	mig dom-études / mig dom-travail
Creil > Compiègne	157	50%
Compiègne > Noyon	115	30%
Noyon > Compiègne	55	10%
Compiègne > Creil	64	10%

Migrations domicile-travail avec les régions voisines

L'influence de la région parisienne se fait fortement sentir sur la zone d'emplois de Compiègne, et dans une moindre proportion, sur la zone d'emplois de Sud Oise (31 512 migrants entre Sud Oise et Paris)

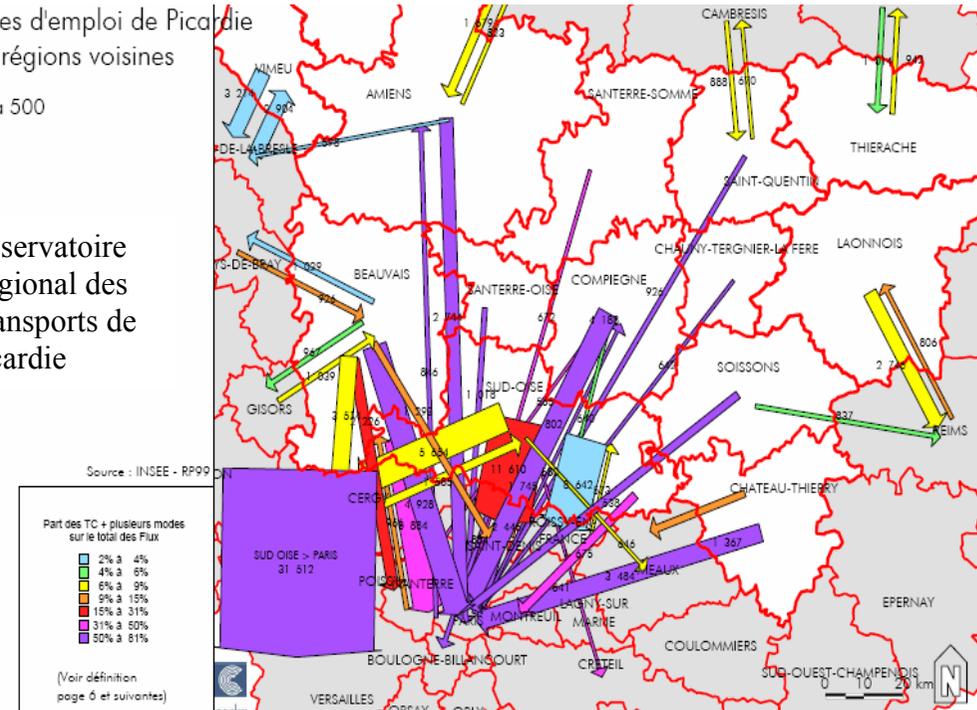
Depuis la zone d'emplois de Compiègne on relève les taux suivants vers les principales zones d'emplois de la région parisienne (Roissy est inclus dans la zone Saint-Denis)

	Nb de migrants	% TC
Paris	4188	70%
Nanterre	565	46%
Saint Denis	802	28%

A l'inverse, la région parisienne envoie aussi des migrations vers la Picardie : de Paris vers Compiègne : 580 migrants dont 52 % en transports collectifs

Entre les zones d'emploi de Picardie et celles des régions voisines
Flux supérieurs à 500

Observatoire Régional des Transports de Picardie



Les modes de déplacements

Caractéristiques des territoires ruraux et péri-urbain, l'usage de la voiture particulière dans les déplacements domicile – travail domine largement les autres types de modes de transport.

Ainsi, excepté l'Agglomération de la Région de Compiègne, aux caractéristiques urbaines, et dans une moindre mesure la Communauté de communes du Pays Noyonnais, toutes les autres Communautés de communes ont des taux d'utilisation de la voiture particulière supérieurs à celui des moyennes observées au niveau départemental, régional et national.

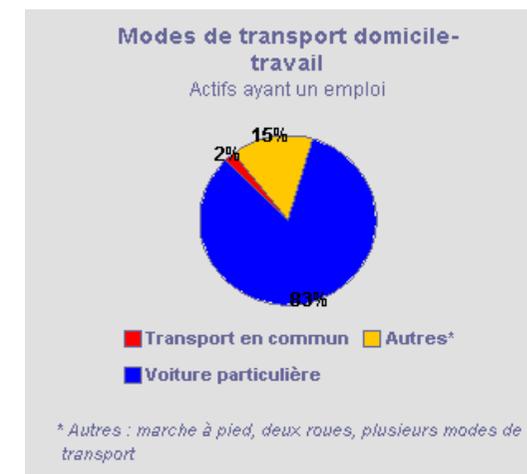
La Communauté de communes des Deux Vallées se distingue par un usage de la voiture légèrement supérieur à celui des autres Communautés de communes.

Au sein de la Communauté de communes, Longueil - Annel dispose du taux le moins élevé (73%) en raison de la présence sur la commune d'une part importante d'actifs n'utilisant aucun transport pour se rendre à leur emploi (la résidence et le lieu de résidence étant confondus). Thourotte présente aussi un taux d'usage de la voiture particulière inférieure à 75% : ici, une part des actifs travaille à proximité de leur domicile et se déplace plus qu'ailleurs à pied ou en deux roues.

La présence de gares sur Thourotte et Ribécourt-Dreslincourt n'influe pas particulièrement sur l'usage des transports en commun ou sur l'utilisation de plusieurs modes de transports.

Au niveau de la Communauté de communes des Deux Vallées l'usage de plusieurs modes de déplacements est plus faible que dans le reste du département, excepté sur Pimprez et Vandélicourt.

Modes de transport		
Actifs ayant un emploi	1999	
	Nombre	part
Ensemble	9 733	100,0 %
Pas de transport	390	4,0 %
Marche à pied	518	5,3 %
Un seul mode de transport :	8 351	85,8 %
- <i>deux roues</i>	431	4,4 %
- <i>voiture particulière</i>	7 744	79,6 %
- <i>transport en commun</i>	176	1,8 %
Plusieurs modes de transport	474	4,9 %



Les déplacements



Usage de plusieurs modes dans les déplacements domicile - travail en % des actifs occupés - INSEE RGP 99

- supérieur à 6
- de 5 à 6
- de 4 à 5
- inférieur à 4



Usage d'une voiture particulière dans les déplacements domicile - travail en % des actifs occupés - INSEE - RGP 99

- supérieur à 85
- de 80 à 85
- de 75 à 80
- inférieur à 75

Principaux constats :

- Le niveau de migrations domicile-travail hors du territoire traduit concrètement la prégnance du pôle d'emplois de Compiègne et, dans une certaine mesure, de tout le Sud Oise et de l'Île-de-France.
- Le niveau de déplacements est en augmentation constante, surtout vers l'Île-de-France.
- La domination de la voiture particulière est du niveau de celle observée dans les territoires ruraux, malgré l'existence d'une ligne TER dont les effets structurants ne se traduisent pas dans la réalité des déplacements.
- Cependant, l'usage de la voiture particulière est un peu moins important en lisière dans la vallée qu'au départ des communes situées de part et d'autre de la vallée de l'Oise

Enjeux – Perspectives d'évolution

- Le territoire va faire face à un risque d'intensification rapide du niveau des déplacements vers Compiègne, le Sud Oise et surtout l'Île de France, ce qui, à terme, peut conduire à une « métropolisation » rampante et non choisie.
- Cette intensification peut également conduire à une saturation rapide des réseaux primaires, à un développement de la circulation automobile en milieu rural associé à la péri-urbanisation.
- Face à ces risques, la maîtrise des facteurs d'évolution de territoire (logement, emplois et équilibre entre les deux, notamment) sera l'élément - clé d'une croissance harmonieuse.

4.2 Les transports

Introduction : les compétences et les objectifs du SCOT en matière de transports et de déplacements

La « Loi S.R.U. » et ses différents textes d'application dans ce domaine - dont le dernier est le Décret n° 2004-531 du 9 juin 2004 - fournissent assez précisément le cadre de l'analyse diagnostique du SCOT en matière de transports.

L'article L. 122-1 du Code de l'Urbanisme dispose que les SCOT exposent le **diagnostic** établi au regard, notamment, « des besoins répertoriés en matière (...) d'aménagement de l'espace, (...) de transports, d'équipements et de services. »

Le **PADD** fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme «*en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.* »

Les orientations générales définissent notamment « *l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs* ». Dans ce cadre, les SCOT peuvent définir « *les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs (.).* »

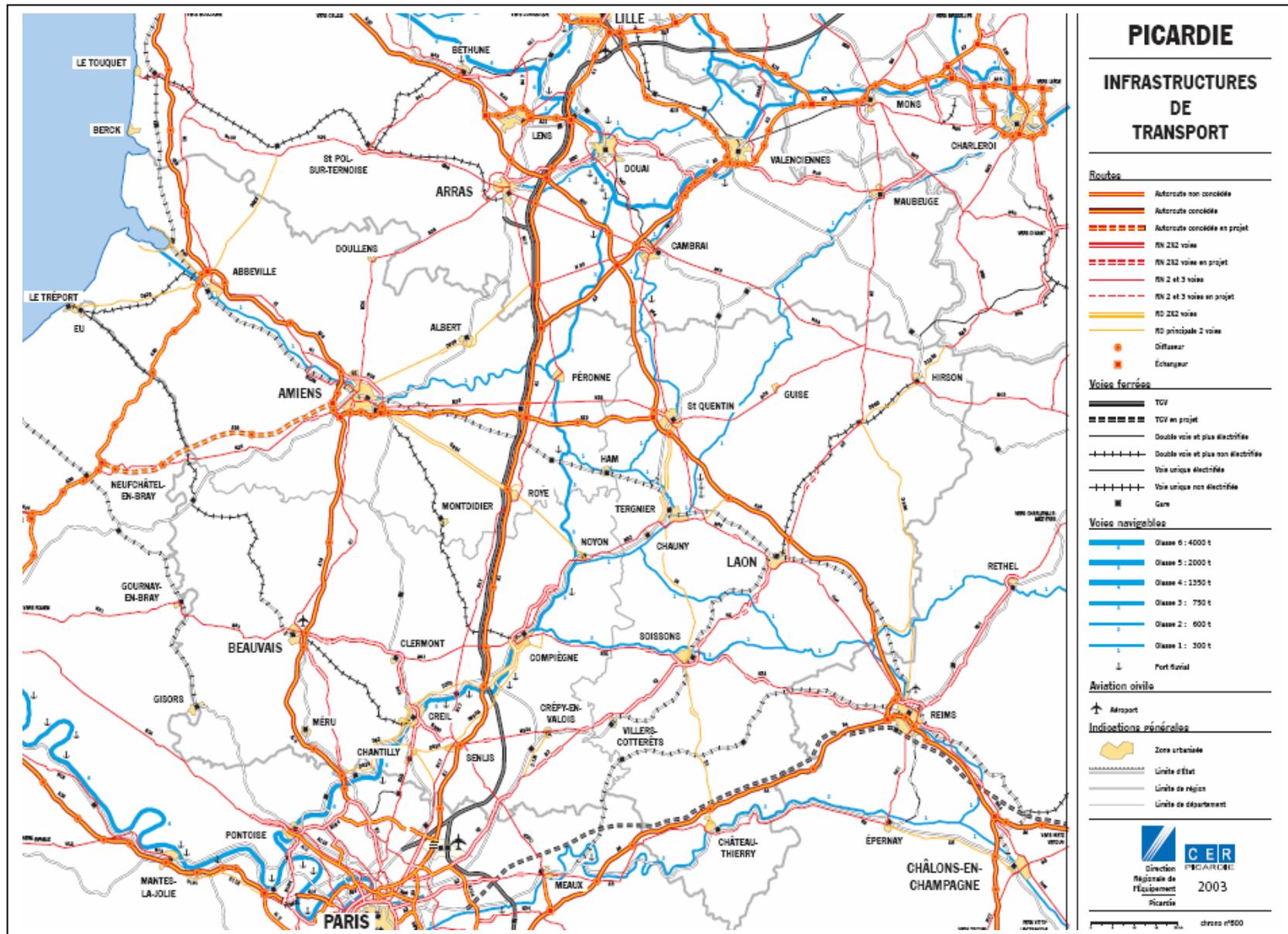
Enfin le texte de la Loi rappelle que les SCOT doivent prendre en compte « *les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics.(...)* » et que les plans de déplacements urbains doivent être compatibles avec les SCOT.

La Loi donne donc aux SCOT une **compétence étendue** en matière de transports, notamment pour ce qui est de **l'articulation entre les transports collectifs et les nouvelles urbanisations**. Cette liaison doit bien sûr être explicitée à la lumière de l'Article L. 121-1 du Code de l'Urbanisme qui exige que les documents d'urbanisme permettent d'assurer « *la maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile* ».

C'est donc dans un cadre très précis que s'exerce la compétence « transports » du SCOT. Dès lors, le volet « transports-déplacements » du diagnostic voit son contenu se préciser: celui-ci doit évaluer les besoins répertoriés en matière de transports, en fonction :

- des tendances lourdes de l'urbanisation et du peuplement du territoire,
- des projets existants,
- des caractéristiques locales des déplacements de la population,
- et de l'objectif global de maîtrise des déplacements et de la circulation automobile.

Le présent chapitre abordera donc, dans un premier temps, les infrastructures et les projets existants, en fonction de leur origine en termes d'initiative et de responsabilité (Etat, Région, Collectivités Locales, etc..) ; puis les caractéristiques des déplacements intéressant l'arrondissement de Compiègne et le Pays des Deux Vallées seront envisagées ; enfin, les orientations stratégiques des transports seront étudiées, en déclinant les objectifs légaux en fonction de la cohérence entre évolution du territoire et projets d'équipements de transport.



Le réseau routier

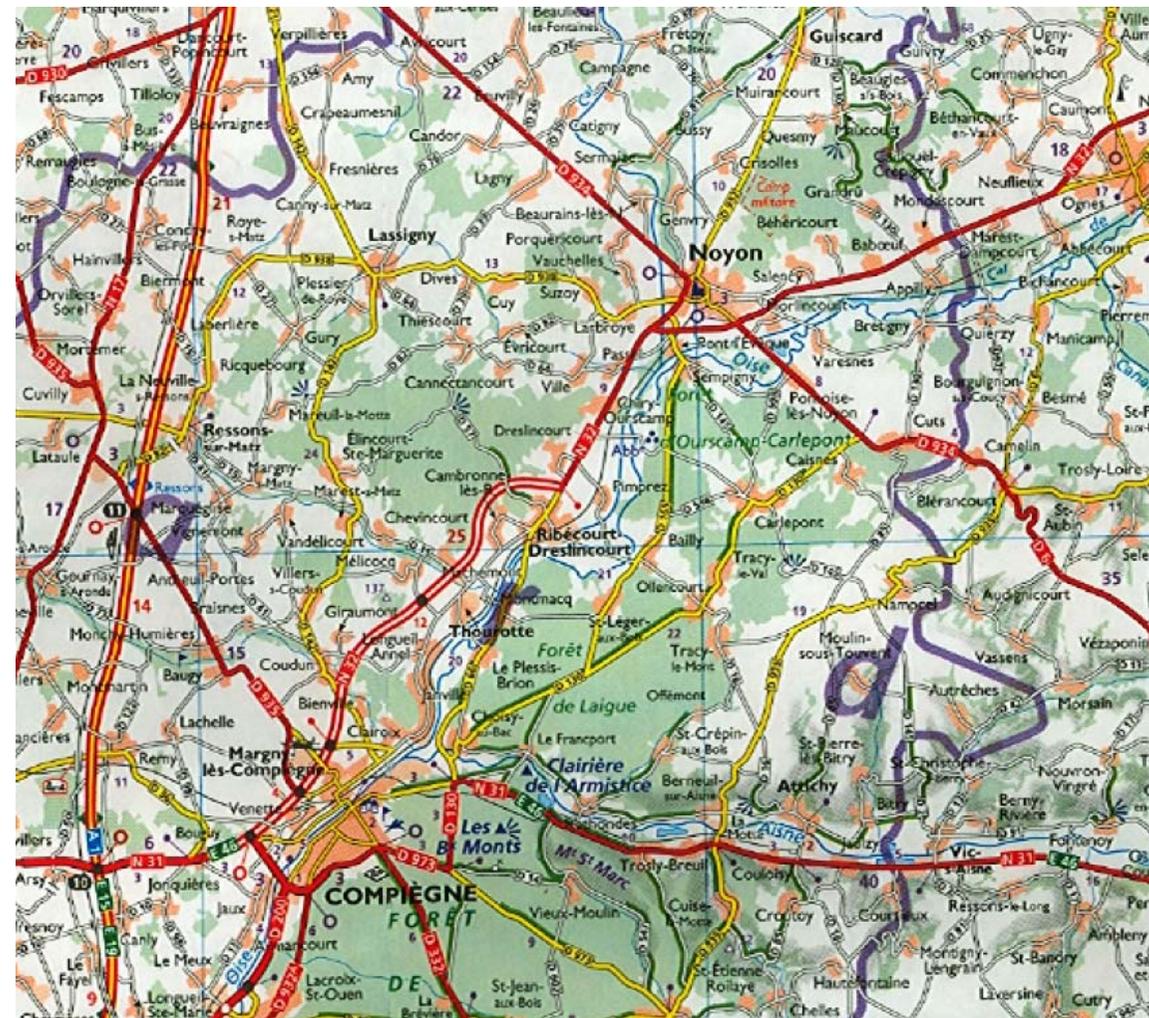
Les Deux Vallées sont desservies

- En direction du Sud et de l'Est : Compiègne et Paris, Clermont et Beauvais par l'axe N 32, N1031 et N31, mis à deux fois deux voies jusqu'à l'autoroute A1, sortie N°10.
- En direction du Nord : Roye, Amiens par la D 935 qui rejoint l'A1 à la sortie N°11, ou la D934 via Noyons pour atteindre l'A1 à Roy.
- En direction du Nord-Est : Noyon et Saint Quentin par la N32, à deux fois deux voies jusqu'à Ribécourt-Dreslincourt dans l'attente de sa mise à deux fois deux voies jusqu'à Noyon.
- En direction de Soissons par la N31 ou la D6 via Noyon.

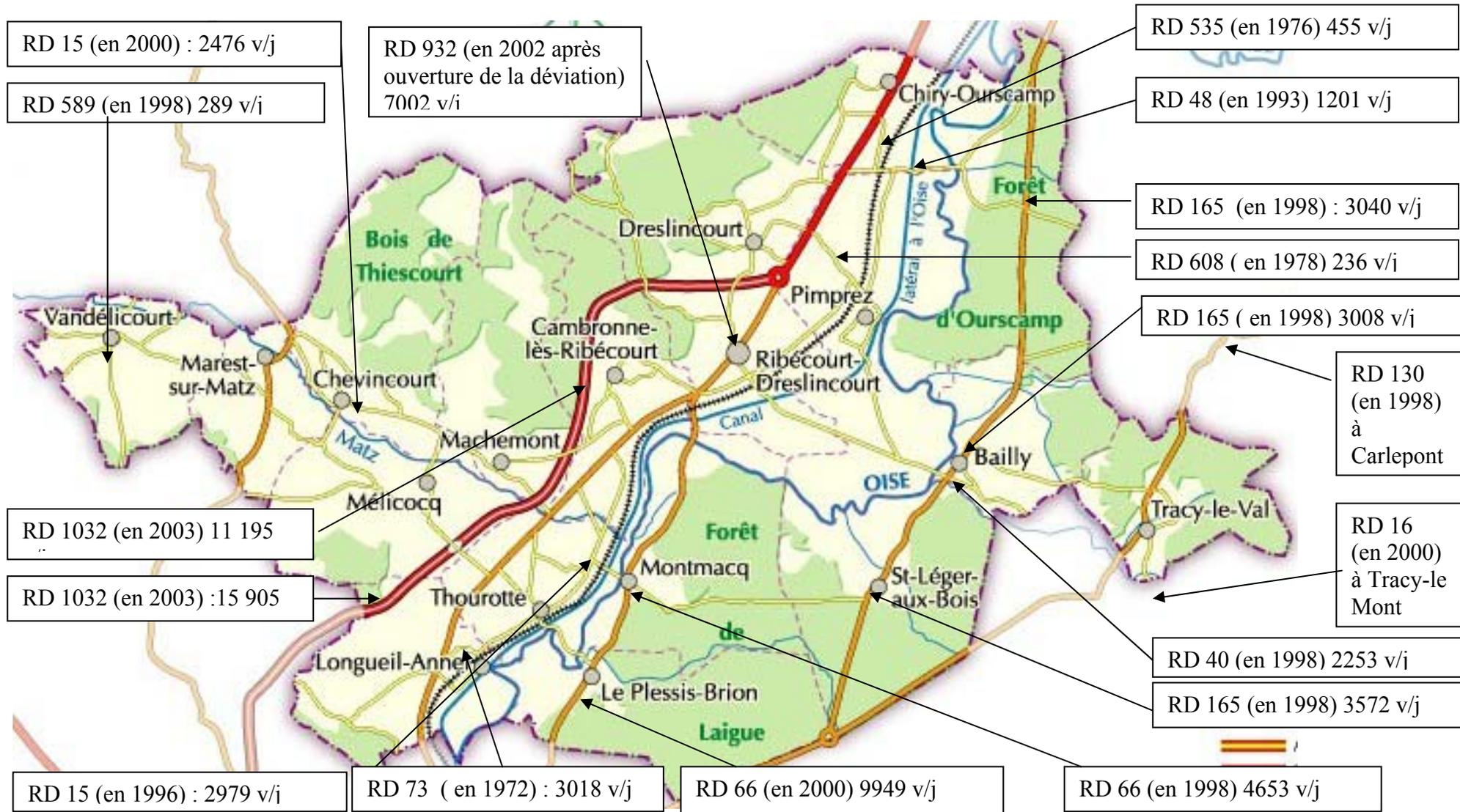
Localement la desserte est structurée autour de la N32. La liaison vers Lassigny se fait par la D57 ou la D142.

En 1999 a été réalisée la mise à deux fois deux voies de la N32 avec deux points d'accès à hauteur de Thourotte et au sud de Ribécourt-Dreslincourt. Cette voie a apporté une accessibilité nouvelle depuis le Sud et a permis une réduction importante des nuisances dans les villes traversées par l'ancienne RN 32. Son prolongement vers Noyon est programmé.

Si les nouvelles infrastructures ont permis une bonne desserte dans le sens Nord-Sud, le réseau demeure clairement axé sur la vallée de l'Oise, sans communication aisée avec de part et d'autre de cet axe et en particulier vers l'A1.



Les comptages suivants sont disponibles sur le réseau routier local



Programmation au Contrat de plan Etat-Région (CPER)

La réalisation de la nouvelle RD 1032 en 2 * 2 voies entre Ribécourt et Noyon est inscrite au CPER et sa réalisation est prévue en 2009-2010 selon l'avancement des procédures d'enquête.

La déviation Nord de Compiègne vers la N31 est inscrite au CPER. Bien que non située sur le territoire, elle intéresse les Deux Vallées en facilitant la liaison vers Soissons.

Programmation de travaux neufs du département de l'Oise :

En travaux :

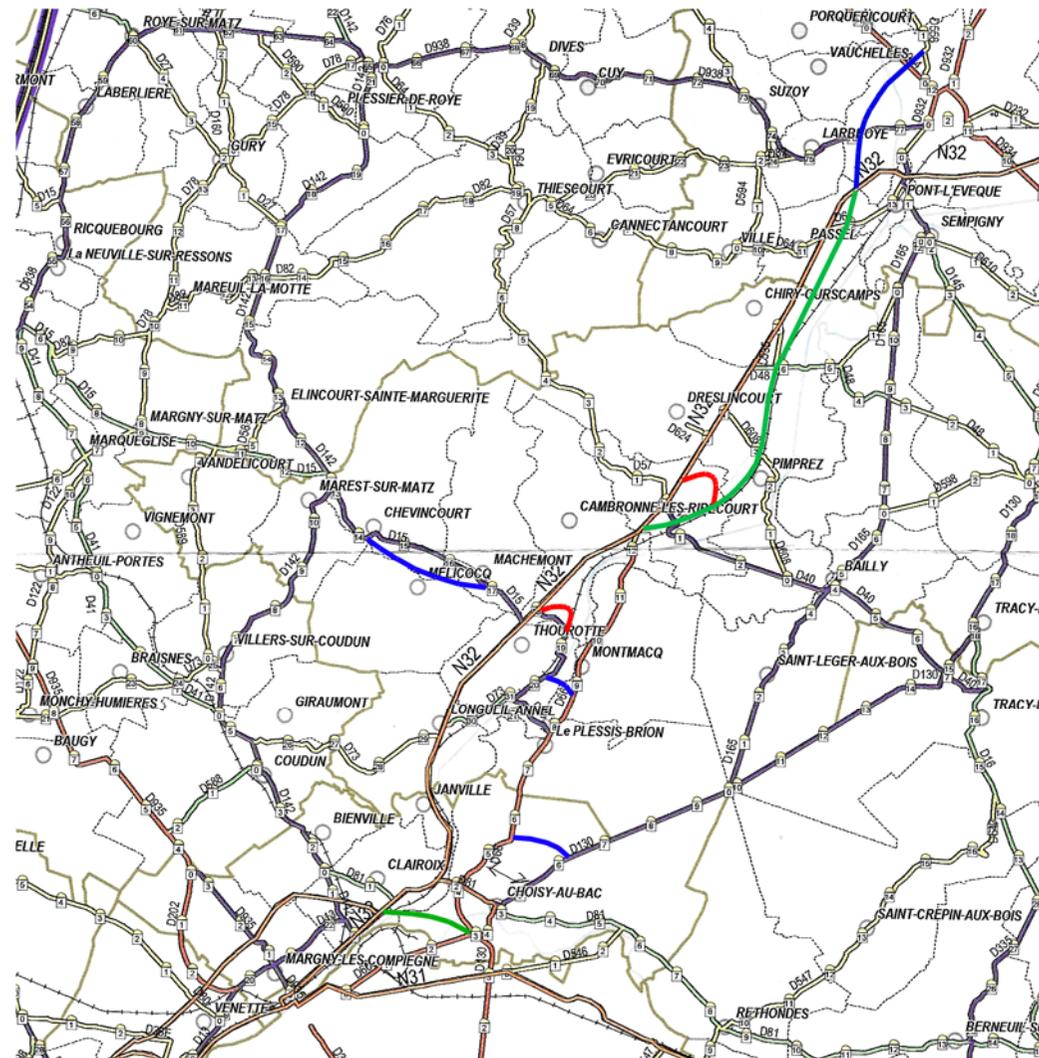
- Liaison RD 66/RD932 Thourotte.
- Déviation de Choisy au bac (au sud du territoire)

En études de voirie nouvelle:

- Déviation de la RD 15 à Mélicocq et Chevincourt
- Déviation Ouest Noyon RD 32 (au Nord du territoire)

Travaux de voiries nouvelles prévus par la Communauté de Communes des Deux vallées

- A Thourotte : nouvelle voie de desserte des usines Coates-Lorilleux et saint Gobain
- A Ribécourt-Dreslincourt : nouvelle voie de contournement nord et de desserte industrielle.



Un trafic en croissance *Source : DRE- CETE Nord-Picardie*

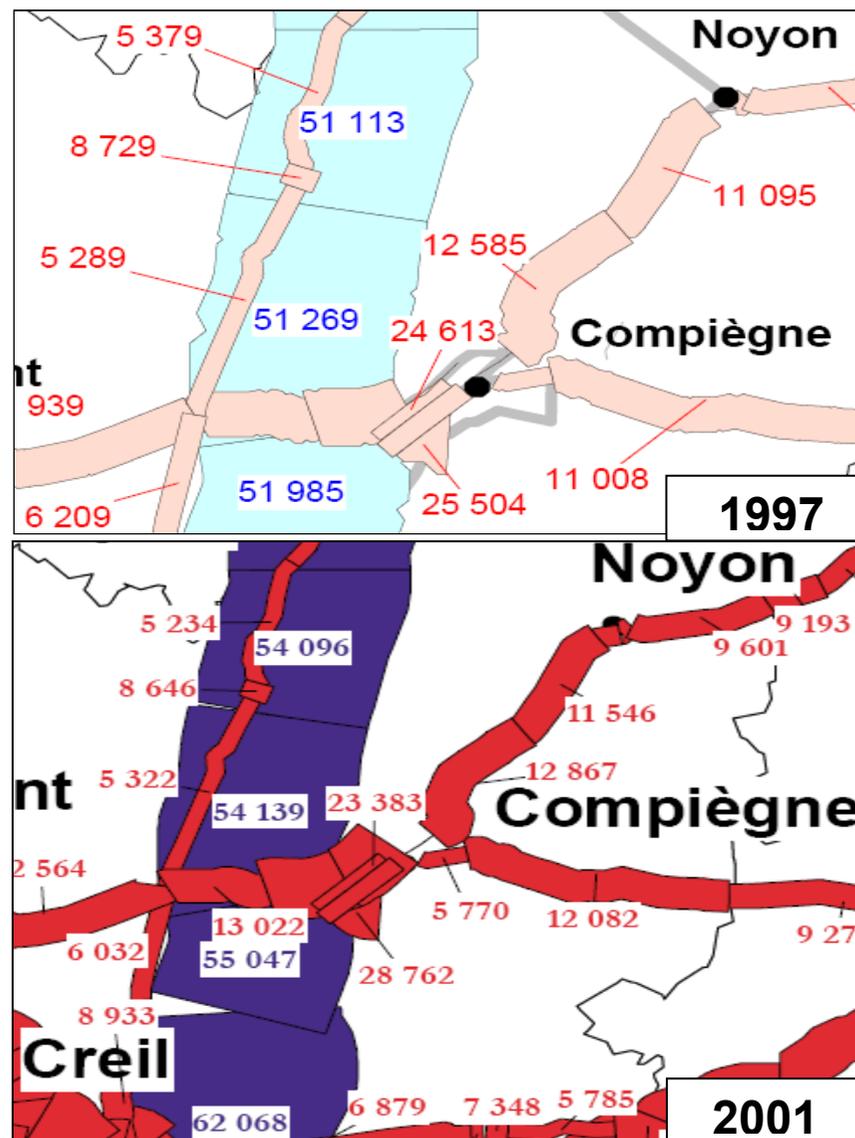
Trafic journalier en nombre de véhicules jour tous types, en moyenne annuelle :

On constate que, entre 1991 et 2001, puis 2004

- Les trafics ont augmentés sur l'autoroute A1 : +1,5% par an et très fortement à l'entrée sud de Compiègne : +3,2% puis 6.8% par an
- Ils ont augmenté :
 - fortement sur la N31 en direction de Soissons : +2,4% puis 3.9 %par an
 - assez fortement : +1.3 % puis 2.5% par an en direction de Clermont et Beauvais
 - fortement au nord de Noyon sur la N32 en direction de Saint Quentin : + 3.3% par an.
- Ils ont faiblement augmenté au nord de Compiègne ; +0,56 % par an et plus fortement au nord des Deux Vallées à l'entrée de Noyons : +1% par an.
- Il y a 1300 véhicules jours de plus au Sud des Deux Vallées qu'au Nord le long de la N32.

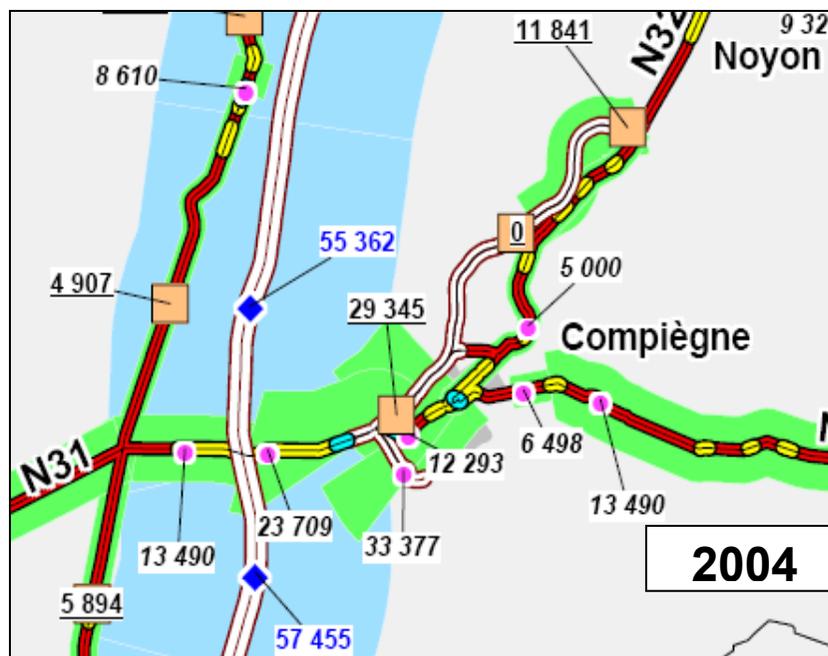
Ainsi l'augmentation de trafic en % est générale autour et au sein du territoire des Deux Vallées dans toutes les directions, tout en étant en nombre de véhicules plus importante en direction du sud (+800 véhicules par an en sortie sud de Compiègne)

Rappelons que la mise à 2 fois 2 voies de la N32 entre Compiègne et Ribécourt a été mise en service en 2002 Les effets de cette infrastructure pour les Deux Vallées sont importants en terme de gain de temps et qualité de vie pour les habitants de la vallée mais n'ont pas provoqué, en l'espace de deux années, un accroissement important du trafic.



Source : Direction Régionale de l'équipement de Picardie

nombre de véhicules jour tous types, en moyenne annuelle	1997	variatio n annuelle en %	2001	variatio n annuelle en %	2004
A1 au du de l'entrée N°10	51 985	1,5%	55 047	1,5%	57 455
N131 contournement Sud de Compiègne	25 504	3,2%	28 762	5,8%	33 777
N 31 direction Soisson	11 008	2,4%	12 082	3,9%	13 490
N31 direction Clermont	11 939	1,3%	12 564	2,5%	13 490
N32 Noyon Saint-Quentin	7 590	3,3%			9 320
RN 32 Au Nord de Compiègne	12 585	0,6%	12 867		
RN 32 Au Sud de Noyon	11 095	1,0%	11 546	0,9%	11 841



Le trafic de poids lourds

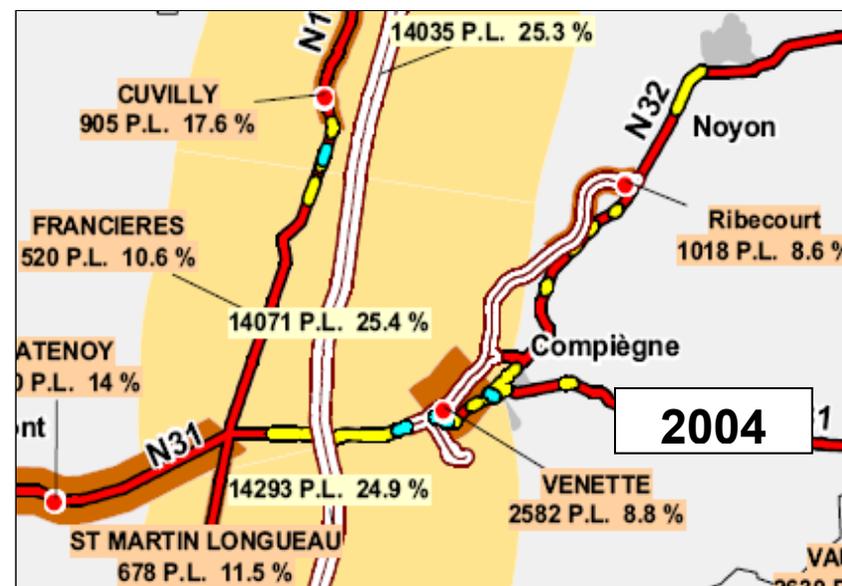
En moyenne journalière annuelle :

- L'entrée sud de Compiègne voit passer 2 582 poids lourds par jour,
- Ribécourt 1 018 poids lourds
- L'A1 au sud de l'entrée n°10 : 14 293 poids lourds

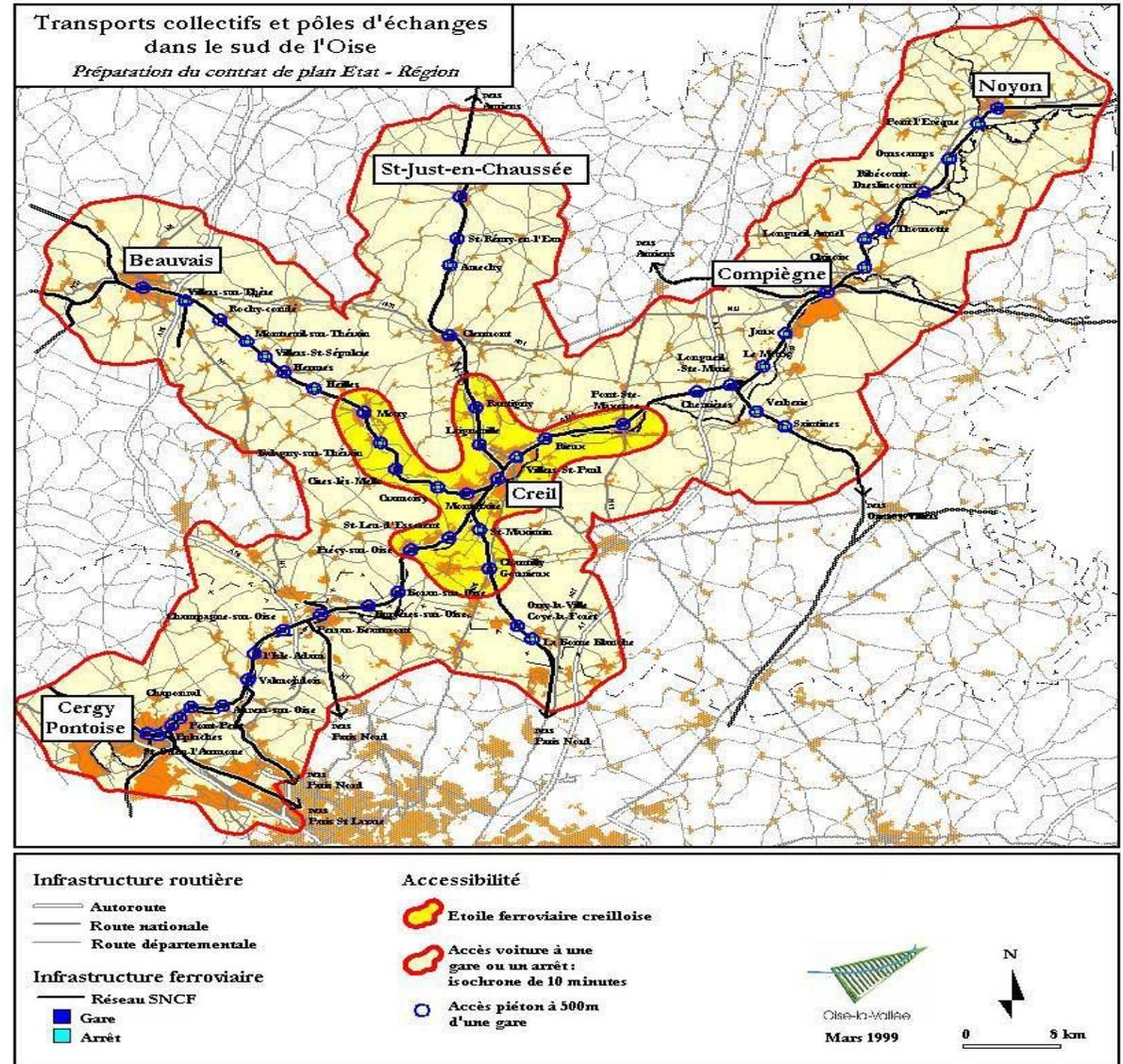
Source : Direction Régionale de l'Équipement de Picardie

Trois voies sont utilisées par les transports exceptionnels

- L'ancienne RN 32 : itinéraire carte de France 1^{re} catégorie et itinéraire de transit des 2^{ème} et 3^{ème} catégories depuis Clairoix jusqu'à la sortie de Ribécourt.
- De la RN 32 depuis le giratoire à la sortie de Ribécourt jusqu'à la limite de l'Aisne et de la RD 40 qui sert d'arrivée locale à la zone industrielle dont la société Bostik Findley.



Le territoire des Deux Vallées est situé pour l'essentiel à moins de 10 mn d'une gare TER, comme le montre la carte ci-contre.



Source: Actualisation du Schéma régional des transports collectifs aout 2001

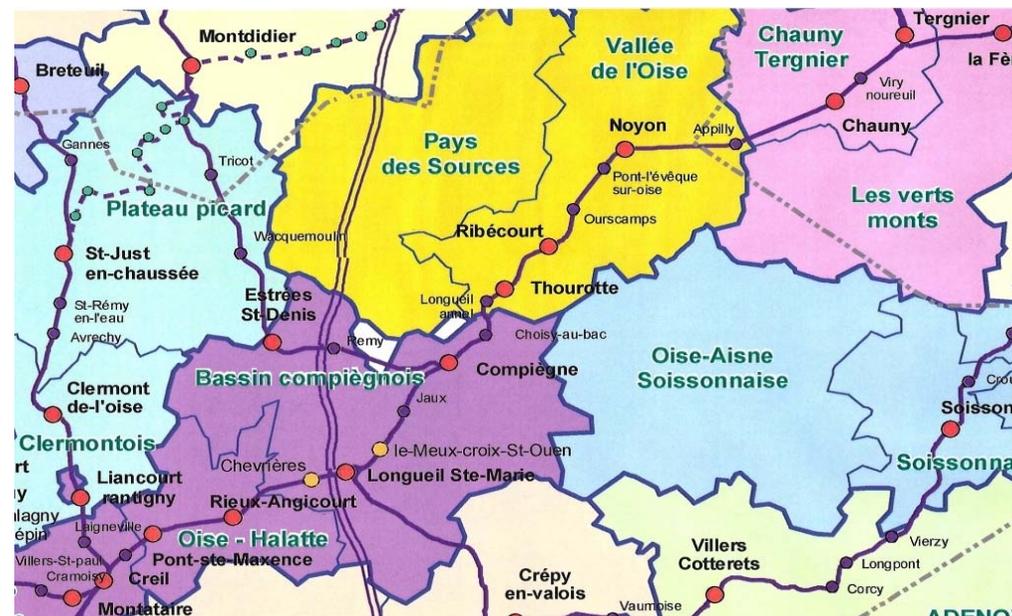
L'offre locale

(extraits de l'étude d'une desserte locale sur la CC2V MTI Novembre 2005)

L'axe TER Compiègne –Saint Quentin- Tergnier dessert les gares de la CC2V.

L'offre proposée est relativement homogène entre les gares de Longueuil-Annel, Thourotte et Ribécourt. La gare d'Ourscamp est ce que l'on appelle un point d'arrêt non géré (PANG) comme celle de Longueuil: l'offre y est réduite à son minimum. Ourscamp est isolée de la commune de Chiry (2Km). Un service de taxi TER y est mis en service pour compenser cette faible desserte.

Les gares de Thourotte et de Ribécourt sont desservies directement par des trains venant de Paris et sans correspondances à Compiègne d'où des temps de trajets réduits.



Nombre de trains sans correspondance	Paris	Compiègne	Thourotte	Ribécourt
Paris		25	2	2
Compiègne	23		8	8
Thourotte	1	7		8
Ribécourt	1	7	7	

Nombre de trains par jour dans les gares de la CC2V				
	Longueuil-Annel	Thourotte	Ribécourt	Ourscamp
Longueuil Annel		6	6	3
Thourotte	6		8	3
Ribécourt	6	7		3
Ourscamp	2	2	2	

Nombre de trains avec correspondance (gare de correspondance)	Paris	Compiègne	Thourotte	Ribécourt
Paris		1	5	6
Compiègne (Creil)	0		0	0
Thourotte (Compiègne et Noyon)	9	2		0
Ribécourt (Compiègne et Noyon)	9	3	0	

Temps de parcours sur l'axe Compiègne-Tergnier

	Longueil - Annel	Thourotte	Ribécourt
Sur le périmètre	0	2	4
Depuis Compiègne	6	10	13
Depuis Paris	50 à 90 (correspondances à Thourotte ou Compiègne)	56 à 62 (sans correspondance) jusqu'à 87 mn avec un changement	59 à 68 (sans correspondance) jusqu'à 93 mn avec un changement

Le réseau de car

Les lignes interurbaines sont gérées par le département de l'Oise et organisées par délégation par différents transporteurs. Ceux-ci s'occupent parallèlement des circuits spécialisés scolaires.

5 Lignes de bus desservent toutes les communes de la CC2V ainsi que, à l'extérieur de la CC2V, notamment, Compiègne (3 lignes), Noyon (3 lignes), Tracy-Le-Mont (2 lignes), Lassigny (1 ligne)

Le département étudie actuellement la définition de son schéma départemental.

Transport à la demande

La CC2V a engagé une étude avec un bureau d'études spécialisé pour la définition d'un système de transport à la demande qui viendrait compléter l'offre actuelle de transport collectif.



La voie d'eau

Le transport fluvial sur l'axe Nord Sud est limité actuellement par la capacité du réseau. Alors que la part modale du fluvial dans les transports terrestres atteint 15% à 45% au Benelux et 10% à 15 % dans les bassins à grand gabarit du Nord-Pas de Calais et du bassin de la Seine, le trafic sur cet axe se situe entre 4 et 5 millions de tonnes avec une part des marchandises transportées de l'ordre de 4%.

Le Projet Seine-Nord Europe prévoit des trafics de l'ordre de 13 millions de tonnes à l'horizon 2015.

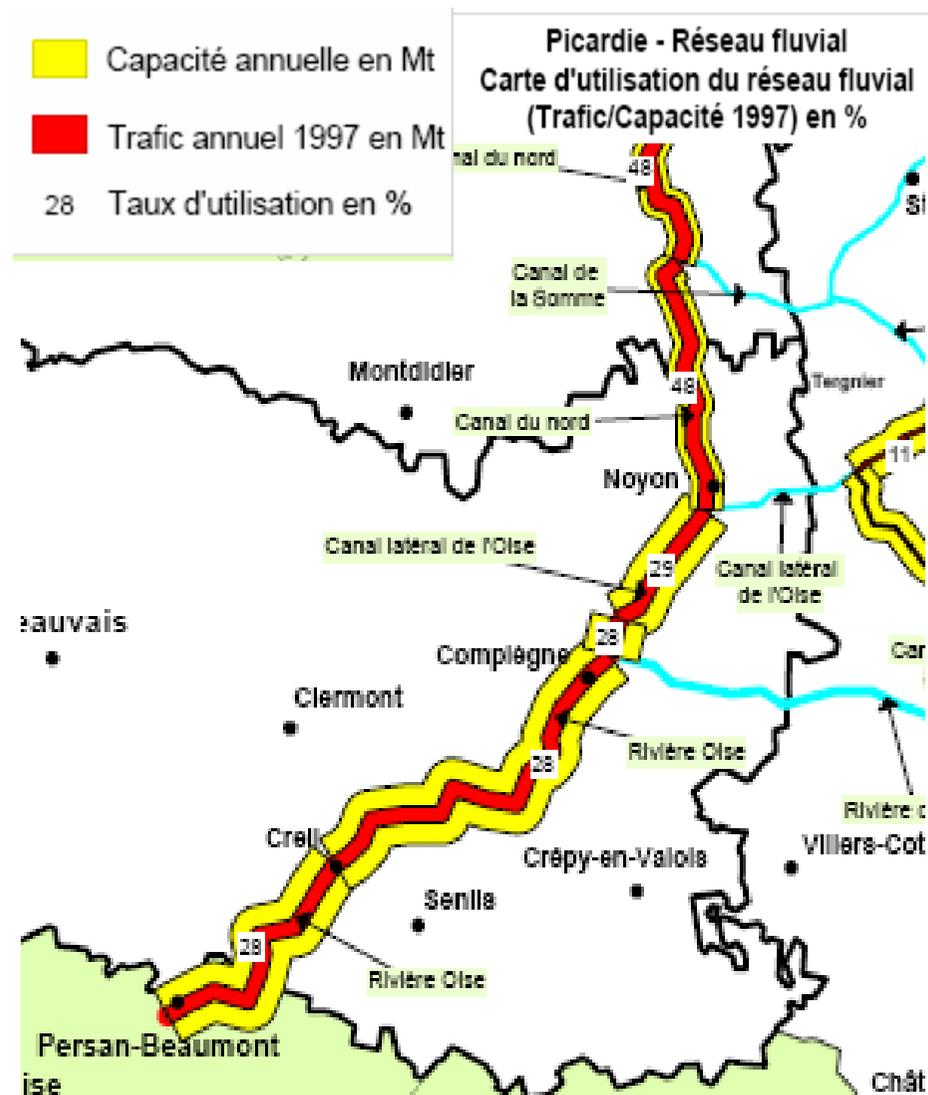
Il aura des conséquences importantes sur le territoire

- Concernant l'environnement puisqu'il aura des incidences sur le régime des crues en particulier (Cf. l'Etat initial de l'Environnement)
- Pour l'économie du territoire
- Pour l'aménagement spatial du territoire

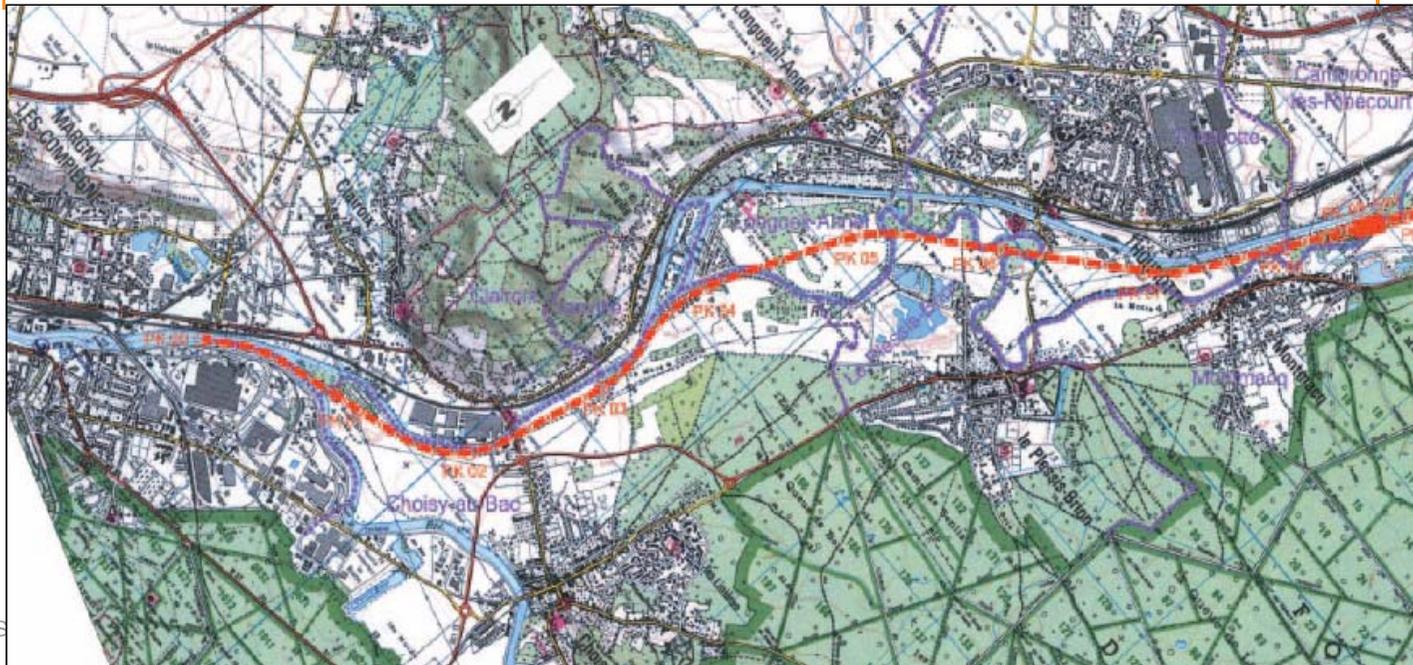
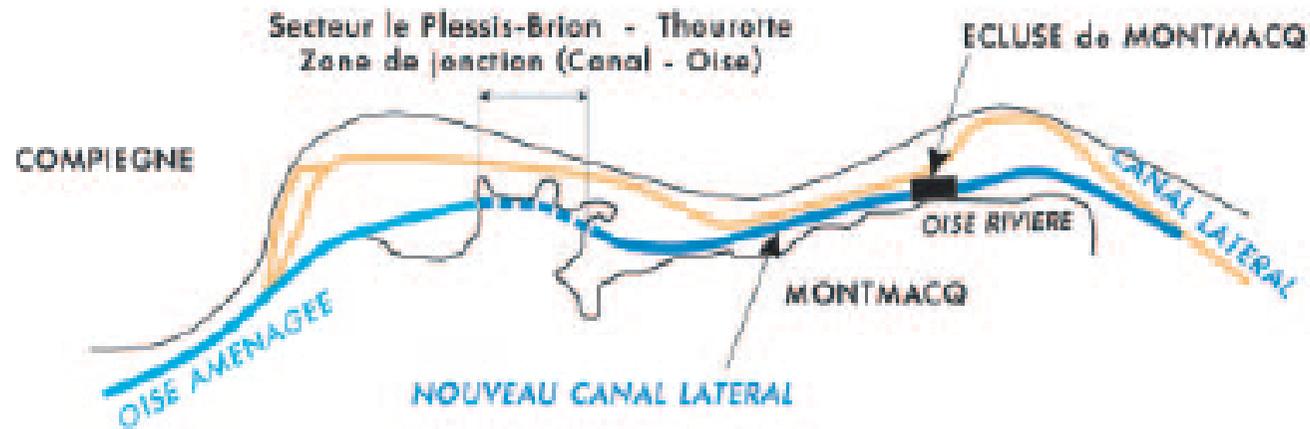
Le tracé

Le projet Seine Nord Europe va entrer dans une phase d'enquête publique. Les documents soumis à enquête présenteront un tracé de référence dans une bande de 500m de largeur qui constituera les limites dans lesquelles sera positionné le canal à grand gabarit.

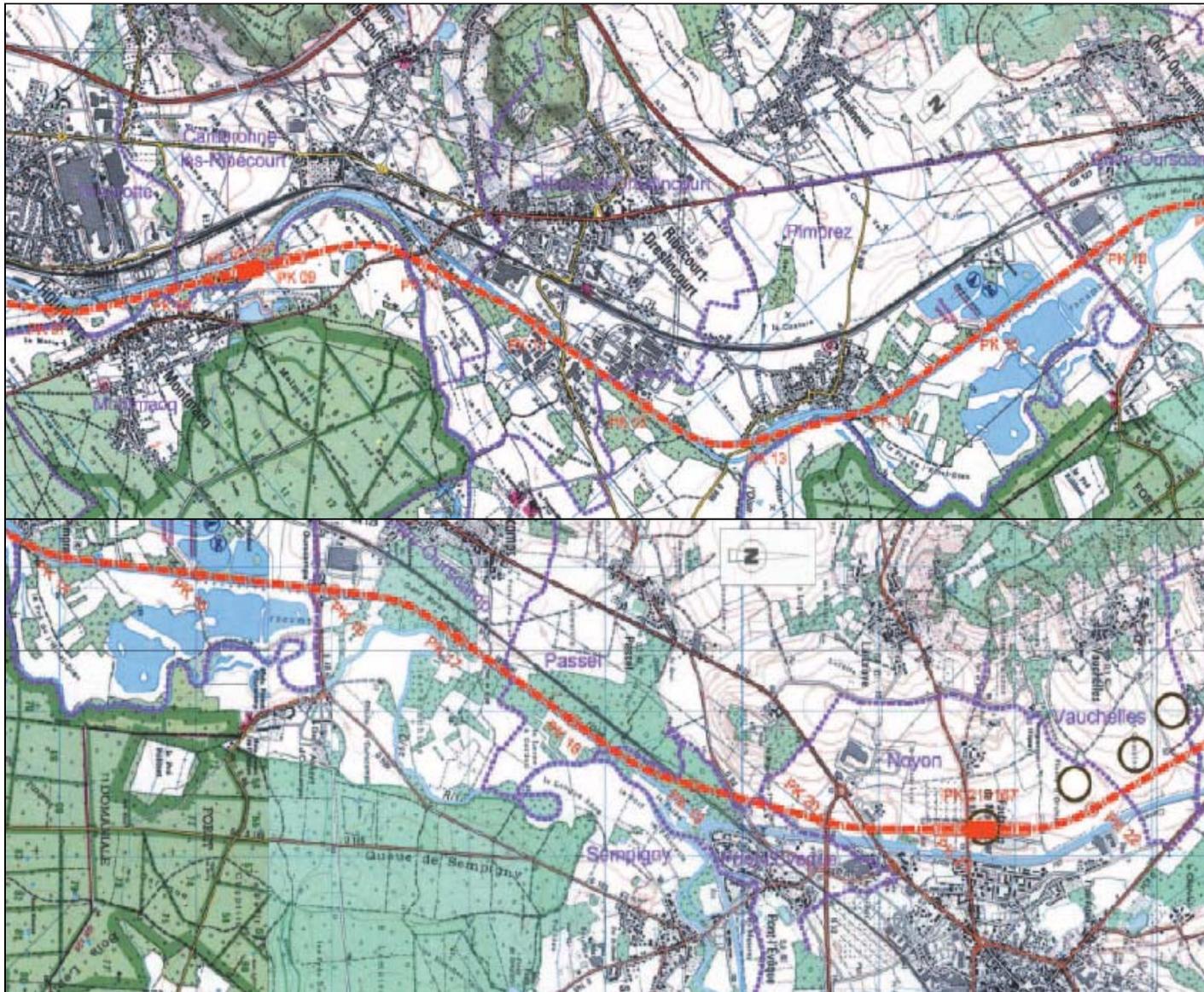
Le principe du tracé est de s'inscrire dans le lit du canal actuel au niveau et en aval de Longueuil - Annel et au niveau de Montmacq, un tracé nouveau étant adopté dans les autres séquences du tracé.



PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU CANAL SEINE NORD EUROPE



Tracé de venette à Montmacq



*Tracé de
Montmacq à
Chiry-Ourscamp*

*Tracé de Chiry-
Ourscamp à
Noyon*

L'Impact économique

Dans le territoire des Deux Vallées utilisent le canal principalement:

- Saint Gobain pour le déchargement de sable
- SECO pour le déchargement d'engrais
- GTPR pour le déchargement de granulats

Les tonnages 2004 sont les suivants :

Site	Chargement	Déchargement
Ribécourt	18783 T (engrais)	139 135 T dont : 101 000 T engrais 36 500 T matériaux de c.
Thourotte		64 000 T (matériaux de construction)

Les installations portuaires envisagées dans le cadre du projet Seine Nord Europe (Cf. le dossier daté d'octobre 2005 « consultation des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations sur le projet Seine-Nord-Europe ») comportent :

- à Thourotte - Montmacq la réalisation d'un quai public de 200 m entre le canal Seine-Nord-Europe et l'Oise, ce qui permettra d'offrir un accès au canal à l'usine Saint Gobain et à d'autres entreprises.
- En zone industrielle de Ribécourt, l'aménagement de quais de desserte de 200m pour les entreprises qui utilisent déjà le canal
- Le projet d'implantation d'une plateforme portuaire sur le site de Passel-Chiry Ourscamp a été abandonné au profit du site du Nord de Noyon



Hors du territoire des Deux Vallées, mais proches, sont prévus :

- Le port polyvalent au Nord de Noyon pour logistique (conteneurs) et vrac.
- Le terminal conteneurs à Longueil-Sainte Marie, sur 20 ha, pouvant être branché fer. Et près de l'A1.
- Terminal fluvial sur le site de l'Épinette au Meux.

L'impact attendu du canal Seine Nord Europe concernera : les entreprises des Deux Vallées avec une hausse des trafics concernant en particulier les matériaux de construction et engrais en utilisant les quais aménagés sur le territoire. Par ailleurs la proximité du port fluvial polyvalent de Noyon et terminal conteneurs de Longueil - Sainte Marie pourra encourager le développement du transport fluvial de conteneurs.

Les impacts sur l'aménagement du territoire

L'ancien canal sera conservé.

A Longueil - Annel un projet est envisagé dans le but de valoriser les berges du canal actuel et d'implanter des équipements touristiques.

Par ailleurs, suivant le tracé qui sera retenu, le canal viendra empiéter sur les boucles de l'Oise au droit de Thourotte et obligera à des modifications importantes aux accès Est à la Ville de Thourotte.

Les transports par modes doux

Les voies vertes

Le 3 février dernier, s'est réuni à Amiens, le comité régional pour le développement des véloroutes et voies vertes en Picardie.

Coprésidé par le Secrétaire général pour les affaires régionales, M. Pierre STUSSI, et par la Vice-présidente du Conseil régional de Picardie en charge du Tourisme et des transferts technologiques, Madame Anne FERREIRA, le Comité régional a validé le volet régional du schéma national des véloroutes et voies vertes adopté en 1998. Ce schéma régional s'accompagne d'une charte qualité destinée à fournir les outils et les conseils nécessaires pour mener à bien les projets.

Au niveau français, le schéma national des véloroutes et voies vertes a été adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998. Il propose la réalisation, en France, d'un réseau structurant de 7000 à 9000 km maillant l'ensemble du territoire.

La Picardie possède de nombreux atouts pour devenir une région phare du tourisme à vélo : elle se situe géographiquement entre des bassins de population importants et est bien desservie par un réseau d'infrastructures. Elle bénéficie d'emprises intéressantes : chemins de halage, anciennes voies ferrées... dans un paysage diversifié et peu dénivelé. Par ailleurs, il s'agit d'un tourisme respectueux de l'environnement et diffus dans l'espace et le temps.

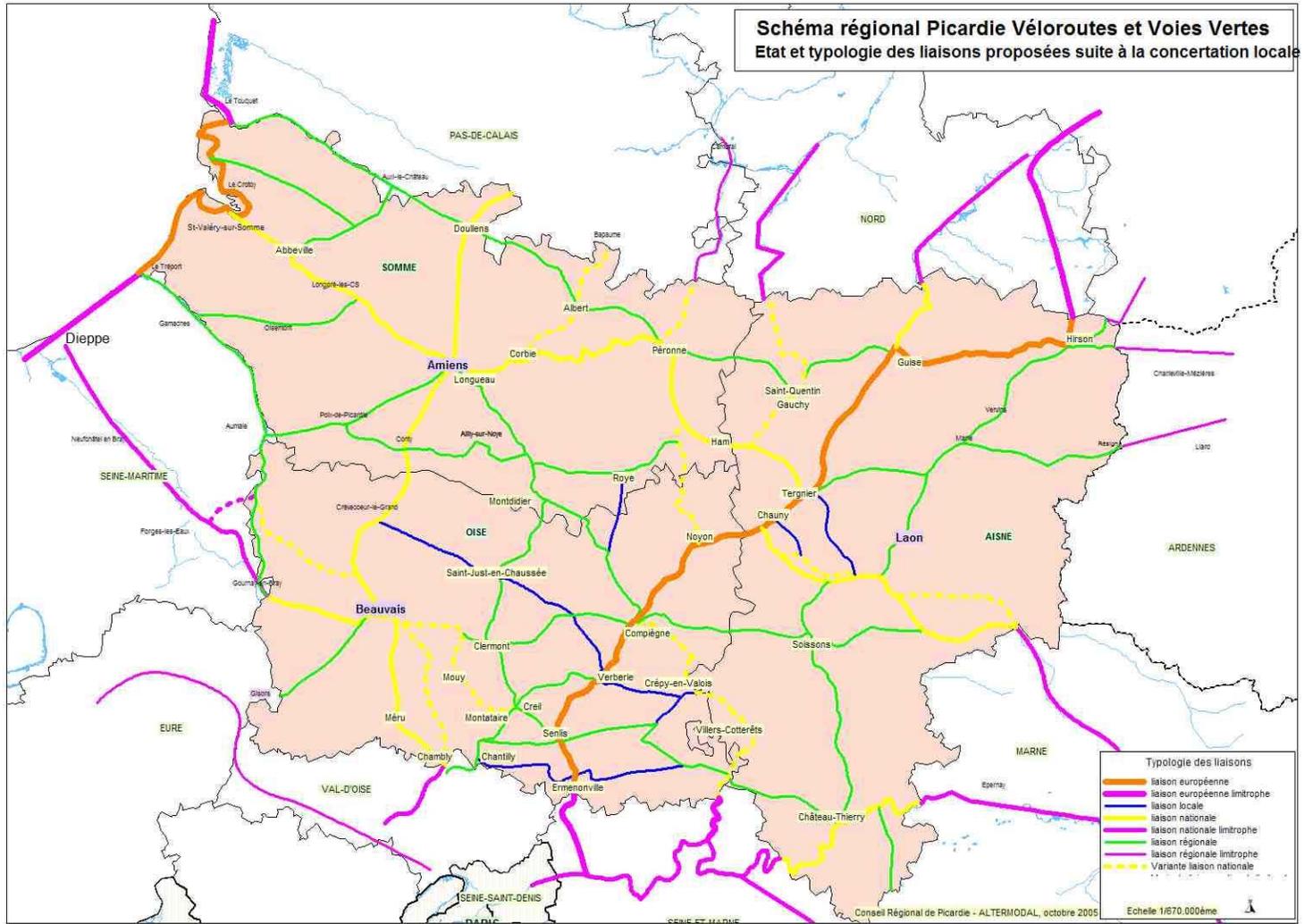
L'exemple a d'ailleurs été montré par divers aménagements connaissant le succès : Plan Vélo Côte Picarde, pistes cyclables de la forêt de Compiègne, schémas cyclistes urbains à Amiens ou Saint-Quentin.

Les deux vallées sont concernées par la liaison Paris – Compiègne – Maubeuge (n°3)

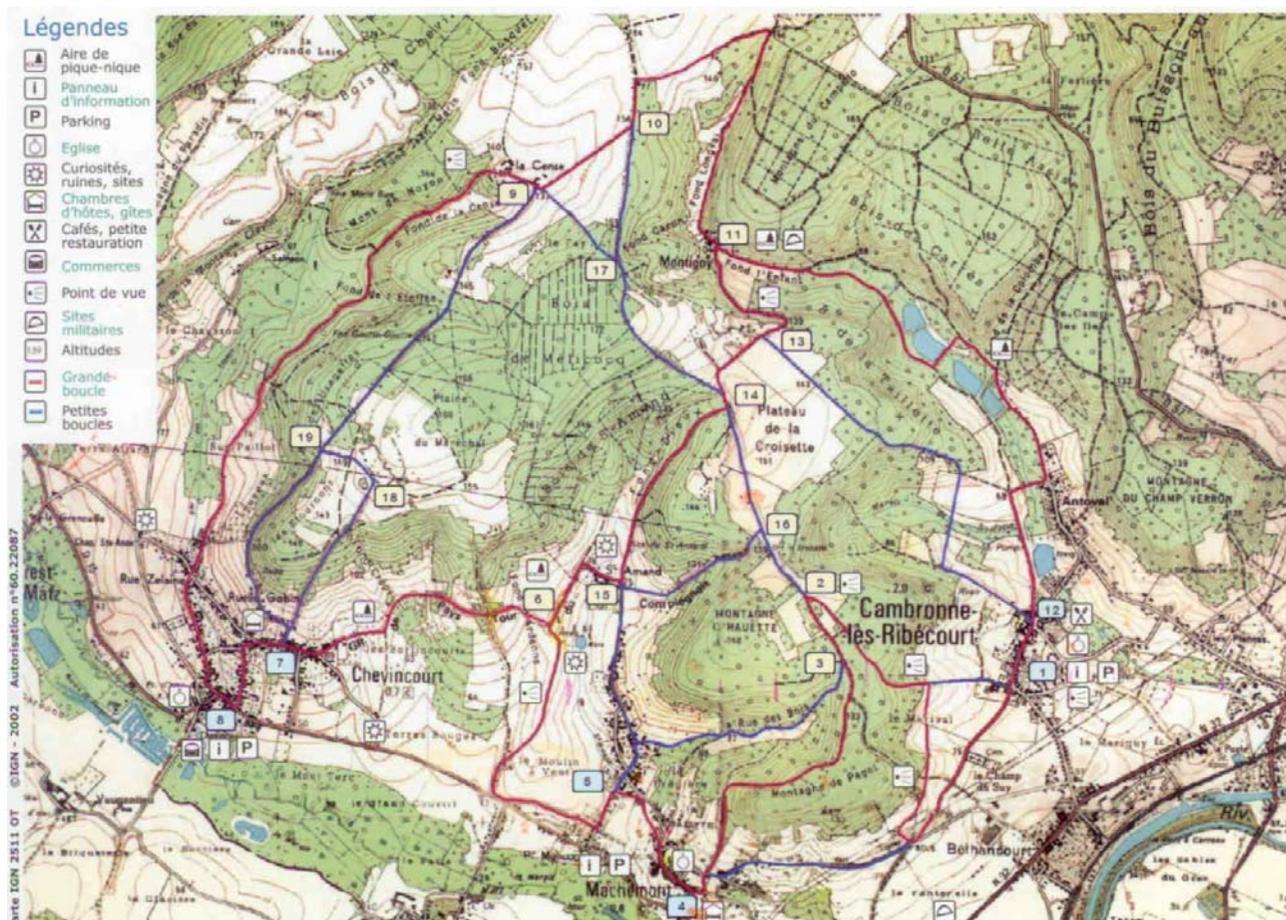
Cette liaison internationale s'appuie sur l'Euro Véloroute St-Jacques de Compostelle – Trondheim - Moscou.

Elle relie Paris à Compiègne, puis cet axe européen se poursuivrait par Noyon jusqu'à Vadencourt le long du canal de Sambre à l'Oise et relierait Maubeuge via l'Axe Vert de Thiérache (dans la haute vallée de l'Oise) et remonterait ensuite dans l'Avesnois (département du Nord)

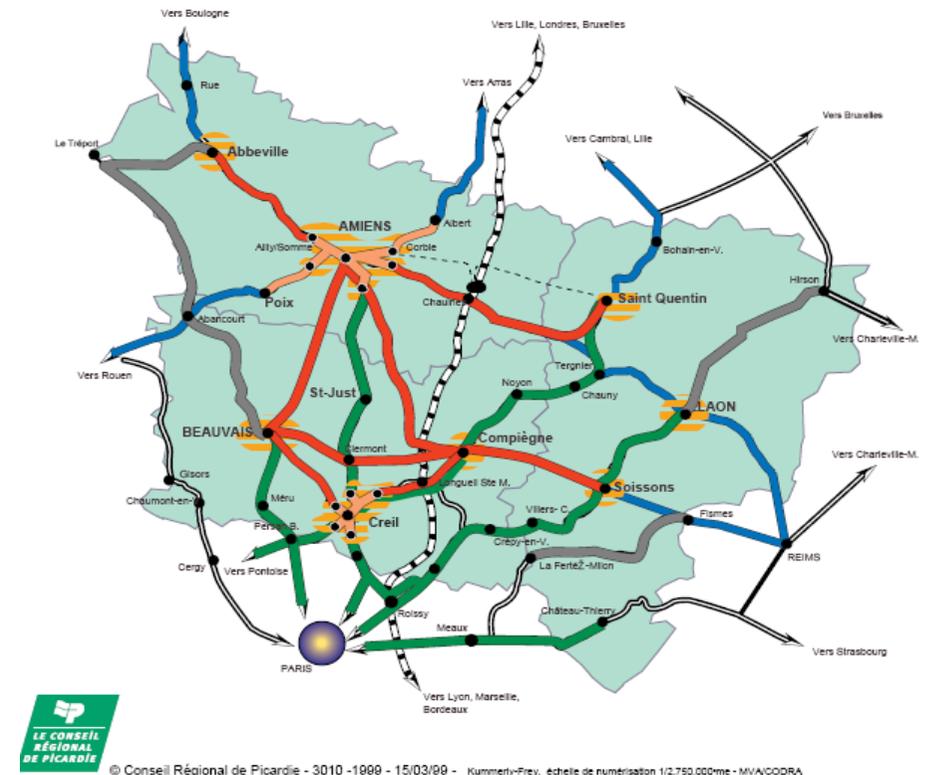
Les équipements



Dans le périmètre des Deux Vallées existe un réseau de chemins de randonnées parcourant en particulier les massifs forestiers situés sur les reliefs de Chevincourt, Cambronne les Ribécourt et Dreslincourt.



Le Schéma Régional des Transports Collectifs



Le schéma régional des transports Collectifs est bâti autour de grands objectifs à l'horizon 2010:

- favoriser le report modal pour les déplacements vers l'Ile-de-France :
- 10 % des actifs de Picardie soit 60 000 personnes travaillent en Ile-de-France.
- Face à la saturation du réseau routier, la priorité est de favoriser le report des déplacements de la voiture particulière vers le réseau ferré, par un rabattement en transport collectif et en voiture particulière sur les gares picardes et par le développement de liaison des villes picardes vers les pôles d'emplois franciliens hors Paris (Roissy, Cergy, Marne-la-Vallée)

- favoriser les déplacements entre villes Picardes à fort potentiel :
 - amélioration des lignes ferroviaires (en particulier Amiens -Compiègne)
 - création de lignes routières express (en particulier sur l'axe Beauvais – Compiègne – Soissons)
- Améliorer les dessertes péri-urbaines en particulier ferroviaires, en recherchant des cadencements, notamment sur Creil – Compiègne.
- Améliorer les dessertes inter-régionales
- Renforcer le rôle des transports régionaux en zone rurale

Réseaux à haut débit

Le réseau en cours de réalisation par la société TELOISE à l'initiative du Département de l'Oise comprend :

- Une boucle optique principale parcourant le département qui dessert notamment Thourotte et Ribécourt.
- De tronçons de fibre optique desservant des centraux téléphoniques, des stations hertziennes, des zones d'activités et certains établissements publics
- Des stations hertziennes, stations de base Wifi, ou faisceaux hertziens pour la couverture des zones rurales.

Ce réseau permettra la desserte d'une grande majorité des zones d'activités à un débit de 2 Mbits symétriques et des principales zones d'activités en fibre optique à très haut débit.

Les habitants bénéficieront du même niveau de service que dans les grandes agglomérations.



Principaux constats

- Les infrastructures de transports structurent le territoire depuis toujours, la vallée de l'Oise ayant accueilli les déplacements terrestres et fluviaux, puis au XIXème siècle la voie ferrée et le canal, ces deux infrastructures étant à l'origine de l'implantation sur le territoire de ses principales industries.
- Cette situation fait des Deux Vallées un lieu de transit important, mais également un émetteur de trafic non négligeable à son échelle.
- Le rail est utilisé au départ de Compiègne et, par les gares locales de Thourotte et Ribécourt, dans la mesure du niveau de service très limité qui y est offert
- Cependant, de nouveaux besoins apparaissent notamment de liaison avec le pôle en développement de Ressons, sur l'A1.

Enjeux – Perspectives d'évolutions

- Le canal Seine Nord Europe aura des impacts difficiles à évaluer, les principaux points d'intermodalités étant situés hors du territoire. Il générera des activités mais aussi des flux.
- La mise à deux fois deux voies de la RN 32 aura une incidence forte sur la structuration du territoire en concentrant les flux routiers sur ses deux points d'accès de Thourotte et de Ribécourt.
- Au-delà, le développement des flux vers la région Parisienne est confronté à une saturation progressive des réseaux autoroutiers et ferrés.
- De nombreux éléments (transit, mode d'écoulement, trafic..) sont très largement extérieurs au périmètre et ne dépendent pas du Scot
- Par contre l'évolution de la part modale des transports collectifs et des transports doux sont partiellement d'origine locale et peut être stimulée (TER- voiture particulière, transport collectif à la demande et programmé, modes doux, pôles d'intermodalité)

4.3 Les équipements

L'article L. 122-1 du Code de l'Urbanisme précise que : « Les schémas de cohérence territoriale exposent le **diagnostic** établi au regard des prévisions (...) et des besoins répertoriés en matière de (...) ... d'équipements et de services ».

Cependant, la Loi prévoit que le PADD ne fixe d'objectifs que pour les loisirs, en ce qui concerne les équipements (hors transports) et les services. En effet, les équipements de loisirs (bases de loisirs, etc..) sont consommateurs d'espace et à ce titre ont une répercussion sur les problématiques spatiales qui sont au cœur du SCOT. Le document d'orientations générales, en revanche, peut définir « *les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs.* »

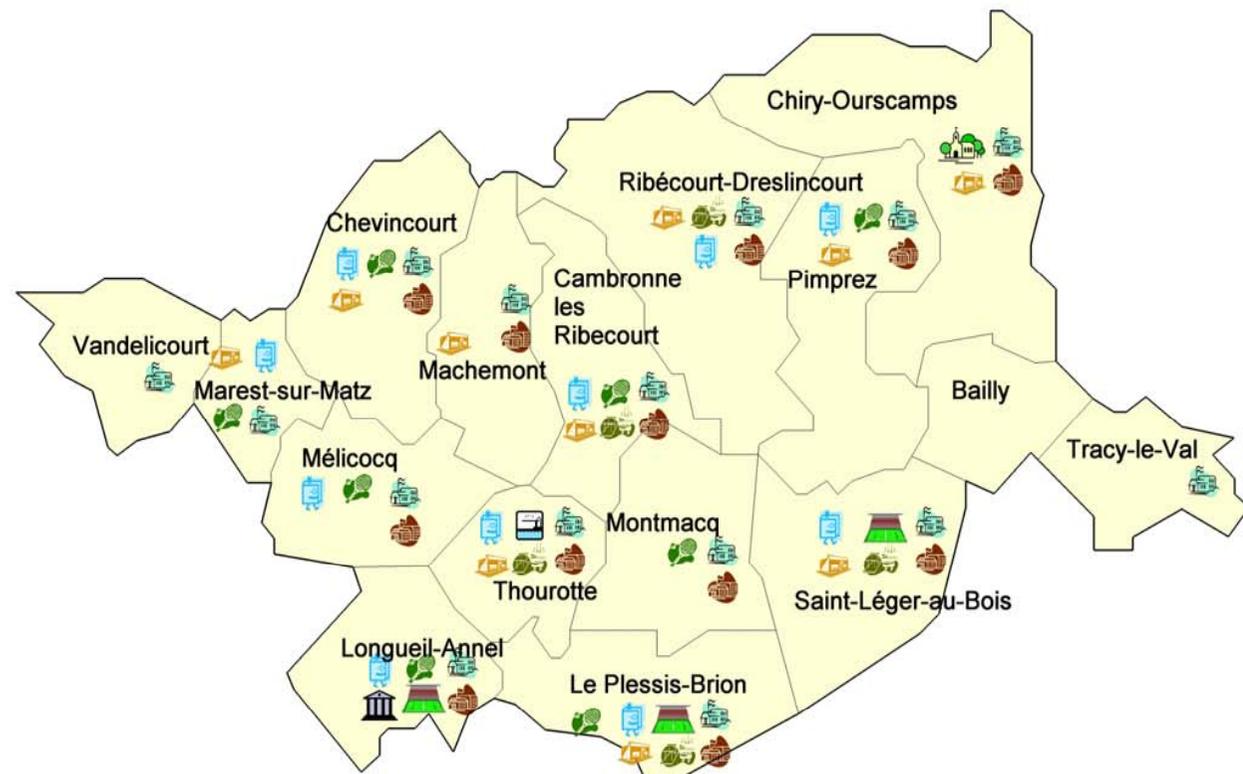
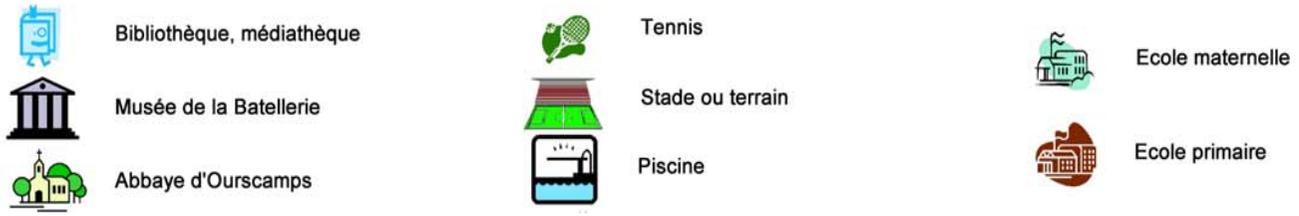
Pourtant, les autres équipements, publics et privés, les services, font partie intégrante de la vie du territoire et de la population. Les besoins dans ce domaine doivent donc être abordés dans la perspective de leur contribution à la qualité de vie des résidents et de la cohésion du territoire.

Certaines questions ont déjà été abordées dans les autres chapitres du diagnostic : la répartition du commerce, petit et grand, sa présence dans les zones rurales, les équipements d'infrastructure, etc.. Nous n'y reviendrons pas ici et aborderons essentiellement ce qui constitue le cadre de la vie quotidienne des habitants.

Les équipements publics de proximité

On désignera sous ce terme les équipements apportant des services à la population à l'échelle de la commune dans les domaines social, culturel, éducatif et sportifs

COMMUNES	SOCIOCULTUREL	SPORTIF	ENSEIGNEMENT
Bailly	Salle polyvalente	City stade	
Cambronne les Ribécourt	Bibliothèque, MJC, salle polyvalente	Salle des sports homologuée, city stade, 2 tennis	Ecole maternelle et primaire avec accueil périscolaire et cantine.
Chiry - Ourscamp	Salle d'exposition	City stade, jeu d'arc	Ecole maternelle et primaire
Chevincourt	Salle polyvalente, bibliothèque à la mairie ravitaillée par bibliobus	Un cours de tennis, city stade, terrain de basket extérieur, table de ping-pong extérieure	Groupe scolaire de 3classes (regroupement pédagogique avec Machemont) +salle pour accueil périscolaire.
Longueil - Annel	Musée de la Batellerie, Bibliothèque municipale	Un terrain de foot, 2 cours de tennis, city stade, jeu d'arc, joutes	Une école maternelle Deux écoles primaires
Machemont	Salle communale polyvalente	Terrain de foot, city stade	Groupe scolaire
Marest sur Matz	Deux salles polyvalentes, bibliothèque à la mairie	Cours de tennis, city stade	Une salle de classe
Mélicocq	Bibliothèque	City stade, un cours de tennis	Ecole maternelle et primaire. Cantine et accueil périscolaire.
Montmacq	Bibliothèque	Un stade, deux tennis,city stade	Groupe scolaire
Pimprez	Salle polyvalente, bibliothèque à la mairie	Tennis, city stade	École maternelle et primaire
Le Plessis Brion	Salle multifonction, bibliothèque	Stade de foot, 1 city stade, 2 cours de tennis, salle pour cours de danse	Ecole maternelle et primaire
Ribécourt - Dreslincourt	2 centres polyvalents	1 gymnase, 1 salle de sport	2 maternelles, 3 primaires
Saint Léger aux Bois	Salle multifonction, médiathèque, maison des associations	Salle des sports, city stade, mini terrain de foot.	Trois écoles de la maternelle au CM2
Thourotte	Complexe polyvalent, bibliothèque, maison des jeunes	City stade, piscine, 2 gymnases	2 groupes scolaires
Tracy le Val		City stade	Ecole communale (2 classes)
Vandélicourt		City stade	Ecole



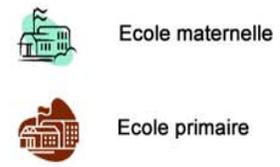
SOCIOCULTUREL



SPORTIF



ENSEIGNEMENT



On constate que le territoire est couvert de façon homogène par un ensemble de services ; outre les écoles, on observe la présence d'autres équipements :

- 9 communes sur 16 sont équipées de bibliothèques
- il y a 10 salles polyvalentes
- une piscine, cinq salles de sports et des terrains de foot et city stades dans 16 communes sur 16
- une école dans toutes les communes avec maternelle dans 12 communes sur 16.

La Communauté de Communes des Deux Vallées a les compétences concernant, outre la réalisation et la gestion d'équipements aux services sociaux-éducatifs, culturels ou sportifs d'intérêt communautaire, le développement de services à la population, animation jeunesse, petite enfance.

- Petite enfance : Les « Relais Assistantes Maternelle » accompagnent les familles, proposent sur les 16 communes ateliers d'éveil, réunions d'échanges, prêts de mallettes de jeux, spectacles pour enfants
- Une halte garderie itinérante fonctionne sur 6 communes
- Des centres de loisirs fonctionnent à Bailly, Longueil - Annel et Marest sur Matz, Thourotte et Ribécourt-Dreslincourt.

Dans le domaine culturel, une programmation culturelle de spectacles d'humour, de théâtre, café-concert, pour jeune public est proposée.

Elle utilise différents lieux, notamment (en 2005/2006) : la salle Saint Gobain à Thourotte, la salle Marius Leclerc à Longueil - Annel, la salle Saint Lucien Turbain de Saint Léger-Aux Bois, la salle Maurice Baticle de Dreslincourt, la salle de la Guinguette de Marest sur Matz, le lycée horticole de Ribécourt-Dreslincourt.

La vie culturelle comprend également des animations culturelles communales (Ribécourt-Dreslincourt, Thourotte, Longueil-Annel), un programme d'expositions et conférences, jeux, marchés et brocantes, de fêtes de sports et de plein air, d'animations.

Comparaisons du niveau d'équipement des communes

Pour analyser les équipements et services disponibles, l'inventaire communal de 1998, réalisé par l'INSEE, est irremplaçable, car il est le seul inventaire homogène et comparable des équipements et services de toutes les communes, y compris les petites communes rurales, qui sont précisément celles où les équipements et services peuvent manquer. Les tableaux qui suivent fournissent pour chaque commune :

1. **La distance en kilomètres à la commune la plus fréquentée** (moyenne des distances parcourues par les habitants de la commune qui déclarent fréquenter un pôle pour accéder à l'équipement ou au service).

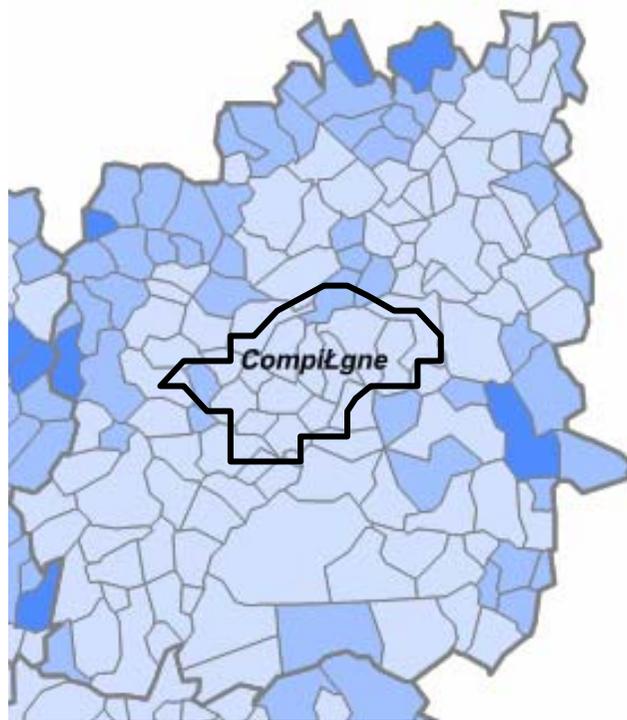
2. **Le niveau d'équipement** (nombre d'équipements dont dispose la commune parmi une liste de 36 équipements : services publics, commerces, artisans, loisirs, culture, santé, etc..)

3. **L'éloignement des équipements** (distances moyennes en kilomètres pour accéder aux équipements de la ligne précédente) distances moyennes

4. **L'éloignement des produits et services (distances moyennes aux services de substitution aux équipements précédents** : (permanences, multiservices, commerçants itinérants, etc..)

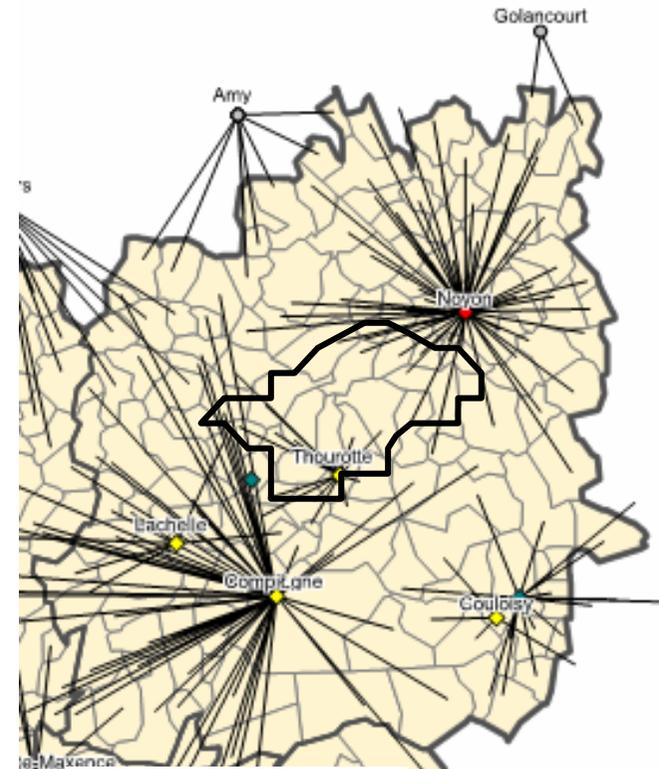
Commune	Distance à la commune la plus fréquentée	Niveau d'équipement	Éloignement des équipements	Éloignement des produits et services
Bailly	15.0	6	4.3	4.3
Cambronnes-les-Ribécourt	13.0	13	2.0	2.0
Chevincourt	16.0	5	4.1	4.1
Chiry-Ourscamp	7.0	12	3.5	3.5
Longueil-Annel	2.0	19	0.8	0.8
Machemont	3.0	0	3.2	3.1
Marest-sur-Matz	3.0	2	3.3	3.2
Mélicocq	3.0	5	1.8	1.8
Montmacq	2.0	7	2.2	2.2
Pimprez	17.0	4	4.3	4.3
Plessis-Brion (Le)	8.0	10	1.7	1.7
Ribécourt-Dreslincourt	14.0	28	1.2	1.2
Saint-Léger-aux-Bois	13.0	3	5.4	5.4
Thourotte	10.0	33	0.3	0.3
Tracy-le-Val	17.0	1	5.6	5.6
Vandélicourt	5.0	2	4.4	4.4

La carte indique l'éloignement aux équipements pour les communes de l'arrondissement. Elle montre que l'éloignement aux équipements n'est jamais supérieur à 7 Km, comme la plupart des communes de l'arrondissement.



Eloignement aux Équipements

- Moins de 5 Km
- De 5 à 7 Km
- Plus de 7 Km



Piscines

- de plein air
- couvertes
- les deux

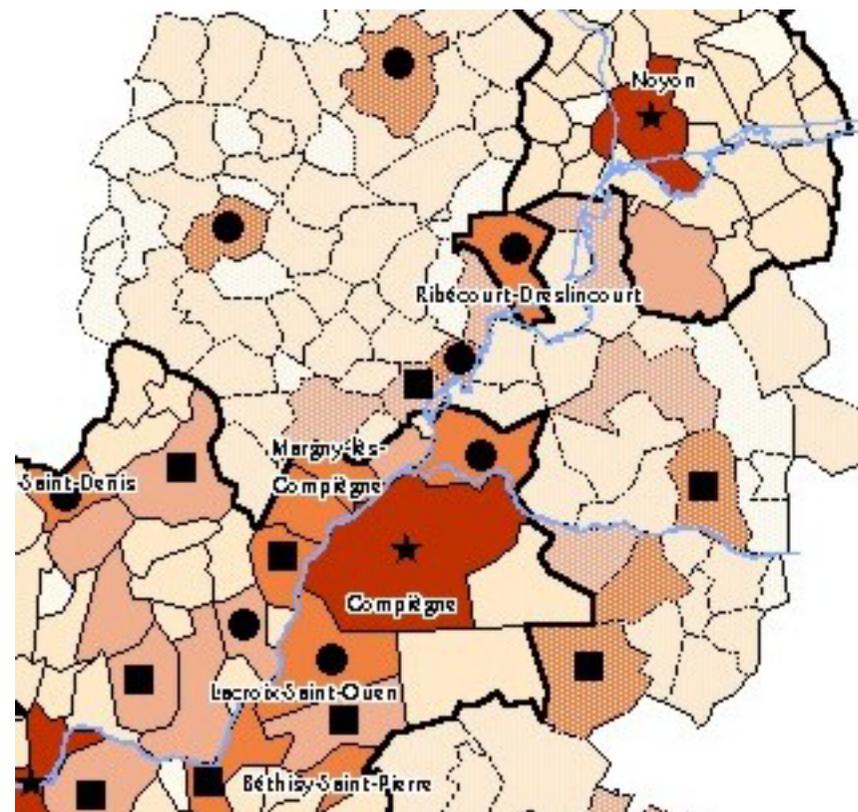
La carte ci-joint montre le niveau d'équipement par commune :

Elle fait référence à un classement des communes utilisé par l'INSEE

- Ville disposant d'une gamme complète d'« équipements de base » (maçon, plombier ou menuisier, alimentation générale, bureau de tabac, réparation automobile, école primaire)
- Ville disposant d'une gamme complète d'« équipements de proximité » (station service, plâtrier ou peintre, électricien, boulangerie, boucherie, bureau de poste, coiffeur, infirmier, médecin généraliste, pharmacie)
- Ville disposant d'une gamme d'équipements « intermédiaire » (pompiers, gendarmerie, perception, notaire, vétérinaire, supermarché, banque, magasin de vêtements, de chaussures, d'électroménager, de meubles, librairie ou papeterie, droguerie, collègue, ambulance, dentiste, kinésithérapeute)
- Ville disposant d'une gamme complète « élargie » d'équipements (incluant hôpital, laboratoire d'analyse médicale, cinéma)

Selon cette nomenclature :

- **Longueil - Annel** dispose d'une gamme complète d'« équipements de base »
- **Thourotte, Ribécourt-Dreslincourt, Le Plessis Brion** disposent d'une gamme complète d'équipements de proximité. Y sont aussi présents : vétérinaire, perception, gendarmerie
- la catégorie « ville disposant d'une gamme d'équipements « intermédiaire » n'est pas représentée dans les Deux Vallées bien que de nombreux services servant à définir cette catégorie soient présents dans les Deux Vallées (ainsi que des laboratoires d'analyses)
- **Compiègne et Noyon** disposent d'une gamme complète « élargie » d'équipements



Diversité des équipements
(nombre de types d'équipements)



Source : inventaire communal de l'INSEE

Cartographie Oise-la-Vallée

Des équipements de rayonnement intercommunautaire

La Communauté de Communes gère le musée de la Batellerie de Longueil Annel dont le rayonnement dépasse largement le territoire des Deux Vallées avec une fréquentation annuelle de 7000 visiteurs et l'organisation d'évènements comme le Pardon de la Batellerie le 1^{er} dimanche de juillet.

Au-delà de la vie culturelle organisée par la Communauté de Communes des Deux Vallées et par les communes et associations locales, la vie culturelle des deux vallées profitent évidemment de la proximité des deux centres urbains majeurs de Noyon et de Compiègne.

A Noyon :

- Théâtre du Chevalet,
- Conservatoire de musique, Centre culturel, Cathédrale, musée Jean Calvin, musée du Noyonnais

A Compiègne :

- Théâtre Impérial, Espace Jean Legendre, Zicodrôme
- Ecole des Beaux Arts, Conservatoire de musique
- Cinéma : Les Dianes (6 salles), Le Magestic (9 salles)

Dans le domaine sportif :

A Noyon : piscine, stade

A Compiègne : Complexe sportif de Mercière avec patinoire et piscine, stades et une large gamme d'équipements sportifs

Les équipements d'enseignement secondaires et supérieur secondaire

Collèges :

Les collèges suivants sont utilisés par les élèves des Deux Vallées

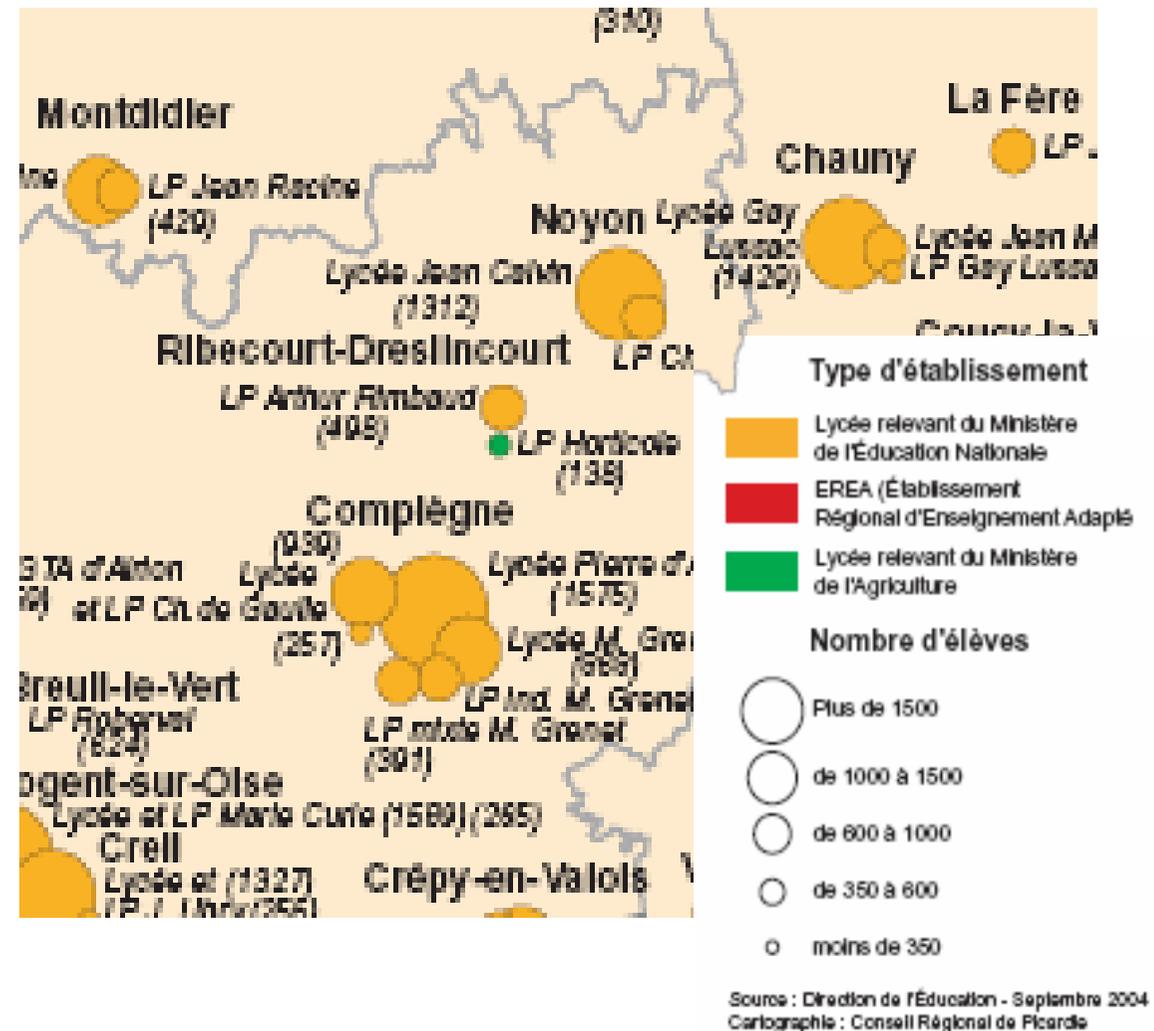
- Collège Clotaire Boujoin à Thourotte
- Collège Marly à Ribécourt - Dreslincourt

Les deux établissements ont une capacité de 1 077 élèves.

2^{ème} cycle

Les élèves de lycée d'enseignement général vont pour la plupart au Lycée Jean Calvin à Noyon

Lycée professionnel Arthur Rimbaud à Ribécourt - Dreslincourt
Lycée horticole de Ribécourt - Dreslincourt
CFA agricole de Ribécourt - Dreslincourt



Les équipements sanitaires

Les patients du territoire des Deux Vallées disposent de trois structures hospitalières :

- Le Centre Hospitalier de la haute Vallée de l'Oise à Noyon : capacité autorisée de 195 lits
- Le centre hospitalier de Compiègne : 619 lits
- La Polyclinique Saint Côme à Compiègne : 138 lits

Principaux constats

- Le niveau d'équipements de proximité est élevé et relativement bien réparti sur le territoire de la communauté, ce qui témoigne d'une politique active des communes et de la CC2V.
- De surcroît, les habitants disposent de la proximité de Compiègne et de Noyon.
- Malgré un accroissement de la population, le niveau d'équipement n'a pas baissé et l'on ne note pas dans le territoire de secteur « en déshérence » du point de vue des services.

Enjeux – Perspectives d'évolutions

Le développement d'une attraction résidentielle, mais aussi économique, passe par le maintien d'un niveau de services élevé, dans le contexte du vieillissement de la population qui créera dans tous les cas une demande nouvelle et importante.

4.4 Les pôles de services

La Communauté de communes s'organise en premier lieu le long de la vallée de l'Oise. C'est à dire le long des axes de communication et sur les terres en fond de vallée hors des zones inondables.

Les deux pôles urbains où se concentrent les services à la population sont Thourotte et Ribécourt - Dreslincourt.

Il s'agit toutefois de centralités principales à l'intérieur du territoire, mais de centralités secondaires si l'on considère l'importance pour les habitants des Deux vallées de la présence des deux villes voisines, Noyon et Compiègne.

Le rôle de ces deux centralités a été mis en évidence à l'examen:

- de la répartition de la population
- de la répartition des emplois
- de la répartition de équipements publics

Deux zones d'influences partagent ainsi le territoire:

- au Nord y compris Ribécourt-Dreslincourt, le territoire est orienté vers Noyon.
- Au Sud a partir de Thourotte le territoire est orienté vers Compiègne

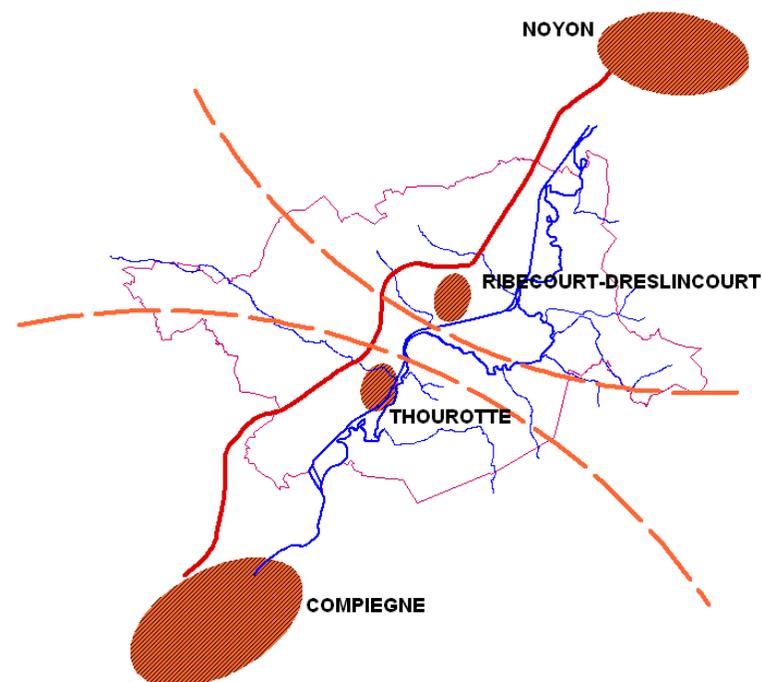
Un axe d'importance très secondaire se dessine en direction de Ressons, le long de la RD 15 dans la mesure de l'émergence de ce pôle urbain sur l'A1.

La modification majeure dans l'organisation du territoire est induite par la réalisation de la déviation en deux fois deux voies de la RN 32.

Les axes routiers principaux au territoire deviennent de ce fait les accès à cette voie autoroutière situé à Thourotte et au sud de Ribécourt.

Les relations du sud du territoire avec Compiègne se répartissent désormais entre l'ancienne et la nouvelle RN 32. Celle avec Noyon seront également détournées sur cet axe.

L'organisation de l'urbanisation sera largement influencée par cette nouvelle desserte.



Principaux constats

- Le territoire est organisé autour de deux pôles de centralités internes : Thourotte et Ribécourt - Dreslincourt
- A ces pôles internes répondent ceux qui polarisent deux moitiés du territoire depuis l'extérieur : Compiègne et Noyon.

Enjeux :

- La nouvelle RN 32 va concentrer les flux routiers sur deux accès en renforçant les centralités de Thourotte et Ribécourt – Dreslincourt.
- Elle est un vecteur d'activités et de services nouveaux mais aussi un moyen d'évasion commerciale qui peut affaiblir les centralités du territoire.
- Le niveau de service et l'attractivité résidentielle doivent être maintenus sur les deux villes principales mais aussi d'autres centres (comme Longueil - Annel) en utilisant les gares, les commerces, le tourisme mais également les opérations d'aménagement urbain.