

# MOBILITÉS

*Sud de l'Oise*

Projet de Plan de Mobilité  
(PDM)

*Intégré aux Plans de  
Mobilité Mutualisés (PDM)  
du Sud de l'Oise*

**SYNDICAT MIXTE DU  
BASSIN CREILLOIS ET  
DES VALLEES  
BRETHOISE**

*Projet arrêté en Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.*

Version du 30/07/2021

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Maîtrise d'ouvrage



Spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'habitat et de l'environnement.



Conseil en transition des territoires, accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

...ont accompagné cette démarche.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## SOMMAIRE

Préambule.....	7
----------------	---

Une démarche originale, mutualisée à l'échelle du Sud Oise.....	7
---	---

Le territoire du Sud Oise .....	7
L'émergence d'une démarche mutualisée .....	8

Etapes de la démarche .....	9
-----------------------------	---

Données mobilisées .....	9
Diagnostic .....	12
Scénarios.....	13
Programme d'actions .....	14

Concertation.....	15
-------------------	----

Comités des maires .....	15
Tables rondes et ateliers .....	15
Séminaires .....	16
Site internet et plate-forme de contributions en ligne .....	17

Documents de cadrage et législation en vigueur.....	18
---	----

Documents de cadrage.....	18
Législation en vigueur .....	23

Synthèse du diagnostic, enjeux et perspectives.....	29
---	----

A l'échelle du Sud de l'Oise .....	29
------------------------------------	----

Principaux enseignements du diagnostic .....	29
Adéquation entre l'offre et la demande de déplacements .....	47
Enjeux de mobilité.....	50

A l'échelle de Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise.....	56
---	----

Principaux enseignements du diagnostic .....	56
Synthèse des enjeux de mobilité.....	68

Vision prospective de la mobilité .....	70
---	----

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Panorama des grandes tendances dimensionnantes pour la mobilité de demain	70
Incidences en termes d'évolution des usages .....	75
Zoom sur le véhicule autonome .....	76
Benchmarking de solutions de mobilité dans des milieux périurbains.....	78
<b>Stratégie de mobilité à l'horizon 2030.....</b>	<b>90</b>
<b>Introduction méthodologique .....</b>	<b>90</b>
Principes de construction des scénarios .....	90
Méthode de construction des scénarios.....	91
<b>Les trois scénarios étudiés par le SMBCVB.....</b>	<b>92</b>
Présentation des scénarios .....	92
Evaluation et comparaison des scénarios .....	96
Présentation de la stratégie de mobilité retenue.....	99
<b>La stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise.....</b>	<b>107</b>
Les grands principes de la stratégie.....	107
Les résultats attendus.....	109
Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges .....	111
<b>Programme d'actions .....</b>	<b>116</b>
<b>Introduction méthodologique .....</b>	<b>116</b>
<b>Quatre axes stratégiques.....</b>	<b>116</b>
<b>Présentation des fiches actions .....</b>	<b>117</b>
<b>Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise.....</b>	<b>118</b>
<b>Une mobilité humaine et sociale .....</b>	<b>181</b>
<b>Une mobilité efficace et performante.....</b>	<b>238</b>
<b>Une mobilité planifiée et cohérente.....</b>	<b>286</b>
<b>Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030 .</b>	<b>333</b>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Cohérences, compatibilités et conformités du PDM..... 337

Modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.... 338

    Instances et dispositifs de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.....338

    Synthèse des indicateurs proposés..... 340

Glossaire .....349

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

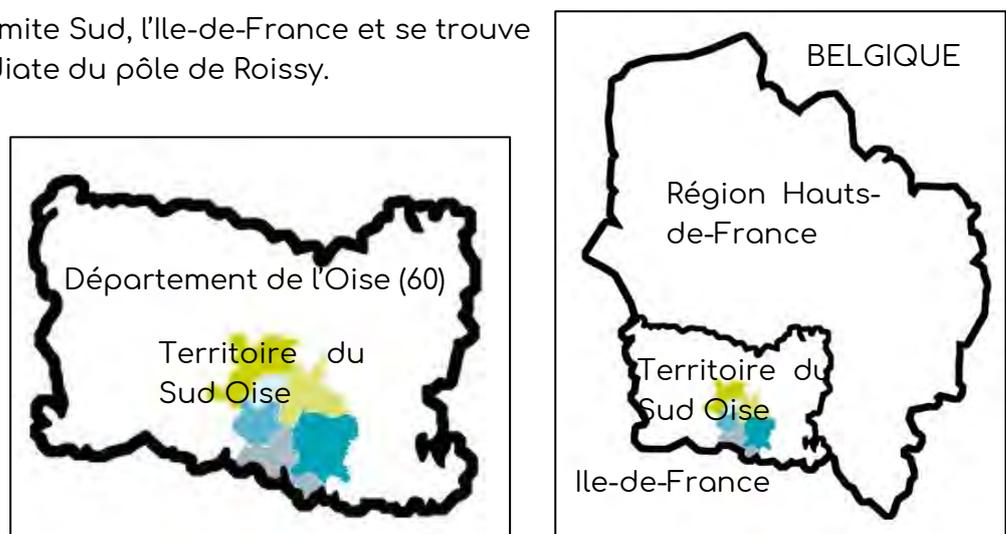
## PREAMBULE

### Une démarche originale, mutualisée à l'échelle du Sud Oise

#### Le territoire du Sud Oise

Le Sud Oise se situe dans la moitié Sud du département de l'Oise (60), lui-même situé au Sud-Ouest de la Région des Hauts-de-France.

Il borde donc en limite Sud, l'Ile-de-France et se trouve à proximité immédiate du pôle de Roissy.



Ce territoire regroupe 6 intercommunalités et 86 communes :

- **L'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)**, avec 11 communes : Creil, Cramoisy, Maysel, Montataire, Nogent-sur-Oise, Rousseloy, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello, Thiverny, Villers-Saint-Paul ;
- **La Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée (CCLVD)** avec 10 communes : Liancourt, la ville-centre, Bailleval, Cauffry, Labruyère, Laigneville, Mogneville, Monchy Saint-Éloi, Rantigny, Rosoy, Verderonne ;
- **La Communauté de Communes du Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH)** avec 17 communes : Pont-Sainte-Maxence, commune principale, Les Ageux, Angicourt, Bazicourt, Beaurepaire, Brenouille, Cinqueux, Monceaux, Pontpoint, Rhuis, Rieux, Roberval, Sacy-le-Petit, Sacy-le-Grand, Saint-Martin-Longueau, Verneuil-en-Halatte et Villeneuve-sur-Verberie ;
- **La Communauté de Communes Senlis Sud Oise (CCSSO)** avec 18 communes : Senlis, commune-centre, Aumont-en-Halatte, Barbery, Borest, Brasseuse, Chamant, Courteuil, Fleurines, Fontaine-Chalis, Montépilloy, Mont-l'Évêque,

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Montlognon, Ognon, Pontarmé, Raroy, Rully, Thiers-sur-Thève, Villers-Saint-Frambourg ;

- La **Communauté de Communes du Clermontois (CCC)** avec 19 communes : Clermont, ville principale, Agnetz, Ansacq, Breuil-le-Sec, Breuil-le-Vert, Bury, Cambronne-lès-Clermont, Catenoy, Erquery, Étouy, Fitz-James, Fouilleuse, Lamécourt, Maimbeville, Mouy, Neuilly-sous-Clermont, Nointel, Rémécourt, Saint-Aubin-sous-Erque7ry
- La **Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne (CCAC)** avec 11 communes : Chantilly, commune centre, Apremont, Avilly-Saint-Léonard, Coye-la-Forêt, Gouvieux, La Chapelle en Serval, Lamorlaye, Mortefontaine, Orry-la-Ville, Plailly, Vineuil-Saint-Firmin.

Ces Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) représentent des périmètres administratifs, mais ne reflètent pas toujours le fonctionnement territorial tel qu'il peut être vécu et appréhendé lorsqu'on analyse les habitudes de mobilité.

## L'émergence d'une démarche mutualisée

Dans le Sud Oise, deux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont pour obligation légale de réaliser un Plan de Déplacements Urbains (PDU) : la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et la Ville de Liancourt. Ces deux AOM sont en effet incluses dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.

La Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et la Ville de Liancourt ont toutefois vite identifié l'intérêt d'engager une démarche commune dans le cadre de la réalisation de leur PDU respectif pour élaborer un seul et même document : le PDU du SMBCVB.

Le périmètre du PDU du Grand Creillois inclut ainsi la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et la Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée (à laquelle appartient la Ville de Liancourt).

Quatre autres intercommunalités limitrophes (Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, Communauté de Communes Senlis Sud Oise, Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte et Communauté de Communes du Clermontois) ont décidé à leur tour de se joindre à cette démarche. Chacune d'entre elles a donc lancé de manière concomitante son propre Plan de Déplacements. Ces documents n'étant pas exigés par la Loi, il s'agit de plans de mobilité volontaires. Ils sont réalisés dans le cadre d'une démarche d'ensemble, nommée Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise, coordonnée par le SMBCVB.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Etapes de la démarche

### Données mobilisées

#### *Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM)*

Une part importante des analyses menées dans le cadre du diagnostic l'ont été grâce aux résultats de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) du Sud de l'Oise. Cette enquête a été effectuée auprès de 5 000 habitants du Sud de l'Oise entre janvier et mai 2017. Elle a été menée conjointement sur les 6 intercommunalités du territoire, avec le soutien du CEREMA, sous la coordination du Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB). Elle offre une connaissance complète des caractéristiques des ménages et des flux de mobilité des habitants.

L'EDVM est une enquête standardisée « CEREMA » qui respecte une grille de questions préconisée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. L'étude cible les déplacements réalisés un jour ouvrable de semaine par les personnes de 11 ans et plus résidant sur le territoire étudié.

Le CEREMA est le garant du bon respect de la méthodologie standard. Celle-ci permet de faire des comparaisons entre les différentes enquêtes du genre réalisées en France. Au total, 90 enquêtes ménages déplacements ont déjà été réalisées en France, soit 2/3 de la population française qui a déjà été concernée.

La méthodologie standard indique que 2% environ de la population doivent être interrogés. Le Sud Oise comptant 250 000 oisiens, il a été demandé à 5 000 habitants de décrire le plus fidèlement possible l'ensemble des déplacements qu'ils ont réalisés la veille de l'appel téléphonique, quel que soit le motif, le mode utilisé (y compris la marche), la distance et la durée du déplacement. Les résultats de cette enquête nourrissent le diagnostic réalisé dans le cadre des Plans de Déplacements Mutualisés.

Afin de respecter la méthodologie dictée par le CEREMA, le Sud Oise a été découpé en 31 secteurs d'enquête (secteurs DTIR). Ces secteurs constituent la maille la plus fine à laquelle une Enquête Déplacements Ville Moyenne permet d'analyser les résultats. Chaque secteur regroupe entre 5 000 et 15 000 habitants. Ce découpage est basé sur les IRIS<sup>1</sup> et respecte les limites intercommunales (et communales lorsque les populations communales le permettent).

---

<sup>1</sup> INSEE : Un îlot regroupé pour l'information statistique (IRIS) est le niveau de collecte et de diffusion le plus fin des données statistiques et démographiques en France, à l'échelle infra-communale, utilisés par l'Insee. Il cherche à définir les limites d'un « quartier vécu » rassemblant entre 2 000 et 5 000 habitants.

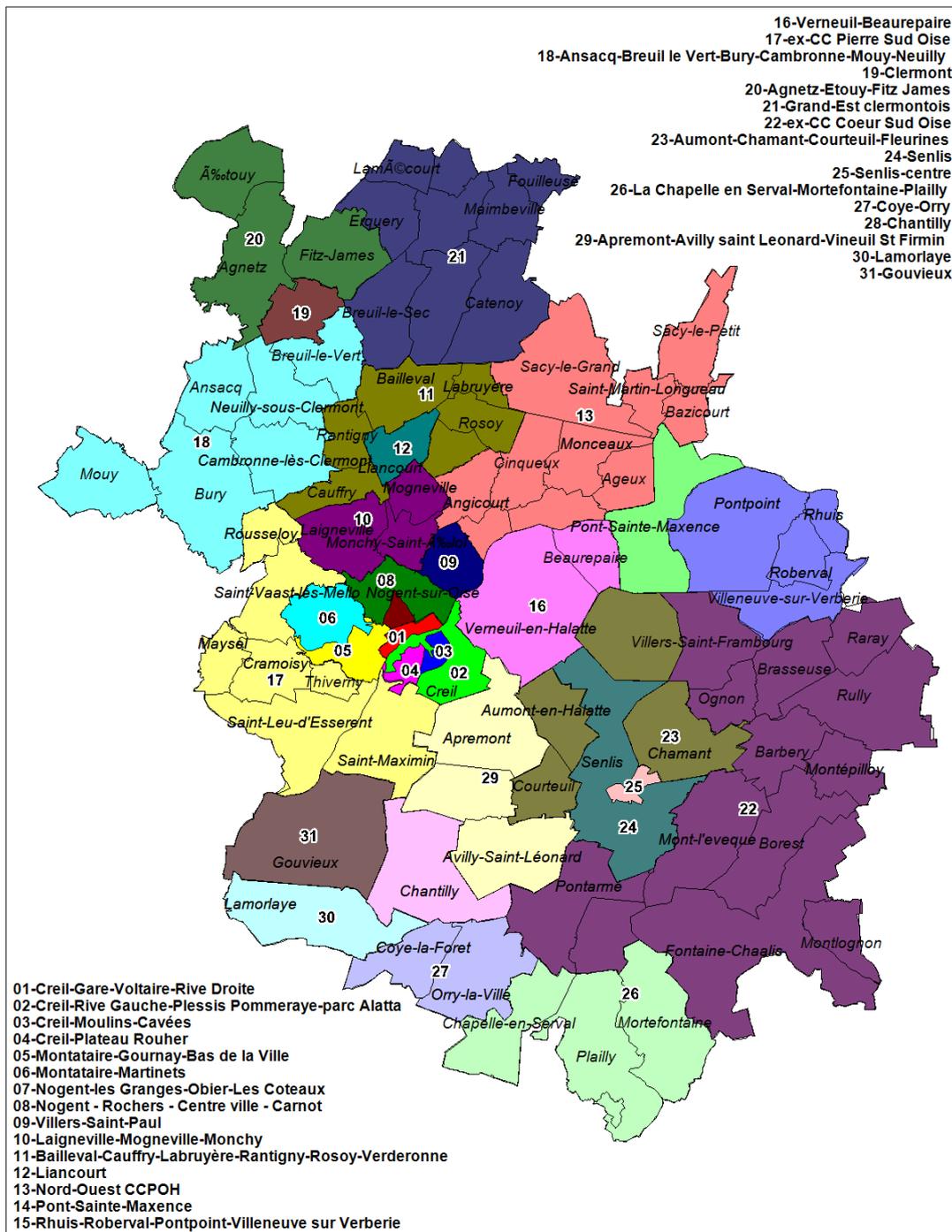
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Dans cette partie, les analyses réalisées à l'échelle du Sud Oise sont relatives aux différents EPCI du territoire, tandis que celles réalisées à l'échelle des EPCI sont relatives aux secteurs DTIR. La carte de la page suivante représente le découpage de ces secteurs.

En complément, certaines analyses de cette partie proviennent d'autres sources de données. Les résultats concernant les déplacements vers l'emploi et vers les études proviennent des fichiers de mobilité alternante du recensement de la population (INSEE, 2015).

Carte 1: Périmètres de l'EDVM (2017)

## Découpage DTIR (31 zones) EDVM Sud de l'Oise 2017



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

### *Enquêtes de rabattement en gare et stationnement*

Afin de mieux connaître l'offre et les conditions de stationnement, des enquêtes ont été menées dans certaines des principales villes du Sud Oise.

Réalisées entre mars et septembre 2018 dans les centres-villes de Chantilly, Pont-Sainte-Maxence et Clermont, les enquêtes de stationnement ont permis d'obtenir une connaissance fine de l'offre en stationnement dans les secteurs étudiés (nombre de places et réglementation), de l'occupation des places concernées et du type d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs...). L'ensemble des places sur voirie et parkings, accessibles au public, ont été enquêtées. La cohérence entre l'offre et la demande ainsi que le niveau de respect de la réglementation ont aussi été étudiés.

De plus, les enquêtes de rabattement ont été menées en mars 2018 dans les pôles d'échanges de Liancourt-Rantigny, Rieux-Angicourt, Senlis et Orry-la-Ville - Coye-la-Forêt, en complément des enquêtes déjà menées dans les autres pôles d'échanges du Sud Oise.

Réalisées auprès des utilisateurs de ces pôles, elles ont permis de mieux connaître les pratiques de rabattement (notamment les modes de déplacement utilisés et les lieux de stationnement) et d'identifier les dynamiques de déplacement vers les différents pôles d'échanges du Sud Oise.

## Diagnostic

Cette première phase a débuté en janvier 2018. Le diagnostic du Sud Oise réalisé dans le cadre de cette démarche (partagé entre tous les EPCI le composant), a été validé en décembre 2018.

En plus de l'analyse des résultats des deux enquêtes réalisées dans le cadre de l'étude, la réalisation du diagnostic a nécessité un important recueil de données. Ce recueil a été réalisé à la fois sur internet, directement auprès des acteurs concernés et lors d'entretiens avec les collectivités et les acteurs locaux.

Le diagnostic s'organise autour d'analyses thématiques, concernant particulièrement l'aménagement du territoire et l'urbanisation, les conditions et les pratiques de déplacement et de stationnement sur le territoire et les conditions de transports de marchandises.

Ce diagnostic est complété par l'analyse de l'état initial de l'environnement, qui dresse un état des lieux du territoire sur l'ensemble des thématiques environnementales et sociales.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

A travers ces diverses analyses, le diagnostic a permis de mettre en évidence les grandes questions auxquelles le Sud Oise est et sera confronté dans les années à venir en termes de mobilité. Il a ainsi permis de définir les enjeux du Sud Oise en la matière et de définir de grands objectifs à l'échelle du Sud Oise et pour chacun des EPCI.

Cette phase préparatoire est essentielle car elle prépare la phase 2, en déterminant les grandes priorités auxquelles tous les scénarios doivent contribuer.

## Scénarios

Cette phase a débuté en janvier 2019. Les scénarios des 5 territoires ont été validés en avril 2019.

Suite à la réalisation du diagnostic et à la définition des enjeux de mobilité pour chaque territoire, cette étape a permis de bâtir 3 scénarios de mobilité à l'échelle de chaque territoire.

Chacun de ces scénarios correspond à une trajectoire différente pour répondre aux enjeux et pour atteindre les objectifs définis par les élus des territoires. Trois scénarios ont été proposés pour chaque territoire, correspondant à des principes de mobilité contrastés :

- Scénario 1 : une poursuite des tendances en cours (scénario au « fil de l'eau »)
- Scénario 2 : une réponse aux grands déplacements pendulaires en priorité
- Scénario 3 : un retour progressif à la proximité

Ces trois scénarios ont aussi fait l'objet d'une évaluation multicritères et d'une comparaison, notamment en termes de pratiques de mobilité et d'impacts environnementaux, mais également en termes de faisabilité technique, institutionnelle et financière. Une démarche de concertation a aussi été menée avec les techniciens et les élus du territoire.

Lors des bureaux communautaires, les élus se sont prononcés en faveur d'un scénario ou d'une combinaison de scénarios (scénario hybride).

La combinaison des scénarios de chaque territoire a conduit à la construction d'une vision de mobilité à l'échelle du Sud de l'Oise, regroupant les choix stratégiques des élus de chaque territoire. Une attention particulière a été portée à la cohérence des choix réalisés par les différents territoires et à la bonne intégration de ces choix à l'échelle élargie, notamment dans les secteurs jouant le rôle d'« interface » entre les territoires.

De plus, un Séminaire a été organisé le 11 juillet 2019, afin de présenter la stratégie privilégiée dans chaque territoire. Le positionnement de chaque territoire a été

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

enrichi par des échanges entre les élus, puis avec les participants, permettant à chacun de prendre connaissance des choix ou des contributions des autres. Le scénario privilégié a été consolidé en tenant compte des enseignements du séminaire, notamment en matière d'interactions entre les scénarios privilégiés à l'échelle du Sud Oise.

## Programme d'actions

Cette phase a débuté en mai 2019 et a pris fin avec l'arrêt du plan de mobilité en décembre 2020.

S'appuyant sur le diagnostic et le scénario retenu pour chaque territoire, cette étape vise à préciser le scénario choisi et à le décliner en programme d'actions en fonction des enjeux et objectifs identifiés.

Le programme d'actions, présenté par la suite dans ce rapport, s'inscrit dans les prescriptions réglementaires, est hiérarchisé, spatialisé et opérationnel (il précise les modalités de mise en œuvre).

Il a été élaboré à partir :

- Des résultats validés des phases 1 et 2,
- De la concertation avec les acteurs locaux,
- Des publications et recherches sur les sujets évoqués,
- Des connaissances et de l'expérience de l'équipe d'étude.

Au sein de chaque plan de mobilité, en concertation avec la maîtrise d'ouvrage, les actions sont présentées sous forme de fiches actions.

Les fiches actions du programme d'actions sont complétées par une évaluation environnementale, la définition d'indicateurs de suivi et une annexe portant sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

*Le projet de plan de mobilité a été arrêté par le Conseil Syndical du SMBCVB le 19 juin 2021.*

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Concertation

L'élaboration des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise s'est inscrite dans une démarche d'information et de concertation continue avec les habitants et les acteurs du territoire.

La démarche a été accompagnée d'une information et d'échanges réguliers avec les habitants, usagers et acteurs socio-économiques et institutionnels des territoires concernés. L'ensemble de l'actualité et des études ont par ailleurs été mis à disposition au fur et à mesure sur le site internet dédié aux Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise ([www.mobilites-sud-oise.fr](http://www.mobilites-sud-oise.fr)).

Le dispositif de concertation de cette démarche a ainsi eu pour objectif d'alimenter le diagnostic, les scénarios et le plan d'actions avec les expertises, les propositions et les attentes des habitants et acteurs locaux. La prise en compte de l'ensemble des contributions émises a permis de définir une stratégie tenant compte pleinement des attentes et des besoins de l'ensemble des publics (habitants, usagers, entreprises, associations, élus...).

Le dispositif de concertation s'est articulé autour de tables rondes et ateliers, de comités des maires, de séminaires et d'une plateforme de contribution en ligne. Au total, plus de 60 réunions avec les différents publics ont été organisées au cours de la démarche.

## Comités des maires

Organisés en avril 2018 dans chacun des EPCI du Sud Oise, les comités des maires ont été les premières rencontres de concertation organisées dans le cadre de cette démarche à l'échelle du Sud Oise.

Elles ont permis de présenter la démarche et ses grands objectifs à l'ensemble des maires du territoire et d'échanger sur leurs attentes vis-à-vis des Plans de Déplacements Mutualisés.

Dans ce cadre, en plus d'un temps de présentation de la genèse et du déroulé de la démarche à tous les maires présents, ces derniers ont pu faire part de leurs remarques, questions et observations quant à la démarche.

## Tables rondes et ateliers

Au cours de la phase 1, entre juillet et septembre 2018, **5 tables rondes** ont été organisées à Laigneville, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Mont-l'Evêque et Clermont (une table ronde dans chaque EPCI du Sud Oise). Associant les acteurs locaux de la mobilité sur les territoires (entreprises, associations d'usagers,

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

représentants de conseils de quartier, institutionnels...), elles ont regroupé plus de 100 participants répartis dans 80 groupes de travail, pour plus de 300 contributions.

Ces ateliers avaient pour objectif de :

- Donner la parole aux acteurs du territoire, quel que soit leur horizon
- Recueillir les connaissances, les expériences et le vécu des acteurs locaux
- Encourager l'échange entre des participants d'horizons divers et complémentaires
- Permettre à tous les acteurs de contribuer sur l'ensemble des thématiques
- Favoriser l'émergence d'une intelligence collective sur la mobilité
- Alimenter le diagnostic à travers une véritable « écoute » du territoire

Ensuite, **5 tables rondes** ont été organisées avec les élus du territoire, en septembre et octobre 2018 (une dans chaque EPCI). Elles ont permis de confronter la vision des élus avec celle des acteurs de la société civile, rencontrés précédemment, de partager et d'échanger sur les enjeux identifiés. Ces tables rondes ont aussi permis de définir de manière collaborative le degré d'importance de chaque enjeu.

Les enjeux territoriaux des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise intègrent donc l'ensemble de ces contributions.

Par ailleurs, dans le cadre de la construction du plan d'actions (phase 3 de la démarche), **deux séries de 5 ateliers** ont été organisés, un dans chaque EPCI du territoire. Ces ateliers ont regroupé aussi bien des élus du territoire que des représentants de la société civile (associations, entreprises, etc...). La première série a été l'occasion de recueillir les propositions d'actions des participants pour chaque axe stratégique des plans de déplacements. La deuxième série d'ateliers a été l'occasion de faire réagir les participants à la première proposition de liste d'actions et d'approfondir les modalités de mise en œuvre de chacune des actions prioritaires.

Le plan d'actions de chaque territoire intègre les contributions des acteurs locaux et des élus formulées lors de ces ateliers.

## Séminaires

Au cours de la démarche, 2 séminaires ont été organisés, en novembre 2018 et juillet 2019, avec l'ensemble des acteurs (élus, techniciens, collectivités, Services de l'Etat, entreprises, associations, structures sociales...) associés à la réalisation des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Ces deux séminaires successifs ont respectivement permis de présenter :

- les grands résultats du diagnostic,
- les scénarios de mobilité envisagés pour chaque territoire.

Ils ont aussi permis d'échanger sur les principaux enjeux identifiés à l'échelle du Sud de l'Oise et de chaque intercommunalité, permettant de concevoir de manière collaborative les bases des scénarios de mobilité, puis de les faire évoluer.

### Site internet et plate-forme de contributions en ligne

Afin d'informer tous les intéressés de manière simple et continue, un site internet a été créé spécialement pour informer sur le déroulement et la réalisation de la démarche : [www.mobilites-sud-oise.fr](http://www.mobilites-sud-oise.fr). Ce site internet dédié, fréquemment mis à jour, offre une vision claire et complète de la démarche.

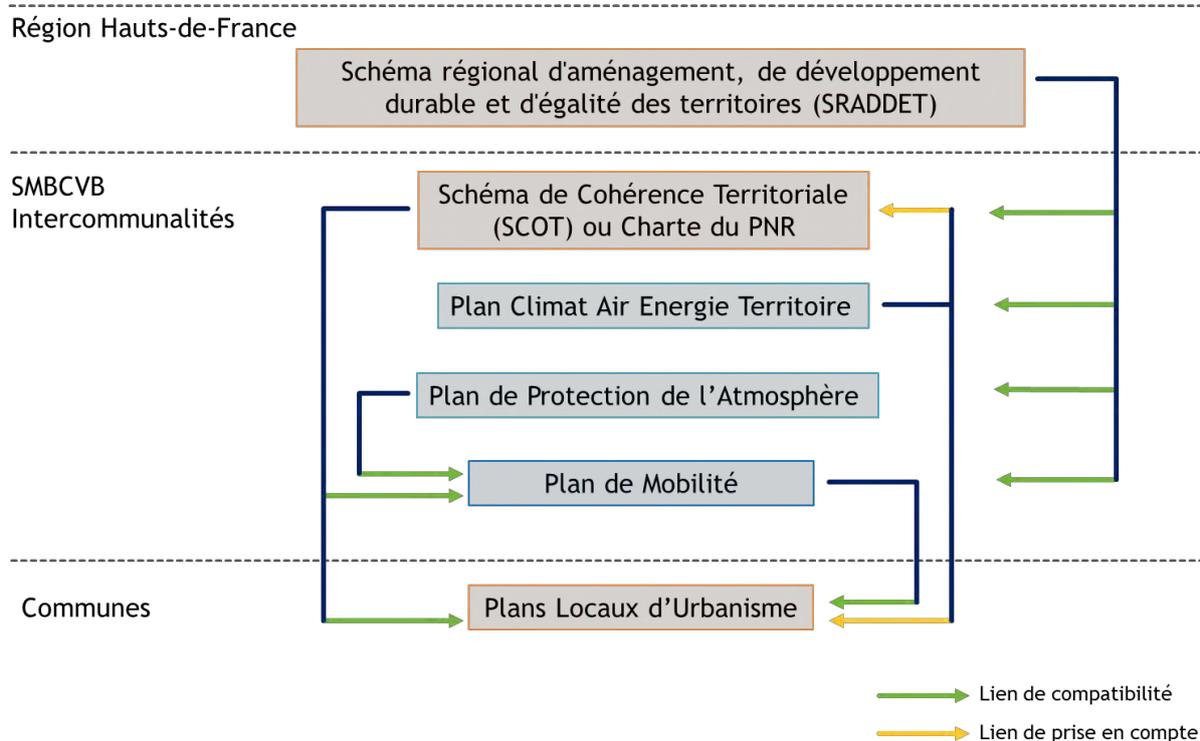
En outre, afin de permettre toujours au plus grand nombre de s'exprimer, une plate-forme de consultation en ligne a été mise en place durant 1,5 mois en juillet et août 2019.

Cette consultation a pris la forme à la fois d'un questionnaire en ligne portant sur les aspirations des individus en termes de mobilité à l'horizon 2030 d'une part, et d'un espace de contribution libre d'autre part.

Au total, près de 240 contributions ont été formulées dans le cadre de cette consultation.

## Documents de cadrage et législation en vigueur

En tant que documents règlementaires, les Plans de Mobilité (PDM) du Sud Oise doivent respecter les principes et les orientations stratégiques des documents de cadrage en vigueur ou en cours de réalisation sur le territoire. Cette prise en compte devra s'établir dans un lien de compatibilité ou de prise en compte, comme précisé dans le schéma suivant.



## Documents de cadrage

### Le SRADDET de la Région Hauts-de-France

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), approuvé en janvier 2019, identifie notamment les grands principes d'aménagement, l'organisation des systèmes de transport et la consommation foncière à l'échelle régionale.

Il définit plusieurs objectifs, devant constituer une ligne directrice pour les documents de planification, ainsi que plusieurs règles spécifiques qui s'imposent à ces documents (comme les SCOT et les PDM).

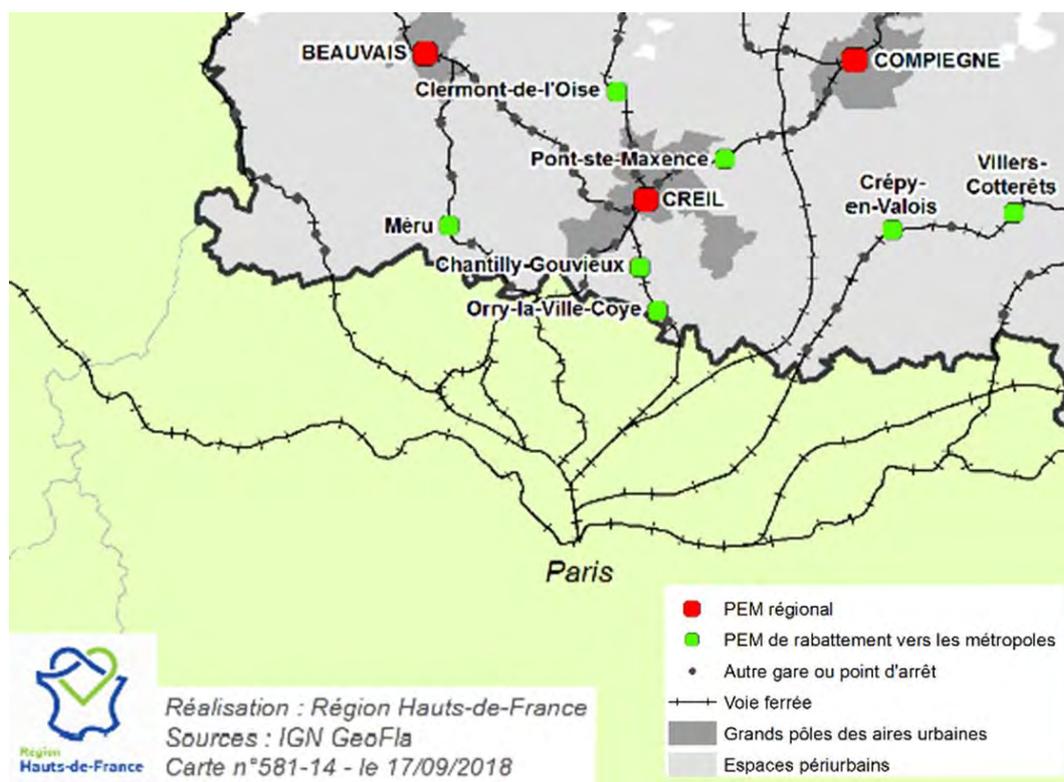
Le SRADDET des Hauts-de-France vise à garantir un système de transport fiable et attractif, et plus particulièrement une réduction des durées et des distances des déplacements quotidiens.

Pour y parvenir, il met l'accent sur le développement de nouvelles solutions de mobilité, la facilitation des échanges avec l'Île-de-France, l'amélioration des conditions de mobilité pour les publics vulnérables, le développement de pôles d'échanges multimodaux ou la construction d'un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France.

Il établit une typologie de pôles d'échanges multimodaux (PEM) à l'échelle régionale. Les deux catégories principales sont les PEM régionaux (lieux de réception et d'émission) et les PEM de rabattement vers les métropoles (lieux d'accès aux métropoles). Le territoire du Sud de l'Oise dispose d'un PEM régional, la gare de Creil, ainsi que de 5 PEM de rabattement vers les métropoles, les gares de Clermont, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly-Gouvieux et Orry-Coye.

Cette typologie a été reprise dans les stratégies des plans de mobilité. En ce qui concerne les pôles de statut inférieur, ils font l'objet d'une typologie spécifique dans les plans de mobilité.

Carte 2 : Typologie de pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans le Sud de l'Oise



Source : SRADDET de la Région Hauts-de-France, 2019

Le SRADDET définit des orientations pour chaque catégorie de pôle d'échanges, en termes de desserte en transports collectifs, d'accès en modes actifs, d'aménagement des abords des pôles ou de pacification de la circulation. Ces

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

orientations seront à prendre en compte dans la stratégie et le plan d'actions des plans de mobilité mutualisés.

Par ailleurs, le SRADDET définit des règles et objectifs en matière d'aménagement du territoire, recherchant un développement équilibré, parmi lesquelles :

- Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs
- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine
- Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières
- Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

Le SRADDET impose également des règles concernant l'interaction entre urbanisme et mobilité, notamment en donnant la priorité au développement urbain dans les espaces déjà artificialisés, en intensifiant le développement urbain aux abords des pôles d'échanges multimodaux, en définissant des densités minimales dans les secteurs stratégiques, notamment aux abords des pôles d'échanges, etc...

Plusieurs règles du SRADDET s'appliquent spécifiquement aux Plans de Mobilité, parmi lesquelles :

- Règle 3 : réflexions sur la gestion du dernier km avec éventuellement l'implantation de centres de distribution urbaine ;
- Règle 27 : intégrer les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers (accès, intermodalité) ;
- Règles 28 : favoriser l'intermodalité ;
- Règle 29 : mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des PDM ;
- Règle 30 : créer les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs ;
- Règle 31 : faciliter les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- Règle 32 : intégrer le numérique (pour les infrastructures et les usages).

Ces règles doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLUI, PLU), dans le Plan de Mobilité du Bassin Creillois et Vallées Bréthoise et, éventuellement, dans les PDM des autres territoires. Concernant les Plans de Mobilité volontaires, les EPCI ne sont pas obligés de prendre en compte les règles du SRADDET. La prise en compte a toutefois été assurée pour garantir la cohérence de la démarche.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

### *Charte du Parc Naturel Régional (PNR) Oise Pays de France*

La Charte du PNR Oise Pays de France (2020-2035) a pour objectif majeur de préserver les milieux naturels et agricoles, qui ont une forte valeur écologique et paysagère et qui participe à un cadre de vie privilégié.

Elle limite l'étalement urbain et la consommation foncière (préserver les espaces agricoles et naturels y compris forestiers). L'accueil de nouveaux logements et activités doit se faire au sein d'enveloppes urbaines définies, identifiées dans un plan de référence. Le développement urbain doit donc se faire par renouvellement et densification des tissus existants plutôt que par extensions. Hors des zones agglomérées, les tissus diffus tels que les hameaux sont circonscrits et ne doivent pas faire l'objet de constructions nouvelles.

La charte définit différents types de communes ayant vocation à accueillir plus ou moins de population et d'activité (villes-pôles, bourgs-centres, villages associés à une ville-pôle, villages-relais, villages). Les communes principales identifiées à travers les villes-pôles (Creil, Chantilly, Gouvieux, Lamorlaye, Pont-Sainte-Maxence, Senlis) et les bourgs-centres (Verneuil-en-Halatte, Fleurines, Saint-Maximin, Coye-la-Forêt, Orry-la-Ville, La Chapelle-en-Serval), porteuses de fonctions diversifiées et desservies par les transports en commun, doivent supporter l'essentiel du développement urbain futur du territoire. Les villes-pôles desservies par les transports en commun répondent majoritairement aux besoins en logement.

En matière de développement économique, il s'agit avant tout d'optimiser l'occupation du foncier dédié aux activités économiques par la reconversion des friches et la requalification de l'existant (plateforme aéroportuaire de Creil par exemple). De plus, l'accueil d'activités fortement consommatrices de foncier au regard de la valeur ajoutée produite, telles que les activités de logistique, n'est pas souhaité.

Cette stratégie d'aménagement doit permettre de limiter les déplacements et de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture, notamment les transports en commun et les modes actifs, mis en réseau. L'aménagement et la requalification des infrastructures de déplacement doivent aussi permettre de préserver et de restaurer les milieux naturels et les continuités écologiques.

### *PCAET de l'ACSO, de la CCAC, de la CCSSO et de la CCPOH*

En réponse à l'obligation imposée par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015 et afin d'apporter une réponse locale aux enjeux globaux du réchauffement climatique, l'ACSO s'est engagée depuis 2018 dans la réalisation d'un PCAET, actuellement en cours d'élaboration. S'il traite un large ensemble de thématiques, comme l'urbanisme, la mobilité, les activités agricoles ou industrielles, ce sont plus particulièrement l'habitat et l'industrie qui ressortent comme les enjeux centraux. Dans le cadre du PCAET, plusieurs actions portent sur le transport et la

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

vérification de la cohérence des actions et des objectifs est faite par les chargés de mission en interne.

Par ailleurs, la CCAC, la CCSSO et la CCPOH ont lancé un PCAET commun en 2018, avec l'accompagnement du SE 60. Dans cette démarche, visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur ce grand territoire, la réduction des impacts des déplacements est identifiée comme un enjeu majeur pour atteindre les objectifs en termes de développement durable. Les calendriers d'élaboration du PCAET et des PDM étant similaires, la démarche de PCAET s'est fortement appuyée sur les éléments issus des différentes phases des PDM.

Lors du COPIL de validation de la stratégie du PCAET (18/09/19), 5 orientations ont été validées pour le transport :

- Encourager le développement du covoiturage et des transports à la demande
- Renforcer les actions en faveur de la mobilité électrique (densification du maillage de bornes de recharge, places de stationnements réservées, autopartage...)
- Rapprocher les lieux de vie pour faciliter les déplacements par une revitalisation des centres bourgs et un maintien des commerces de proximité
- Améliorer les liaisons entre les différents modes de transport (train, vélo, bus...)
- Promouvoir le recours aux modes actifs de déplacement (infrastructures, pistes cyclables, signalétique...).

La baisse du trafic de la voiture individuelle est fixée à - 25 % (moyenne pour les 3 EPCI), traduit en objectifs de réduction des GES à l'horizon 2050 de -55% pour les véhicules individuels, -48 % pour les autres véhicules, et une baisse de -53 % des GES sur le secteur transport routier global.

Ainsi, les orientations établies lors de la construction des PDM sont cohérentes avec celles du PCAET en cours d'élaboration. Une vérification de la cohérence des plans d'actions de ces documents est prévue avant approbation.

### *PPA de la région de Creil*

Le territoire creillois est concerné depuis 2011 par des dépassements récurrents des seuils règlementaires pour les particules fines (PM10). C'est à ce titre qu'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été mis en place sur le territoire en 2015.

Le PPA de la Région de Creil concerne 30 communes situées autour de Creil, dont 27 sont situées sur le territoire du Sud Oise :

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Les 11 communes de la CA Creil Sud Oise
- 7 communes de la CC Liancourtois Vallée Dorée (Monchy-Saint-Eloi, Laigneville, Cauffry, Rantigny, Liancourt, Verderonne et Mogneville)
- 9 communes de la CC des Pays d'Oise et d'Halatte (Angicourt, Cinqueux, Brenouille, Monceaux, Les Ageux, Pont-Sainte-Maxence, Beaurepaire, Rieux et Verneuil-en-Halatte)

L'objectif du PPA de la région de Creil est de mettre en cohérence les actions visant différents secteurs pour réduire la pollution de fond et ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs limites.

Le PPA requiert en particulier que le Plan de Mobilité du Bassin Creillois fixe un objectif de réduction de 15% des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports sur son périmètre sur une durée de 5 ans.

Plusieurs actions du PPA concernent le secteur des transports et de la mobilité. Une des mesures phares du plan vise notamment à développer les plans de mobilité pour les entreprises, les administrations et les établissements scolaires pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle dans la mobilité des habitants, travailleurs et scolaires (mesure 5 du PPA). D'autres actions visent à promouvoir le covoiturage (mesure 6) ou encore à imposer une réduction d'émissions de particules dans le Plan de Mobilité de Bassin Creillois (mesure 7).

## Législation en vigueur

### *Code des transports*

Si 4 des EPCI du Sud Oise réalisent une démarche Plan de Mobilité volontaire, tous ont choisi d'élaborer un document identique à un Plan de Mobilité obligatoire. La méthodologie de réalisation des 5 documents est donc similaire, et tous répondent aux 11 objectifs du code des transports (prescrits pour les PDM obligatoires uniquement). Ces 11 objectifs des PDM sont entrés en vigueur en 2010 (ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010) :

- Equilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que des personnes âgées)
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements (partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport, suivi des accidents impliquant des modes doux)
- Diminution du trafic automobile

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération : répartition de son affectation entre les différents modes de transport, mesures d'information sur la circulation
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement
- Organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales
- Amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et du covoiturage
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables

### *Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)*

Faisant suite à la LOTI de 1982 et adoptée le 24 décembre 2019, la LOM engage une transformation des politiques publiques en matière de transport, « avec une priorité donnée à l'amélioration des transports du quotidien, pour tous les citoyens et tous les territoires ».

La LOM vise plus particulièrement 4 objectifs :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de nous déplacer,
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Afin d'atteindre ces objectifs, la LOM identifie aussi 15 mesures clés concrètes à mettre en place à l'échelle locale :

- Des solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100% du territoire

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Une augmentation de 40% des investissements pour améliorer les transports du quotidien
- La priorité à la remise en état de nos réseaux routier et ferroviaire
- Un plan pour développer les transports en commun et désenclaver les territoires
- La mobilité des personnes en situation de handicap facilitée
- Un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi
- 100% des informations sur l'offre de mobilité accessibles et la possibilité de faire un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport
- Des navettes autonomes en circulation dès l'année 2020
- Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an pour aller au travail à vélo ou en covoiturage
- Un plan pour développer le covoiturage
- Un plan vélo pour tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024
- Un nouveau cadre pour les solutions en libre-service
- Le déploiement du véhicule électrique facilité grâce aux bornes de recharge électriques
- Le déploiement de zones à faibles émissions pour un air plus respirable
- Le permis de conduire moins cher et plus rapide

En termes de gouvernance de la mobilité, la LOM vise à renforcer la continuité des territoires et l'inclusion de l'ensemble de la population dans la politique nationale de la mobilité. Pour cela, elle s'attache à ce que la compétence d'organisation des mobilités soit effectivement exercée sur l'ensemble du territoire français. Le projet de loi invite à ce que, d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2021, les communautés de communes soient chargées de cette compétence. A défaut, les régions prendront en charge cette compétence. Dans un territoire comme celui du Sud Oise, composé de 6 EPCI (1 communauté d'agglomération et 5 communautés de communes) et disposant de plusieurs AOM communales, cette disposition pourrait avoir des impacts importants sur l'organisation de la mobilité. En effet, le territoire pourrait être demain couvert par plusieurs AOM intercommunales, dont la coordination serait à assurer à l'échelle du Sud Oise.

La LOM simplifie également l'exercice de la compétence de mobilité par les collectivités territoriales, qui pourront mettre en place des solutions plus simples et mieux adaptées aux différents contextes (covoiturage, auto-partage, transport à la demande). De plus, elle vise à renforcer la coordination entre autorités

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

organisatrices pour faciliter le parcours des voyageurs, ainsi que l'implication des employeurs et des usagers, avec la création de comités des partenaires.

La LOM prescrit également la définition de « bassins de mobilité », sur lesquels s'exerce la compétence de la Région. Les périmètres de ces bassins de mobilité sont définis par la Région, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes, les départements et les communautés de communes. A terme, ces bassins devront couvrir l'ensemble du territoire de la région. Ils s'étendent sur le périmètre d'un ou de plusieurs EPCI.

Par ailleurs, la LOM établit l'obligation pour les AOM de mettre en place un 'comité des partenaires', dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, de la qualité des services ou de l'information des usagers. L'AOM consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore.

Les dispositions de la LOM sont d'ores et déjà prises en compte dans le cadre de la définition de la politique de mobilité du Sud Oise, à travers les Plans de Mobilité Mutualisés (PDMM). Ainsi, les scénarios présentés tiennent compte des interactions à l'échelle du Sud Oise, correspondant à un même bassin de mobilité, afin de proposer une stratégie cohérente à cette échelle.

Parmi les sujets phares confirmés suite à l'adoption définitive de la loi, une enveloppe de 13,4 milliards d'euros doit être affectée pour la période 2018-2022 au développement des infrastructures, essentiellement pour les « déplacements du quotidien », la priorité étant notamment donnée à l'entretien des réseaux existants. On notera également l'objectif d'une fin de la vente des véhicules « à carburants fossiles », c'est-à-dire essence ou diesel, d'ici 2040.

En termes de financement de l'offre de mobilité, toute autorité organisatrice de mobilité (y compris les communautés de communes) dont le ressort territorial compte au moins 10 000 habitants peut instaurer un versement mobilité, à condition d'organiser un service régulier de transport public de personnes (ligne de bus par exemple). Le versement mobilité (successeur du versement transport depuis la LOM) s'applique aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble du ressort territorial. Son taux ne peut pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi (code général des collectivités territoriales). A ce jour, le versement mobilité constitue la seule ressource spécifique pour les AOM pour financer leurs réseaux de transports.

Il est prévu aussi la mise en place d'un forfait mobilités, qui doit permettre aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an à leurs salariés se rendant au travail

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

en covoiturage ou à vélo. Ce forfait peut être versé via « un titre mobilité », à l'instar des titres-restaurants.

La limitation à 80 km/h sur les routes secondaires depuis juillet 2018, qui avait été un des détonateurs de la crise des "gilets jaunes", a été assouplie.

Le texte prévoit d'autres mesures pour encourager l'usage du vélo (notamment un marquage pour lutter contre le vol) et des voitures électriques. Trotinettes, vélos et autres gyropodes en libre-service seront aussi davantage régulés.

La mise en œuvre pratique des incidences de la loi reste cependant encore assez floue, près d'une centaine de décrets et ordonnances restant à paraître. Les modalités de financement pour les communautés de communes qui prendront la compétence mobilité restent en particulier encore à préciser (hormis le recours au versement mobilité, tel qu'évoqué ci-dessus). Plusieurs pistes de financement ont été évoquées lors de la préparation de la loi (ex : recours à une part de la TVA), sans plus de précisions et sans inscription dans l'actuel projet de loi de finances.

### *Code de l'environnement*

Le Plan de Mobilité fait partie des projets, plans et programmes, qui doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (Article I-36).

L'évaluation environnementale est définie à l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Elle vise à faire intégrer par le maître d'ouvrage les préoccupations environnementales et de santé le plus en amont possible dans l'élaboration du projet, du plan ou du programme, ainsi qu'à chaque étape importante du processus de décision publique (principe d'intégration) et d'en rendre compte vis-à-vis du public, notamment lors de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public (principe de participation). La démarche d'évaluation environnementale traduit également les principes de précaution et de prévention : les décisions autorisant les projets et approuvant les plans et programmes et autres documents d'urbanisme doivent être justifiées, notamment quant au risque d'effets négatifs notables sur l'environnement et la santé, ces derniers devant être évités, réduits ou compensés.

L'évaluation environnementale est un processus constitué de :

- L'élaboration d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement (étude d'impact pour les projets, rapport sur les incidences environnementales pour les plans et programmes) par le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable du plan ou programme.
- La réalisation des consultations prévues, notamment la consultation de l'autorité environnementale, qui rend un avis sur le projet, plan, programme

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

et sur le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, et la consultation du public.

- L'examen par l'autorité autorisant le projet ou approuvant le plan ou programme des informations contenues dans le rapport d'évaluation et reçues dans le cadre des consultations.

L'environnement doit y être appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

L'évaluation environnementale doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée, à l'importance et à la nature des travaux, ouvrages ou interventions et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine, notamment au regard des effets cumulés avec d'autres projets ou document de planification. Les enjeux environnementaux doivent donc être préalablement hiérarchisés, et une attention particulière doit être apportée aux enjeux identifiés comme majeurs pour le projet et le territoire.

L'Évaluation Environnementale Stratégique est obligatoire uniquement pour le PDM du Bassin Creillois et Vallées Bréthoise. Tous les PDM du Sud Oise ont toutefois fait l'objet de la même évaluation.

# SYNTHESE DU DIAGNOSTIC, ENJEUX ET PERSPECTIVES

## A l'échelle du Sud de l'Oise

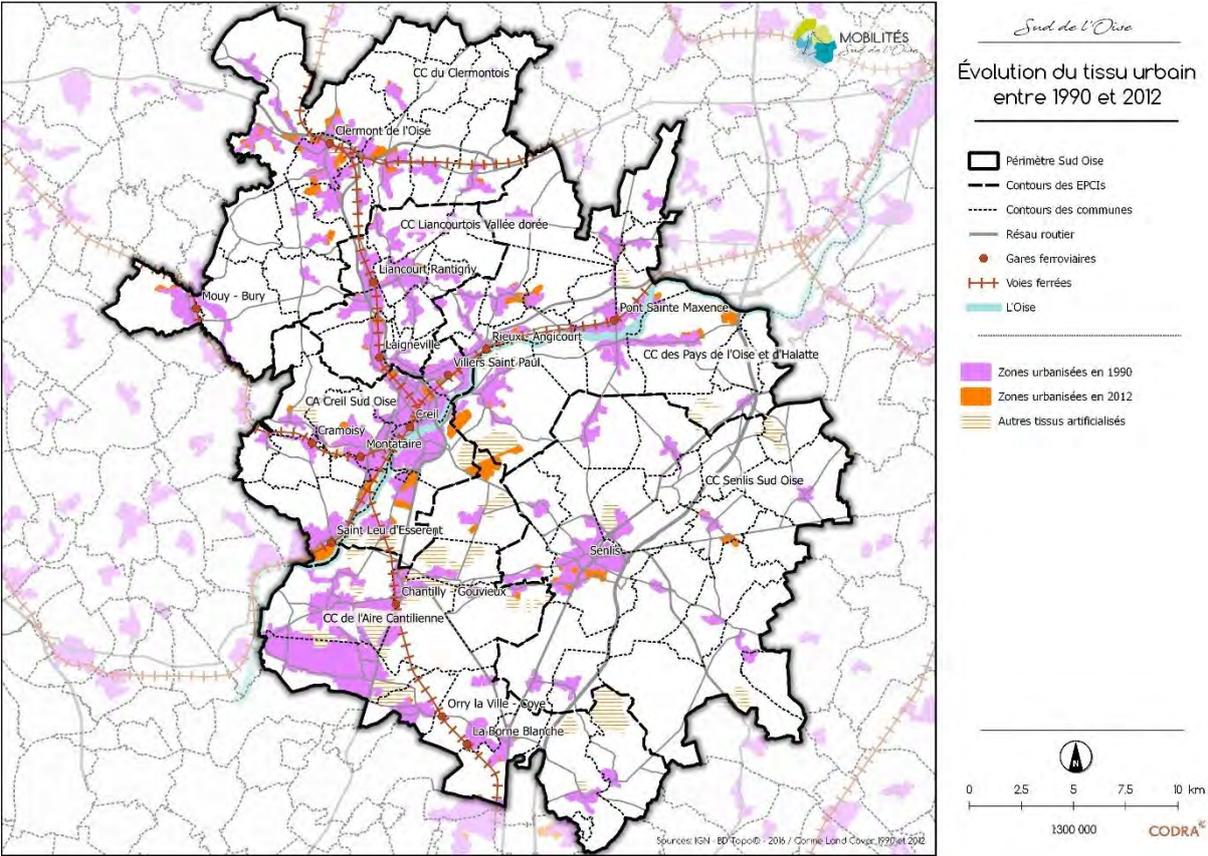
### Principaux enseignements du diagnostic

*Des perspectives majeures de développement*

*Une dynamique soutenue*

La dynamique démographique est plus soutenue dans la partie nord du Sud Oise. L'étalement urbain a été lui aussi plus marqué au Nord et autour de l'agglomération creilloise ces dernières décennies.

Carte 3 : Evolution du tissu urbain entre 1990 et 2012

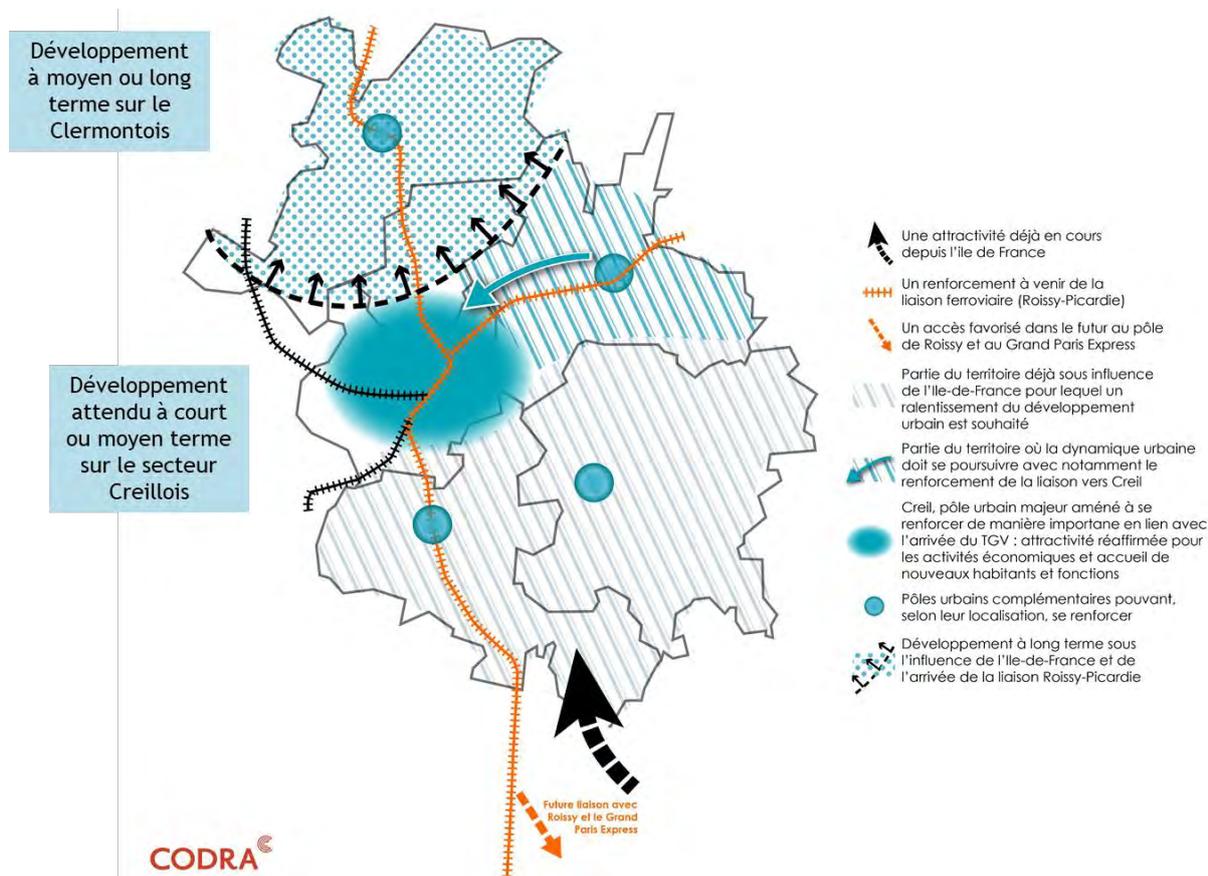


### Une forte attractivité

La forte attractivité exercée par l'Île-de-France devrait influencer le développement urbain dans les années à venir, en particulier dans la moitié Nord du territoire. Les documents de planification annoncent un renforcement de la plupart des polarités du Sud de l'Oise, mettant en avant le pôle urbain de l'agglomération de Creil. Une stabilisation est attendue dans la moitié Sud du territoire.

**780 550** déplacements sont réalisés chaque jour dans le Sud de l'Oise par les habitants soit 3,84 déplacements par jour par personne.  
*(3,86 dépl./jour/pers. en France - Enquêtes CEREMA)*

Carte 4 : Perspectives de développement urbain



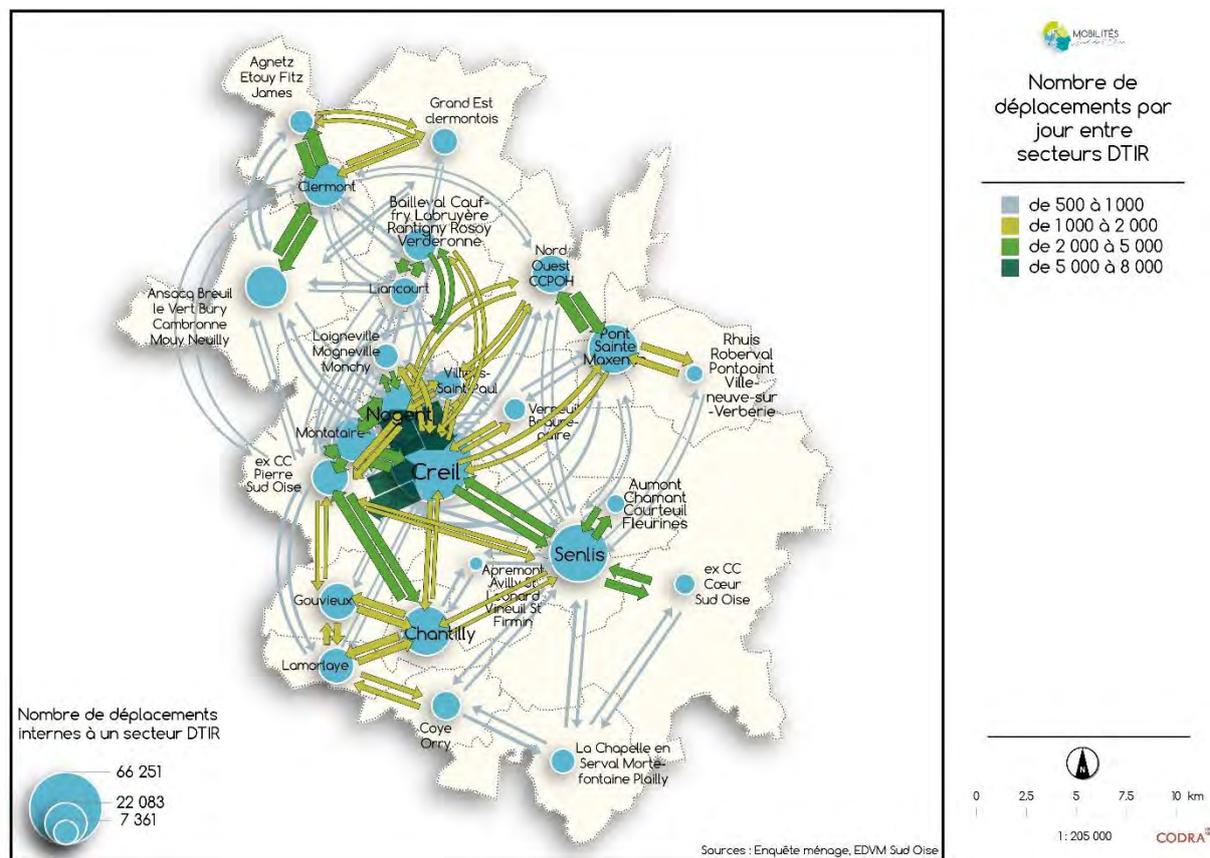
## Des conditions de mobilité à améliorer

### Flux de déplacement

Avec près de 160 000 déplacements internes et plus de 100 000 déplacements depuis ou vers l'extérieur chaque jour, le pôle urbain Creil / Montataire / Nogent-sur-Oise / Villers-Saint-Paul attire une grande partie des déplacements. Des pôles complémentaires maillent le Sud de l'Oise avec leur propre bassin de proximité : Clermont, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly et Senlis.

<b>63%</b> des déplacements réalisés au sein des territoires des EPCI.	<b>32%</b> des déplacements sont liés au travail, à l'école et aux études.
--	--

Carte 5 : Flux de déplacements en 2017



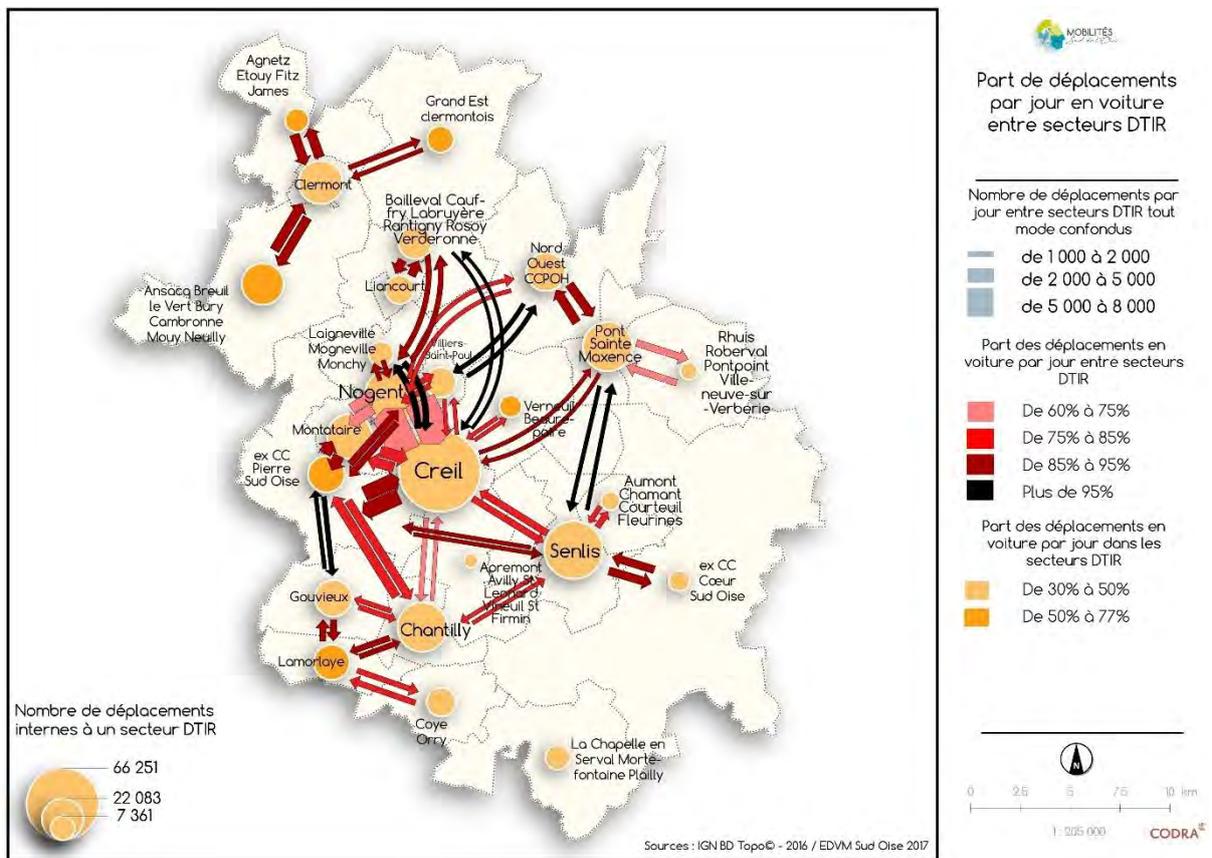
**Flux en voiture**

467 725 déplacements sont réalisés chaque jour en voiture, soit 60% de l'ensemble des déplacements. L'usage de la voiture est très majoritaire, y compris sur des liaisons courtes dans les pôles urbains du territoire : 71% des déplacements de 1 à 2 km sont réalisés en voiture.

**60%** de l'ensemble des déplacements

**71%** des déplacements de 1 à 2 km

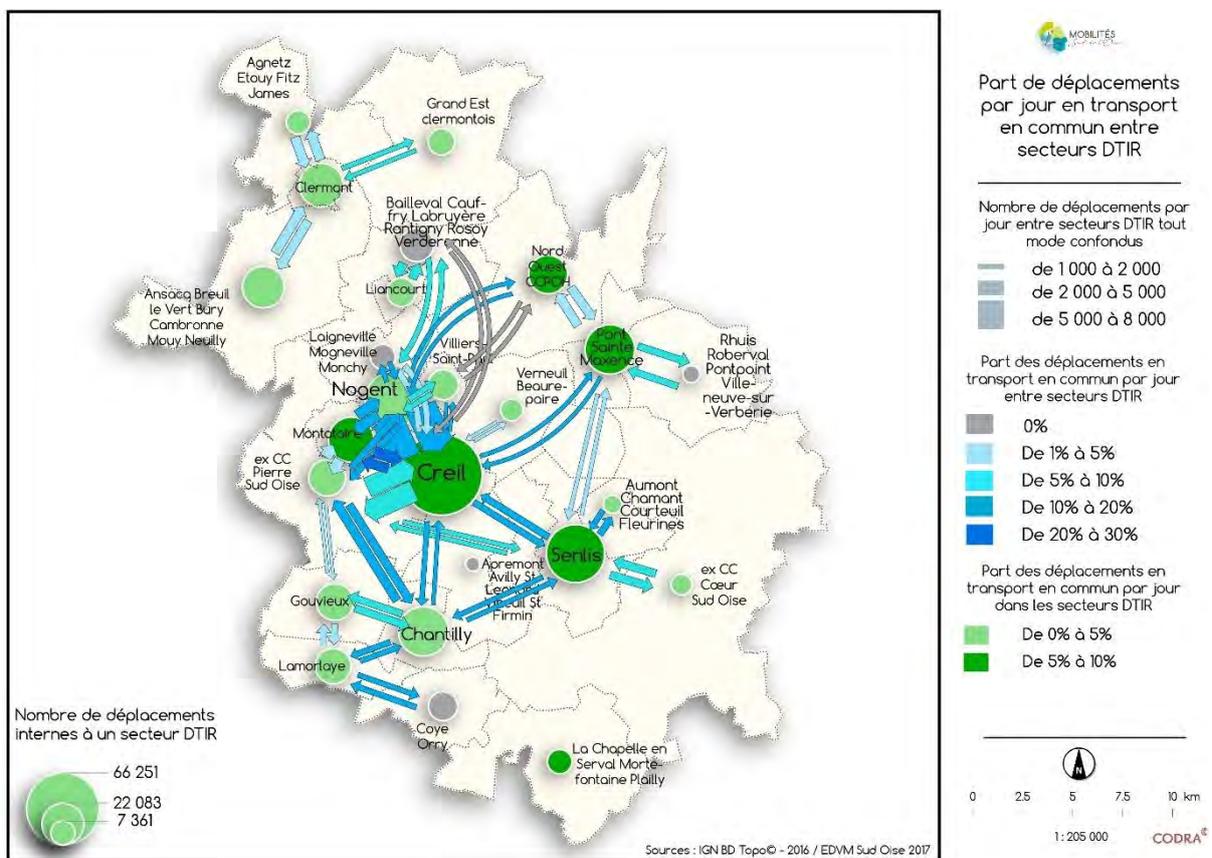
Carte 6 : Flux de déplacements en voiture en 2017



### Usage des transports collectifs

71 576 déplacements sont réalisés chaque jour en transports collectifs, soit 9% de l'ensemble des déplacements. L'usage des transports collectifs est élevé dans l'agglomération de Creil Sud Oise (réseau STAC), dans les principaux pôles urbains (réseaux de transports urbains) et sur quelques liaisons interurbaines (ex. : Creil - Chantilly, Senlis - Chantilly).

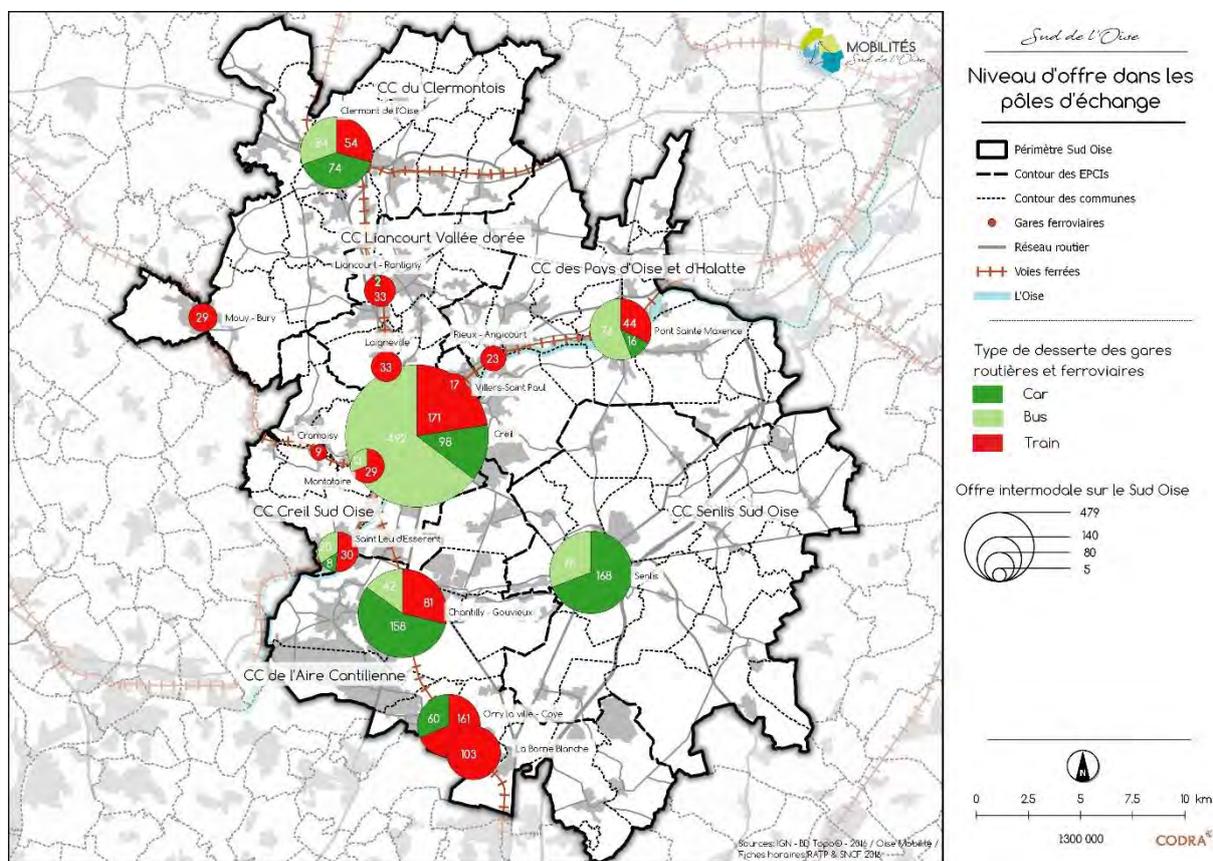
Carte 7 : Flux de déplacements en transports collectifs en 2017



*Desserte multimodale des pôles d'échanges*

La desserte multimodale est de qualité à Creil et dans les 4 pôles d'échanges complémentaires : Clermont, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly et Senlis. La desserte en cars et en bus est attractive à Senlis. La fréquentation est élevée à Creil, dans plusieurs gares de la liaison Paris-Amiens et à Pont-Sainte-Maxence. D'autres gares restent moins utilisées ; Saint-Leu d'Esserent, Liancourt et Laigneville, offrant ainsi un potentiel de renforcement de leur fréquentation.

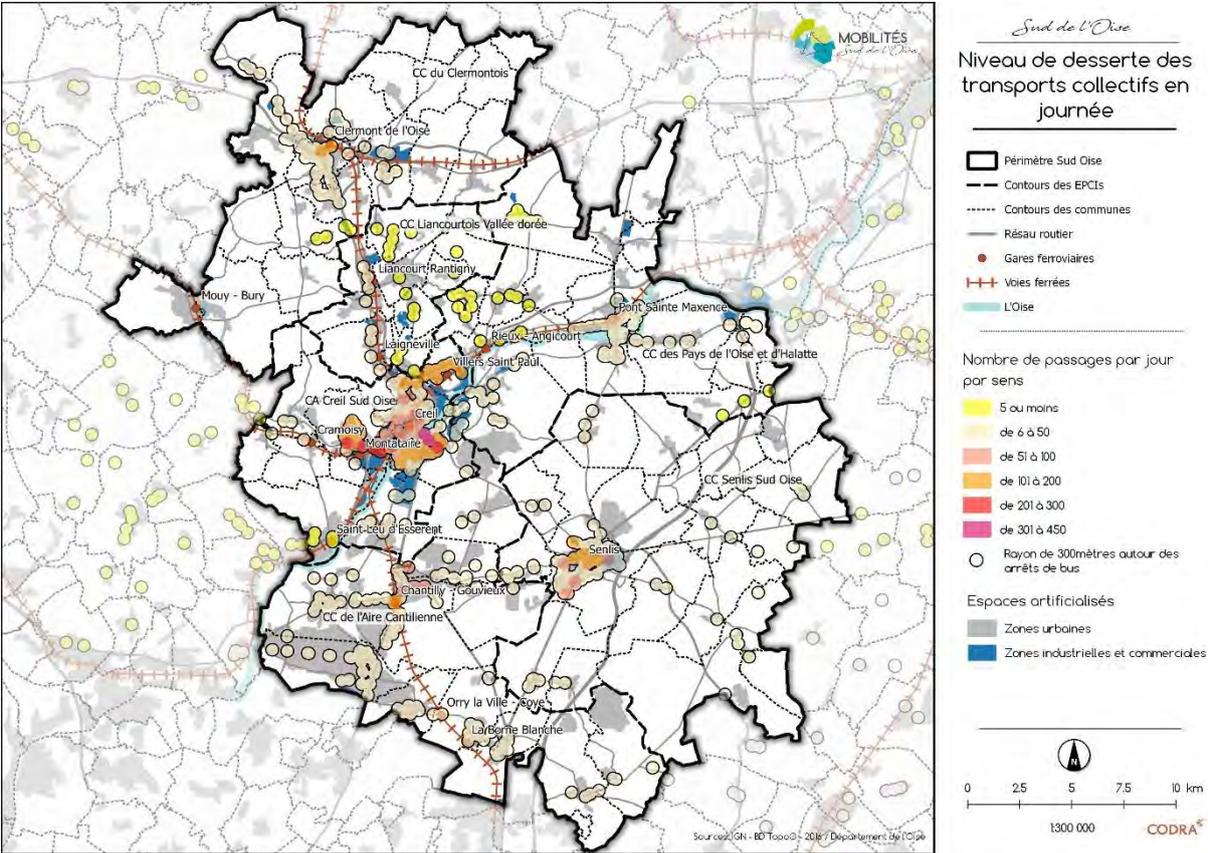
*Carte 8 : Niveau d'offre dans les pôles d'échanges*



**Desserte des territoires**

Les principaux pôles urbains sont dotés de réseaux de bus à l'échelle des villes-centres (Pont-Sainte-Maxence, Senlis, Chantilly) à l'exception des réseaux de l'ACSO et du Clermontois qui sont étendus sur plusieurs communes. Certains espaces périurbains sont donc uniquement desservis par les lignes de cars interurbains de la Région. Le réseau interurbain est en général peu adapté aux demandes des actifs. De nombreuses liaisons ne sont pas assez attractives pour les déplacements quotidiens.

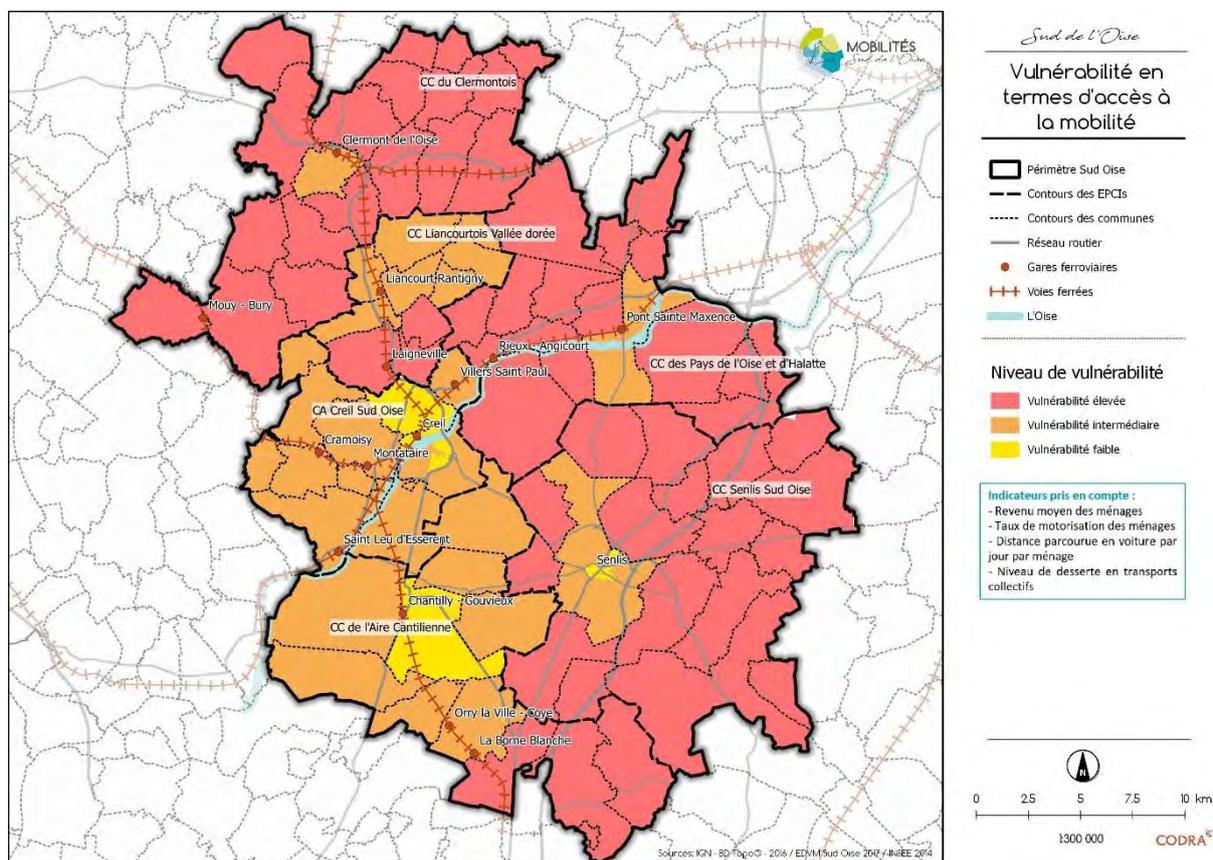
**Carte 9 : Niveau de desserte des transports collectifs en journée**



### Vulnérabilités en termes d'accès à la mobilité

La forte vulnérabilité en termes de mobilité dans la moitié nord du territoire et à l'est de Senlis Sud Oise traduit une forte dépendance à la voiture, en lien avec une absence de desserte en transports collectifs vers les destinations quotidiennes. Cet indice de vulnérabilité est très corrélé à l'accessibilité aux réseaux de transports collectifs (ferroviaire, urbain) et à l'intensité d'usage de la voiture. Certaines populations sont plus exposées que d'autres à des difficultés de mobilité, en raison de leur localisation, de leur profil social et de freins psychologiques : ce sont en particulier les précaires, les jeunes travailleurs et les seniors.

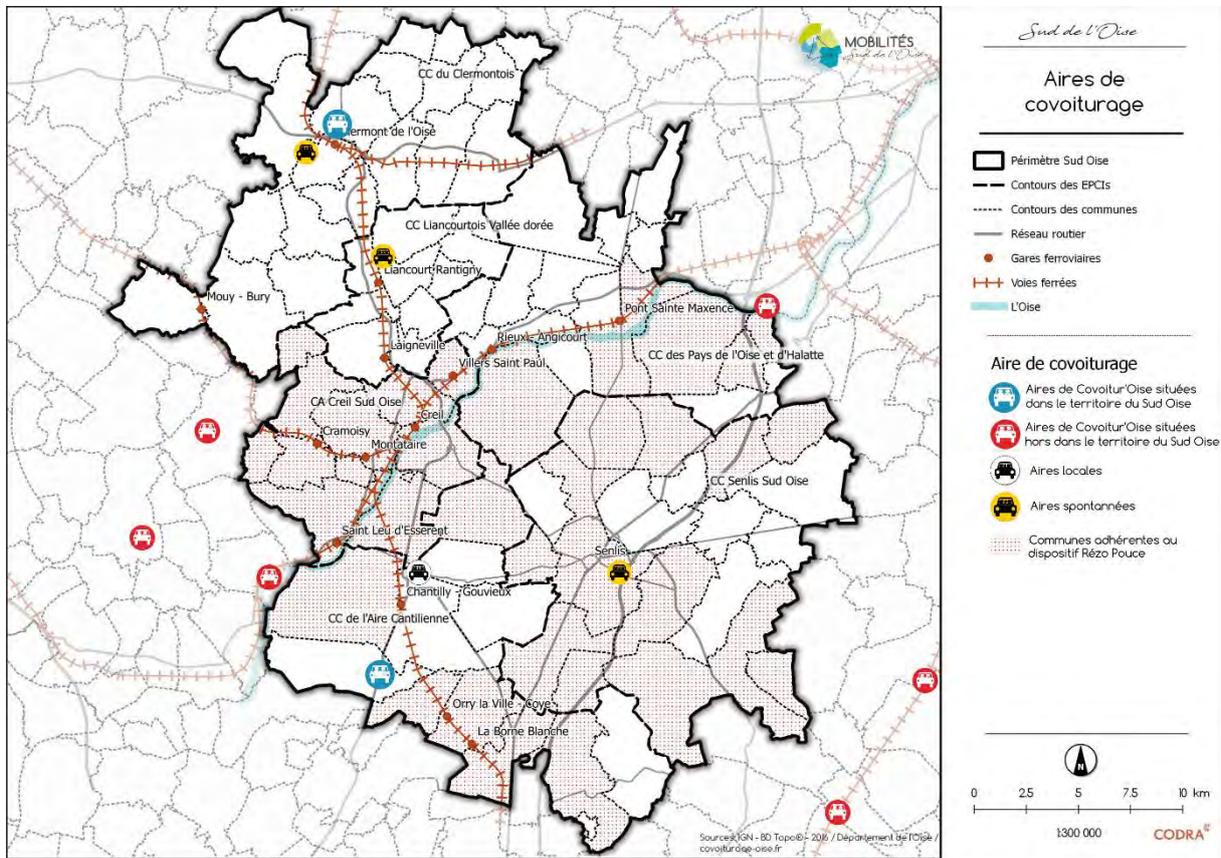
Carte 10 : Vulnérabilité en termes d'accès à la mobilité



### Covoiturage

La pratique du covoiturage reste limitée pour les déplacements quotidiens, notamment vers le travail. Le Département de l'Oise a implanté 2 aires de covoiturage (Covoitur'Oise) dans le Sud Oise, une à Fitz-James et une autre à Lamorlaye. De plus, un service innovant d'autostop organisé et des aires de covoiturage spontanées se développent. Le SMTCO a mis en place une plateforme de covoiturage. L'information sur les services existants est à renforcer.

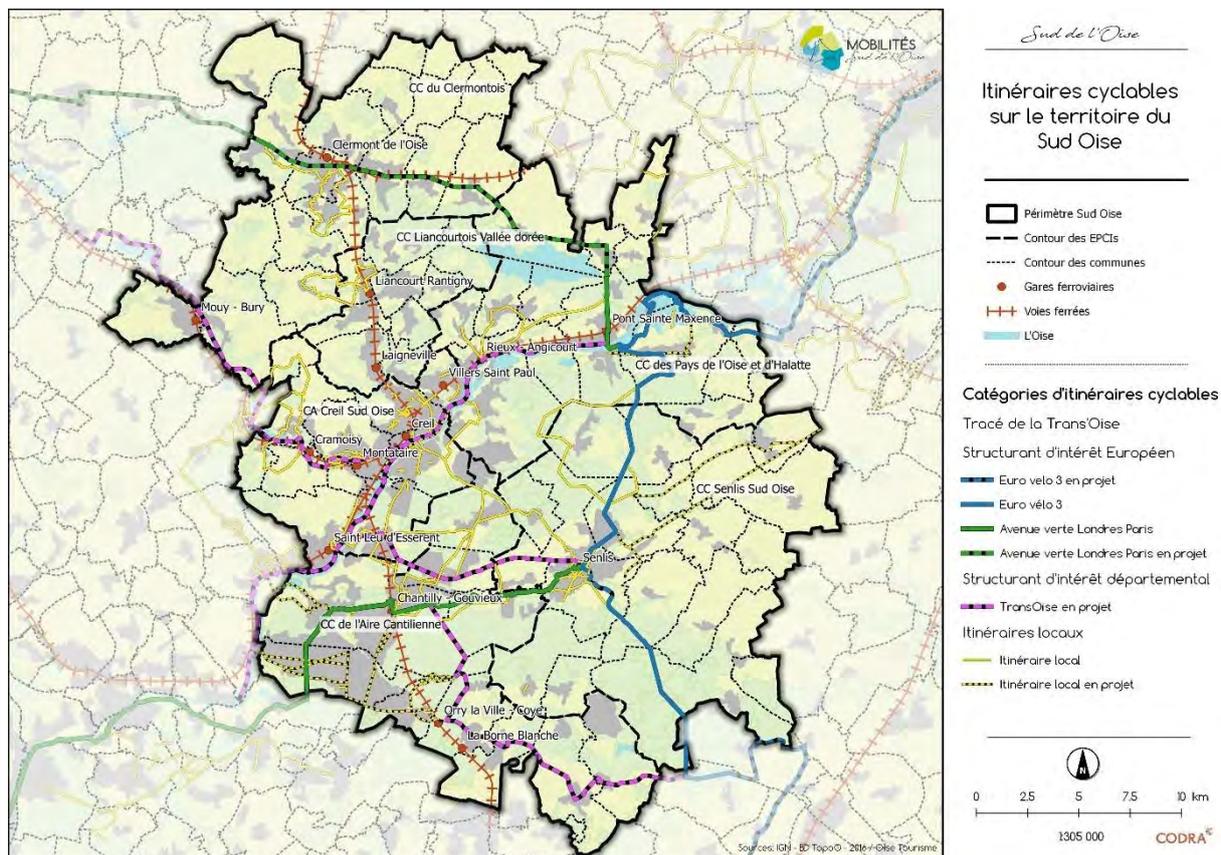
Carte 11 : Aires de covoiturage



### Itinéraires cyclables

Le territoire est maillé par des itinéraires cyclables structurants et par des itinéraires locaux destinés aux loisirs. Des espaces naturels, notamment le long de l'Oise, souffrent d'une absence d'aménagements. La Trans'Oise est un projet de voie verte structurante, desservant le Sud Oise, dont le calendrier de réalisation reste à définir. L'enjeu pour ce territoire est de développer la pratique du vélo autrement que dans le cadre des loisirs. Ceci implique d'assurer la continuité du parcours cyclable, avec des liaisons cyclables continues et des équipements dédiés aux vélos dans les zones urbaines. Aujourd'hui, seuls 5 531 déplacements sont réalisés chaque jour à vélo, soit 0,7% de l'ensemble des déplacements.

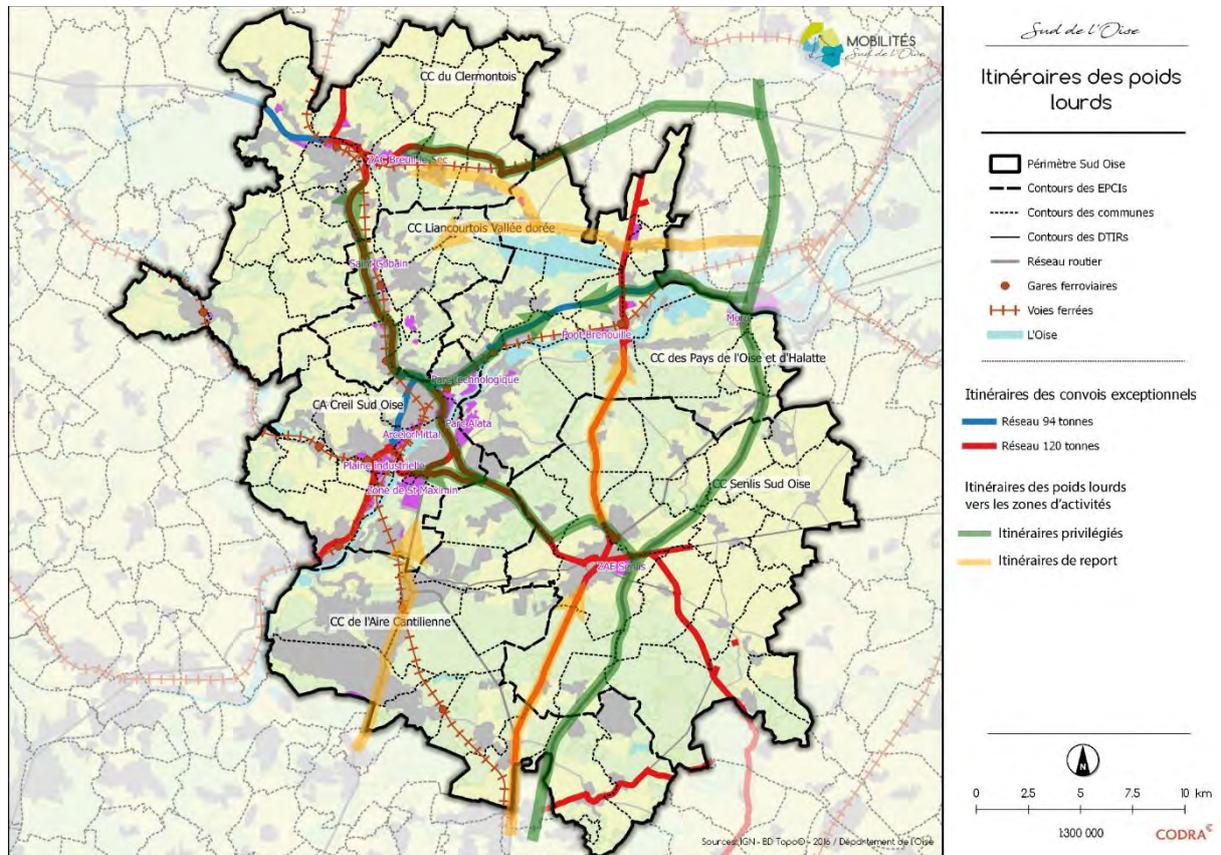
Carte 12 : Itinéraires cyclables



### Transport de marchandises

Les zones d'activités bénéficient d'une bonne accessibilité depuis l'autoroute A1, mais le report d'une partie du trafic sur les voies locales génère des nuisances dans les secteurs urbains. La part du trafic poids lourds sur la RD 1016 en traversée de Chantilly, et sur la RD 1017 en traversée de Senlis, est de 4,5%. Le transport par rail et par voies navigables reste sous exploité.

Carte 13 : Itinéraires des poids lourds



## Environnement et mobilité

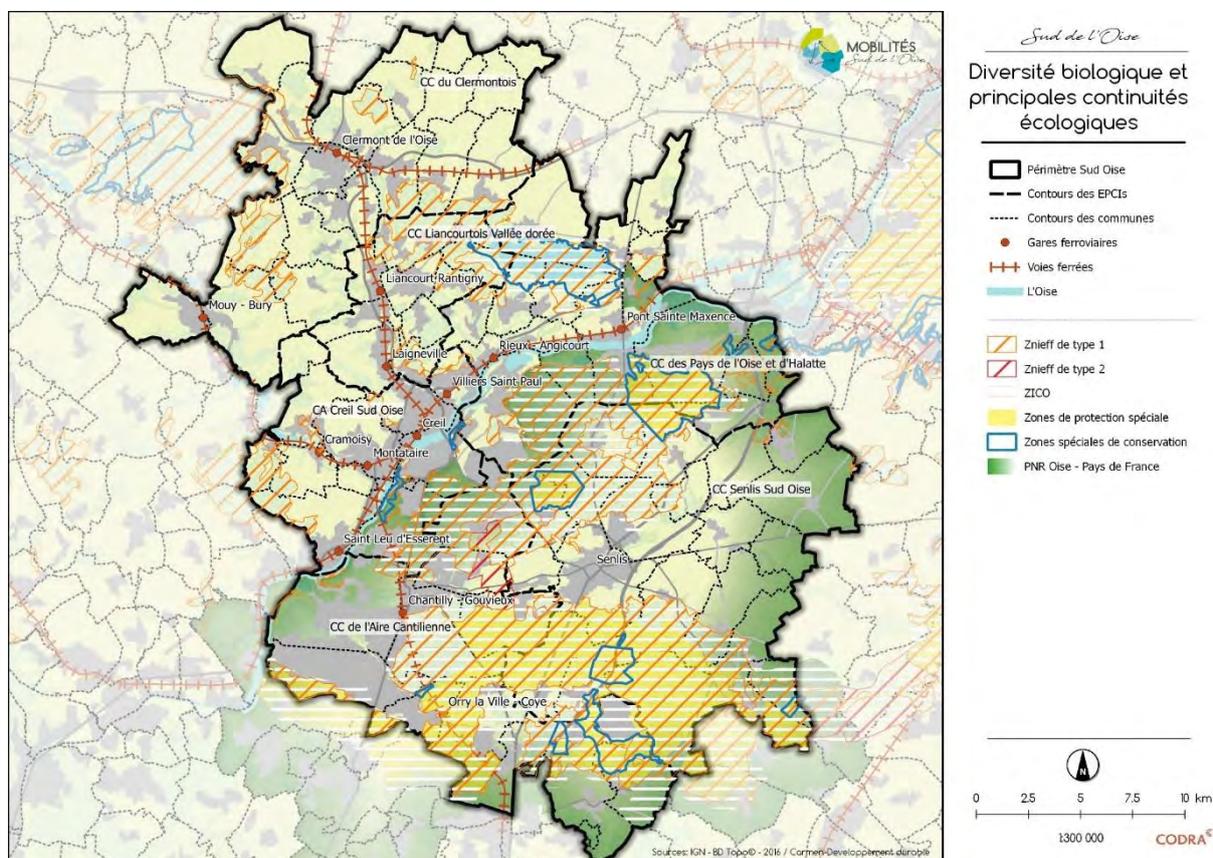
### Biodiversité

Le Sud Oise bénéficie d'un patrimoine naturel particulièrement riche et compte à ce titre, de nombreux espaces protégés. Le territoire est partiellement concerné par le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France sur les communes du Sud Est, notamment sur les communes de la CCAC qu'il couvre entièrement.

Plusieurs sites Natura 2000 « Habitats » (ZSC) sont présents sur le territoire (Marais de Sacy-le-Grand, Massifs Forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville, Coteaux de l'Oise autour de Creil, Coteaux de la vallée de l'Automne) ainsi que 2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) au sud du territoire (Massif des 3 Forêts et Bois du Roi et Marais de Sacy).

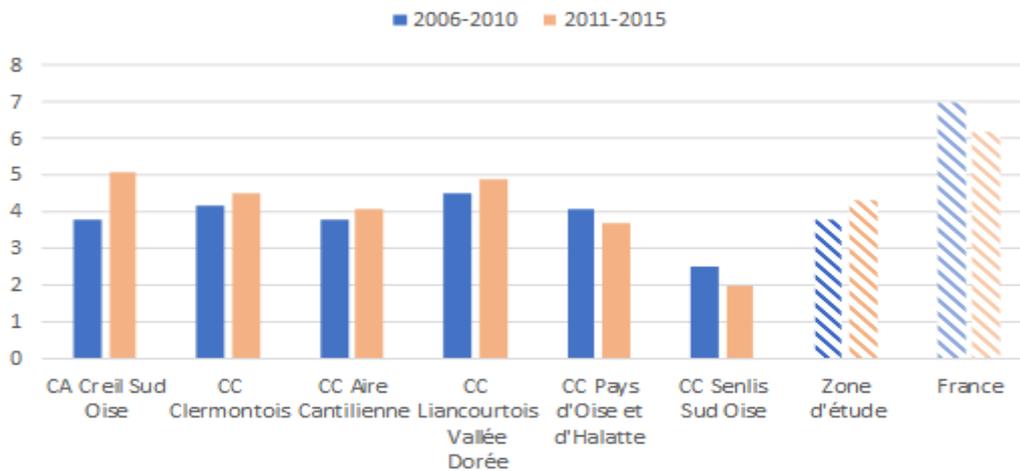
Une proportion importante du territoire est couverte par des ZNIEFF I et II. Les ZNIEFF ne constituent pas une protection réglementaire mais sont révélatrices d'un intérêt biologique, et peuvent constituer un indice à prendre en compte dans les aménagements et projets.

Carte 14 : Diversité biologique et continuités écologiques



### Urbanisation et consommation d'espace

L'indice de construction correspond au nombre de logements commencés par an pour 1000 habitants. Sur la période 2006 à 2015, l'indice de construction moyen des 6 territoires s'est situé en dessous de la moyenne nationale.



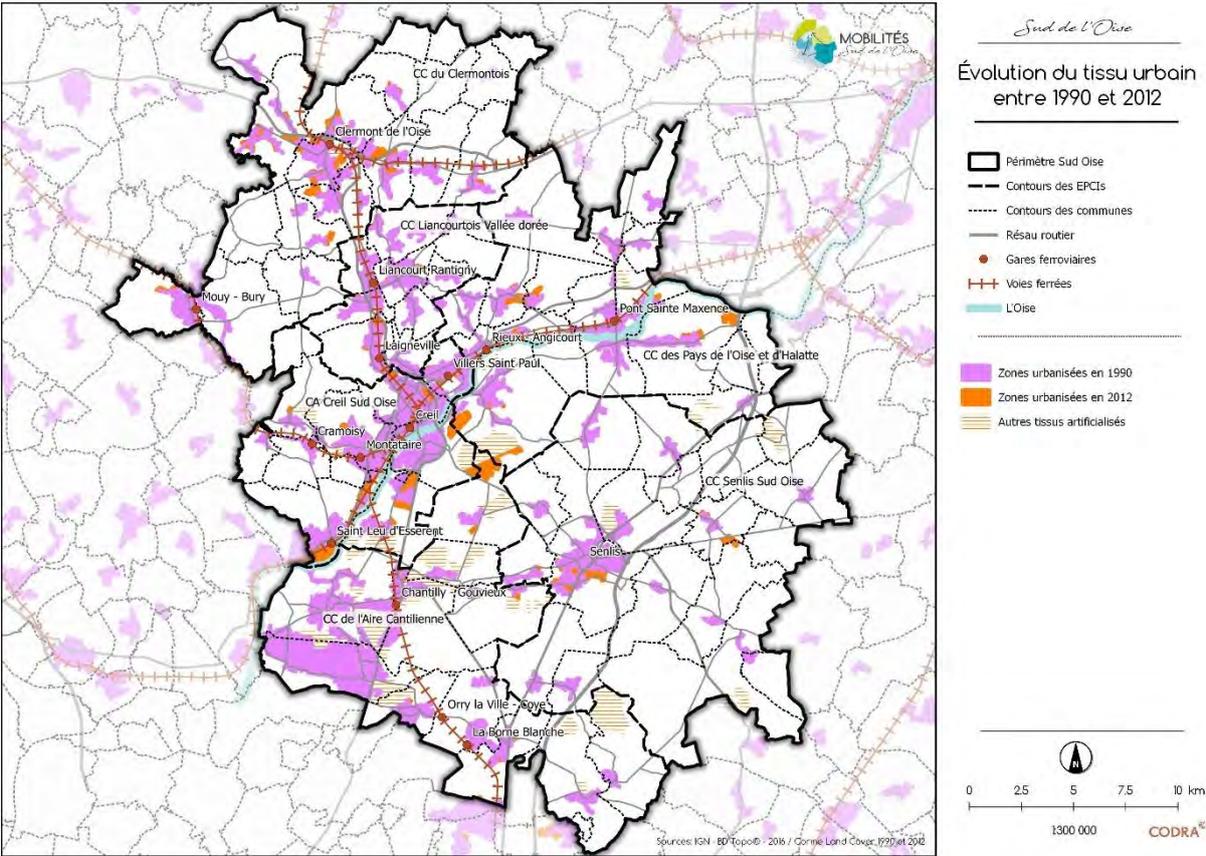
Source : Sitadel 2 (2011-2015)

L'indice de construction a augmenté entre la première et la seconde période pour la C.A. Creil Sud Oise, pour la CC du Pays Clermontois, la CC Aire Cantilienne et la CC Liancourtois Vallée Dorée. Il a, en revanche, diminué pour la CC Pays d'Oise et d'Halatte et la CC Senlis Sud Oise, suivant la tendance nationale.

Entre 2011 et 2015, l'ACSO est l'intercommunalité du territoire qui présente l'indice de construction le plus élevé (5 logements pour 1 000 habitants).

La carte suivante met en évidence le fait que les agglomérations de Creil et Clermont ont connu une dynamique importante d'étalement urbain. Le sud-est du territoire (à l'exception de la commune de Senlis), protégé en partie par la charte du PNR Oise Pays de France, a été relativement épargné par ce phénomène.

Carte 15 : Evolution du tissu urbain entre 1990 et 2012

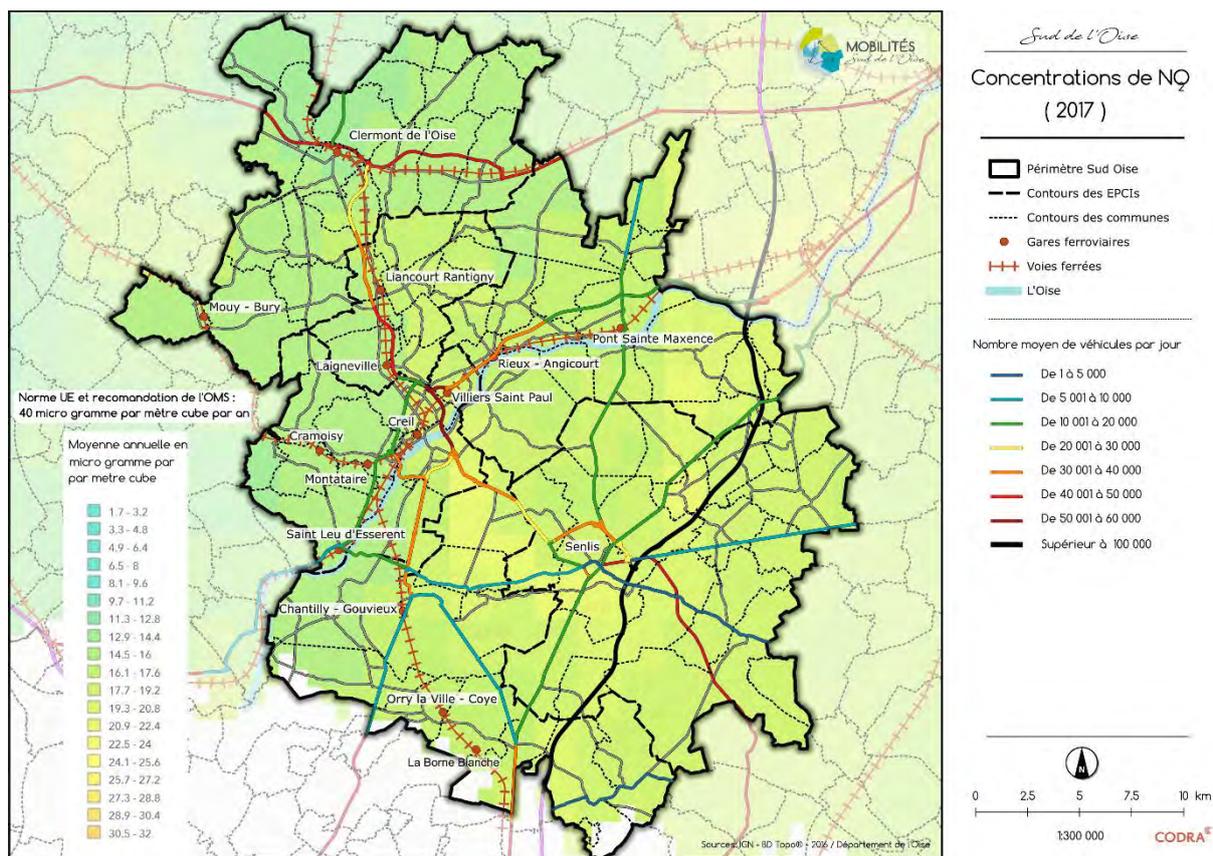


### Pollution de l'air

Le transport contribue significativement aux émissions territoriales de Particules (PM2.5 et PM10) et d'Oxyde d'Azote (NOx). Les concentrations de NO2 sont plus élevées au sud de l'ACSO. Des dépassements des valeurs réglementaires sont relevés le long des axes routiers à fort trafic (ex. : RD1016). La partie Est du périmètre traversé par l'A1 a le taux de NO2 le plus élevé. Les niveaux de particules (PM10) sont élevés dans la région de Creil, qui fait l'objet d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) depuis 2015 (origine des particules dans le périmètre du PPA : secteur résidentiel, industrie et transport routier).

À noter : le PDM du Grand Creillois devra être compatible avec le PPA qui lui fixe l'objectif de faire baisser de 15% les émissions de particules en suspension en 5 ans.

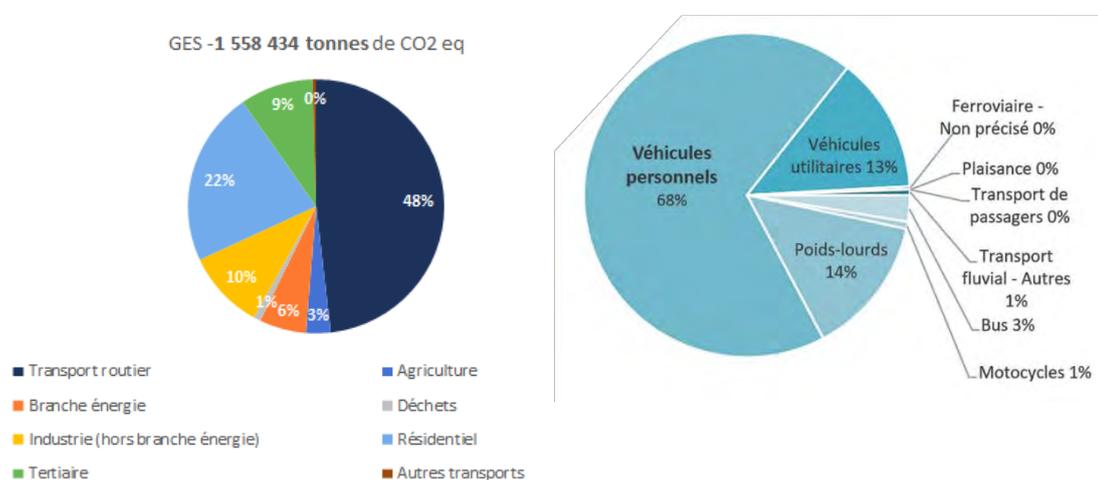
Carte 16 : Concentrations de NO<sub>2</sub> en 2017



### Gaz à effet de serre

Les émissions de GES analysées ci-après sont issues des inventaires de 2012 fournis par ATMO Hauts de France. La figure ci-après présente la répartition des émissions de GES par secteur (secteurs PCAET) pour l'ensemble des EPCI.

Les principaux secteurs émetteurs de GES sur le territoire sont le **transport routier**, avec près de la moitié des émissions de GES et le secteur résidentiel, avec 22% des émissions en 2012. Le reste des émissions provient du secteur tertiaire (9%), du secteur industriel (10%), de la branche énergie (6%), de l'agriculture (3%) et du secteur des déchets (1%).



Les émissions territoriales de gaz à effet de serre sont dominées par le transport routier et les véhicules personnels (à hauteur de 68%).

### Avantages / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Les actions des Plans de Déplacements Mutualisés (PDM) du Sud de l'Oise visent à renforcer les avantages, résorber les faiblesses, tirer profit des opportunités et éviter les menaces. Ces éléments, identifiés dans le cadre du diagnostic territorial, sont présentés dans le tableau suivant.

Avantages	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cœur urbain dense et bon maillage en pôles urbains sur le territoire</li> <li>▪ Etoile ferroviaire, performance des réseaux urbains et coordination des offres</li> <li>▪ Bon maillage routier entre les pôles du territoire et vers les pôles à proximité</li> <li>▪ Pôles économiques importants, avec des zones d'emploi dynamiques, proximité de Roissy</li> <li>▪ Projets sur les quartiers de gare (études de pôle sur les principales gares du territoire)</li> <li>▪ Présence du Parc Naturel Régional (PNR) Oise-Pays de France sur une partie du territoire</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faible couverture géographique de la plupart des réseaux de transports collectifs urbains (ville centre)</li> <li>▪ Offres partielles et fragmentées, faible desserte dans les espaces périurbains</li> <li>▪ Saturation en gare de Creil</li> <li>▪ Une partie du territoire à dominante périurbaine et rurale, avec des difficultés de mobilité, surtout pour les non motorisés</li> <li>▪ Congestion des routes aux heures de pointe, avec un impact sur la qualité de vie, pollution liée au transport</li> <li>▪ Difficultés de recrutement pour les employeurs et difficultés d'accès à l'emploi pour les ménages périurbains</li> <li>▪ Une qualité de l'air dégradée sur le territoire</li> <li>▪ Une population sensible avec un taux de chômage élevé</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>

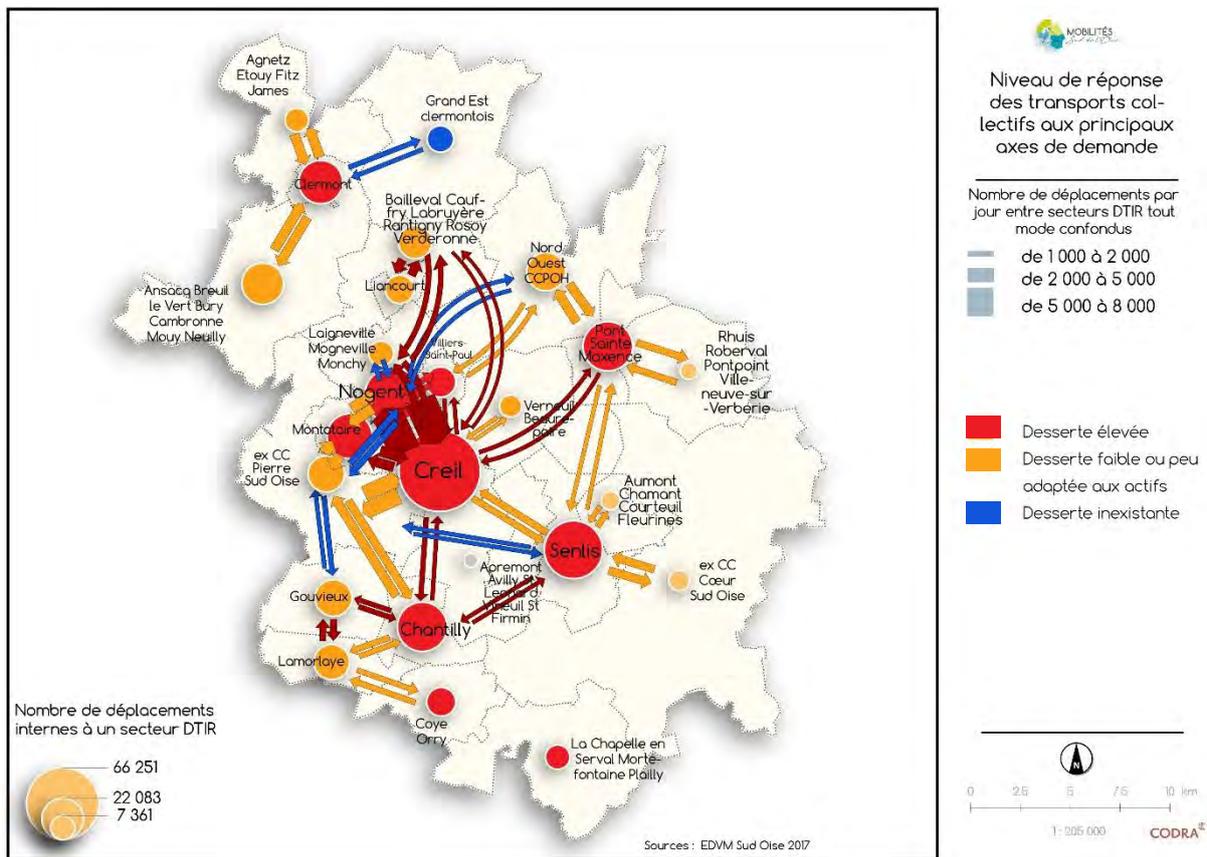
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réseaux urbains en développement (Le Bus) ou en restructuration (réseau urbain de l'ACSO)</li> <li>▪ Projets qui pourront renforcer l'attractivité des pôles, notamment aux abords des gares, un potentiel d'amélioration de la santé, du cadre de vie et de l'attractivité du territoire</li> <li>▪ Arrivée de la ligne TGV et du barreau Roissy - Picardie, mise en œuvre de la LOM, réflexions sur la gouvernance</li> <li>▪ Projets de doublement ou sécurisation des routes structurantes, requalification des axes en traversée des espaces urbains</li> <li>▪ Transformation de Creil (Gare cœur d'agglomération et autres) et développement du Clermontois</li> <li>▪ Plusieurs PCAET en cours d'élaboration</li> <li>▪ Révision des SCOT du SMBCVB et de la CCPOH</li> <li>▪ Réflexion sur l'adoption de la compétence mobilité de certains EPCI (CCLVD, CCPOH...)</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projets pouvant renforcer la saturation des routes si rien n'est fait pour les autres modes</li> <li>▪ Développement attendu sur le territoire et les territoires voisins, pouvant accroître les difficultés de circulation</li> <li>▪ Renforcement de la dépendance vis-à-vis des territoires extérieurs, un risque de rater l'opportunité du TGV et des projets phares</li> <li>▪ Artificialisation croissante des sols avec une population en augmentation</li> </ul> 

## Adéquation entre l'offre et la demande de déplacements

### Niveau de réponse des transports collectifs aux principaux axes de demande

Dans le cadre du diagnostic, la demande et l'offre en déplacements ont été analysées de manière détaillée. Ces deux informations ont été croisées pour déterminer le niveau de réponse des transports collectifs aux principaux axes de demande. La carte ci-dessous montre les liaisons empruntées plus de 1 000 fois par jour (tous modes confondus) et le niveau de desserte des transports collectifs sur ces liaisons. Cela permet de faire ressortir les axes sur lesquels un renforcement de l'offre existante (en jaune) ou une création d'une offre nouvelle (en bleu) sont à envisager.

Carte 17 : Niveau de réponse des transports collectifs aux principaux axes de demande



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

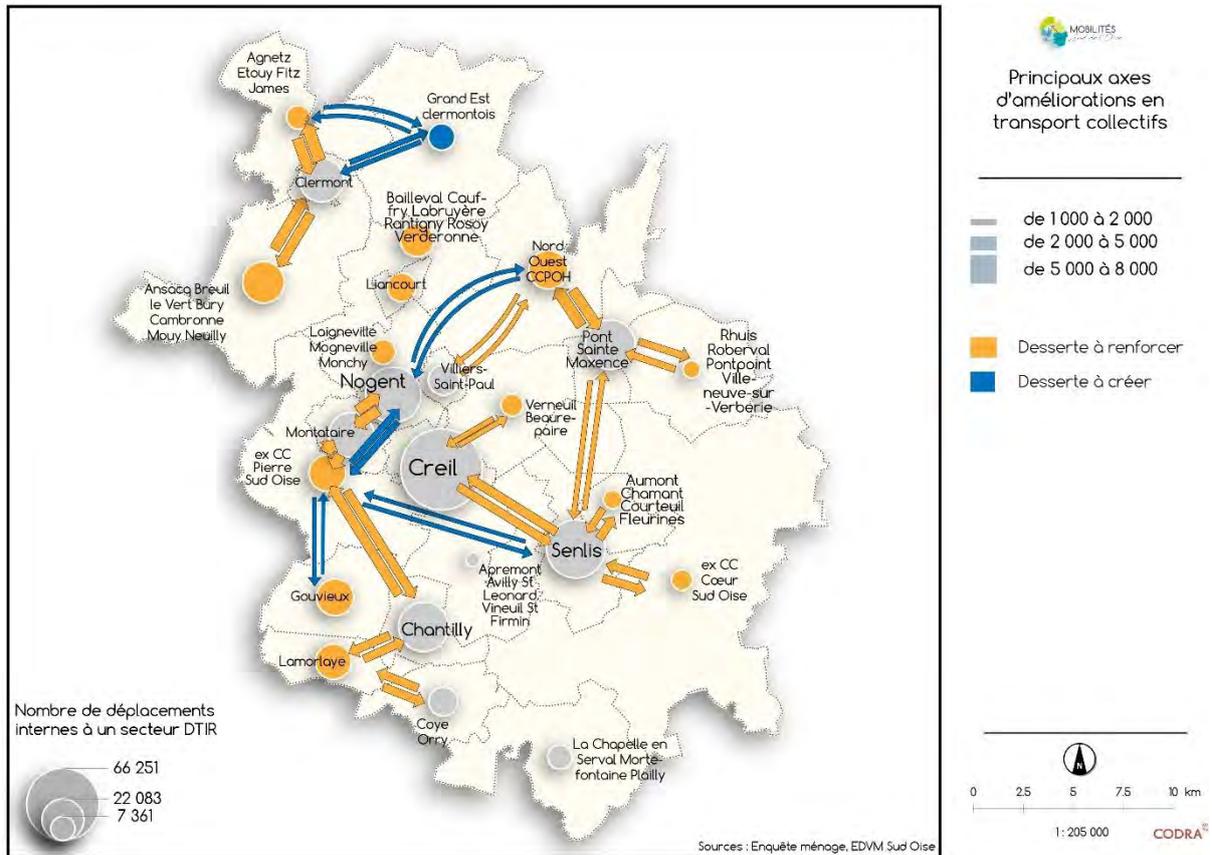
### *Principaux axes d'amélioration en transports collectifs*

La confrontation entre la demande et l'offre de mobilité permet d'identifier les axes sur lesquels une amélioration de l'offre en transports collectifs permettrait de répondre à un nombre important de déplacements quotidiens. La carte ci-dessous met en évidence les améliorations à apporter.

Dans la plupart des cas, le besoin porte sur un renforcement de la desserte. La desserte en transports collectifs est alors déjà existante, mais ces caractéristiques (en particulier son amplitude horaire et sa fréquence), ne permettent pas de répondre de manière optimale aux besoins des actifs. C'est par exemple le cas pour la plupart des destinations au départ de Senlis, ou entre Clermont et le sud du Pays Clermontois. Entre Creil et le Parc Alata (à Verneuil-en-Halatte), l'Express Alata joue un rôle important pour les salariés du site. Sa desserte pourrait toutefois être améliorée, notamment en termes de nombre de passages par jour (aujourd'hui, 4 allers-retours quotidiens) et d'amplitude horaire (première arrivée au Parc Alata à 7h49, dernier départ à 18h12).

Les liaisons identifiées comme à créer sont celles pour lesquelles aucune solution de transport collectif régulier n'est proposée pour le grand public alors qu'un besoin a été identifié.

Carte 18 : Principaux axes d'amélioration en transports collectifs

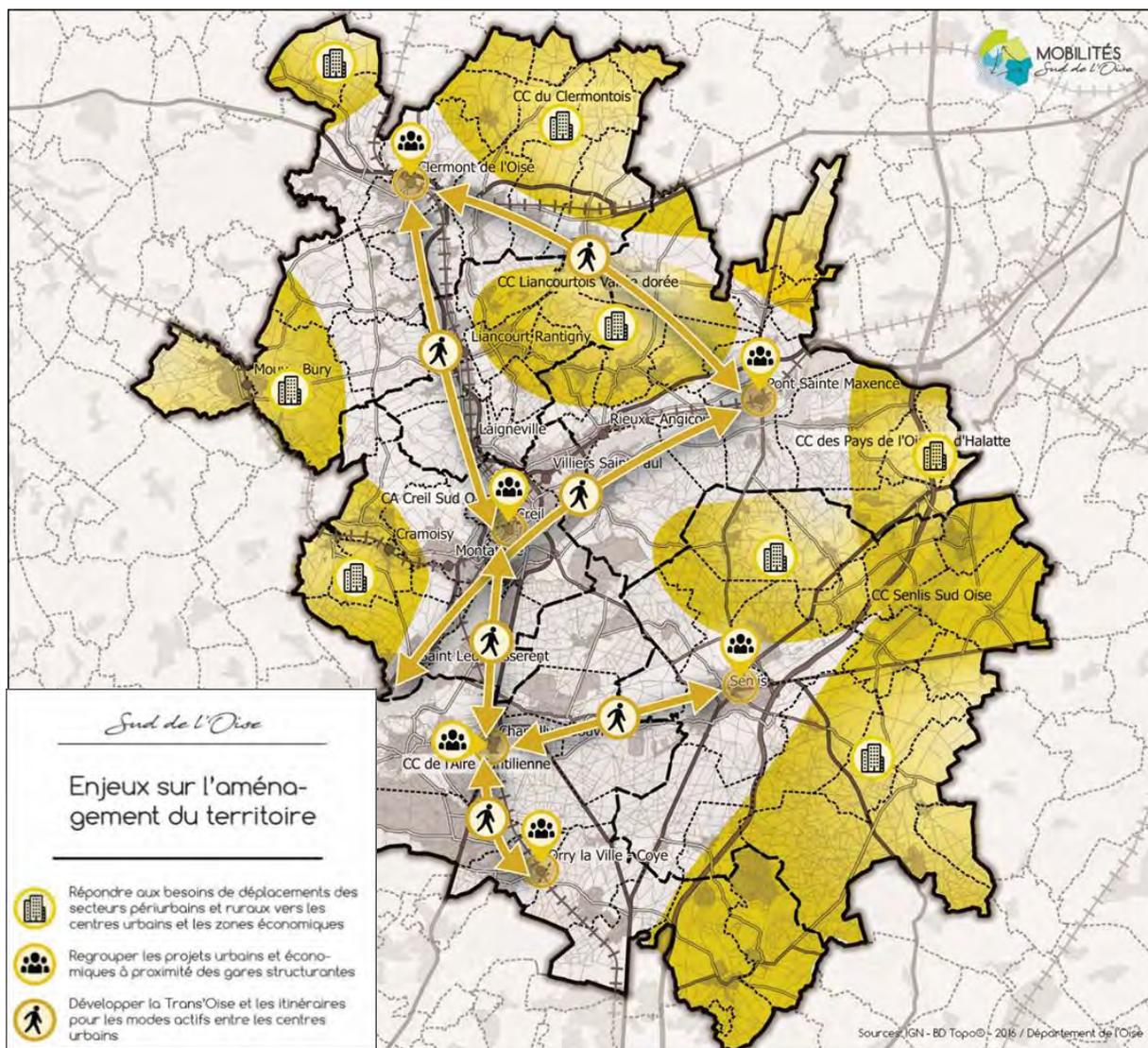


## Enjeux de mobilité

Les analyses menées au cours du diagnostic, ainsi que les enseignements des tables rondes avec les acteurs locaux et les élus des intercommunalités, ont permis d'identifier les principaux enjeux de mobilité à l'échelle du Sud de l'Oise. Ceux-ci se déclinent selon 5 thématiques : aménagement du territoire, transports collectifs et nouvelles solutions de mobilité, circulation et stationnement, déplacements des salariés et transports de marchandises, et environnement.

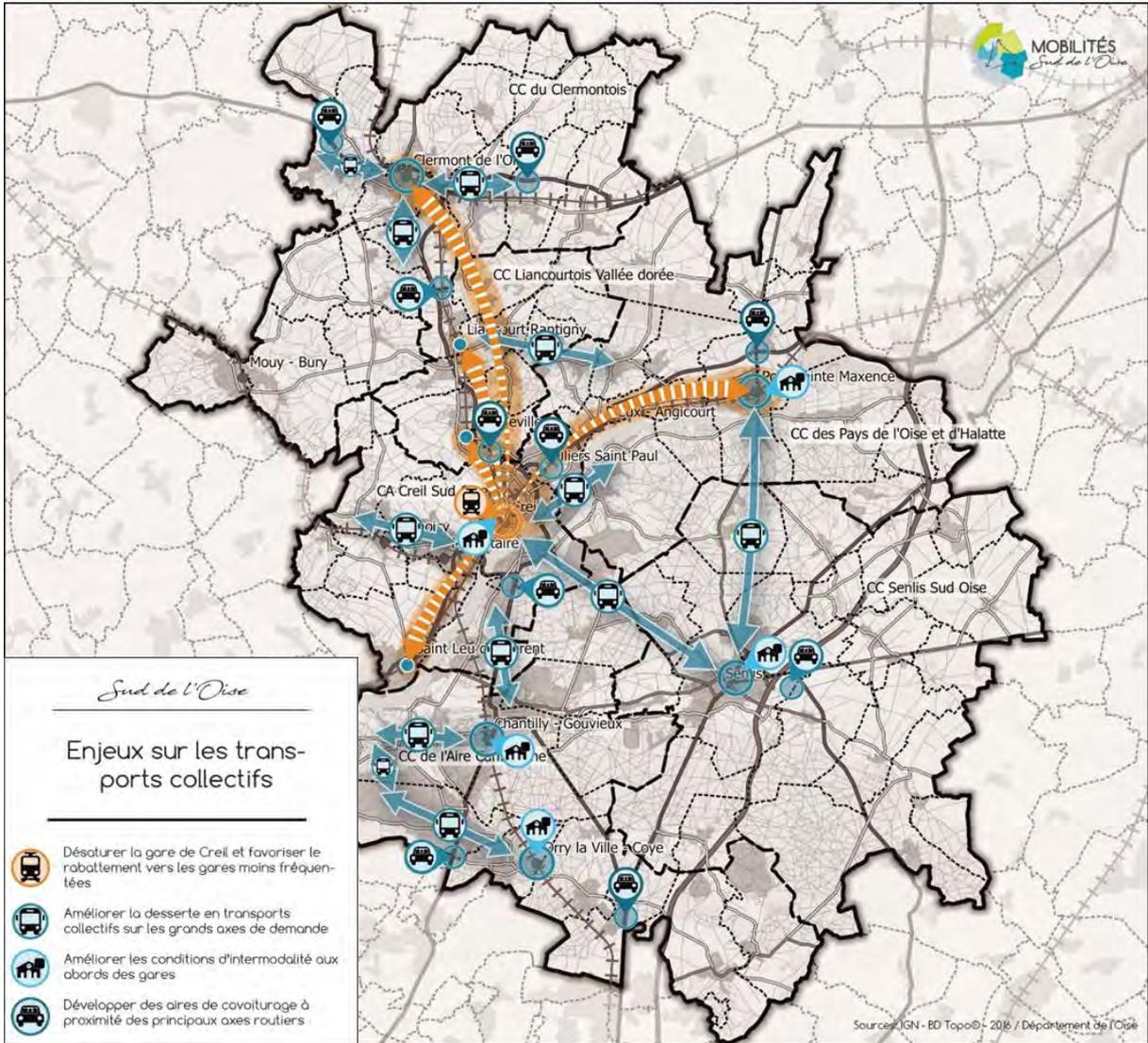
*Aménagement du territoire : répondre aux besoins des secteurs périurbains et regrouper l'urbanisation future aux abords des pôles d'échanges*

Carte 19 : Enjeux en termes d'aménagement du territoire



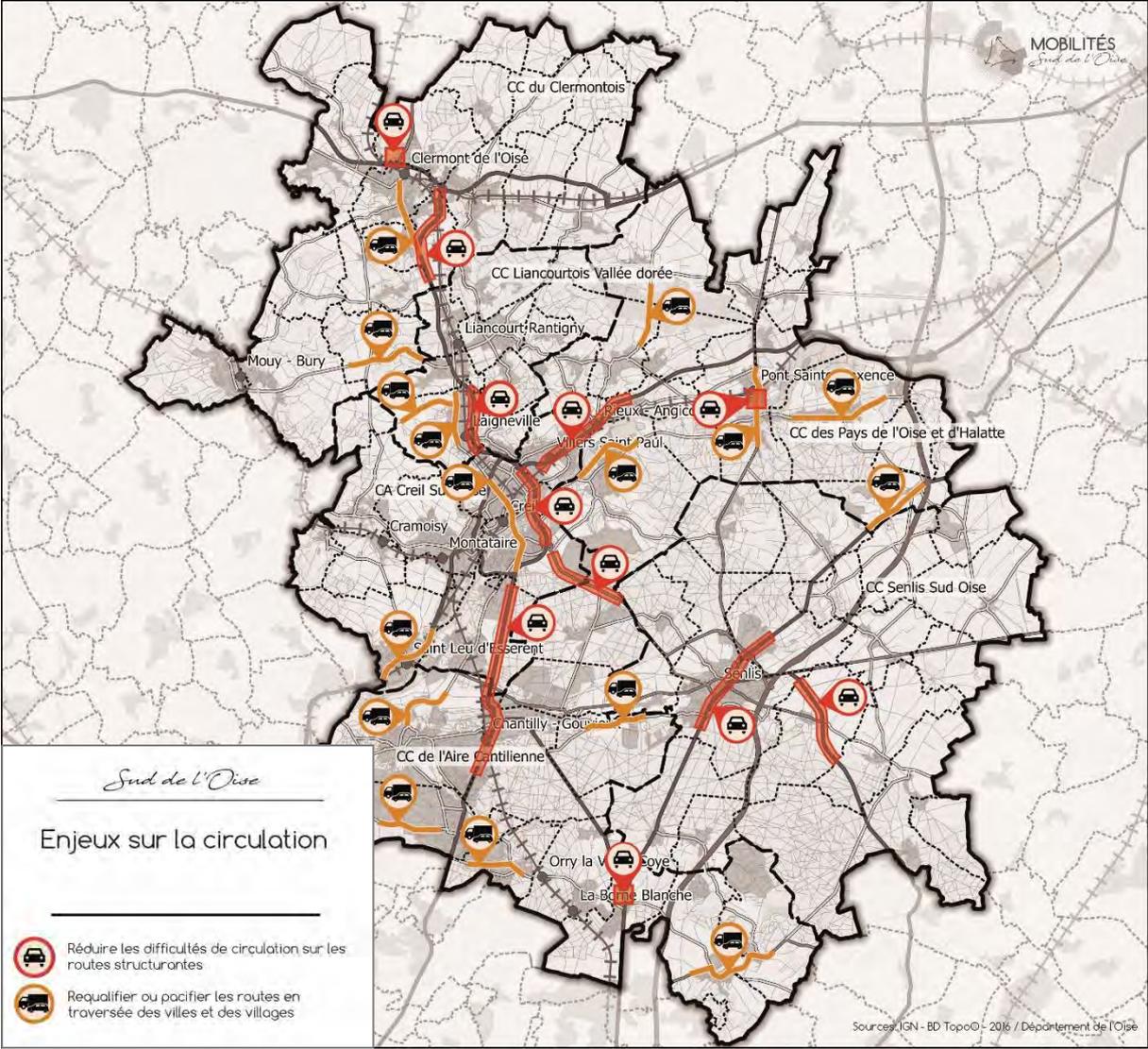
*Transports collectifs : désaturer la gare de Creil, répondre aux grands axes de demande et améliorer l'intermodalité*

*Carte 20 : Enjeux en termes de transports collectifs*

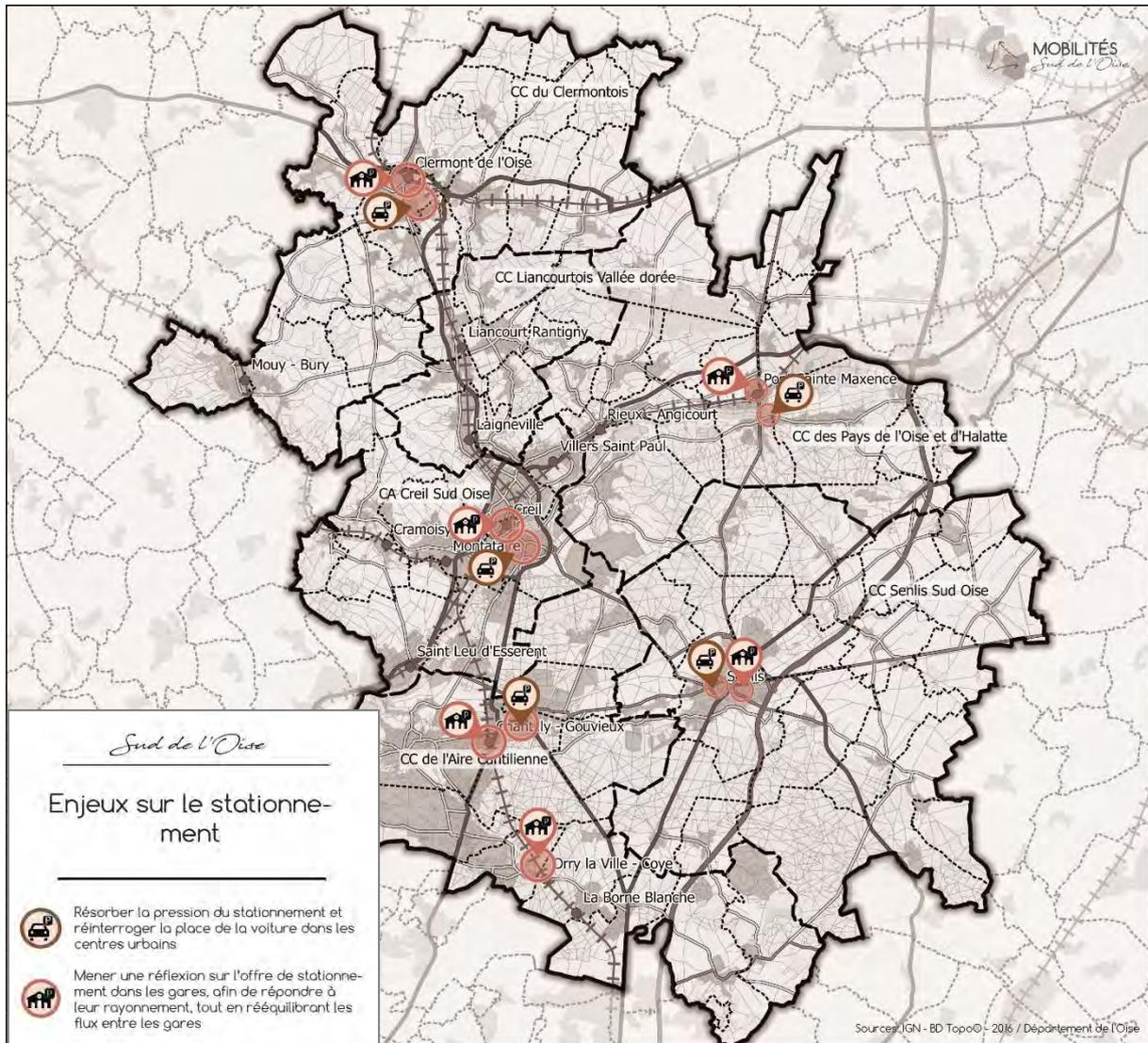


*Circulation et stationnement : réduire la saturation, pacifier les traversées de secteurs urbains, réduire la pression dans les centres-villes et les gares*

**Carte 21 : Enjeux en termes de circulation**

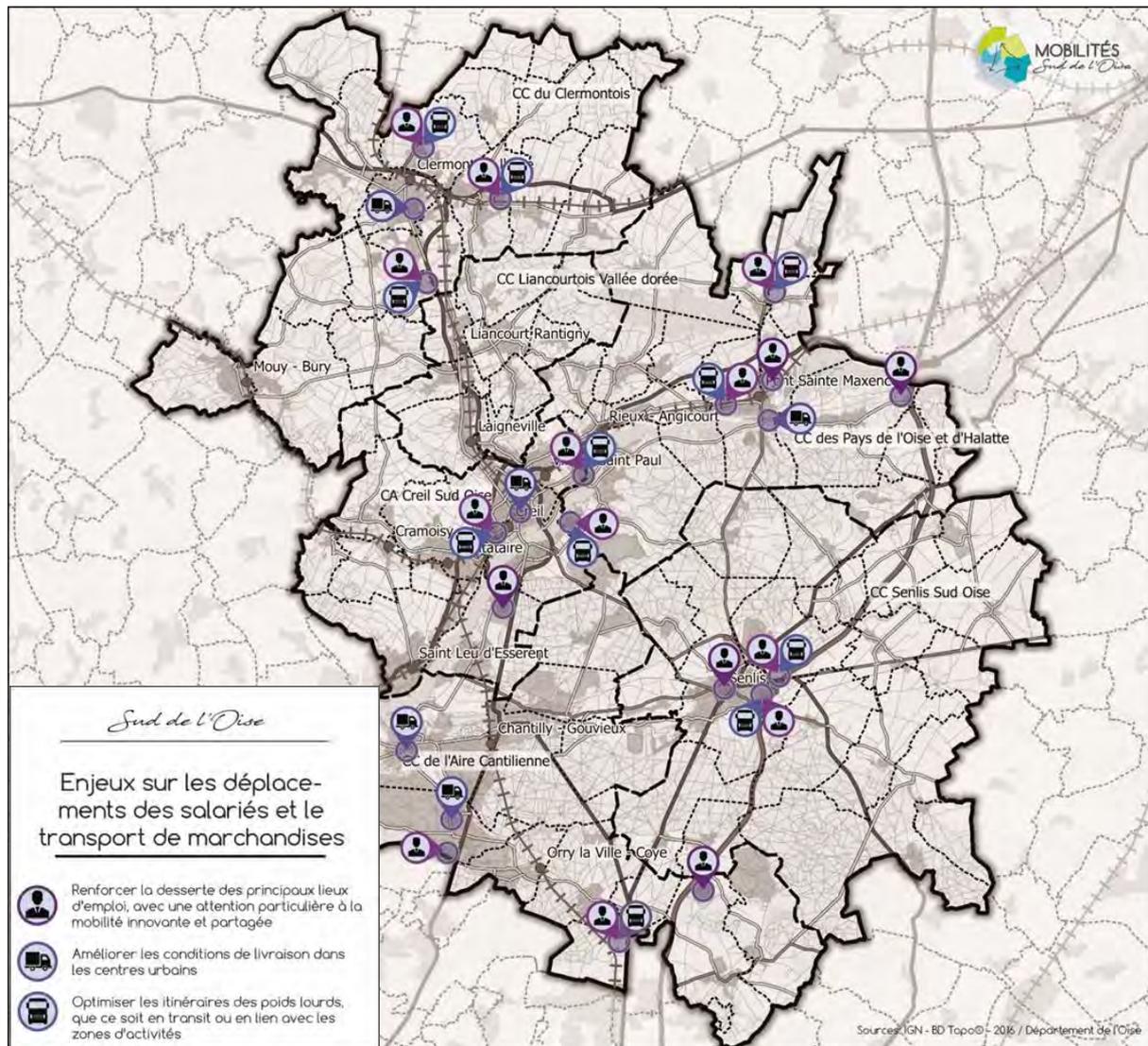


Carte 22 : Enjeux en termes de stationnement



*Déplacements et économie : renforcer la desserte des pôles d'emploi, améliorer les conditions de livraisons, optimiser les itinéraires des poids lourds*

Carte 23 : Enjeux en termes de déplacements des salariés et transport de marchandises



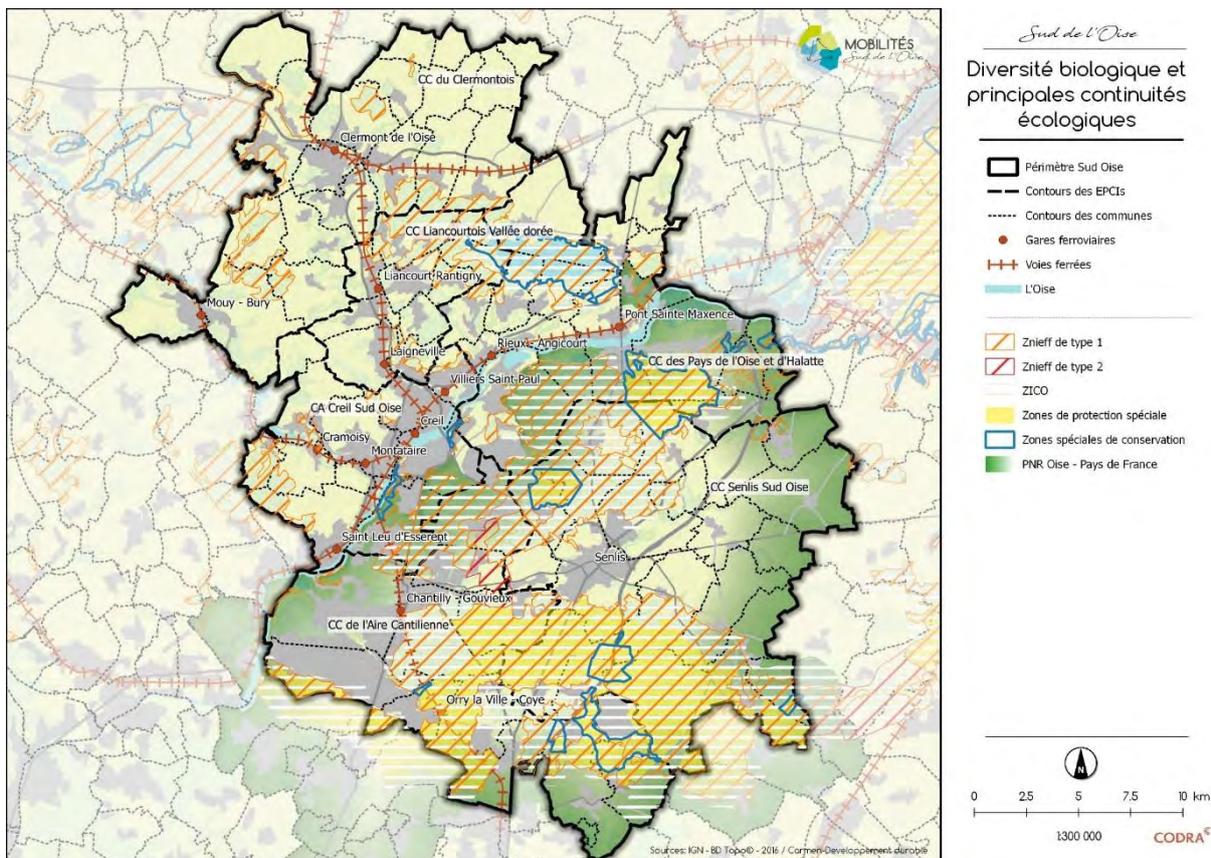
*Environnement : un patrimoine naturel particulièrement riche qu'il est nécessaire de préserver*

Le Sud Oise bénéficie d'un patrimoine naturel particulièrement riche et compte à ce titre, de nombreux espaces protégés. Le territoire est partiellement concerné par le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France sur les communes du Sud Est, notamment sur les communes de la CCAC qu'il couvre entièrement.

Plusieurs sites Natura 2000 « Habitats » (ZSC) sont présents sur le territoire (Marais de Sacy-le-Grand, Massifs Forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville, Coteaux de l'Oise autour de Creil, Coteaux de la Vallée de l'Automne), ainsi que 2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) au sud du territoire (Massif des 3 Forêts et Bois du Roi et Marais de Sacy).

Une proportion importante du territoire est couverte par des ZNIEFF I et II. Les ZNIEFF ne constituent pas une protection réglementaire mais sont révélatrices d'un intérêt biologique, et peuvent constituer un indice à prendre en compte dans les aménagements et projets.

*Carte 24 : Principaux enjeux environnementaux (milieux naturels) présents sur le territoire*



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## A l'échelle de Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise

### Principaux enseignements du diagnostic

#### *Des perspectives majeures de développement*

##### *Une dynamique soutenue*

L'agglomération de Creil a connu d'importantes extensions urbaines récentes à vocation principalement d'activités économiques et commerciales (Zone de Saint-Maximin, Parc Alata...). A celles-ci, s'ajoute un étalement urbain à vocation résidentielle sous forme diffuse et de lotissements, notamment en entrée de ville, aux abords du cœur d'agglomération.

Les documents de planification annoncent un renforcement de la plupart des polarités du Sud de l'Oise, mettant en avant le noyau urbain de l'agglomération de Creil. Le projet Gare Cœur d'Agglo, consistant à densifier le secteur aux abords de la gare de Creil (logements, bureaux, équipements...), constitue le projet urbain majeur de l'agglomération. Des projets urbains de taille plus modérée, notamment aux abords des gares (Montataire, Saint-Leu-D'Esserent) ou des projets de zones d'activités (Mogneville) verront aussi le jour dans les prochaines années.

##### *Une forte attractivité*

La forte attractivité exercée par l'Ile-de-France, ainsi que l'arrivée de la liaison Roissy – Picardie, devraient influencer le développement urbain dans les années à venir, en particulier dans le noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul).

**318 980** déplacements  
sont réalisés chaque jour les  
habitants du SMBCVB.

## Des conditions de mobilité à améliorer

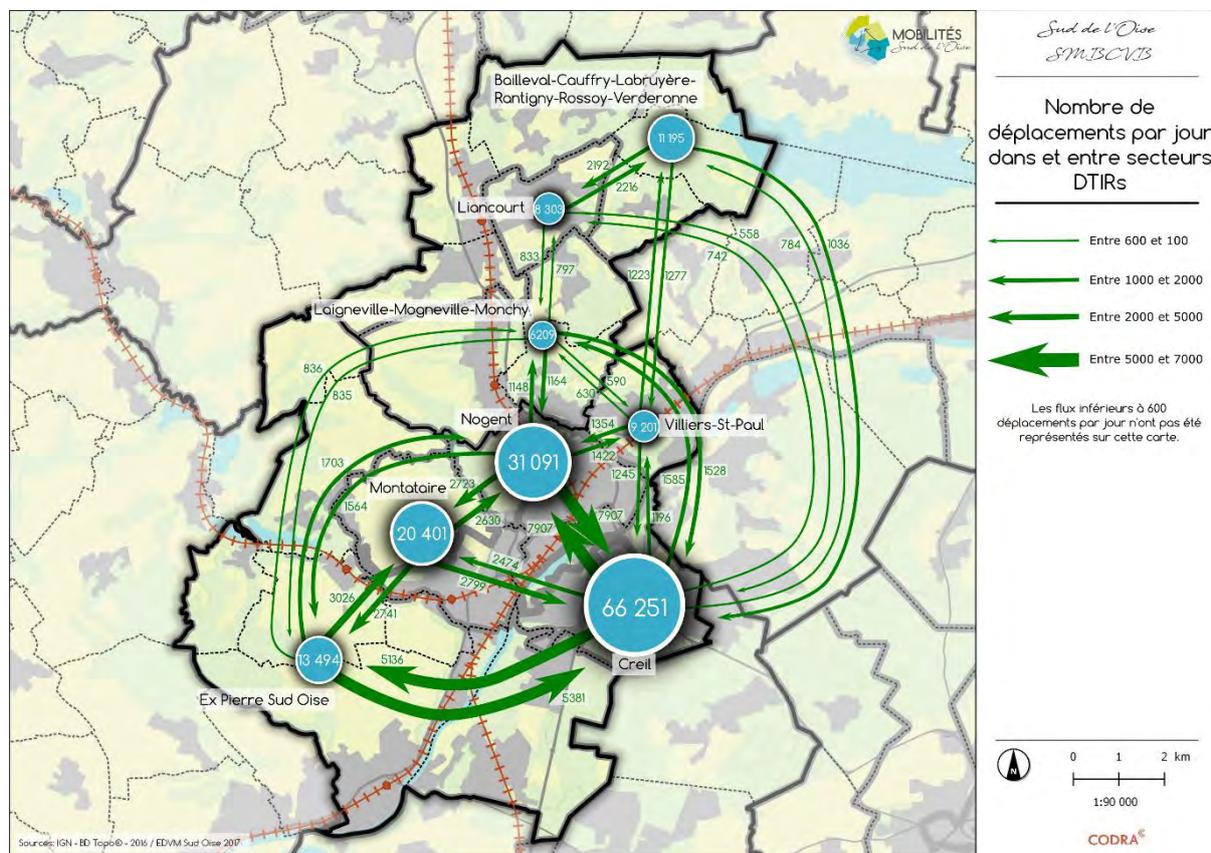
### Flux de déplacement

Les habitants du SMBCVB réalisent 318 980 déplacements par jour, soit 3,80 déplacements par jour par personne (contre 3,84 à l'échelle de l'ensemble du Sud Oise). Parmi ces déplacements, 84% restent dans le Sud Oise, 11% sont réalisés en lien avec l'extérieur du Sud Oise et 4% sont réalisés entièrement à l'extérieur du Sud Oise.

De plus, le territoire du SMBCVB est à l'origine de 303 578 déplacements par jour. Ces déplacements se répartissent de la manière suivante : 227 515 (75%) à l'intérieur du SMBCVB, 57 878 (19%) en lien avec un autre EPCI du Sud de l'Oise et 18 186 (6%) en lien avec l'extérieur du Sud de l'Oise.

Plus d'un tiers (35%) de l'ensemble de ces déplacements sont liés au travail ou aux études. Une grande partie des déplacements est effectuée pour des motifs liés aux achats, aux démarches administratives, aux visites ou aux loisirs divers.

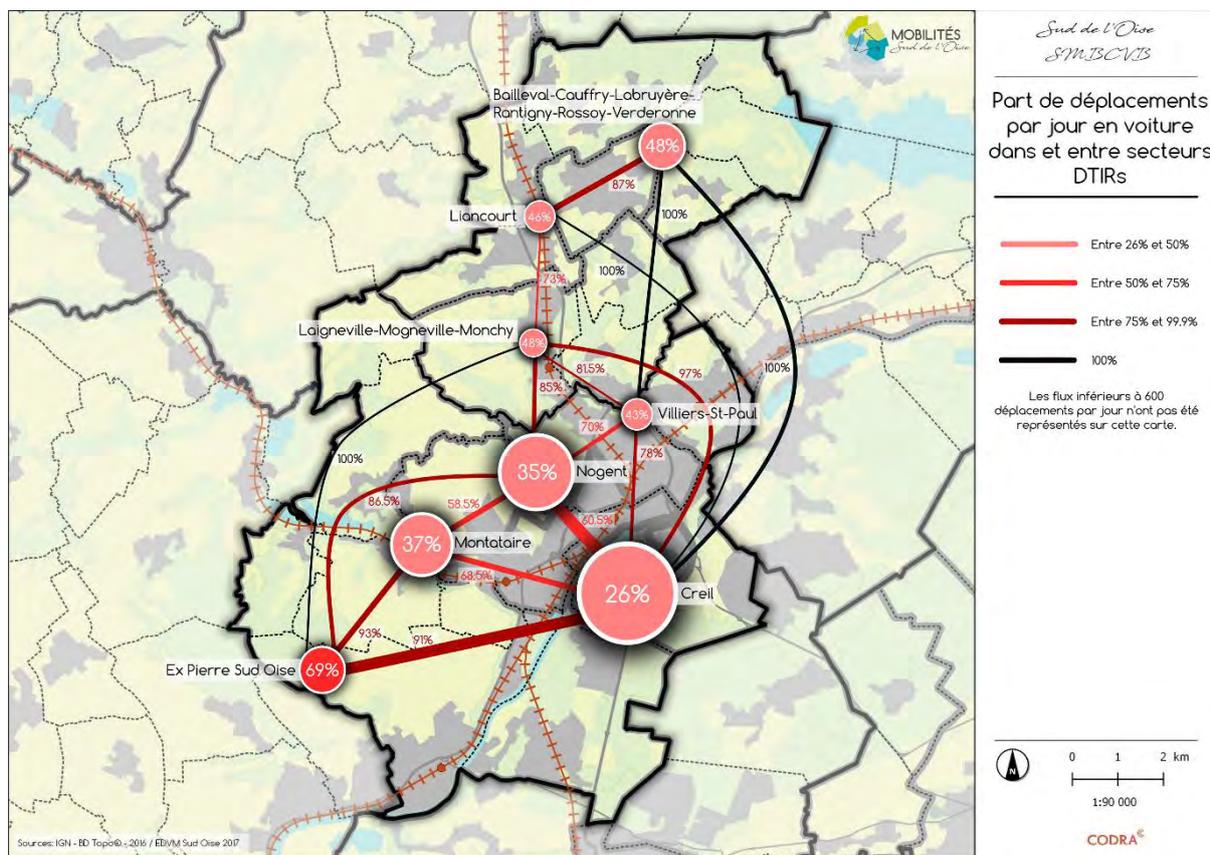
Carte 25 : Déplacements sur le territoire du SMBCVB



### Flux de déplacements en voiture

Les habitants du SMBCVB réalisent 173 886 déplacements pour jour en voiture, soit 54% de l'ensemble des déplacements. L'usage de la voiture est significatif, y compris sur des liaisons courtes entre les pôles urbains du territoire : 36% des déplacements de moins de 2 km sont réalisés en voiture.

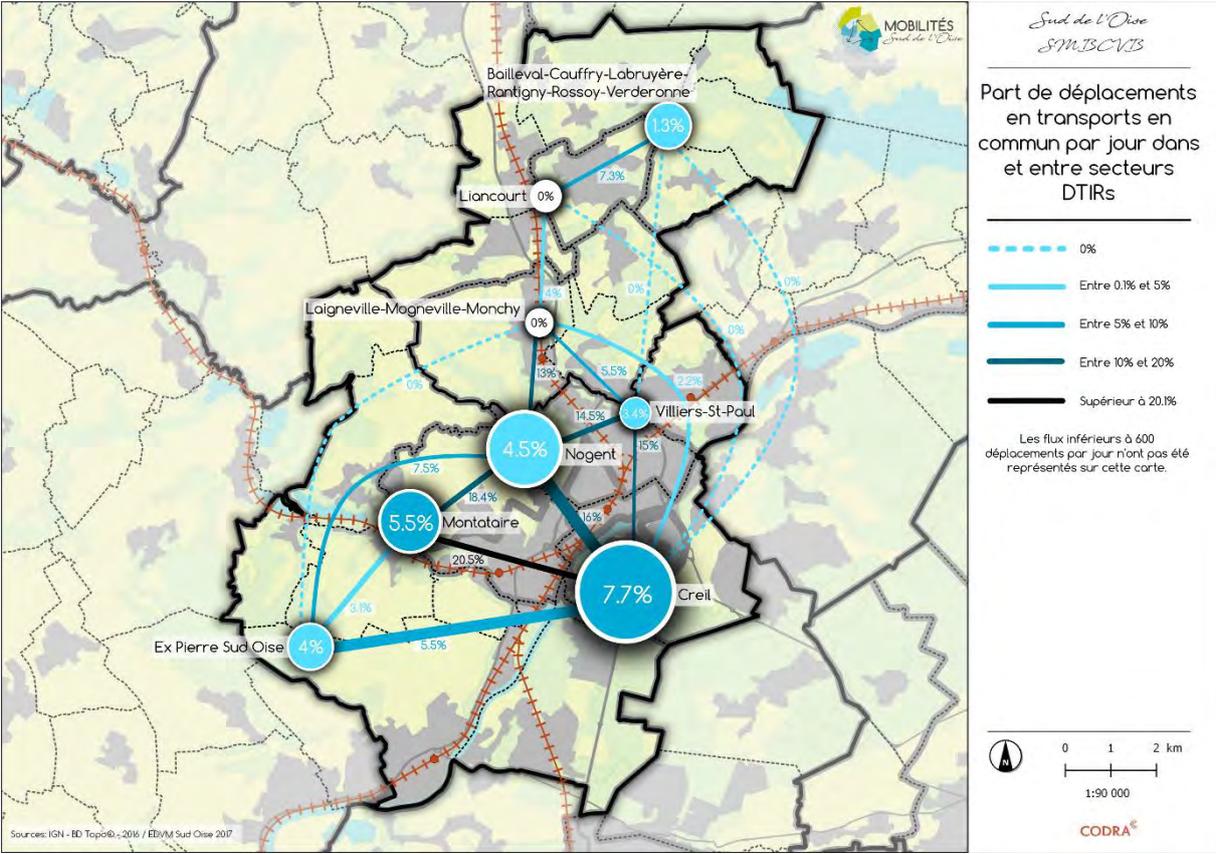
Carte 26 : Déplacements en voiture sur le territoire du SMBCVB



*Flux de déplacements en transports collectifs*

33 655 déplacements sont réalisés chaque jour en transports collectifs, soit 10,5% de l'ensemble des déplacements. L'usage des transports collectifs est plus élevé dans l'agglomération de Creil Sud Oise que dans les autres territoire du Sud Oise.

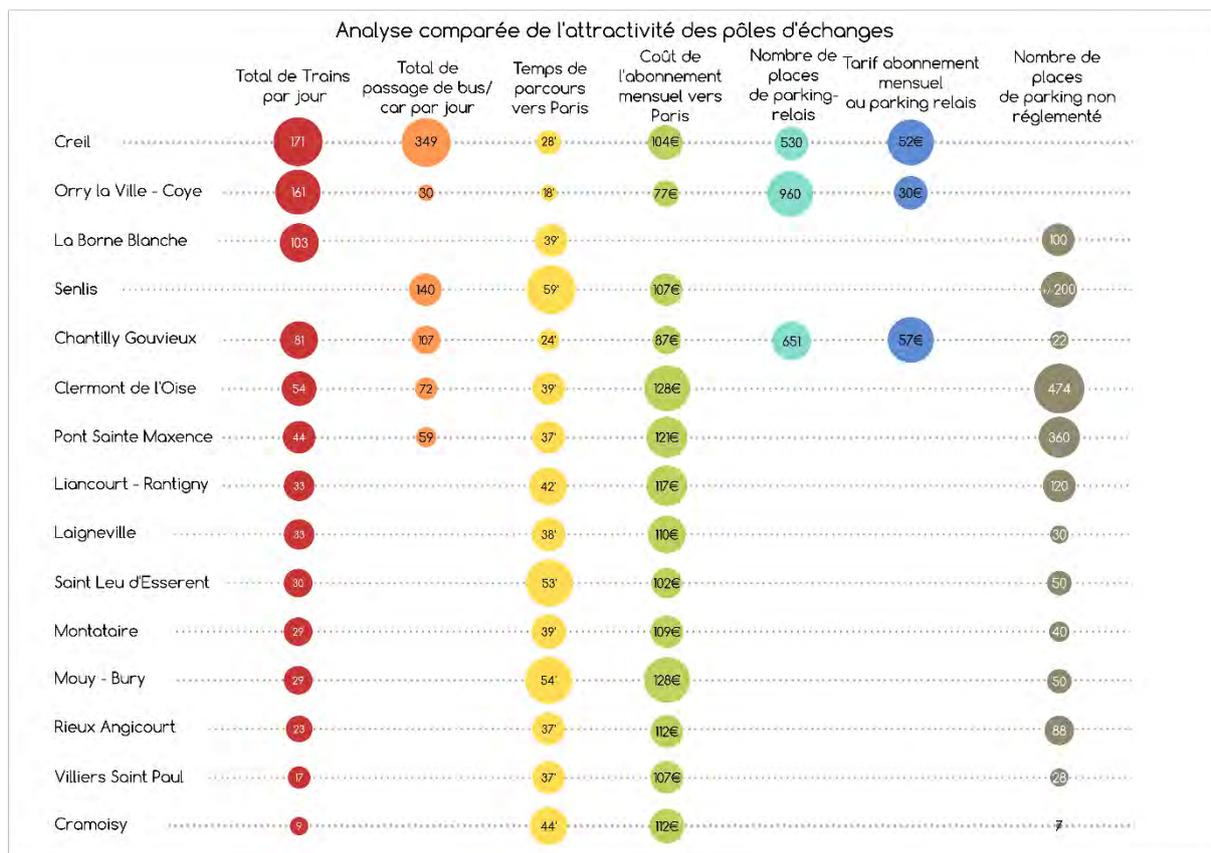
*Carte 27 : Déplacements en transports collectifs sur le territoire du SMBCVB*



### Desserte multimodale

Creil bénéficie de la meilleure desserte multimodale du Sud Oise, notamment avec une desserte en transports collectifs urbains, interurbains et ferroviaire. En tant que centre de l'étoile ferroviaire, elle est desservie par l'ensemble des lignes ferroviaires desservant le Sud Oise (5 lignes de TER et 1 ligne de RER). La fréquentation du pôle d'échanges de Creil est donc très importante. Les autres gares du territoire présentent un niveau de desserte ferroviaire moins important, mais qui reste significatif, notamment celles de la CCLVD, desservies par les trains de la ligne Paris - Amiens. Toutefois, ces gares souffrent d'une desserte très faible ou absente par des lignes de bus urbaines ou par des lignes de car interurbaines depuis leurs périmètres d'attractivité.

### Analyse comparée de l'attractivité des pôles d'échanges



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

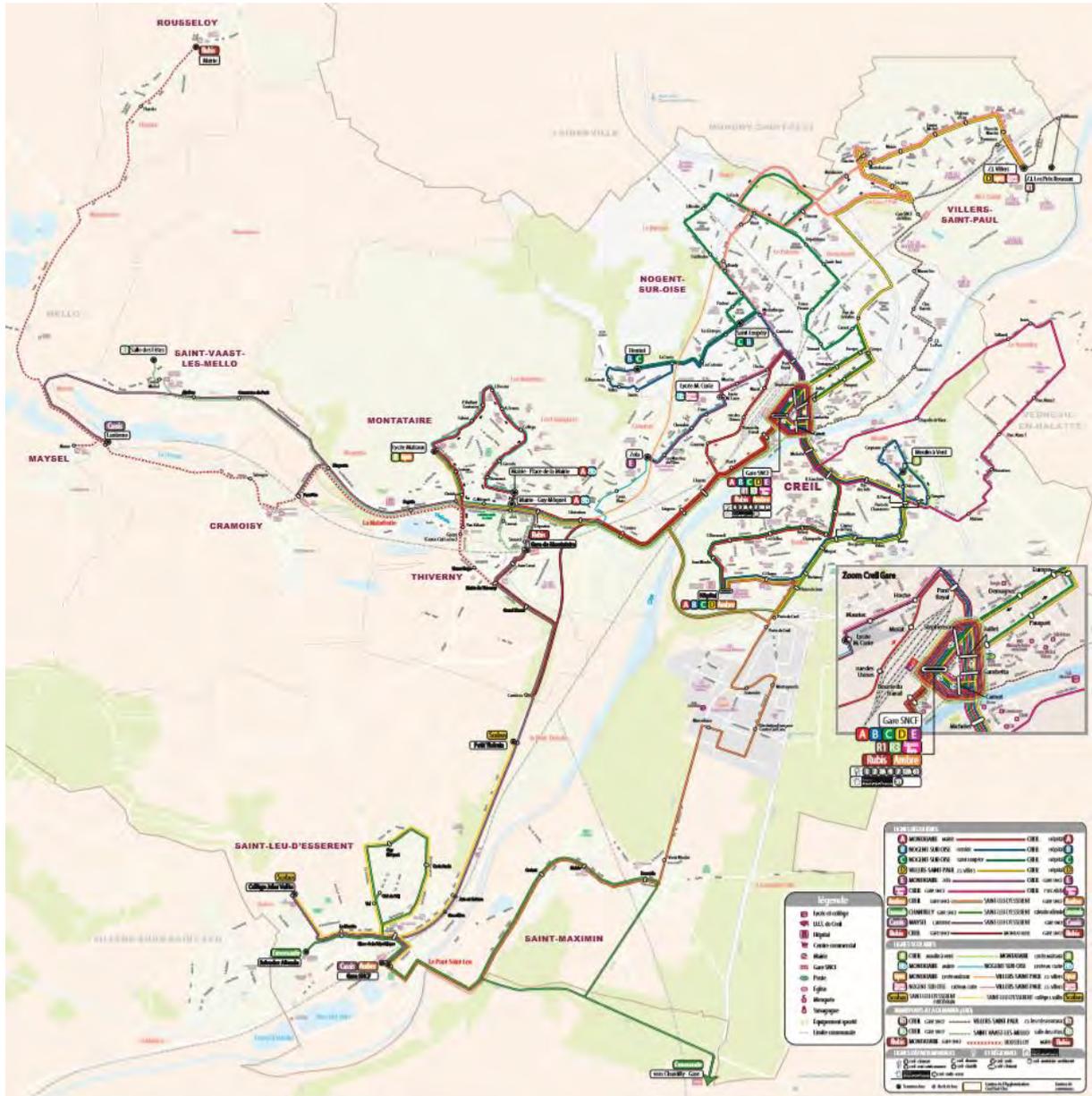
### *Desserte en transports collectifs urbains*

L'ACSO bénéficie d'une desserte par un réseau de transports collectifs urbain intercommunal. En lien avec la fusion récente de l'ancienne Communauté d'Agglomération de Creil et de l'ancienne Communauté de Communes Pierre Sud Oise, ce réseau consiste en un regroupement des réseaux desservant chacun de ces territoires. Tandis qu'il offre un niveau de desserte très élevé dans le noyau urbain, il se caractérise par un niveau de desserte plus faible à l'ouest du territoire (secteur de l'ex-PSO).

Ce réseau se trouve actuellement en cours de restructuration, afin de fusionner les deux anciens réseaux, d'améliorer la vitesse commerciales des lignes principales (lignes A et B), d'améliorer la desserte de la gare et de renforcer la desserte des zones d'activités.

Au contraire, la CCLVD reste exclusivement desservie par le réseau routier régional, souvent inadapté aux déplacements pendulaires. Le deux principaux besoins de ce territoire, qui sont le rabattement vers les gares et les déplacements vers le noyau urbain de Creil, ne sont que très partiellement satisfaits par le réseau interurbain.

Carte 28 : Réseau de transports collectifs de l'ACSO



Source : Communauté d'Agglomération Creil sud Oise

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

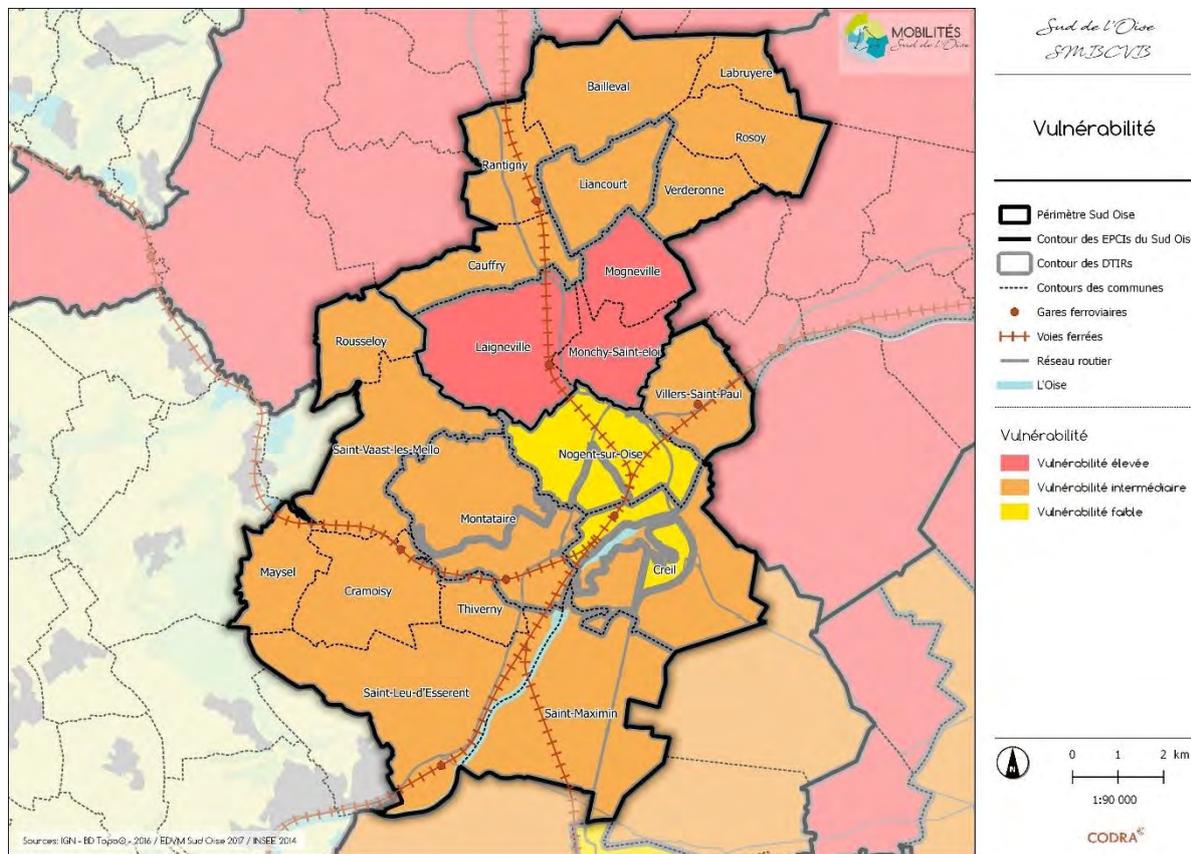
### *Vulnérabilités en termes de mobilité*

Une partie de la ville de Creil et la ville de Nogent se caractérisent par un niveau de vulnérabilité faible, en raison de la très bonne desserte en transports collectifs (réseau STAC, réseau ferroviaire) et de l'usage de la voiture plus faible que la moyenne. Les ménages de ces secteurs sont donc peu vulnérables aux impacts négatifs de la voiture (actuels ou potentiels) car la plupart des déplacements pourraient être réalisés autrement qu'en voiture.

Sur le reste du noyau central, ainsi que dans l'ex PSO, à Liancourt et dans le nord du Liancourtois, la vulnérabilité est plutôt intermédiaire, car il existe quelques offres en transports collectifs sur ces territoires (ex : lignes du réseau STAC desservant l'ex PSO ou présence de la gare de Liancourt). Toutefois, l'usage de la voiture reste majoritaire. Certains de ces déplacements pourraient être réalisés en transports collectifs, d'où la vulnérabilité intermédiaire.

Pour finir, le sud du Liancourtois est identifié comme un secteur à forte vulnérabilité, notamment en raison de la faible desserte en transports collectifs et de la très forte intensité d'usage de la voiture (en termes de kilométrage parcourue en voiture). Pour cette partie du territoire, la réalisation des déplacements autrement qu'en voiture semble très difficile, voire souvent impossible. Les ménages de ce secteur sont aujourd'hui dépendants de leurs voitures pour leurs déplacements quotidiens.

Carte 29 : Vulnérabilités en termes d'accès à la mobilité



### Covoiturage

Le territoire du SMBCVB ne compte aucune aire de covoiturage officielle et aménagée. Des pratiques spontanées existent toutefois à Liancourt, montrant un besoin dans cette partie du territoire.

De plus, plusieurs communes de l'ACSO ayant adhéré à un service d'autostop organisé (porté par le PNR), les stations de ce service sont en cours de déploiement sur le territoire.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

### *Itinéraires cyclables*

Les habitants du SMBCVB réalisent 0.5% de leurs déplacements à vélo. Il a toutefois été identifié un potentiel de développement de ce mode, notamment dans le noyau urbain et vers les zones d'activités périphériques.

Creil sera bientôt intégré au réseau cyclable structurant du Sud Oise via le développement de la Trans'Oise. L'ACSO développe des projets de création et de prolongement de pistes cyclables, en particulier entre Creil et les autres centralités du territoire (ex : Montataire), dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma de circulations douces (2013). Ce schéma sera prochainement révisé pour y intégrer le territoire de l'ex-PSO.

### *Transport de marchandises*

Le SMBCVB compte certaines des plus importantes zones économiques du Sud Oise, notamment le Parc Alata, la zone commerciale de Saint Maximin ou encore le parc d'activités des Marches de l'Oise. Toutes ces zones bénéficient d'une bonne accessibilité routière, en particulier grâce aux routes départementales qui les desservent. Elles sont à l'origine d'un flux de poids lourds significatif sur le territoire.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## *Environnement et mobilité*

### *Biodiversité*

Le territoire est partiellement concerné par le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France sur les communes de Creil et Saint Maximin.

Plusieurs sites Natura 2000 « Habitats » (ZSC) sont présents sur le territoire (Coteaux de l'Oise autour de Creil) ainsi qu'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), le Marais de Sacy, à proximité de Liancourt.

Une proportion importante du territoire est couverte par des ZNIEFF I et II.

### *Consommation d'espace*

Entre 2011 et 2015, l'agglomération Creil Sud Oise est l'intercommunalité du Sud Oise qui présente l'indice de construction le plus élevé (5 logements pour 1 000 habitants), suivie de près par la CC Liancourtois Vallée Dorée. Pour ces deux EPCI, la consommation d'espace est en augmentation. L'urbanisation s'est principalement développée le long de l'axe ferroviaire Liancourt – Creil et le long de l'Oise mais s'est trouvée confinée par la présence des coteaux boisés qui ont préservé un caractère naturel à un territoire industriel.

### *Pollution de l'air*

Les émissions de l'ACSO sont fortement marquées par le secteur industriel, à l'origine de contributions d'entre 30 et 60% aux émissions de SO<sub>2</sub>, COVNM, PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>, ainsi que par le transport routier, à l'origine de contributions d'entre 32 et 33% aux émissions de PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub> et de 45% aux émissions de NO<sub>x</sub>.

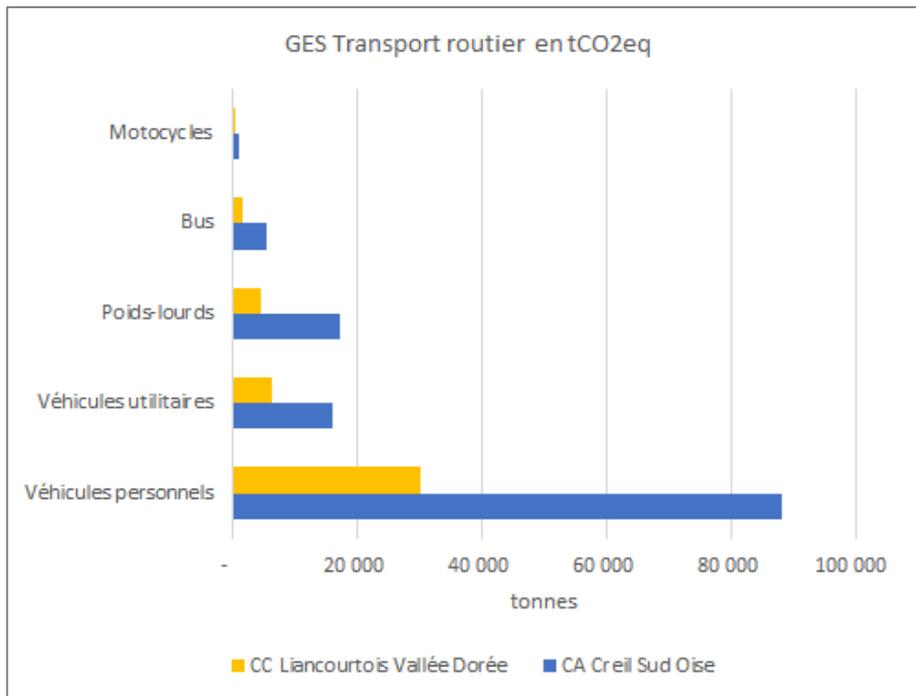
Les émissions de la CC Liancourtois Vallée Dorée sont dominées par le secteur résidentiel, à l'origine de contributions d'entre 30 et 55% aux émissions de SO<sub>2</sub>, COVNM, PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>, ainsi que par le transport routier, à l'origine de contributions d'entre 32 et 36% aux émissions de PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub> et de 67% aux émissions de NO<sub>x</sub>.

### *Gaz à effet de serre*

Les émissions de GES de l'ACSO représentent 456 138 tCO<sub>2</sub>eq tous secteurs confondus. La part du secteur routier est d'environ 28%, avec 127 808 tCO<sub>2</sub>eq, représentant environ 1,5 tonne/an/habitant.

Les émissions de GES de la CC Liancourtois Vallée Dorée représentent 92 747 tCO<sub>2</sub>eq tous secteurs confondus. La part du secteur routier est d'environ 47%, avec 43 215 tCO<sub>2</sub>eq, représentant environ 1,84 tonne/an/habitant.

Pour les deux EPCI, les véhicules personnels dominent ces émissions, avec près de 70 % de la part des GES du secteur transport.



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Synthèse des enjeux de mobilité

A travers une analyse complète et multimodale des conditions de mobilité sur le territoire, le diagnostic a permis d'identifier les enjeux auxquels doit répondre le PDU en matière de déplacement, mais aussi en lien avec le développement urbain.

### *Aménagement, urbanisme et mobilité*

- Mieux répondre aux déplacements entre les secteurs périurbains et le cœur d'agglomération,
- Densifier et diversifier les activités aux abords des gares,
- Réduire la circulation dans la traversée des secteurs urbains, intégrer les impacts de la circulation sur la santé et la qualité de vie dans la conception des projets urbains,
- Améliorer les conditions de déplacement à pied et à vélo dans les principales traversées du cœur d'agglomération, ainsi que le long de l'Oise, du Thérain et de la Brèche,
- Réduire les déplacements liés aux achats périurbains en développant les commerces de proximité dans les centres-villes.

### *Transports collectifs, gares et solutions innovantes*

- Réorganiser les rabattements en transports collectifs vers la gare de Creil, améliorer la desserte vers les gares complémentaires du territoire,
- Améliorer le maillage en transports collectifs entre les secteurs préurbains et vers les bassins d'emplois de Senlis et Clermont,
- Améliorer les correspondances et mieux accueillir les modes actifs à la gare de Creil en anticipant l'évolution de la desserte,
- Communiquer sur les solutions innovantes existantes et les développer dans les secteurs périurbains.

### *Circulation et stationnement*

- Mener une réflexion sur l'offre en stationnement aux gares afin de répondre à la demande tout en rééquilibrant les flux entre les gares,
- Réduire les difficultés de circulation sur le contournement et les pénétrantes de Creil,

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Requalifier les traversés de villes pour renforcer leur statut local et limiter les conflits d'usages, apaiser la circulation sur les voies locales,
- Réinterroger la place de la voiture en ville et plus largement, la fonction des espaces publics.

### *Mobilité des salariés et des élèves, transport de marchandises*

- Renforcer la desserte des principaux pôles d'emploi, avec une attention particulière à la mobilité innovante,
- Renforcer la capacité routière des grands axes, poursuivre le réaménagement des échangeurs, apaiser les voies locales et y réduire le trafic de poids lourds,
- Améliorer les conditions de déplacement aux abords des établissements scolaires, garantir des trajets en cars plus directs,
- Améliorer les conditions de livraison dans les principaux centres villes et pôles d'activités, développer l'usage de véhicules plus adaptés aux contextes urbains.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Vision prospective de la mobilité

### Panorama des grandes tendances dimensionnantes pour la mobilité de demain

#### *Démographie et dynamiques de population*

L'évolution de la population est l'une des principales variables dimensionnantes en matière de transport et de mobilité. La corrélation presque mécanique entre une hausse de population et la hausse de la demande de transport et de mobilité est vérifiée historiquement et dans toutes les régions.

Malgré un ralentissement dû à une baisse des naissances et une hausse des décès, la population continue d'augmenter en France, notamment chez les plus de 65 ans. A 2050, la population française pourrait ainsi atteindre 74 millions de personnes (INSEE), une augmentation que le pays devra à l'évolution de l'espérance de vie – 90,3 ans pour les femmes en 2050, et 86,8 ans pour les hommes – et à l'arrivée de migrants venus d'autres pays, sans oublier un taux de fécondité que l'Insee envisage stable.

Dans cette perspective haussière, les seniors occupent donc une place centrale, ce qui ne manquera pas d'impacter voire révolutionner les enjeux de transport et de mobilité. Au sein de cette population vont apparaître dès 2025-2030 des sous-catégories très différentes : les jeunes seniors (60-74 ans) resteront pour partie actifs (environ 15% de cette tranche d'âge en 2030 contre 2 à 3% aujourd'hui) ; le troisième âge (75-84 ans) et le quatrième âge (plus de 85 ans) seront de plus en plus peuplés. Alors que la demande de transport et de mobilité classique (pendulaire, en heures de pointes, etc.) sera nettement renforcée par la première catégorie, les besoins et contraintes en mobilité d'une personne du 3<sup>ème</sup> et a fortiori du 4<sup>ème</sup> âge sont protéiformes : soins, loisirs, types de déplacements. Les différences selon les territoires vécus (rural, périurbain, centres urbains), seront également importantes.

L'un des défis qui se présente sera donc de répondre aux besoins spécifiques des populations en perte d'autonomie, particulièrement pour les seniors vivant dans le périurbain et le rural, territoires où la dépendance à l'automobile est forte et où les distances pour accéder aux services et commerces sont plus longues. La déprise de la conduite automobile peut y conduire à une immobilité brutale, mais l'anticipation de cette évolution est insuffisante chez les seniors.

La diminution probable de leurs revenus (déjà 15% des plus de 60 ans font face à des difficultés financières et matérielles), l'augmentation des distances d'accès aux commerces et aux services, la diminution des relations sociales et familiales et la dégradation des facultés physiologiques, cognitives et psychologiques avec l'avancée en âge (marcher, se projeter dans le temps et dans l'espace, maîtriser ses

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

émotions...) font des personnes âgées une population vulnérable en matière de mobilité.

La caractérisation des trajets effectués par les personnes âgées et en particulier d'un grand âge montre une forte restriction de l'aire de mobilité (la marche devient ainsi le « dernier mode disponible » lorsque l'autonomie, notamment motorisée, diminue - 39,7% des 75 ans et plus recouraient à la marche en mode principal en 2008, INSEE).

Une « spatialisation » des enjeux influant sur les politiques publiques de transport et de mobilité d'aujourd'hui ou de demain semble ainsi indispensable. Les zones périurbaines ou rurales nécessiteront une plus forte adaptabilité des offres de transport collectif ou de mobilités partagées et des approches plus inclusives et solidaires.

*Paysage économique : renforcement des dynamiques de marché et apparition de nouveaux modèles*

Le marché privé tertiaire continue et continuera de prendre de l'ampleur. En tendance, les nouvelles implantations d'entreprises se greffent sur les secteurs déjà mûrs, et n'investissent qu'à la marge les territoires périphériques. L'attractivité de l'Île-de-France sera ainsi toujours plus importante d'ici 2030 – 2035 et devrait générer une augmentation proportionnelle des flux correspondants, particulièrement impactante pour le Sud de l'Oise. Conjugué à la relative déprise de la voiture (voir plus loin), dont la tendance se confirme, ce phénomène viendra renforcer la pression sur le transport collectif lourd et les besoins de rabattement afférents.

Le paradigme économique actuel est cependant progressivement remis en question du fait notamment de la régression du pouvoir d'achat, d'un épuisement toujours plus grand des ressources et de la pollution générée.

Profitant de cette situation et des opportunités permises par les technologies de l'information et de la communication, de nouveaux acteurs – startups, GAFAs ou NATUs – sont entrés sur le marché, leurs offres venant concurrencer les acteurs traditionnels. Ils proposent de mettre en relation des utilisateurs, sur un modèle peer2peer, pour la fourniture de services avec la promesse de dépenser moins que chez les acteurs traditionnels du secteur. Dans le secteur de la mobilité, BlaBlaCar concurrence ainsi la SNCF sur les trajets longues distances, Drivy / Getaround les loueurs traditionnels, Uber les taxis. Face à l'émergence de ces nouveaux modèles, les pouvoirs publics cherchent à en encadrer certains pans. Par exemple, la Loi pour une République numérique de 2016 plafonne le nombre de jours de location par internet des résidences principales des particuliers.

D'autres modèles économiques issus davantage de l'économie sociale et solidaire et du développement durable s'installent aussi progressivement au côté de l'économie classique :

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- L'économie circulaire a fait son entrée dans la loi française en 2015 (Loi de transition énergétique - LTECV) mais les acteurs économiques n'avaient pas attendu pour développer de nombreux projets selon ce modèle : en 2016, elle représentait déjà 800 000 emplois en France soit 3% de l'emploi global. Dans sa feuille de route économie circulaire (FREC), le gouvernement fixe comme objectif la création de 500 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.
- L'économie du partage est de plus en plus sollicitée : en 2017, 1/3 des français ont eu recours à des pratiques collaboratives non marchandes.
- L'économie de la fonctionnalité émerge également (2/3 des Français se disent prêts à partager des objets plutôt que de les posséder) et se développe aussi depuis plusieurs années dans les services aux entreprises.

Les nouveaux modèles économiques permettent l'émergence de nouvelles formes de services de mobilité. Cette tendance relativement forte depuis une quinzaine d'années ainsi que le déploiement de nombreuses start-ups ou entreprises innovantes dans le domaine des mobilités collaboratives et partagées impliquent qu'une part de la population est susceptible de manière occasionnelle ou plus régulière de n'emprunter ni les transports collectifs ni les véhicules individuels motorisés.

En milieu urbain, une offre de mobilité individuelle se développe très fortement depuis quelques années. Après le scooter et le vélo, en 2018, les villes françaises ont vu arriver dans leurs rues les trottinettes électriques en free-floating. Ces modes de déplacement divers et croissants interpellent directement la gouvernance des villes en termes d'urbanisme et de gestion des espaces publics, de même que la répartition des espaces réservés aux transports.

En milieu rural, aucune solution de mobilité n'est encore véritablement parvenue à concurrencer l'usage de la voiture individuelle mais de nouvelles solutions émergent telles que le covoiturage de proximité, l'autostop participatif ou l'autoportage.

Du côté du transport de marchandises, ces nouveaux modèles ouvrent également la porte à de nouvelles solutions. A travers l'économie circulaire et l'économie de la fonctionnalité, le transport de marchandises pourrait être optimisé : mutualisation des chargements de plusieurs entreprises, réduction des emballages encombrants, mise en place de reverse logistics, etc.

Les différentes initiatives concourant à relocaliser l'économie (amap, monnaies locales, etc.) pourront aussi limiter les distances parcourues par les marchandises.

### *Nouveaux services de mobilité, dématérialisation*

Face à cette multiplication et diversification de l'offre, on assiste à un enjeu d'intégration des différents services, de la prise en compte de l'information, de la

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

réserve, du paiement, de la billettique jusqu'à la gouvernance des mobilités. C'est l'émergence du concept de Mobility as a Service (MaaS), qui promet le passage de la voiture individuelle et propriétaire à un "mix" de services de mobilité publics et privés, fournis à l'utilisateur final à travers une interface unique. La SNCF multiplie les initiatives relatives à la voiture partagée (iDVROOM, OuiCar, partenariat avec Zipcar). En 2018, la ville de Nice a lancé une expérimentation avec Uber pour compléter l'offre de tramway par des voitures de transport avec chauffeur.

Les acteurs du numérique se saisissent également de cette question : Google notamment, qui possède à la fois Waze (infotrafic et covoiturage), a investi dans Uber (VTC) et gère de l'information en temps réel. Cependant, à l'heure actuelle, la liberté de choisir ses déplacements reste une pratique minoritaire.

L'innovation numérique et la systématisation de la couverture numérique du territoire national s'accompagnent de vagues de dématérialisation, notamment des services publics (programme "Action Publique 2022" et plan du gouvernement "100% des démarches dématérialisées d'ici 2022"). Les effets de la dématérialisation sont multiples : elle permet un meilleur accès aux droits (cas du RSA par exemple), mais elle renforce également la fracture numérique et sociale. Selon France Stratégie, en 2018, 14 millions de Français étaient éloignés du numérique, soit 28% de la population de plus de 18 ans.

La dématérialisation peut cependant favoriser la démobilité, c'est-à-dire la diminution des mobilités « subies » (ou contraintes), en permettant de supprimer des trajets inutiles ou désagréables, par exemple aux heures de pointe (télétravail).

Enfin, l'open data et le partage de données entre différents types d'acteurs peuvent favoriser l'innovation et l'amélioration des services de mobilité en contribuant à une meilleure connaissance des pratiques.

### *Enjeux climatiques et politiques environnementales*

Les enjeux climatiques se font toujours plus prégnants, et le secteur des transports et de la mobilité, qui représente environ 1/3 des impacts environnementaux, est particulièrement concerné.

Hausse du niveau des mers et océans, modifications des schémas de précipitations, raréfaction progressive de la ressource eau, 6<sup>ème</sup> extinction massive de biodiversité, intensification des événements climatiques extrêmes (vagues de chaleur, inondations, cyclones, feux de forêt), diminution des rendements agricoles, impacts sur la santé (mondialisation de certaines maladies, hausse de la mortalité liée à la chaleur...), impacts sur l'économie sont autant de conséquences potentiellement dramatiques de l'évolution du climat en lien avec les activités humaines.

Des conséquences très concrètes sont également à anticiper en matière de transport et mobilité : la hausse des températures entraîne une adaptation des

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

modes de vie à la chaleur, qui peut se caractériser par un exode estival en montagne des populations (cf. Sri Lanka), par la création d'une pause méridienne (cf. Catalogne) ou la concentration des déplacements sur les heures fraîches. Ces hausses de températures peuvent limiter les mobilités actives (marche, vélo) par fortes chaleurs ou lors d'épisodes de pollution et créer de nouveaux besoins en termes de confort aux arrêts de transports en commun et dans les gares.

De manière générale, un accroissement des incertitudes climatiques, qu'il s'agisse de vagues de chaleur, d'inondations, de feux de forêt ou autre, nécessite de développer des modes de transport plus résilients. Les cas très actuels de coupures d'électricité ou de dégâts massifs sur des infrastructures routières ou ferroviaires, suite à inondations ou incendies, montrent à quelle vitesse un réseau de transport peut être paralysé.

L'ensemble des constats qui précèdent appellent la mise en œuvre de politiques environnementales globales. A l'échelle française, 80% de la législation en matière environnementale est d'origine communautaire. La loi pour la transition énergétique et la croissance verte de 2015 a instauré l'objectif de préparer l'après pétrole et un modèle énergétique robuste et durable avec une trajectoire de réduction des émissions de GES de 40% entre 1990 et 2030, en réduisant la consommation énergétique et en décarbonant la production d'énergie (ENR et nucléaire). Le Plan Climat présenté en 2017 par le gouvernement fixe un nouvel objectif : viser la neutralité carbone à l'horizon 2050, dans un contexte d'émissions de GES réparties à la hausse.

Les politiques environnementales peuvent avoir différents impacts sur la mobilité : la réduction des besoins en transport, l'évolution des pratiques et les contraintes (coût et disponibilité de l'énergie, biodiversité). Pour la réduction des besoins en transport, les réglementations concernant la densification dans l'aménagement peuvent y conduire. Les politiques d'économie circulaire cherchant à recréer des boucles locales et des circuits courts peuvent également y contribuer, de manière structurelle en touchant au transport de marchandises et à la logistique.

Une évolution des pratiques est également à anticiper. Des réglementations sur les émissions des véhicules cherchent à susciter une bascule du parc à horizon 2040, et ainsi réduire les émissions de GES produites par la mobilité. Les réglementations locales sur la qualité de l'air vont également dans ce sens, et peuvent faire évoluer les flux et provoquer des reports modaux, notamment de la voiture individuelle vers des modes plus doux (transports publics, pratique de la voiture partagée, modes actifs). La réglementation sur les pollutions et l'extraction de minerais peut renforcer l'attrait pour des leviers d'actions pour l'environnement plus structurels : densification, covoiturage, report modal fret/voyageur ferré, vélo.

Enfin, deux derniers éléments pouvant être déterminants dans les politiques environnementales et très liés à la mobilité sont la prise en compte du coût et de la

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

disponibilité de l'énergie, mais aussi la prise en compte de la biodiversité, par la volonté de rétablir des continuités écologiques (trames vertes et bleues) rompues par les axes de transport par exemple.

## Incidences en termes d'évolution des usages

L'ensemble des tendances et enjeux qui précèdent ont déjà des impacts directs ou indirects sur les pratiques et appétences de mobilité des ménages, dont voici une synthèse des principaux éléments à retenir.

**Dépendance territoriale :** l'usage quotidien de la voiture est très fortement corrélé à la situation sur le territoire. En France, 64% des habitants des communes rurales y ont recours tous les jours contre 44% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (dans le Sud Oise, 71% des personnes utilisent la voiture tous les jours).

65% des Français déclarent n'utiliser qu'un seul mode de transport systématiquement (monomodalité), contre 46% dans les villes-centres de métropoles et 83% dans les communes rurales. Ces habitudes sont fortement corrélées à l'offre de transport (dans le Sud Oise, 90% des personnes sont monomodales).

**Appétence pour les modes émergents :** les Français plébiscitent globalement les modes partagés : covoiturage (comme conducteur ou passager), VTC, location entre particuliers, etc., et l'anticipation de leur usage futur est importante avec hausse de 10 à 30% selon le mode. Les trottinettes et les vélos à assistance électrique connaissent un fort développement.

**Remise en cause progressive de la voiture propriétaire :** en France, la possession d'une voiture comme modèle idéal de mobilité perd du terrain : baisse de 8 points (71% -> 63%) entre 2016 et 2018 (Sud de l'Oise : 89% des ménages sont motorisés). 31% des automobilistes français souhaiteraient changer de mode de déplacement principal mais 26% estiment ne pas pouvoir le faire, ou ne pas savoir comment faire.

Les automobilistes ne pouvant pas utiliser un autre mode, isolés des pôles et lassés de leurs déplacements contraints, sont intéressés par d'autres utilisations possibles de la voiture (location courte et longue durée, autopartage, covoiturage). Dans les agglomérations, les services de location de courte durée de véhicules se multiplient.

**Forte appétence pour la proximité :** depuis 2016, toutes les études prospectives de mobilité anticipent la réorganisation des flux autour de polarités secondaires, le retour aux modes actifs et la progression des activités à distance (télétravail, tiers-lieux, commandes / livraisons, télémédecine...).

**Evolution des critères de choix de mobilité :** la montée en puissance croisée des enjeux économiques et environnementaux est globalement défavorable à la voiture, au moins en milieu urbain.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

**Mobilité servicielle et irruption du numérique** : l'utilisation des outils numériques pour les déplacements est en très fort développement. 42% des Français utilisent les réseaux sociaux pour une information mobilité en temps réel, 68% un GPS, 48% une application multimodes, 33% un site ou une application de transport public local(e).

Par ailleurs, 48% des Français sont intéressés par une offre de MaaS (mobility as a service), c'est-à-dire un écosystème de mobilité multimodale accessible à travers une application unique, pour accéder plus facilement aux offres de transport à proximité (43%) et diminuer le recours à la voiture personnelle (39%) (Sud Oise : outil SISMO). Cependant 20% ne parviennent pas à se projeter, en particulier les personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles inférieures, les non-diplômés, les personnes âgées et les habitants des périphéries et des petits pôles urbains.

*Sources : Observatoire des mobilités émergentes, 2016 et 2018, Chronos, L'ObSoCo ; Observatoire des usages émergents de la ville, 2017 ; diverses études prospectives, 2016-2019*

## Zoom sur le véhicule autonome

Les expérimentations et services actifs connu en France se développent à ce jour exclusivement en milieu urbain. Au Japon, des lignes de minibus autonomes ont été mises en service pour les habitants de Nishikata (6 300 habitants dont 1/3 de personnes de plus de 65 ans), leur permettant d'accéder au pôle de services le plus proche (centre médical, commerces, etc.). Cette action est mise en place pour répondre aux besoins d'une population vieillissante et éloignée des centres-villes, l'objectif étant de généraliser ce service à l'échelle nationale en 2020.

Les premiers retours d'expérience sur les navettes autonomes invitent à la prudence, alors même que le fort engouement encore récent sur la question d'un hypothétique déploiement de véhicules individuels autonomes à une échelle massifiée a nettement décélééré.

Le rapport au (futur) véhicule autonome des Français est d'ailleurs très majoritairement collectif : 46% y sont favorables, dont 76% pour du transport collectif (Observatoire des mobilités émergentes).

Alors que le principal enjeu identifié dans les enquêtes d'opinion sur le sujet auprès des ménages portait sur un impact sur la valeur du temps (divers usages possibles pendant un trajet en véhicule autonome), aucun effet disruptif n'est à ce jour identifié dans les évaluations menées (par Ile-de-France Mobilités par exemple).

Par ailleurs, l'effet économique attendu en termes de diminution drastique des coûts d'exploitation grâce à la disparition des chauffeurs est fortement contrebalancé par un besoin systématique d'un agent embarqué, dont le rôle évolue vers une notion de service multi-usages : aide aux utilisateurs à mobilité

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

réduite (y compris avec poussettes ou bagages), propreté du véhicule, information, etc. Ces critères de qualité de service prennent le dessus chez les utilisateurs (Rapport Bailly).



## Benchmarking de solutions de mobilité dans des milieux périurbains

### Prise en charge des besoins de publics en difficultés : l'exemple des plateformes de mobilité Wimoov

Une plateforme Wimoov est un lieu d'accueil et d'accompagnement, qui propose une offre de solutions de mobilité adaptées aux besoins de tous les publics en situation de fragilité. De par son implantation locale et sa modularité, elle joue un rôle d'interface entre les acteurs de la mobilité des territoires, dont elle vient compléter les dispositifs existants.

En appui sur un dispositif de bilan-diagnostic individuel de mobilité de chacune des personnes accueillies, généralement mises en relation par prescription d'un partenaire de type Pôle Emploi ou Département (au titre du RSA), Wimoov propose un parcours de mobilité destiné à améliorer l'autonomie en mobilité des bénéficiaires et en particulier les possibilités d'accéder à un emploi durable.

Wimoov développe à ce jour plus de 25 plateformes partout en France. Dans l'Indre-et-Loire, par exemple, compte tenu de la forte dimension rurale et périurbaine du territoire, l'accompagnement proposé privilégie en particulier l'intermodalité.



Source : [www.wimoov.org](http://www.wimoov.org)

Les solutions proposées sont nombreuses et variées :

**Solutions pédagogiques :** diagnostic et évaluation mobilité individuels, conseil en mobilité personnalisé, information et accès aux droits, accompagnement à la reprise de conduite, accès à des dispositifs partenariaux d'auto-école sociale et de vélo-école, formation à la mobilité pour l'emploi, actions de prévention et de sensibilisation à la mobilité quotidienne et autonome

**Solutions financières :** micro-crédit (social), aide à la tarification sociale, accompagnement vers des aides et solutions financières

**Solutions matérielles :** location de 4 roues, scooters, VAE, à tarif social ; location de vélo, vélo pliant ; réparation mécanique et acquisition de véhicule à tarif social ; covoiturage, autopartage

Sur ce territoire, en 2018, 1 166 tests mobilité et accompagnements ont été réalisés auprès du public en parcours d'insertion professionnelle, dont 606 personnes habitant en-dehors de l'agglomération de Tours, 399 jeunes de 16 à 25 ans et 253 seniors de plus de 75 ans accompagnés.

Une équipe de 7 professionnels avec un budget de fonctionnement d'environ 400 K€ permet la réalisation de ces activités.

*Développement d'infrastructures cyclables légères en milieu périurbain et rural : deux exemples en Pays de la Loire*

**Parigné-sur-Braye, Mayenne (53)**

Situé à proximité de la commune de Mayenne, le village de Parigné-sur-Braye ne dispose d'aucun service, et est caractéristique des zones d'habitations peu denses en périphérie de villes ou petites. Les quelque 800 habitants de la commune, dont de nombreuses familles avec jeunes enfants, devaient choisir entre deux alternatives pour leurs déplacements vers la ville centre : une nationale très circulée au sud (15 000 véhicules/jours) et une départementale dépourvue d'aménagements pour le vélo au nord.

Le projet d'aménagement cyclable a émergé d'une demande d'une association locale de randonneurs, dans le but de relier l'école, le collège et le lycée, situés à moins de 3 km, à la commune.

Après recherche du meilleur itinéraire, les élus ont décidé la création d'une voie verte de 600 mètres permettant une connexion directe entre le village et la ville de Mayenne, et destinée aussi bien à des déplacements de loisir qu'à la desserte des établissements scolaires ou aux déplacements domicile-travail, via le raccordement à la coulée verte aménagée au sein de la commune de Mayenne. Auparavant, les habitants devaient parcourir 2 km pour relier les mêmes points (en rouge sur l'image ci-contre). Cet aménagement leur a permis de se réapproprié un espace qu'ils ne connaissaient pas, bien que marqué par la proximité de Mayenne.



	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

La réalisation a fait l'objet d'un principe de service rendu entre les deux communes, le technicien compétent de la ville de Mayenne ayant pris en charge le volet maîtrise d'ouvrage, tandis que la commune de Parigné-sur-Braye a contribué financièrement au projet, d'un coût de 150 000 euros (dont 70 000 euros de subventions).

### *Montjean sur Loire - La Pommeraye, Loire-Atlantique (44)*

Ce second exemple s'est avéré moins onéreux. Il consistait à relier deux petites communes dont la complémentarité avait été mise en évidence par le SCoT : d'une part Montjean sur Loire, traversée par La Loire à vélo, très orientée tourisme, loisirs et gastronomie et d'autre part La Pommeraye, où se trouvent la majorité des emplois, un collège et un lycée. De nombreux déplacements intercommunaux en découlent.

N'ayant « pas d'argent mais des idées » les élus ont renoncé à un premier projet de piste cyclable à double sens, car trop onéreux, pour choisir de s'appuyer en grande partie sur la voirie communale.

Le recours à la route départementale était à proscrire, avec 7000 véhicules/jours dont 10 % de poids lourds.

Les itinéraires retenus, (ci-contre une partie du « tracé photographique »), se sont ainsi avérés assez exclusifs, car connus des seuls habitants. Un travail de jalonnement et quelques aménagements de tronçons ont permis d'aménager 2 km pour la somme très modeste de 40 000 €.

Dans les facteurs de réussite figurent l'implication importante des associations locales (vélo, randonnée, habitants) et l'intervention du Conseil départemental de Loire-Atlantique pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage technique, une compétence dont les petites communes peuvent difficilement disposer.



Sources : CEREMA et <https://www.lafabriqueecologique.fr/les-territoires-ruraux-et-periurbains-terres-dinnovation-pour-la-mobilite-durable/>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## *Développement d'aires de mobilité (ou « hubs ») en milieu périurbain et rural*

### *Principes*

Lieux de passage, mais aussi lieux où s'arrêter et rester, ou encore lieux de services, les aires de mobilité ou hubs incarnent une approche « en réseaux » de la mobilité. Grands nœuds de transport dans les cœurs des aires urbaines, les hubs sont le support de la maille territoriale dans le périurbain et le rural. Au centre du bassin de vie, au plus près des générateurs de mobilité locaux comme les équipements, les gares et les lieux publics, ils prennent la forme de plateformes légères qui relient les offres disponibles : transport public bien sûr, mais aussi taxis, covoiturage, autostop organisé, VTC, stationnement vélo, rabattement voiture, etc. Ce faisant, ils formalisent ce que les citoyens organisent naturellement en passant d'un mode à l'autre.

Cette granularité est aussi l'opportunité d'installer en ces lieux légers des services divers : petite logistique de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées...), commerces de proximité, services administratifs, espaces de co-working, etc.

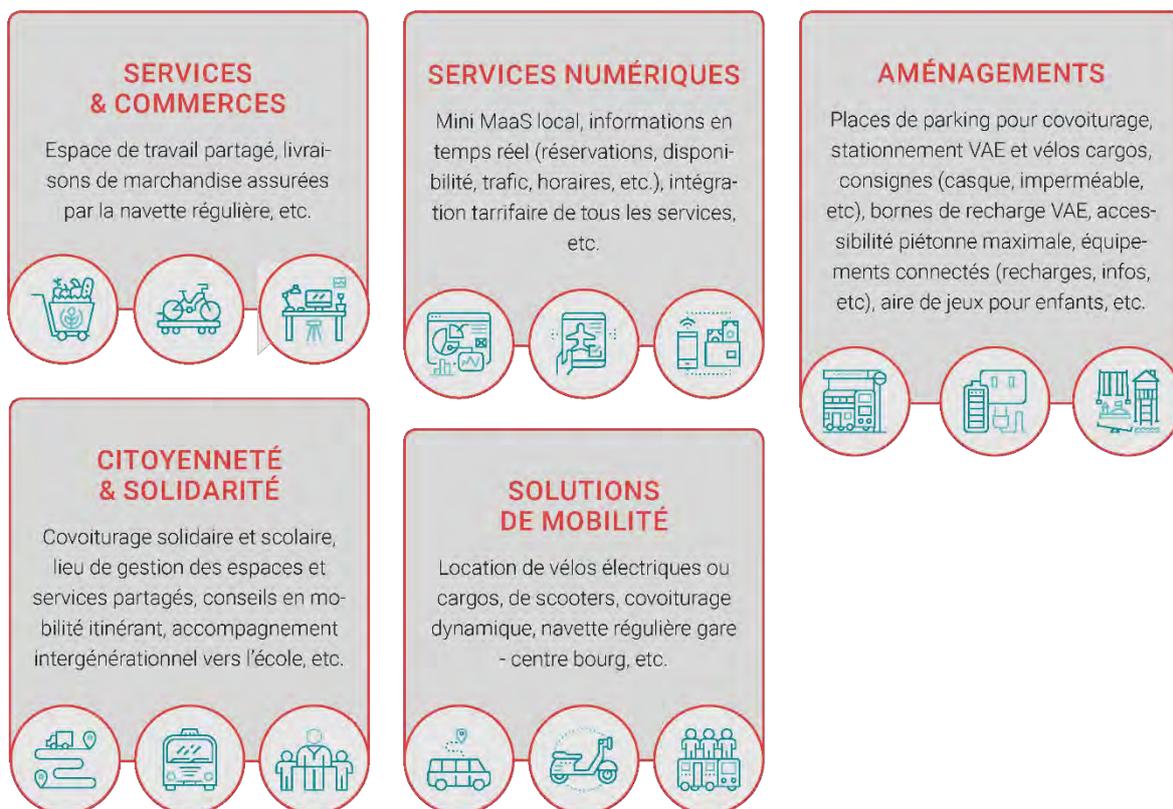
Le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une conciergerie, un local associatif, sont autant de candidats potentiels.

Conçus pour être évolutifs, ces hubs minimisent l'investissement dans l'infrastructure et peuvent facilement intégrer de futures solutions de mobilité ou services.

Les recommandations des travaux récents sur le sujet peuvent être résumées ainsi :

- Construire les hubs locaux à partir d'un maillage préexistant (gares, nœuds modaux, infrastructures, centre-bourg...). Ce maillage peut être en pré-constitution, à l'image des aires de covoiturage construites à partir de l'observation des usages réels des voyageurs quotidiens. Cette approche évite d'ajouter des centralités artificielles sur une zone commerciale ou une voie routière majeure par exemple, en privilégiant la liaison avec le bassin de vie immédiat.
- Considérer tous les territoires sans exception comme légitimes à accueillir un hub ; la question du calibrage est secondaire, et devrait naturellement s'adapter au contexte particulier de chaque hub.
- La "couche humaine" du système maillé des hubs locaux est un service en tant que tel, et a pour mission de rendre cohérents le discours (information, sensibilisation, marketing) et l'accompagnement (conseil, parcours utilisateur).

- Le rôle de la collectivité est déterminant au moins à deux niveaux : elle est (en partie au moins) maîtresse de l'espace et peut mettre à disposition du foncier ; elle doit assurer la cohérence de la gouvernance quels que soient les porteurs respectifs des hubs (public, privé, associatif), dans une logique de connexion, et donc d'entente.
- La participation du citoyen / usager / consommateur de mobilité est également recommandée



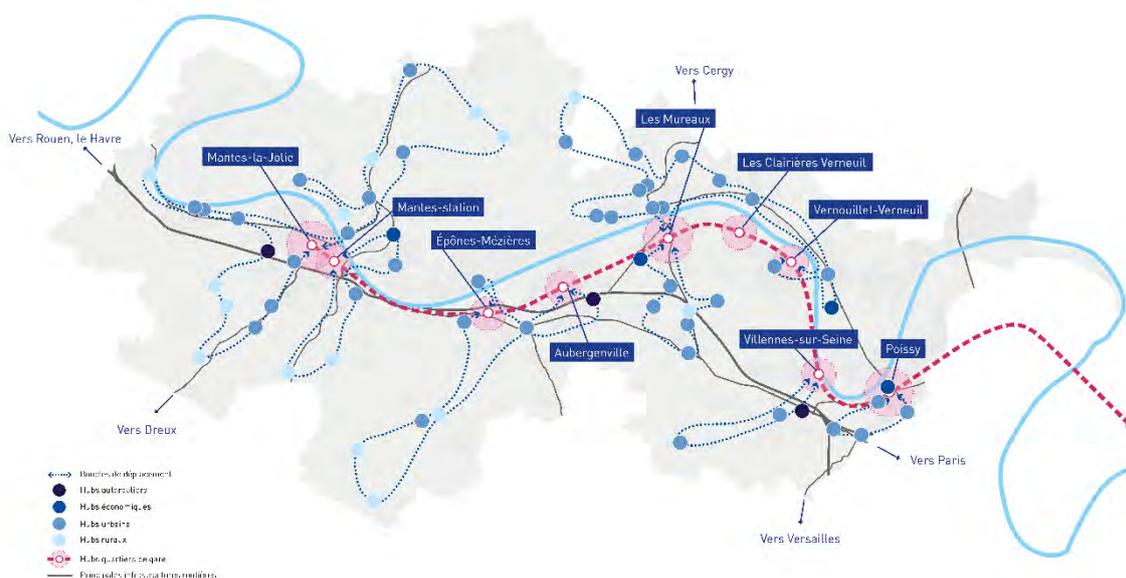
### *L'exemple de Grand Paris Seins & Oise*

La Communauté GPS&O est partie d'un constat simple : les déplacements des habitants, quelle que soit la distance à parcourir, sont compliqués sans voiture, tandis que l'utilisation des transports en commun, bien que l'offre s'améliore, ne permet pas toujours de se déplacer rapidement, directement, sans perte de temps, sans rupture de charge.

Le projet d'un réseau de hubs est ainsi né, pour offrir des combinaisons de services de mobilité et de services de la vie quotidienne, adaptés à chaque situation. 77 hubs multiservices sont envisagés pour mailler le territoire à l'horizon 2024, en lien direct avec l'arrivée du RER E (EOLE) à Mantes-la-Jolie. Véritables plateformes de transport multimodales (voiture, train, vélo, covoiturage du quotidien, bus...),

adossées à une offre de services de proximité (dépôts de pain, paniers bio, foodtrucks, relais colis, espace de coworking...), l'objectif de ces hubs est de rendre les trajets plus pratiques, plus rapides, plus écologiques et plus économiques en :

- Organisant le rabattement vers les 9 gares Eole pour garantir, dès 2024, l'accès au RER E à tous les habitants du territoire.
- Favorisant les interconnexions entre les différents modes de transport par la concentration sur un même site d'équipements ad hoc (parking voiture et vélos, bornes de recharges électriques, aire de covoiturage, arrêt de bus, train...) et par le développement de systèmes d'information en temps réel pour les usagers.
- Proposant une alternative à la voiture « soliste » pour promouvoir les modes de transport doux et moins carbonés.
- Simplifiant la vie quotidienne des habitants en leur proposant un éventail de services de proximité.
- Développant une offre de services sur le principe du circuit court pour soutenir l'économie locale.



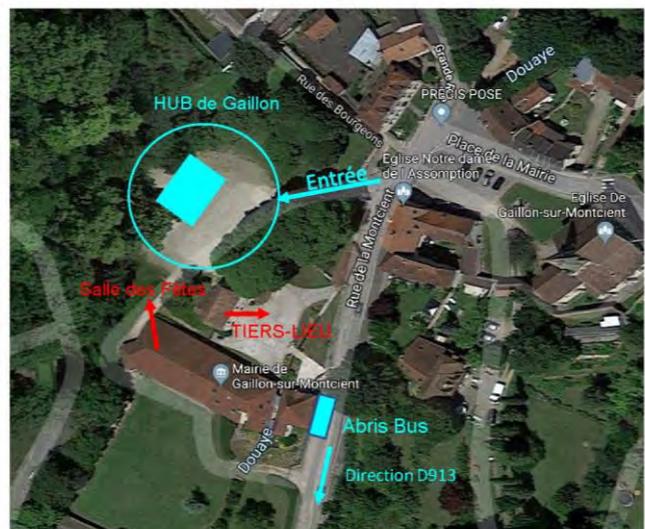
Un changement de paradigme sous-tend cette approche : alors qu'actuellement les habitants doivent s'adapter aux contraintes des transports, l'objectif est d'inverser cette tendance, en structurant des solutions diversifiées de mobilités, ajustées aux différents rythmes de la vie contemporaine.

5 typologies de hubs ont été pensées en ce sens, chacune proposant un bouquet de moyens de transport et de services spécifiques :

- Les hubs quartier de gare : centres névralgiques de la mobilité, ils sont reliés par tous les modes de transport au reste du territoire.
- Les hubs urbains : à destination des citoyens, ils proposent des services complémentaires à ceux des commerçants locaux et une offre de transport élargie et plus lisible.
- Les hubs économiques : conçus pour les actifs du territoire, ils sont localisés à proximité des parcs d'activité économique et des grandes entreprises pour simplifier les trajets domicile/travail.
- Les hubs express ou autoroutiers : situés à des sorties de l'A13/A14 pour relier la Normandie, Paris et les grands pôles d'emploi.
- Les hubs ruraux : leur objectif est de désenclaver les bourgs ruraux en facilitant l'accès aux centres urbains et grands axes de transport

Trois hubs ont été inaugurés en septembre 2019 dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité :

- Un hub rural à Gaillon-sur-Montcient (schéma ci-contre)
- Un hub économique à Ecquevilly
- Un hub urbain à l'Île aux Dames à Mantes-la-Jolie



Sources :

<https://www.mobilityasnetworks.eu/>

<http://lafabriquedesmobilites.fr/articles/innovation/manifeste-inventons-hubs-de-demobilite/>

<https://gpseo.fr/se-deplacer/le-projet-mobilites-du-gpseo-le-grand-mix>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Solutions de voitures partagées : exemples de Covoit'ici et Autofree

### Covoit'ici

Covoit'ici est un réseau d'arrêts de covoiturage spontané développé par l'entreprise Ecov, en partenariat avec divers acteurs publics dans différents territoires à l'échelle nationale.

Les conducteurs et les passagers se rencontrent directement sur des aires dédiées pour voyager ensemble, sans organisation préalable et sans engagement.

Il s'agit d'une expérimentation visant à faire du covoiturage une forme de service public, qui vient compléter les réseaux de transports en commun dans les territoires de faible densité, en s'appuyant sur le trafic des axes routiers principaux. Ce système permet de résoudre le problème de la masse critique du côté des conducteurs.

Fonctionnement : le passager se rend à l'arrêt Covoit'ici. Il se connecte et saisit sa destination qui s'affiche sur un panneau lumineux en amont, afin d'être visible par les automobilistes. Il paye également une somme modique et la borne lui imprime un ticket. Tous les automobilistes qui passent devant l'arrêt sont susceptibles de s'arrêter, qu'ils soient inscrits ou non au réseau.

Covoit'ici ne nécessite ni inscription ni téléchargement d'une application de la part du passager ou du conducteur. Les stations étant connectées, il est possible de connaître en temps réel le nombre de demandes de trajet, leur origine et destination.



Tarif : le conducteur est rémunéré 10 cts par kilomètre parcouru grâce au bon que lui remet son passager. L'échange d'argent est une dimension importante, il permet de se démarquer de l'auto-stop, pratique pouvant être considérée comme marginalisante. Le fait que le passager contribue au trajet lui permet de se sentir plus facilement à sa place dans le véhicule.

Exemple sur le territoire du PNR du Vexin, en partenariat avec le Département du Val d'Oise, la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et le Laboratoire Ville Mobilité Transport :

- 17 stations installées (environ 5 000 € par station pour les bornes et la connectique)
- 2 500 inscrits sur la plateforme

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- 1 200 covoiturages réalisés
- 15 min de temps d'attente moyen (enquête embarquée)

### *Autopartage rural : Tinchebray-Bocage et Autofree 61*

Depuis plusieurs années, la petite commune de Tinchebray-Bocage (2 500 habitants) rencontre un franc succès avec la mise en service de quelques voitures électriques en autopartage (opérateur : Clem).

Pour un coût de 5€ la ½ journée et 8 € la journée (+ abonnement mensuel de 4€), tous les habitants peuvent y avoir accès. En pratique, un usage intensif est observé, de l'ordre de 200 000 km en 1 an. La réservation peut se faire en ligne, mais également auprès du personnel de la médiathèque pour les personnes non connectées.

Les usages constatés sont variés, et dans le champ de la mobilité quotidienne : accès à la santé, recherche d'emploi, domicile-travail, et même usage utilitaire pour des artisans.

La ville a par ailleurs choisi de banaliser un véhicule une journée pour organiser, avec un agent municipal, un petit service de transport à la demande.

Le coût global de l'opération avoisine les 150 K€, largement pris en charge par la participation financière des habitants et quelques subventions (coût résiduel pour la commune : 20 K€).

Le département de l'Orne, face à ce succès, a décidé d'emboîter le pas, avec le dispositif Autofree 61, service de location de véhicules électriques, mutualisé entre les agents du Conseil Départemental de l'Orne et le grand public.

Les utilisateurs s'acquittent d'un paiement forfaitaire de 4€ par mois, débité uniquement si l'abonné a effectivement loué dans le mois, puis le tarif est de 1€ de l'heure, dégressif à partir de 6h d'utilisation. Une location de 24h coûte ainsi 12€.



Fonctionnement : Dans un premier temps, les six véhicules électriques étaient à la disposition du public les soirs et les weekends et réservés aux agents du Conseil Départemental pendant les heures de bureau. Au bout de quatre mois de service, devant le succès de l'opération, le Conseil Départemental a décidé de mutualiser constamment sa flotte de véhicules entre les agents et les riverains. Les véhicules sont donc réservables par tous 24h24 et 7j/7. Selon leurs besoins, les particuliers peuvent louer des

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

berlines ou des utilitaires, avec respectivement 100 et 80 km d'autonomie. Les véhicules s'ouvrent à partir d'une boîte à clés.

Une assistance téléphonique est assurée 24 heures sur 24 pour que le conducteur puisse prévenir d'un retard, prolonger sa réservation, obtenir des informations et signaler un problème.

Investissement pour 2 voitures : achat de 2 Zoé Renault 25 000 €, installation d'une borne accélérée + M'key + géolocalisation + génie civil = 13 000 €, communication = flyers, kakémonos, affiches, stickers voitures, signalisation : 2 000 € ; soit 40 000 € compensés partiellement par une subvention Leader de 22 000 €.

Budget fonctionnement pour 2 voitures : recharge électrique 80€/mois + assurance véhicules (20€/mois) + location batteries (et entretien) 200€/mois + adhésion Mopeasy 200€/mois, soit 500€/mois de charges mensuelles pour 2 voitures ; les recettes mensuelles étant comprises entre 300 et 400 €.

Sources :

<https://www.covoitici.fr/> et <https://www.ecov.fr/>

<https://www.banquedesterritoires.fr/service-dautopartage-dans-une-commune-nouvelle-du-bocage-ornais-61> et <http://www.orne.fr/autofree61>

### *Pôles d'échange multimodaux : l'exemple de Bischwiller (Bas-Rhin)*

Le site de Bischwiller, important lieu de charge de voyageurs quotidiens notamment vers Strasbourg (620 voyageurs / jour, 38 allers-retours quotidiens), a fait l'objet d'une restructuration de la gare et de ses abords.

Un parvis piéton a été aménagé devant la gare, des arrêts de transports en commun ont été intégrés, un parking relais de 166 places a été créé, de même qu'un abri vélo abrité et sécurisé de 40 places.

Aux abords de la gare, la vitesse de circulation automobile a été réduite, les cheminements réorganisés et des pistes cyclables créées.

Enfin le bâtiment voyageurs lui-même a été amélioré : ravalement, remplacement du guichet d'accueil...

La fréquentation quotidienne de la gare a ainsi augmenté de 45% en 9 ans.

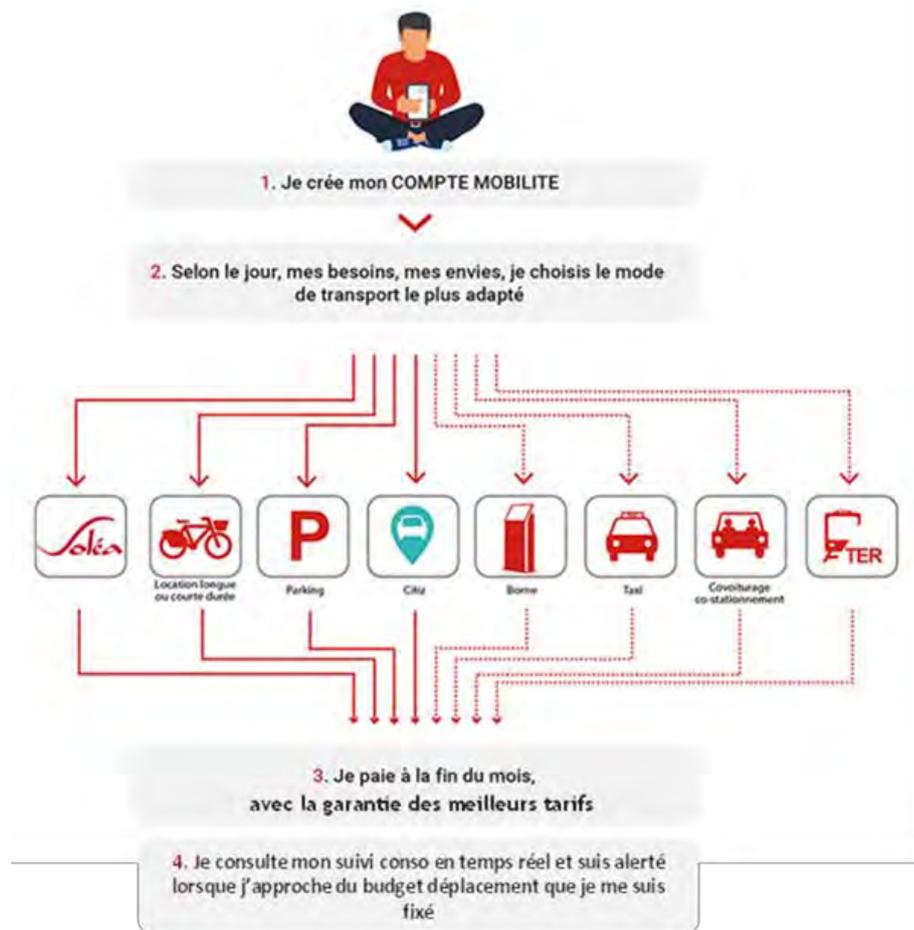
Source : DREAL Grand Est



« Mobility as a Service » : l'exemple du « compte mobilité » de Mulhouse

Lancé en septembre 2017 par la CA de Mulhouse (M2A), pour une expérimentation de 3 ans, le compte mobilité donne aux habitants et voyageurs du territoire accès à un ensemble de services de mobilité du quotidien, par le biais d'un site internet ou d'une application mobile dédiée :

- transports en commun dont TER et cars
- stationnement sur voirie et en ouvrages
- taxis
- vélo en libre-service
- location de vélos
- autopartage
- bornes de recharge électrique



Le dispositif a été conçu en post-paiement, c'est-à-dire que les utilisateurs reçoivent en fin de mois une facture récapitulant l'ensemble de leur consommation de mobilité réelle.

Il permet d'agréger toutes les données générées par les moyens de transport, un atout majeur pour l'acteur public qui accumule ainsi en temps réel une connaissance et compréhension fines des usages, et donc des besoins, des habitants. Pour assurer sécurité et confidentialité, c'est la collectivité qui reste propriétaire de ces données.

Le développement de l'application a représenté un investissement global de 670 K€, dont 240 K€ pris en charge par Citiway (filiale de Transdev) et le reste par M2A, qui

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

a reçu par ailleurs une subvention de 70 K€ euros de l'Etat et 100 K€ de la Caisse des dépôts (soit 260 K€ résiduels).

La collectivité a fait le choix délibéré de se lancer dans ce projet en fédérant l'ensemble des acteurs locaux offrant des services de mobilité, qu'ils soient privés ou gérés en régie. L'objectif est de faire en sorte qu'aucun opérateur ne devienne sous-traitant d'un autre, tout en responsabilisant chaque acteur en termes de prestation et qualité de service, mais aussi en termes de maîtrise de sa politique tarifaire. La collectivité joue donc un rôle d'agrégateur de mobilité, co-gestionnaire et en quelque sorte « chef d'orchestre ». De la sorte, M2A définit avec les acteurs privés l'offre et la régulation, et organise ainsi les différentes offres de mobilité privées en complément de l'offre publique.

La démarche été menée en co-construction avec des partenaires locaux qui offrent des services de mobilité : Soléa, JC Decaux, Citiz, Médiacycle, Citivia, Indigo... et avec des usagers pour disposer d'un retour utilisateur. Ces derniers ont par exemple permis d'ajouter des fonctions pratiques au dispositif, telles que la possibilité de suivre ses consommations de déplacements en temps réel, ou encore de planifier un budget spécifique et de recevoir des alertes lorsqu'elles dépassent le plafond prévu.

Par ailleurs M2A a bénéficié de partenariats institutionnels et techniques : Ville de Mulhouse, Cityway/Transdev, Caisse des dépôts et consignations.

Source : <https://www.mulhouse-alsace.fr/mobilites/compte-mobilite/>

## STRATEGIE DE MOBILITE A L'HORIZON 2030

### Introduction méthodologique

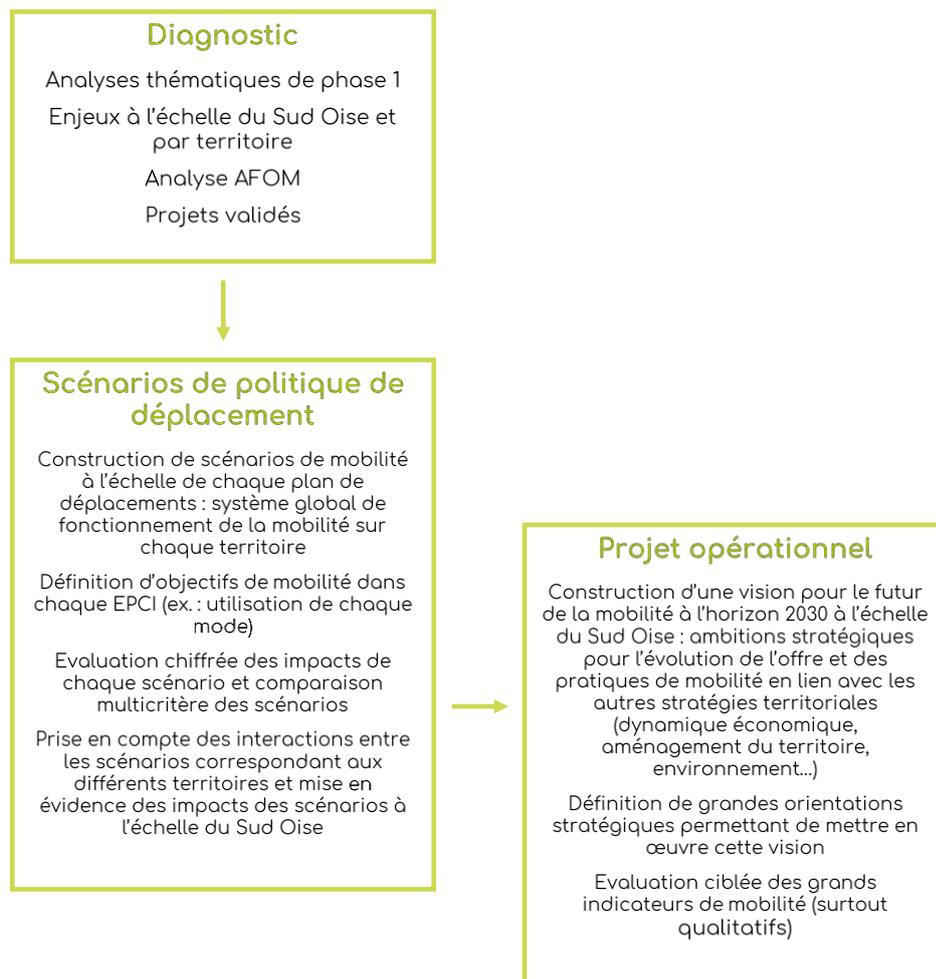
#### Principes de construction des scénarios

La première phase de l'étude a permis de révéler les enjeux de mobilité et d'identifier des objectifs ambitieux et réalistes à l'échelle du Sud Oise et du SMBCVB.

Dans la seconde phase de l'étude, une stratégie de mobilité a été élaborée pour atteindre ces objectifs. Pour ce faire, trois scénarios de mobilité contrastés, correspondant chacun à une stratégie de mobilité réaliste, ont été construits et proposés aux élus.

Ces propositions ont alors fait l'objet de nombreux échanges, notamment entre techniciens et élus, pour ne retenir qu'un seul scénario sur le territoire, assurant une cohérence d'ensemble.

Le schéma suivant détaille le principe de construction des scénarios :



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Méthode de construction des scénarios

Les trois scénarios de mobilité construits pour les territoires du Sud Oise constituent trois trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité.

Au préalable de la construction des trois scénarios, les « coups partis » (c'est-à-dire les projets déjà engagés ou programmés et dont la réalisation sera assurée à horizon de 10 à 15 ans) ainsi que les invariants, ont été identifiés. Ces éléments sont donc intégrés dans tous les scénarios.

Ces projets déjà connus et validés représentent la base du scénario de référence, appelé scénario « au fil de l'eau ». Ce scénario permet de comparer les conséquences de chaque scénario à celles de la situation de référence.

Dans un premier temps, les grands principes de chaque scénario ont été définis. Ces principes constituent un système global de mobilité sur le territoire (ex : polarisation de la mobilité sur les pôles d'échanges, écosystème de services de mobilité couvrant l'ensemble du territoire, etc.).

Dans un second temps, les grandes principes de mobilité ont été déclinés sous formes d'objectifs de mobilité (ex : parts modales).

Enfin, les trois scénarios ont été conçus, dans le cadre d'approches différentes pour le futur de la mobilité. S'ils répondent tous aux grands objectifs de mobilité (de manière distincte), les divergences portent particulièrement sur les points suivants :

- Evolution des réseaux de transports collectifs, périmètres de fonctionnement et interface entre ces différents réseaux
- Principes et fonctionnement du système global de mobilité (modes collectifs, modes partagés, billettique, etc...)
- Conditions de déplacements et de desserte multimodale aux abords des différents pôles d'échanges
- Utilisation des nouveaux outils numériques pour comprendre les pratiques et proposer des services de mobilité dynamiques
- Evolution de la demande et des comportements, développement des différents modes (ex : mobilité partagée, usage du vélo, etc.), changement des comportements
- Lien entre urbanisation et déplacements (ex : densification autour des gares)

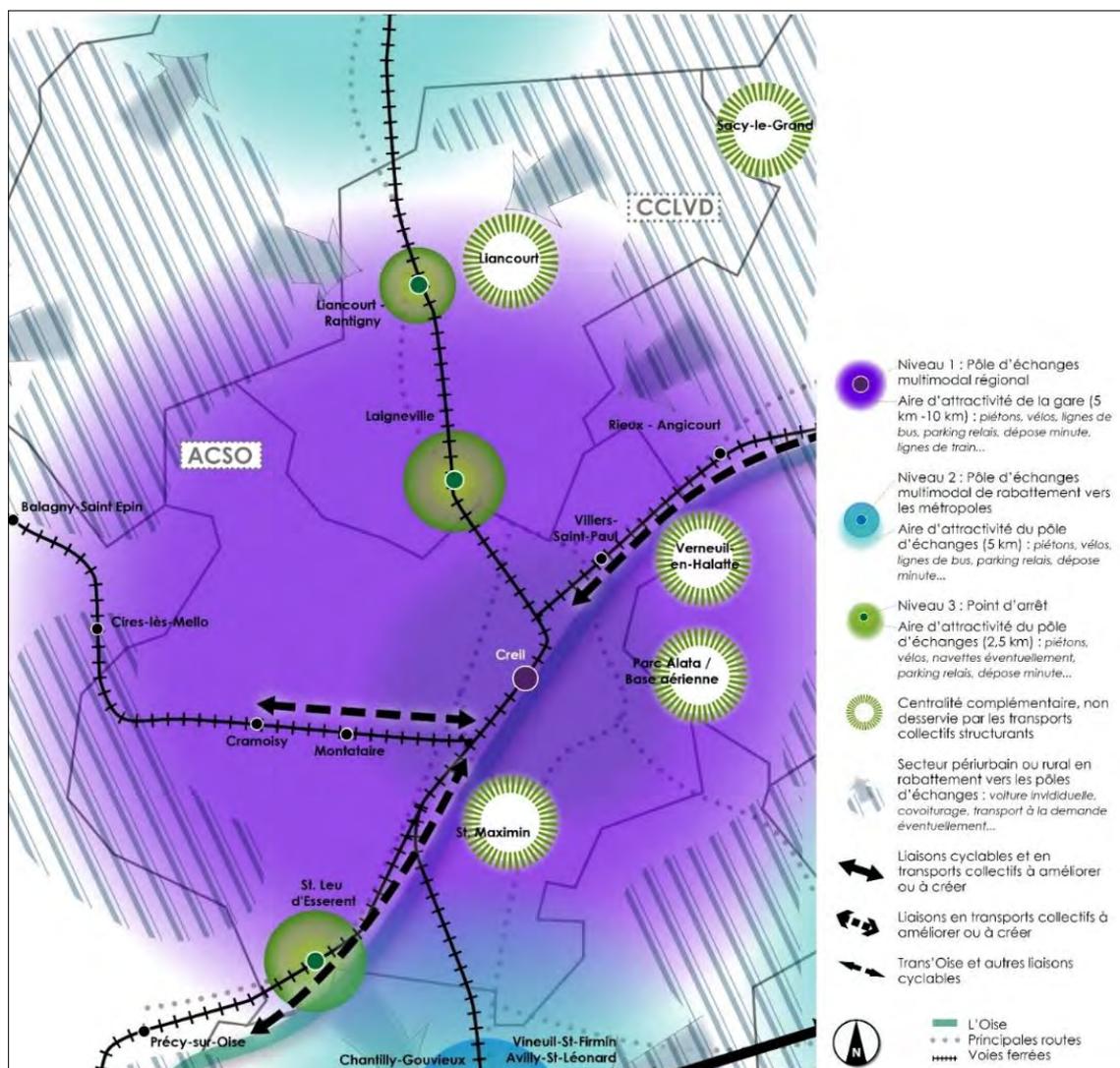
## Les trois scénarios étudiés par le SMBCVB

### Présentation des scénarios

Les trois scénarios présentés ci-dessous ont fait l'objet d'échanges avec les élus du territoire, dans le cadre de la construction de la stratégie de mobilité à l'horizon 2030. Ces scénarios ont fait l'objet d'approfondissements (non présentés dans le présent rapport), qui ont notamment permis de les évaluer et de les comparer entre eux.

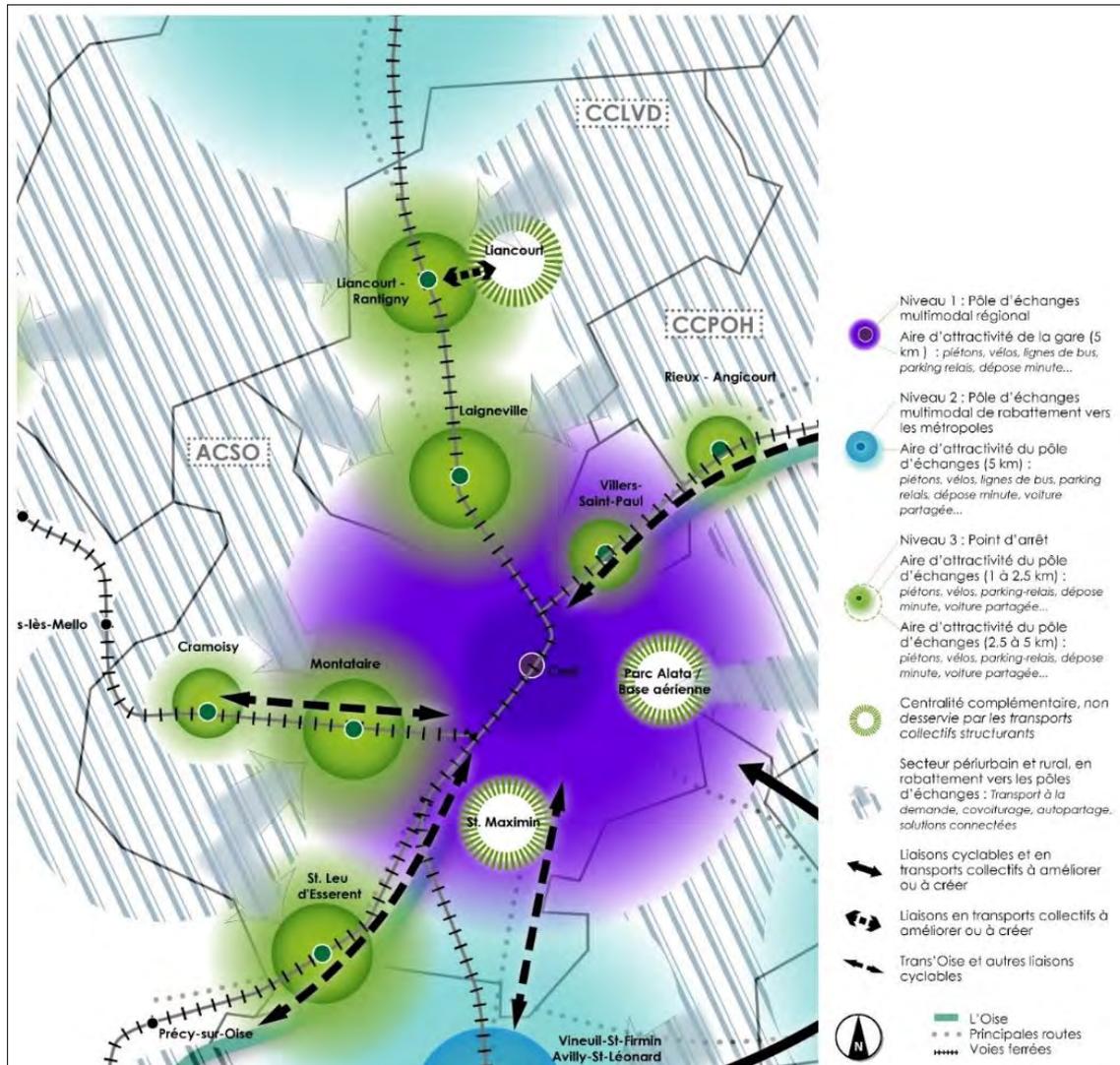
#### Scénario 1 : Au fil de l'eau, poursuite des tendances en cours

Carte 30 : Scénario 1



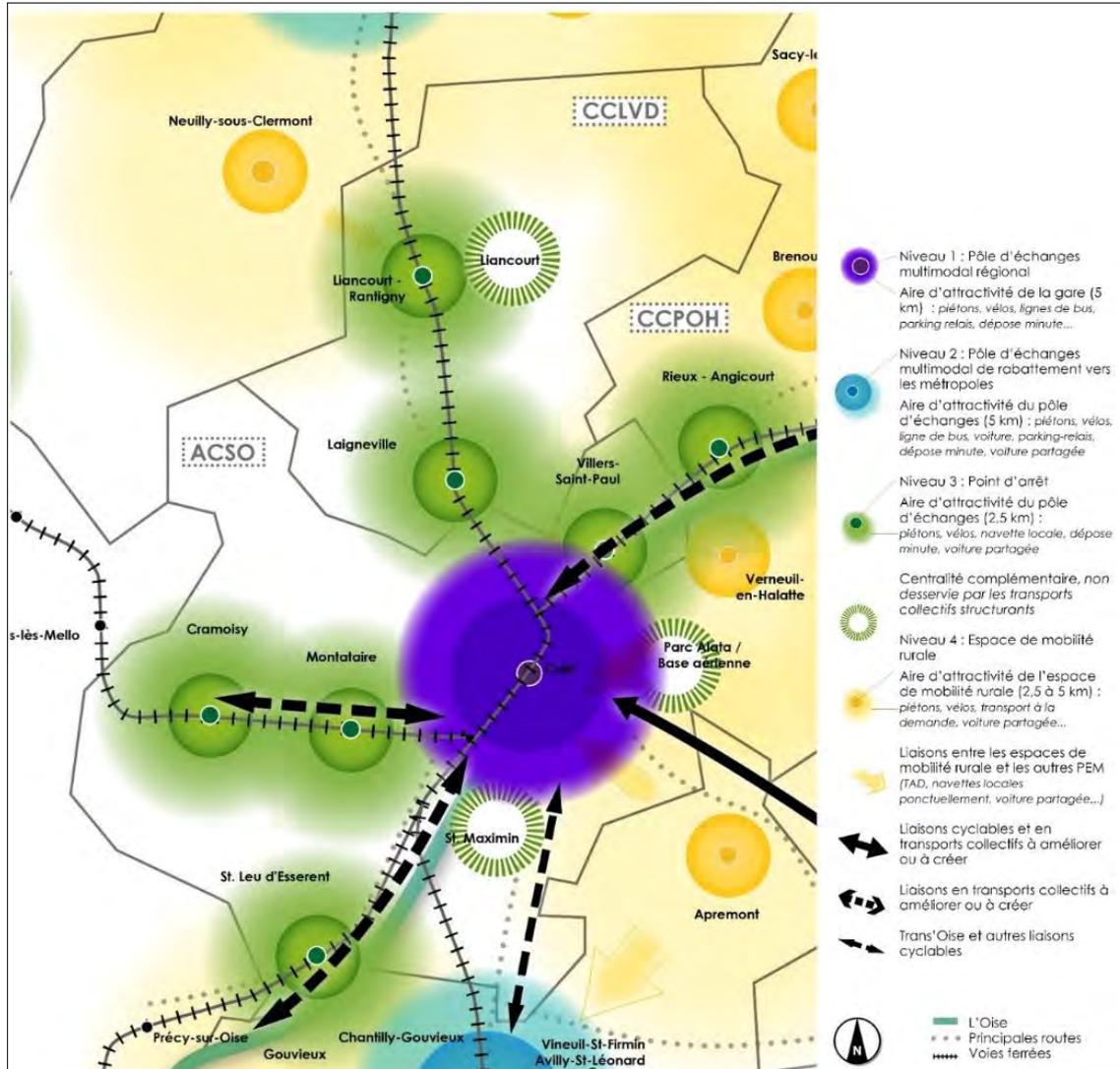
Scénario 2 : Réponse aux déplacements pendulaires en priorité

Carte 31 : Scénario 2



Scénario 3 : Retour progressif à la proximité

Carte 32 : Scénario 3



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

**Le scénario 1** se base sur une poursuite des tendances en cours : aucune mesure n'est prise pour faire évoluer les conditions de mobilité sur le territoire, autre que celles déjà en cours. La politique de mobilité reste la même qu'actuellement et seuls les projets et les tendances déjà en cours, actualisés à l'horizon 2030, sont pris en compte dans ce scénario.

Cette tendance de développement comporte des risques. En effet, la concentration de l'urbanisation, de l'accueil d'habitants et d'emploi dans le noyau urbain de Creil génère des besoins très importants en termes de mobilité quotidienne. Si le rôle du pôle régional est ainsi renforcé, ce développement accentue également la pression et la saturation subies par celui-ci (congestion des axes routiers, forte demande de stationnement aux abords de la gare...). Par ailleurs le renforcement de polarités non desservies par des transports structurants amplifie l'usage de la voiture.

**Le scénario 2** s'organise autour d'un pôle à forte attractivité et d'envergure régionale (celui de Creil) et de 6 pôles d'échanges de niveau 3 (Liancourt-Rantigny, Laigneville, Cramoisy, Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Villers-Saint-Paul). Cette organisation vise en particulier à rééquilibrer les flux afin de réduire la saturation automobile aux abords de la gare de Creil. En effet, elle renforce les pratiques de rabattement en voiture et en transports collectifs depuis les zones périurbaines vers les pôles de niveau 2 (ex : Chantilly-Gouvieux).

Néanmoins, les pôles de niveau 2 présentent une nouvelle attractivité, entraînant notamment des rabattements supplémentaires depuis les espaces périphériques. En l'absence de solution avec des modes de déplacements alternatifs efficaces, l'usage de la voiture individuelle se poursuit voire s'accroît. Par ailleurs, le pôle de Creil continue de jouer un rôle important pouvant entraîner, dans une moindre mesure, des effets de saturation.

**Le scénario 3** s'organise autour d'un pôle d'échanges multimodal régional (Creil) et de 6 pôles de niveau 3. Le pôle d'échanges de Creil joue un rôle moins dominant que dans les autres scénarios, tandis que les autres pôles gagnent en attractivité, notamment à travers une desserte en transports collectifs renforcée. Cette organisation permet de mieux répartir les flux et de couvrir le territoire de points d'accès qualitatifs au réseau ferroviaire.

Par ailleurs, ce scénario s'appuie fortement sur un développement des liaisons cyclables et des cheminements piétons aux abords des pôles d'échanges et dans les centralités urbaines. La stratégie d'aménagement du territoire, consistant en une densification aux abords des pôles d'échanges, favorise une réduction de l'usage de la voiture et de la distance des déplacements (à long terme).

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Evaluation et comparaison des scénarios

### *Les chiffres clés*

La mise en œuvre du scénario 1, correspondant à une évolution au fil de l'eau des tendances en cours, permet de faire baisser la part modale de la voiture de 5 points et d'augmenter celle des transports collectifs de 4 points par rapport à la situation actuelle. En revanche, elle ne permet pas de faire évoluer la part des modes actifs (marche, vélo), qui reste stable.

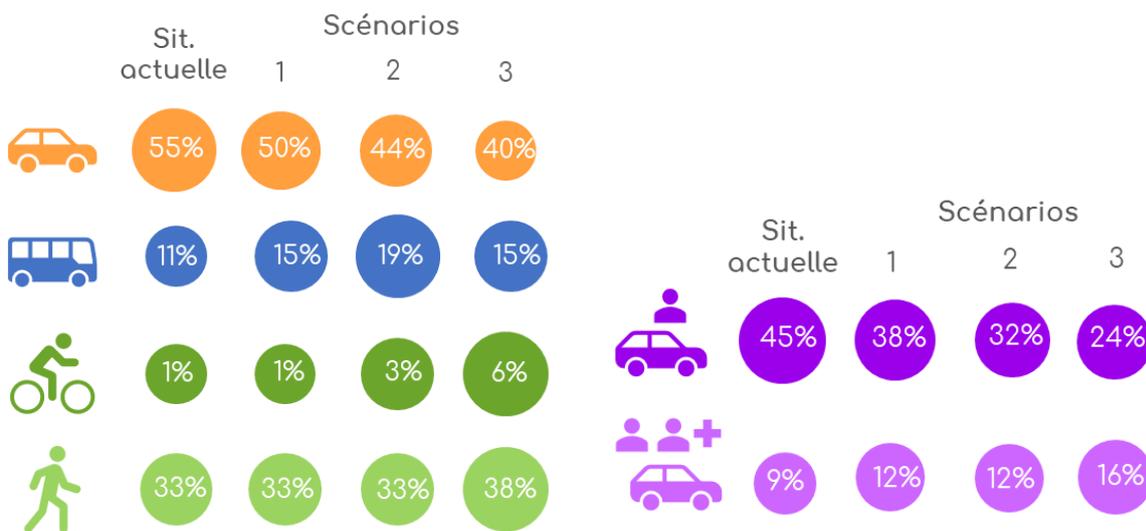
Le scénario 2 permet de faire baisser la part de la voiture de 11 points et d'augmenter celle des transports collectifs de 8 points. Les services et les aménagements à destination des usagers des modes actifs sont ici moins importants que ceux ayant vocation à faciliter l'usage des transports collectifs. La part des modes actifs évolue donc moins. Celle du vélo gagne 2 points alors que l'usage de la marche n'évolue pas.

Le scénario 3, plus ambitieux en matière d'usage des modes actifs, permet une hausse significative de l'usage de la marche (5 points) et du vélo (5 points). Si la part des transports collectifs évolue plus modérément (+ 4 points), celle de la voiture connaît une forte diminution (- 15 points).

Si le report modal de la voiture vers les autres modes de déplacements permet une diminution de la circulation automobile, le taux de remplissage des véhicules est lui aussi un élément déterminant. Avec un nombre constant de personnes se déplaçant en voiture, un taux de remplissage plus élevé permet une diminution du nombre de voitures sur les routes.

Les scénarios permettent tous une diminution de la part modale de la voiture d'une part, et une hausse du taux de remplissage des voitures d'autre part, en particulier grâce à des mesures favorisant les usages partagés de la voiture. Cet effort de développement de la mobilité partagée est plus important dans le scénario 3.

Le scénario 2 permet une diminution des flux automobiles de 16%, contre plus de 35% pour le scénario 3.



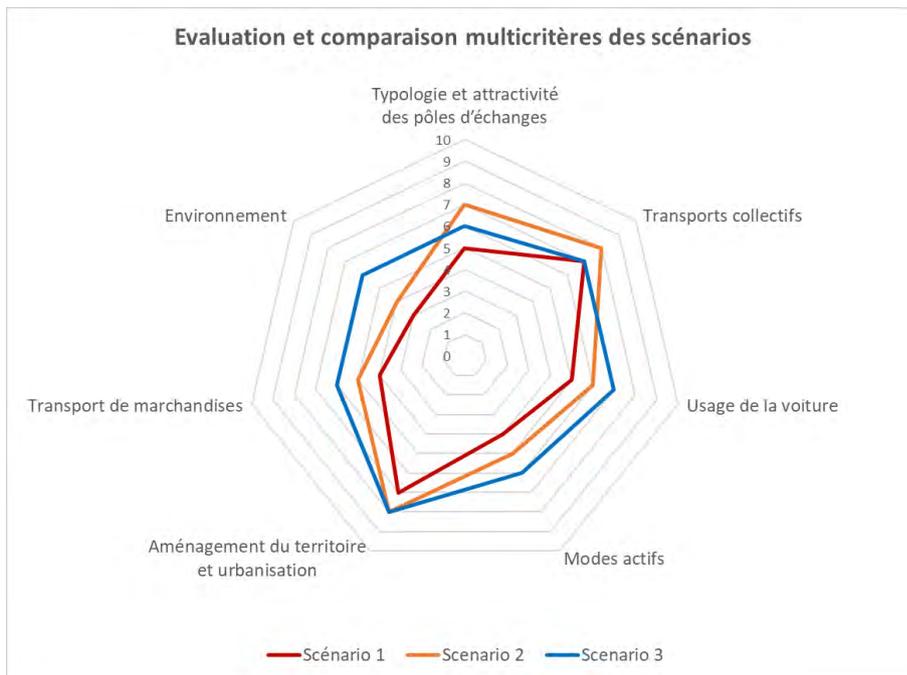
	Taux de remplissage des véhicules particuliers	Trafic généré sur le territoire (nombre de véhicules par jour)
Situation actuelle	1,40	124 204
Scénario 1	1,56	102 067
Scénario 2	1,64	85 615
Scénario 3	1,94	65 848

### Evaluation multicritères

La gare de Creil étant saturée en situation initiale comme dans le scénario 1, les deux autres scénarios (en particulier le 3) permettent de réduire le volume d'usagers se rendant en voiture à la gare de Creil, tout en faisant augmenter la part des transports collectifs pour les flux de rabattement vers les pôles d'échanges et pour les déplacements domicile-travail (en particulier le scénario 2).

Le scénario 3 est celui permettant de diminuer le plus significativement les flux de voitures et de poids lourds, et d'augmenter la part du vélo pour l'ensemble des déplacements. Ses résultats en termes d'émissions de polluants sont aussi les plus satisfaisants.

Globalement, le scénario 3 est donc celui offrant les meilleurs résultats en termes de mobilité.



Le graphique ci-dessus présente la comparaison synthétique des scénarios, selon 7 grands critères. Il met en valeur le fait que le scénario 1 est celui qui répond le moins bien aux enjeux et aux orientations fixés pour le SMBCVB.

Le scénario 2 permet de mieux répondre aux enjeux en termes d'attractivité des pôles d'échanges d'une part et de transports collectifs d'autre part.

En revanche, la note attribuée au scénario 3 est meilleure en termes de réponses aux enjeux liés à l'environnement, à l'usage de la voiture, à la pratique des modes actifs et au transport de marchandises.

Les caractéristiques de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation, bien que différentes dans les scénarios 1 et 2, obtiennent la même note, chacun présentant des avantages et des inconvénients différents (cf. présentation des scénarios).

Globalement, le scénario 3 permet donc de répondre au plus grand nombre d'enjeux concernant les différents critères de notation.

### *Evaluation en termes de modalités de mise en œuvre*

Les conditions de faisabilité des différents scénarios sont très disparates selon les critères analysés.

Le scénario 1 serait facile à mettre en œuvre d'un point de vue institutionnel, aucune évolution n'étant nécessaire. En revanche, il n'est pas en adéquation avec certaines des orientations exprimées par les élus du territoire, en particulier la volonté de maîtriser la présence de la voiture dans le noyau urbain. De plus, en lien avec l'offre

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

limitée d'alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle pour une partie des déplacements vers le noyau urbain, la faisabilité politique de ce scénario reste plus difficile que celle des deux autres scénarios, qui pourront plus facilement faire consensus parmi les acteurs locaux du territoire.

Quant au scénario 2, il présente des conditions techniques, politiques et institutionnelles correctes, car il s'appuie sur l'organisation actuelle, tout en proposant un renforcement des transports collectifs. Ce scénario nécessiterait toutefois l'implication d'autres acteurs dans le financement de certaines actions concernant l'intermodalité dans les pôles d'échanges.

Concernant le scénario 3, il dispose de conditions techniques et politiques favorables. Toutefois, il nécessiterait un travail sur l'identification de moyens financiers additionnels et une évolution des compétences en termes de mobilité pour pouvoir être appliqué de manière aboutie.

### *Evaluation en termes d'impacts sur l'environnement*

Pour le scénario 1, les actions tendanciennes centrées sur le noyau urbain de Creil sont globalement positives en termes de développement durable. Toutefois, il existe un risque concernant l'étalement urbain et d'artificialisation des sols en périphérie de Creil, affectant l'urbanisme, le bruit, le patrimoine et les paysages.

Pour le scénario 2, le rééquilibrage des flux de déplacements, avec l'accent sur la densification de l'urbanisme dans le noyau urbain de Creil, permet de limiter l'artificialisation des sols aux abords de la gare de Creil et des pôles de niveau 3. La restructuration des transports collectifs conduit à une réduction des déplacements en voiture et à une amélioration de la qualité de l'air. La création de pistes cyclables pour les déplacements quotidiens (y compris à destination des zones d'activité) permet également d'améliorer la santé des usagers (effets directs et indirects par l'amélioration de la qualité de l'air).

Pour le scénario 3, les pôles de niveau 3 gagnent en importance et sont mis en relation avec les secteurs à proximité à travers des liaisons pour les transports collectifs et les modes actifs. Des efforts sont menés pour limiter la place et la circulation automobile sur le territoire et en particulier à Creil, améliorant significativement la qualité de l'air et le cadre de vie dans ce secteur. L'artificialisation des sols y est limitée par une politique de densification des zones urbaines.

## Présentation de la stratégie de mobilité retenue

Lors des bureaux communautaires de la CCLVD le 17 juin 2019 et de l'ACSO le 3 juillet 2019, les élus des deux intercommunalités intégrant le SMBCVB ont pris la décision, suite à leur prise de connaissance des 3 scénarios proposés, de retenir un scénario hybride.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Les membres du bureau communautaire ont en effet souhaité conserver des actions propres au scénario 2 et d'autres au scénario 3, tout en valorisant les projets déjà engagés (dans le cadre du scénario 1), pour mieux tenir compte des spécificités des communes qui composent l'intercommunalité.

Il a notamment été jugé que le scénario 2 n'était pas une solution envisageable, notamment pour des raisons financières, et que le scénario 3 apparaissait inadapté aux secteurs les plus denses.

Aussi, le scénario hybride combinant les orientations des scénarios 2 et 3 permet notamment de concilier un rééquilibrage des flux à l'échelle du territoire (réduction de la congestion dans le noyau urbain), une amélioration de la desserte en transports collectifs dans les différentes parties du territoire et une densification aux abords des pôles d'échanges, favorisant un retour progressif à la proximité.

### *Les grands principes de la stratégie*

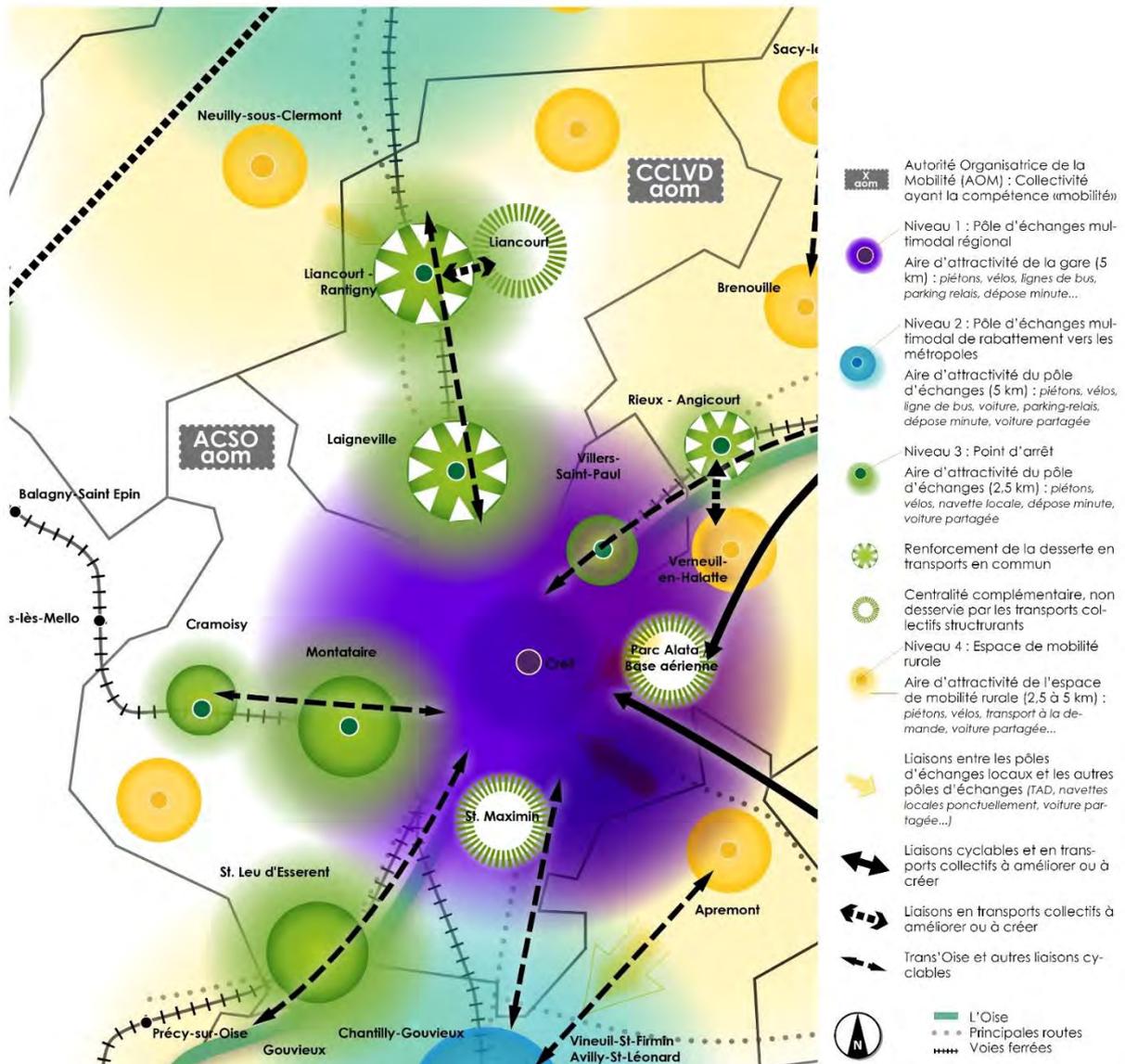
Ce scénario s'appuie sur la définition d'une hiérarchie de pôles d'échanges sur le territoire (existants ou à créer), à partir de la typologie définie dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France (2019). Ce maillage en pôles d'échanges compte plusieurs catégories :

- Niveau 1 : pôle d'échanges multimodal régional (pôle assurant des liaisons de longue distance vers les territoires extérieurs, avec un rayonnement large sur le bassin de vie)
- Niveau 2 : pôle d'échanges multimodal de rabattement vers les métropoles (pôle permettant l'accès aux métropoles à proximité, notamment la Métropole du Grand Paris, rayonnant à l'échelle de chaque intercommunalité)
- Niveau 3 : point d'arrêt (pôle assurant des liaisons vers les pôles plus structurants ou vers les métropoles, rayonnant à l'échelle communale)

La catégorie des pôles de niveau 3 contient des gares ferroviaires existantes, ainsi que des « aires de mobilité », proposées dans le cadre de la présente démarche. Une aire de mobilité peut être définie comme un lieu identifiable et facilement accessible, intégrant différents modes de déplacements et proposant des équipements, des services et des informations, visant à améliorer les conditions de déplacements, à encourager des pratiques de mobilité durable et à créer un sentiment d'appartenance chez l'utilisateur. Les aires de mobilité répondent à l'objectif d'offrir un accès à la mobilité dans les zones non desservies par les transports collectifs, en assurant des liaisons vers les centralités urbaines. Elles peuvent être desservies par des services de transport à la demande, d'autostop organisé, d'autopartage, et éventuellement par des lignes régulières de transports collectifs.

Plusieurs catégories d'aires de mobilité sont proposées dans le cadre de cette démarche : aire de mobilité périurbaine, aire de mobilité rurale, aire de covoiturage.

Carte 33 : Scénario retenu dans le SMBCVB



Les élus de l'ACSO et de la CCLVD ont souhaité retenir un scénario hybride, combinant les grandes orientations des scénarios 2 et 3, permettant donc de renforcer les effets positifs de chacun d'entre eux. Ce scénario hybride conduit à un rééquilibrage des flux sur le territoire, un apaisement du noyau urbain et une montée en puissance des petites gares. L'évolution de la desserte de chaque pôle d'échanges et le développement urbain à proximité permettent la mise en place d'un maillage de polarités hiérarchisées, en fonction notamment de leur

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

localisation, de leur relation avec le noyau urbain et de leur capacité de rabattement. Le réseau STAC (ACSO) est restructuré, en adaptant la desserte des bus à chaque espace desservi, tout en créant des services à la demande dans les secteurs ruraux. La circulation automobile est maîtrisée dans le noyau urbain et la desserte en bus s'améliore vers les gares de Laigneville et Liancourt-Rantigny. Les liaisons cyclables se développent entre Creil et les centralités urbaines et économiques du territoire.

Par ailleurs, le SMTCO a mené une étude d'intermodalité sur le pôle d'échanges de Creil en 2013, définissant plusieurs orientations d'aménagement. Dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo, la gare et l'ensemble de son quartier seront remodelés, notamment en prévision de l'arrivée du TGV à Creil en 2022. Le projet prévoit les actions suivantes :

- Création d'un second bâtiment voyageurs au nord (à Nogent sur Oise),
- Création d'une passerelle piétonne de 180 m pour relier les deux bâtiments voyageurs,
- Apaisement des circulations automobiles entre la gare de Creil et l'Oise,
- Création de parvis devant les bâtiments voyageurs nord et sud,
- Réorganisation de la gare routière au droit du parvis sud,
- Création de parkings relais au nord et au sud des voies ferrées.

### *Les résultats attendus*

En termes de parts modales, le scénario retenu permet une meilleure efficacité globale et des pratiques de mobilité plus vertueuses en termes de développement durable. Il permet notamment de baisser la part de la voiture de 19 points, et d'augmenter celle des transports en commun de 8 points.

Cette nouvelle répartition modale représente une baisse des flux de circulation sur le territoire, avec de meilleures conditions de circulation et de sécurité routière par rapport à la situation actuelle. La mise en œuvre de ce scénario permettra aussi d'augmenter de manière substantielle la part des modes actifs. Celle du vélo connaîtra une augmentation de 5 points, alors que celle de la marche, concernant déjà un quart des déplacements, augmentera de 5 points.

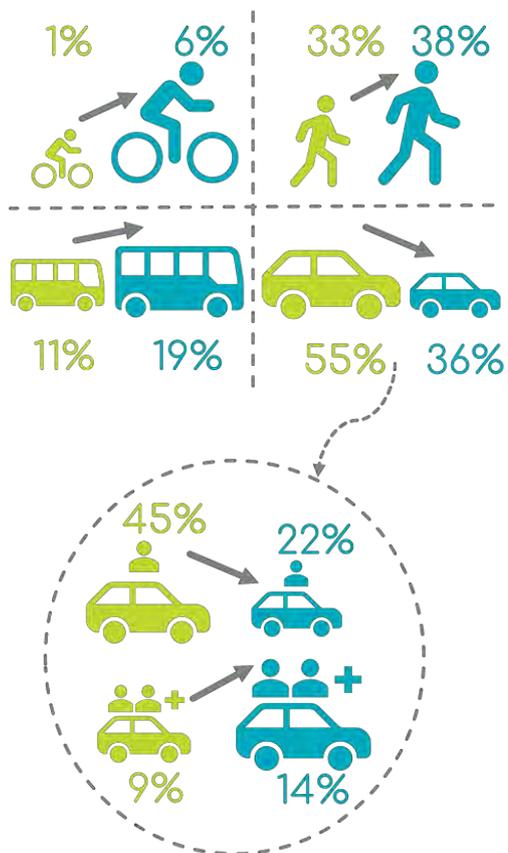
D'ici 2030, la réduction de la part modale de la voiture permettra de diminuer le nombre de voitures en circulation sur le territoire. De plus, la mise œuvre d'actions concernant le stationnement, les plateformes de mobilité ou le management de la mobilité permettra d'augmenter l'usage partagé de la voiture, qui atteindra 14% (soit 5 points de plus qu'aujourd'hui).

La pacification de la circulation dans les centres-villes, le développement des liaisons pour les modes actifs, et les évolutions urbaines (à plus long terme)

permettront de réduire la distance moyenne parcourue en voiture par jour et par personne, passant de 11 km aujourd'hui à 7 km à l'horizon 2030.

Ensemble, ces évolutions conduiront à une réduction importante du nombre de déplacements en voiture sur le territoire, qui passera de près de 174 000 par jour aujourd'hui à moins de 115 000, soit une baisse de près de 35%.

### Les objectifs de parts modales en 2030



### > Les usages de la voiture par les habitants de l'ACSO et de la CCLVD :

AUJOURD'HUI	2030
173 886 déplacements par jour réalisés en voiture	114 596
124 204* véhicules émis chaque jour sur le territoire	59 070
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
11 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	7

\* Nombre de véhicules utilisés pour un déplacement ayant pour lieu d'origine le territoire intercommunal (par jour)

### Les impacts sur l'environnement

L'impact des quatre scénarios sur les principales thématiques environnementales est présenté ci-dessous :

Bassin Creillois et Vallées Bréthoise	Scénario	Scénario	Scénario	Scénario
	1	2	3	Hybride
<b>Milieu physique</b>				
Qualité de l'air	+	++	++	++
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)	+	++	++	++
<b>Milieu naturel</b>				
Milieux naturels (incl. Natura 2000)	0	0	+	+
Diversité biologique	0	0	+	+
Continuités écologiques	0	0	+	+
<b>Milieu humain</b>				
Santé	0	+	++	++
Activités humaines (agriculture, tertiaire, tourisme / loisirs)	0	+	+	++
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace	-	-	0	+
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	-	+	+	+
<b>Déplacement, infrastructures et transports</b>				
Déplacement	+	++	++	++
<b>Risques et Nuisances</b>				
Bruit	-	+	++	++
Autres nuisances (vibrations, émissions lumineuses, odeurs)	-	+	++	++
<b>Paysages</b>				
Paysages	-	-	+	++

Direction de l'évolution :

 Défavorable	 Favorable
 Neutre	 Très favorable

Pour le scénario hybride retenu, il s'agit de limiter les déplacements et d'améliorer l'offre de transports collectifs à l'échelle du noyau urbain, ainsi qu'en rabattement vers les pôles de niveau 3 dans les secteurs peu denses. Le scénario s'appuie sur les points et zones identifiées du territoire (pôles d'échanges, zones d'activités, ...) afin de limiter la consommation d'espace et valoriser l'usage de ces lieux.

L'évaluation quantitative de l'impact sur les émissions de GES et de particules (PM<sub>10</sub>) de ces scénarios a été réalisée sur la base de l'inventaire des émissions 2012 fourni par ATMO Hauts de France (Ref. A2012\_M2012\_V5hd) en cohérence avec les secteurs PCAET et en étudiant la contribution des différentes catégories disponibles pour le secteur transport routier (véhicules personnels, véhicules utilitaires, poids lourds, bus, motocycles).

Cette scénarisation a en particulier été réalisée sur la base de l'évolution des paramètres suivants :

- Les parts modales pour les différents modes de transport ;
- Le taux de véhicules individuels et de véhicules partagés ;
- Le taux d'occupation moyen des véhicules ;
- Nombre de déplacements en voiture générés sur le territoire ;
- Nombre de km parcourus en voiture par personne par jour (ensemble des personnes s'étant déplacées) ;
- Nombre de poids lourds sur le territoire par jour ;
- Une baisse de 10% des trajets effectués par les véhicules utilitaires.

Les éléments clés en lien avec l'état initial (situation existante) et les évolutions attendues pour les scénarios étudiés et le scénario hybride retenu sont présentés ci-dessous.

Situation actuelle	Le chiffre clé		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride	
Présence d'un PPA en lien avec les particules fines (PM10), dont plus de 30% sont issues du transport routier	Emissions de PM10 du transport routier en t/an	80.0	78.2	73.7	70.8	67.4	-16%
Le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels)	Emissions du transport routier en tCO2e/an	171 023	167 335	157 432	150 878	144 271	-16%
La voiture individuelle représente 83% des voitures avec un taux moyen d'occupation de 1.4 et une distance parcourue de 11 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an	118 316	89 179	65 828	43 338	35 851	-70%
	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an	55.5	41.8	30.9	20.3	16.8	-70%

Globalement, le scénario hybride retenu présente une amélioration significative de la situation et contribue à diminuer les émissions de GES et de PM10 de près de 70% pour les véhicules individuels et de 16% pour le transport routier.

Le Plan de Mobilité devrait avoir des incidences positives sur les composantes environnementales au sens large. Afin de s'assurer que les actions proposées soient cohérentes avec les enjeux environnementaux lors de leur mise en œuvre, plusieurs mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (séquence ERC) sont proposées dans le plan d'actions. Ces mesures permettront d'éviter et limiter l'impact des actions, en particulier pour les thématiques à enjeux suivantes :

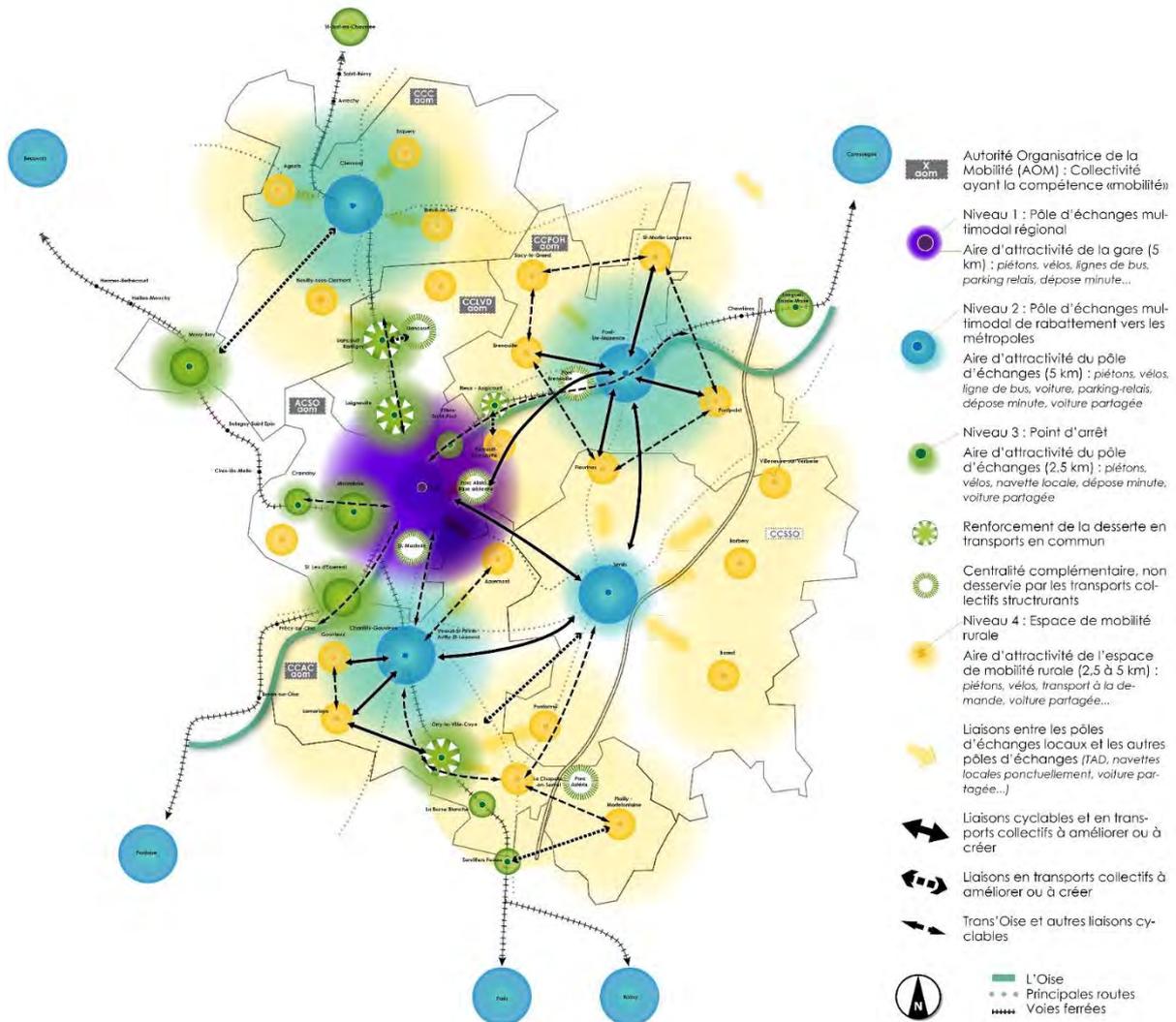
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Bruit
- Milieux naturels
- Urbanisme et consommation d'espace
- Paysage et patrimoine naturels

# La stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## Les grands principes de la stratégie

Carte 34 : Scénarios retenus dans le Sud Oise



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Assurée dans le cadre d'une approche à la fois globale à l'échelle du Sud de l'Oise et locale dans chacun des territoires, la démarche de Plans de Mobilité Mutualisés assure une bonne cohérence d'ensemble aux différentes politiques de mobilité sur le territoire.

Les choix de scénario effectués par les différents territoires du Sud Oise s'accordent bien les uns avec les autres, et garantissent une harmonie générale. La combinaison des scénarios privilégiés par chaque territoire fait apparaître une stratégie de mobilité mutualisée à l'échelle du Sud de l'Oise, contribuant à des objectifs ambitieux en termes d'évolutions des pratiques de mobilité.

La stratégie de mobilité pour le Sud Oise à l'horizon 2030 vise un rééquilibrage des flux sur le territoire grâce au développement des 15 gares du territoire et à la création de services de mobilités légers et partagés dans les bourgs.

Si le pôle d'échanges de Creil reste le point central de la mobilité sur le territoire, le développement des autres pôles d'échanges, qui deviennent plus attractifs, permet de mieux équilibrer les pratiques de déplacements, en particulier en rabattement sur les pôles. Les points d'arrêt ferroviaires, qui sont des pôles de niveau 3, offrent une solution de rabattement rapide vers les pôles de rabattement ainsi que vers Creil.

De plus, la réduction des flux automobiles en rabattement vers les pôles d'échanges et la transformation des espaces publics aux abords des gares permettent d'améliorer les conditions de pratique des modes actifs et la qualité de vie dans ces secteurs.

Les aires de mobilité rurale, que tous les EPCI ont choisi de développer, maillent le territoire et permettent aux habitants des secteurs ruraux d'avoir accès à la mobilité.

Ce scénario formé par l'ensemble de ceux retenus localement permet donc d'offrir une couverture presque complète du territoire en points d'accès à la mobilité.

Les conditions locales de desserte en transports collectifs sont inégales selon les territoires, mais offrent globalement de bonnes conditions de mobilité, en particulier en direction des pôles de rabattement.

Si la voiture reste un moyen de mobilité important au sein du territoire, son usage est réduit. Les pratiques de mobilité partagées sont notamment favorisées, en particulier dans les aires de mobilité rurale. A Creil et dans les pôles de rabattement vers les métropoles, des parkings-relais complètent l'offre disponible. Ils permettent aussi de mieux répartir les flux en rabattement sur les différentes gares du territoire et de renforcer l'usage des transports collectifs vers ces gares.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Les modes actifs jouent un rôle important dans cette stratégie. Les liaisons cyclables sont particulièrement développées dans l'aire d'influence des pôles et entre les centralités urbaines. De plus, ces centralités font l'objet d'un apaisement de la circulation et d'un réaménagement en faveur des modes actifs.

Le développement urbain sur le territoire accompagne celui des pôles d'échanges. Il se concentre majoritairement à Creil, à proximité des pôles de rabattement et plus ponctuellement dans des villages, desservis par une aire de mobilité rurale.

### Les résultats attendus

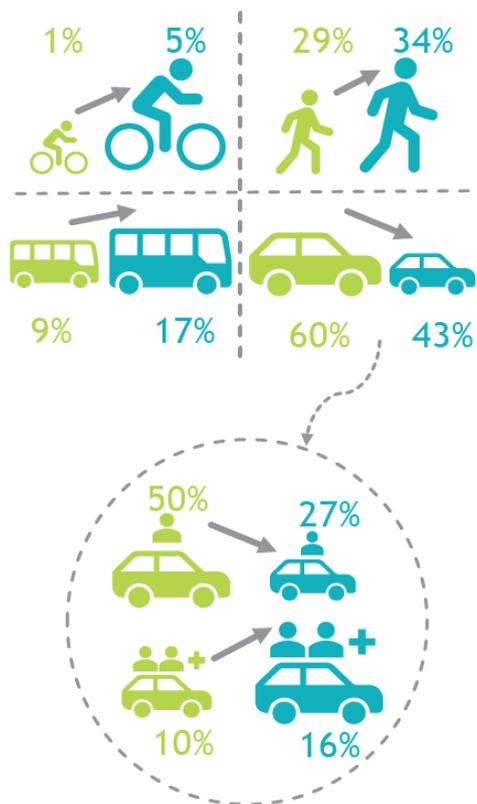
En termes de parts modales, le scénario retenu permet d'atteindre des objectifs plus performants en termes de développement durable. Il permet de faire baisser la part de la voiture de 17 points, au profit à la fois des transports collectifs (+8 points), du vélo (+4 points) et de la marche (+5 points).

D'ici 2030, cette nouvelle répartition modale permettra notamment une baisse globale des flux de circulation sur le territoire, avec de meilleures conditions de circulation et de sécurité routière. De plus, la création d'aires de mobilité et de nouveaux services de mobilité permettra d'augmenter la part de déplacements réalisés en voiture partagée, qui atteindra 16% (soit 6 points de plus qu'aujourd'hui).

Les actions en faveur des modes actifs, la création des aires de mobilité rurale et, à plus long terme, les évolutions urbaines qui accompagneront ces mesures, permettront de réduire la distance moyenne parcourue en voiture par jour et par personne, passant de 12,7 km aujourd'hui à 8,9 km à l'horizon 2030.

L'ensemble de ces éléments permettra une réduction importante des déplacements en voiture sur le territoire, qui passeront de près de 468 000 par jour aujourd'hui à 334 000, soit une baisse de 29%.

## > Évolution des parts modales :



## > Les usages de la voiture par les habitants du Sud de l'Oise :

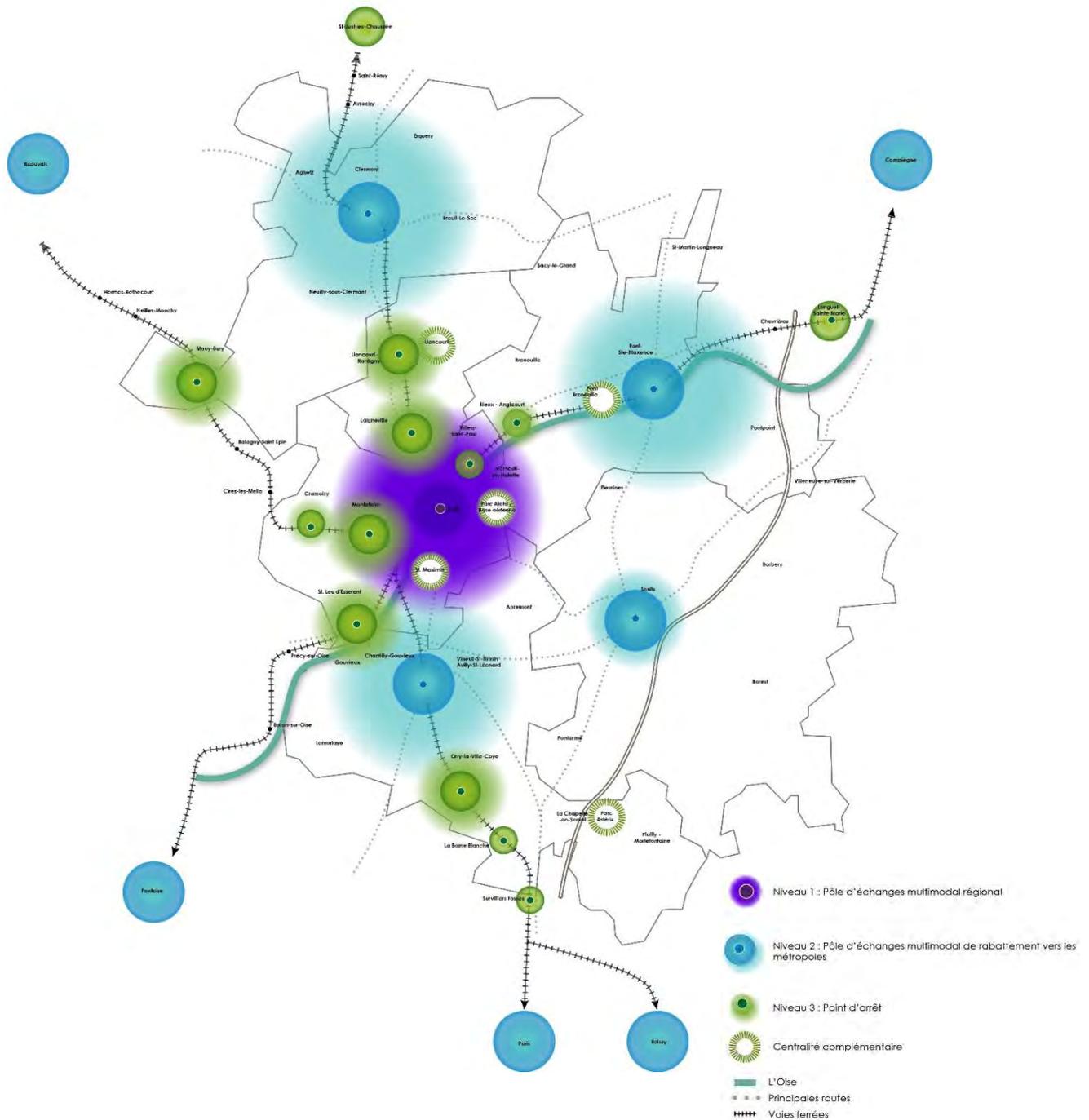
AUJOURD'HUI	2030
467 725 déplacements par jour réalisés en voiture	334 089
333 220* véhicules émis chaque jour sur le territoire	171 928
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
12,7 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	8,9

\* Nombre de véhicules utilisés pour un déplacement ayant pour lieu d'origine le territoire intercommunal (par jour)

## Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges

*Dynamiques actuelles*

Carte 35 : Pôles d'échanges dans la situation actuelle



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Les scénarios de mobilité trouvent leur appui sur une armature de pôles d'échanges multimodaux, principaux points d'entrée aux offres de mobilité disponibles pour les habitants du territoire.

Dans la situation actuelle, le pôle d'échanges de Creil assure un rôle majeur à l'échelle régionale. Sa desserte est la plus importante du Sud Oise. Il constitue un pôle d'échanges structurant pour le rabattement vers Paris et présente une forte attractivité à l'échelle du bassin de mobilité. Il participe donc au rayonnement du Sud Oise à l'échelle régionale.

Les quatre pôles d'échanges de niveau 2, Clermont, Pont Sainte Maxence, Chantilly-Gouvieux et Senlis, assurent un rôle de rabattement vers la métropole du Grand Paris et le cœur urbain de Creil. Si les gares de la ligne Paris – Amiens dans l'axe Creil – La Borne Blanche bénéficient d'une très bonne desserte ferroviaire, les autres gares présentent une desserte plus limitée. Tous les pôles d'échanges sont desservis par un réseau de transport urbain et sont à l'origine de nombreux flux de déplacements.

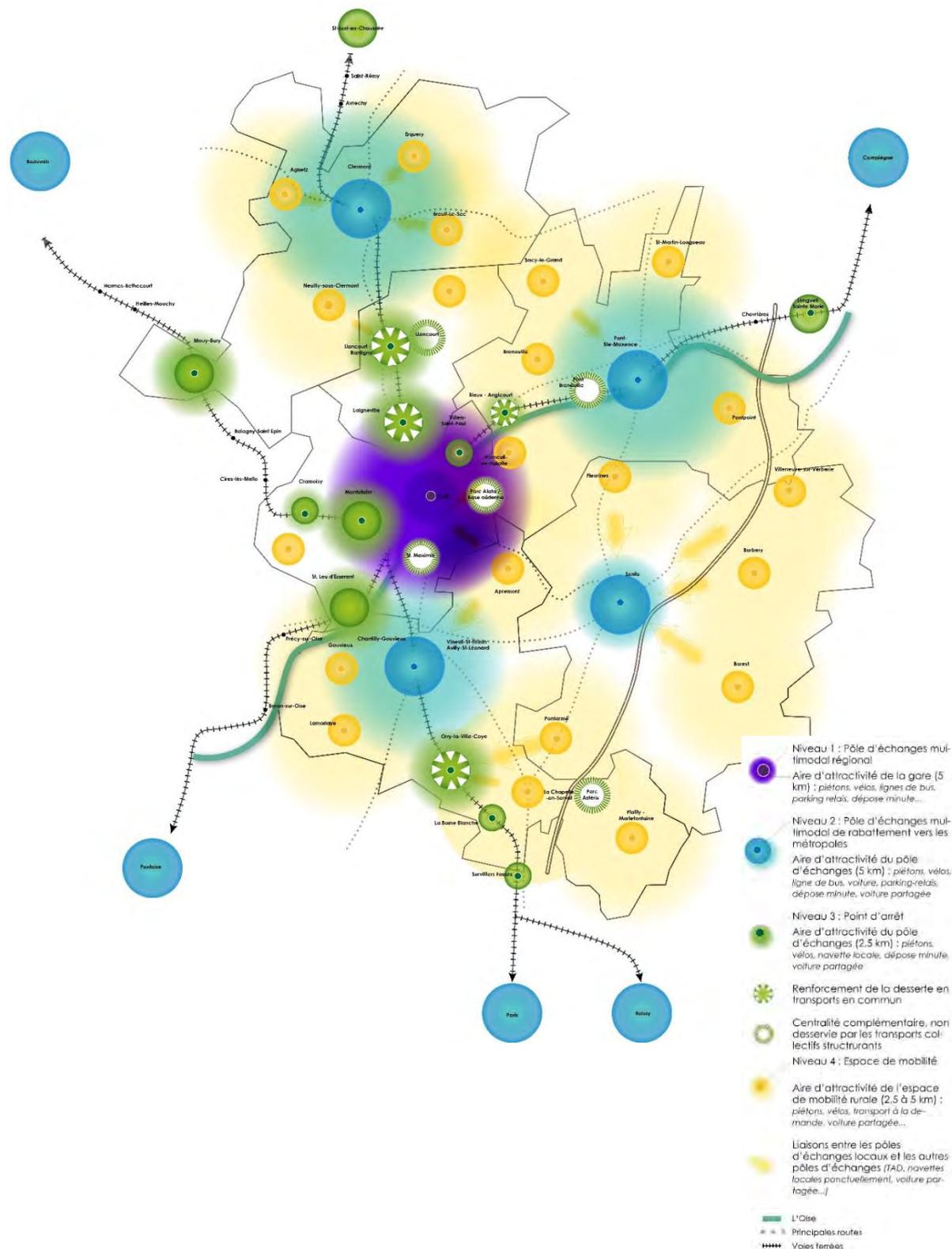
Les pôles de niveau 3, ou « points d'arrêts », plus nombreux, sont des points d'accès locaux à la mobilité. Leur desserte ferroviaire et leur fréquentation est faible ou moyenne et ils présentent un faible niveau d'intermodalité. Leur rôle est d'offrir un accès à la mobilité ferroviaire aux habitants des secteurs qu'ils desservent. L'offre qu'ils proposent est principalement organisée en rabattement sur les pôles de niveau 1 ou 2. Toutefois, le pôle d'Orry-Coye, représente une exception à ces logiques, car il attire des populations en provenance de vastes secteurs périurbains, notamment dans la CCAC et la CCSSO.

Comme le montre la carte suivante, dans la situation actuelle, des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle ne sont pas proposées sur l'ensemble du territoire. Seuls les secteurs autour des gares (ainsi que Senlis), bénéficient d'un accès à la mobilité.

*Dynamiques futures*

*Maillage du territoire*

Carte 36 : Pôles d'échanges dans la situation future



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Dans la situation future, la gare de Creil (niveau 1) conserve un rôle prédominant, mais elle bénéficie d'une stabilisation, puis d'une réduction des flux de rabattement en voiture, notamment grâce à l'amélioration de la desserte en transports collectifs, l'apaisement des abords de la gare, avec le développement de cheminements piétons et liaisons cyclables, et la montée en puissance des autres pôles d'échanges.

Les pôles de rabattement vers les métropoles (niveau 2), dont Pont-Sainte-Maxence, conservent aussi un rôle important, mais ils bénéficient d'une desserte améliorée en transports collectifs et en modes actifs, permettant de réduire les flux en voiture, même dans le cas d'une hausse de fréquentation générale (arrivée de la liaison Roissy-Picardie).

Toutefois, les points d'arrêts (pôles de niveau 3), dont Rieux-Angicourt, gagnent en importance. Leur rôle est renforcé, ils bénéficient d'une meilleure attractivité et d'un niveau de desserte plus important qu'en situation initiale. Ce renfort d'attractivité permet notamment de rééquilibrer les flux de rabattement, qui ne se dirigent plus systématiquement vers Creil ou Chantilly-Gouvieux mais aussi vers les autres gares du Sud Oise.

En outre, de nouveaux lieux de mobilité sont créés sous la forme d'aires de mobilité. Ces nouveaux points de rabattement maillant le territoire offrent un meilleur accès à la mobilité, en particulier dans les espaces périurbains, non desservis par les transports collectifs réguliers. Points de correspondance multimodaux, ils permettent d'offrir une solution de rabattement en direction des pôles et points d'arrêts desservis par le réseau régional (ferroviaire dans la plupart des cas, routier pour la CCSSO).

Ces aires de mobilités ne sont pas desservies par des lignes régulières de transports collectifs (dans un premier temps). Néanmoins, elles proposent une offre multimodale, dont la nature sera déterminée localement, en fonction des caractéristiques et des besoins locaux. Comme le détaille la partie suivante, trois catégories d'aires de mobilité sont proposées.

### Les aires de mobilité

Les aires de mobilité maillant le territoire du Sud Oise, dans le cadre de la stratégie de mobilité à l'horizon 2030, répondent à l'objectif d'offrir un accès à la mobilité dans les zones non desservies par les transports collectifs. Il existe plusieurs catégories d'aires de mobilités, selon leur localisation et les services de mobilité offerts :



Les aires de mobilité urbaines et périurbaines, comme celle de Gouvieux, répondront aux déplacements depuis les villes périphériques du cœur urbanisé vers la centralité urbaine principale. Elles seront localisées dans les centres-villes ou en entrée de village, à proximité d'un axe routier structurant. Elles seront desservies par des lignes régulières de transports collectifs et des services complémentaires le cas échéant (par exemple du transport à la demande).

Les aires de mobilité rurale, par exemple à Liancourt, apporteront une réponse aux déplacements depuis les secteurs ruraux vers les centralités urbaines. Localisées dans les centres bourgs ou en sortie de village, elles pourraient être desservies par des services de transport à la demande, d'autostop organisé, d'autopartage, et éventuellement par des lignes régulières à faible fréquence.

Les aires de covoiturage auront pour vocation de favoriser la rencontre entre usagers du covoiturage se rendant vers d'autres territoires. Ces aires de covoiturage prendront place aux abords d'axes routiers structurants ou à proximité d'échangeurs autoroutiers, comme par exemple au sud de Creil, en sortie du cœur urbanisé, aux abords de la RD 1330. Elles seront desservies par le réseau routier structurant, ainsi que par des lignes de transports collectifs et des liaisons cyclables, permettant d'y accéder autrement qu'en voiture.

Il est recommandé de prévoir une mutabilité de ces espaces. En effet, à long terme elles pourront évoluer vers des aires multimodales, en accord avec la baisse de l'usage de la voiture sur le territoire.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## PROGRAMME D' ACTIONS

### Introduction méthodologique

Le corps principal du programme d'actions est composé d'une série d'actions, chacune d'entre elles faisant l'objet d'une fiche spécifique (toutes sur le même modèle afin d'en faciliter la lecture).

Ces actions ont été principalement définies à partir des enjeux identifiés en phase 1, de la stratégie de mobilité établie en phase 2, de la phase de co-construction des propositions avec les acteurs locaux menée en phase 3 et des évolutions les plus récentes sur les sujets évoqués.

Les mesures proposées répondent notamment aux conditions suivantes :

- Elles s'inscrivent dans le cadre des prescriptions règlementaires,
- Elles sont hiérarchisées en termes d'importance et d'horizon de mise en œuvre,
- Elles sont spatialisées, elles tiennent compte des spécificités du territoire et sont adaptées aux caractéristiques des contextes locaux,
- Elles sont opérationnelles et suffisamment précises en termes de modalités de mise en œuvre.

A travers quatre axes stratégiques multimodaux, les actions traitent les parcours de mobilité dans leur ensemble, intégrant tous les modes de déplacements et mettant en évidence les points d'interface entre les différents modes.

### Quatre axes stratégiques

Quatre grands axes stratégiques ont été définis pour le programme d'actions. Cette méthodologie permet de prendre en compte l'ensemble des modes et des besoins de déplacement dans le cadre d'une approche transversale. Elle place ainsi chaque mode et chaque action dans un contexte multimodal et dans une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SMBCVB et du Sud Oise.

Les quatre axes stratégiques retenus sont les suivants :

- **Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise**
- **Une mobilité humaine et sociale** : Améliorer la qualité du cadre de vie à travers une mobilité apaisée, renforçant l'inclusion sociale et favorable à la santé
- **Une mobilité efficace et performante** : Développer des solutions de mobilité en réponse aux besoins multiples des usagers du territoire

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Une mobilité planifiée et cohérente : Organiser l'aménagement du territoire et développer des services locaux pour optimiser la demande de mobilité

## Présentation des fiches actions

La construction du programme d'action sous forme de fiches actions garantit son caractère opérationnel. Ce format permet en effet de définir précisément chaque action, ainsi que ses modalités de mise en œuvre.

Les fiches actions à la suite du présent rapport sont toutes construites sur le même format afin d'en simplifier la lecture. Leur couleur permet d'identifier l'axe stratégique auquel elles appartiennent.

Les fiches actions précisent plus particulièrement :

- La nature de l'action et sa présentation précise,
- Son niveau de priorité (prioritaire ou complémentaire),
- L'orientation à laquelle elle répond,
- Les enjeux qui lui sont associés,
- Les objectifs qu'elle vise,
- Le maître d'ouvrage concerné et les partenaires qu'il faudra mobiliser pour mettre en œuvre et financer l'action,
- L'estimation financière de sa mise en œuvre,
- Les évolutions éventuelles qu'elle implique en termes de gouvernance,
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation qui permettront de mesurer les effets et les impacts de l'action à moyen ou long terme,
- Le phasage de réalisation de l'action (2020, 2025 ou 2030),
- Des illustrations, pouvant aider à la compréhension de l'action et à la placer dans son contexte local.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise

### *Quelle est la situation de départ ?*

A l'échelle du Sud Oise, la logique de rabattement vers les pôles d'échanges n'est pas seulement géographique, mais prend en compte de nombreux facteurs, comme la qualité de la desserte et l'offre en stationnement. Par exemple, les habitants de la CCSSO, ne disposant pas de gare ferroviaire, se rabattent pour beaucoup vers la l'ACSO et la CCAC. Ces pratiques génèrent du trafic routier, de la congestion, de la pollution, etc. Toute évolution de chacun des pôles d'échanges du Sud Oise a donc un impact sur les pratiques à l'échelle de ce grand territoire.

Globalement, l'offre en mobilité entre les diverses centralités du Sud Oise en transports collectifs ou à vélo reste faible, tandis que le réseau routier offre de bonnes possibilités de déplacement. Les lignes du réseau interurbain régional présentent une vocation principalement scolaire et elles répondent peu aux déplacements quotidiens entre les centralités du Sud Oise. Il est toutefois à noter la présence de plusieurs lignes de car structurantes, offrant de bonnes conditions de déplacements pour les actifs, notamment la ligne 15 (Senlis – Chantilly) et la ligne 40 (Creil – Senlis – Roissy), ainsi que la ligne 4 (Creil – Chantilly – Coye-la-Forêt), la ligne 13 (Senlis – Orry-la-Ville) ou la ligne 14 (Chantilly – Orry-la-Ville).

Si les liaisons cyclables interurbaines sont peu nombreuses, il semble important de signaler la présence d'une liaison entre Chantilly et Senlis (récemment livrée), ainsi qu'entre Senlis et Pont-Sainte-Maxence (dans le cadre de l'Eurovélo 3). Le futur réseau Trans'Oise devrait assurer une liaison entre toutes les centralités situées le long de l'Oise, par exemple entre Creil et Pont-Sainte-Maxence. A ce jour, toutefois, le maillage cyclable du Sud Oise reste largement à mettre en œuvre.

Dans le Sud Oise, 6 réseaux de transport collectifs urbains co-existent (ACSO, Clermontois, Chantilly, Lamorlaye, Senlis, Pont-Sainte-Maxence). Majoritairement à vocation locale (4 sont des réseaux communaux) et disposant chacun de leur politique de desserte et de service, ils présentent un faible nombre de points d'interconnexions entre eux (ex : pôle d'échanges de Chantilly-Gouvieux desservi par les réseaux ACSO et DUC). L'offre de transports collectifs reste fragmentée à l'échelle du Sud Oise. Le SMTCO assure toutefois un rôle de coordination de l'information et de la billettique pour l'ensemble de ces réseaux.

Ces 6 réseaux sont organisés par 6 AOM différentes. Leurs périmètres de compétence respectifs ne correspondent pas au bassin de mobilité, proche du périmètre du Sud Oise. L'ACSO et la CCC disposent déjà de la compétence Mobilité, tandis que les autres EPCI seront amenés à se prononcer d'ici le 31 mars 2021 sur le fait d'acquiescer cette compétence, ce qui offrirait la possibilité d'étendre les réseaux

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

à l'échelle intercommunale (LOM). Cette évolution permettra aussi de proposer une meilleure cohérence à l'échelle du Sud Oise.

La réalisation de 5 plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise de manière concomitante et coordonnée représente une excellente opportunité pour mettre en cohérence les politiques de mobilité, afin de répondre aux besoins de mobilité de l'utilisateur pour un parcours fluide et sans ruptures.

Par ailleurs, l'Oise offre un potentiel important de déplacements à l'échelle du Sud Oise, aujourd'hui sous exploité.

### *Comment se décline cet axe ?*

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Ces orientations proviennent directement des enjeux identifiés dans le diagnostic de la démarche. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de déplacements du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- **Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise :** la stratégie de rééquilibrage des flux entre les pôles d'échanges, favorisant une réduction de la congestion dans le noyau urbain, nécessite d'établir une politique d'intermodalité cohérente pour tous les pôles d'échanges tenant compte notamment des impacts de chaque mesure à l'échelle élargie.
- **Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise :** afin de répondre aux grands axes de demande identifiés dans le diagnostic, les EPCI du territoire pourront soutenir l'amélioration de la desserte en transports collectifs interurbains (travail avec la Région) et la création de liaisons cyclables interurbaines (mise en cohérence des schémas modes actifs)
- **Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà :** afin de satisfaire les besoins de déplacements entre les intercommunalités du sud de l'Oise et au-delà, il sera indispensable d'assurer une bonne fluidité de la chaîne de déplacements, que ce soit en termes d'information, de billetterie ou de tarification
- **Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise :** la mise en œuvre de la stratégie définie dans les plans de mobilité passe inévitablement par un travail de partage d'expériences, de mise en commun des connaissances et de suivi mutualisé de la mise en œuvre du plan d'actions

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

### *Quels sont les objectifs ?*

Dans le cadre de son approche transversale (à l'échelle du Sud Oise), cet axe thématique vise à :

- Augmenter la part des modes actifs pour les déplacements de proximité (moins de 2 km) de 57% à 73% (soit +16 points),
- Augmenter la part des transports collectifs de 9% à 17% (soit +16 points ou + 58 326 voyageurs par jour)
- Diminuer le nombre moyen de kilomètres parcourus en voiture chaque jour de 12,7km à 8,9km (soit -3,8 km), compte tenu du développement des autres modes et du rapprochement des activités

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 1

Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Orientation :

Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Certaines actions des plans de mobilité font partie d'une stratégie globale à l'échelle du Sud Oise (ex : aires de mobilité). D'autres, bien que menées à l'échelle locale, auront des impacts à l'échelle élargie (ex : réglementation du stationnement). D'autres encore devront être menées de façon coordonnée pour garantir la fluidité des déplacements (ex : liaisons cyclables).

La mise en œuvre des plans de mobilité impliquera donc l'instauration d'une instance politique, chargée de la coordination des stratégies de mobilité, ainsi que du suivi régulier et partagé de l'avancement des plans d'actions.

De plus, la mise en place d'une instance de suivi technique, associant les techniciens chargés de mettre en œuvre les actions, permettra de capitaliser les expériences et d'assurer la cohérence des approches opérationnelles.

Dans ce cadre, il sera important de recruter un référent Mobilité, chargé d'organiser le suivi technique des plans d'actions. Cette personne pourra aussi prendre en charge le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM).

Le suivi et l'évaluation des actions des plans de mobilité sont des aspects essentiels de la démarche à l'horizon 2030. Ils permettront de vérifier l'avancement des actions, d'analyser leurs impacts et d'adapter les mesures en conséquence.

### • Objectifs concernés

S'assurer de la mise en œuvre opérationnelle des plans de mobilité

Apporter des réponses locales dans le cadre d'une vision globale

Favoriser la bonne appropriation de la démarche par tous les acteurs concernés

### Présentation de l'action

Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité, se réunissant une ou deux fois par an, dans le but d'échanger sur l'avancement du plan d'actions, d'évoquer les difficultés, de partager les expériences réussies et de mettre en cohérence les actions locales.

Associer les EPCI, le SMBCVB, le Département, la Région et le SMTCO au comité de suivi. Selon les thématiques traitées, associer également les territoires limitrophes (Agglomération du Beauvaisis, Région de Compiègne, Roissy-Pays-de-France, Ile-de-France Mobilités).

Réaliser un suivi technique à l'échelle de chaque EPCI, en s'appuyant sur des instances existantes (ex : Commission Accessibilité). Créer un comité de partenaires en 2021 et réunir cette instance pour toute évolution substantielle de l'offre. Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière, idéalement à l'échelle du bassin de mobilité (périmètre à définir).

Identifier ou recruter un référent mobilité, chargé du suivi technique des plans de mobilité et du conseil en mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires). Etablir les mécanismes permettant de mutualiser ce poste par tous les EPCI.

Référent Mobilité : produire les données transversales, récupérer les données territoriales, remplir le tableau de bord, organiser les réunions techniques, intervenir dans les entreprises pour les sensibiliser à la mobilité, apporter un accompagnement aux structures réalisant un plan de mobilité...

Construire un tableau de bord de suivi de chaque plan de mobilité et recueillir l'ensemble des indicateurs concernés. Transférer ces données au référent mobilité du Sud Oise et aux partenaires, pour alimenter leur Observatoire de Mobilité (Région, SMTCO). Mettre ces données à disposition en open data.

### Interactions avec d'autres démarches

LOM (2020) : Les actions de la Région en termes de mobilité "s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes, les départements et les communautés de communes ou communes..."

"... Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région. Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs EPCI."

LOM : "Les autorités organisatrices créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants..."

"... Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers..."

"...L'autorité consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore..."

### • Impacts de l'action

Mise en œuvre opérationnelle des plans de mobilité

Evaluation et suivi des plans de mobilité

### Maître(s) d'ouvrage

EPCI du territoire

SMBCVB

Région Hauts-de-France

### Partenaire(s)

Département de l'Oise

SMTCO

Communes

Entreprises

Administrations

Etablissements scolaires

### Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### • Estimation financière

Salaire d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 50 k par an

Comités techniques, comités de pilotage, suivi technique : aucun surcoût par rapport aux tâches habituelles des services Mobilité

### • Financeur(s)

EPCI du territoire

SMBCVB

Région Hauts-de-France

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de réunions du comité de suivi par an à l'horizon 2030

Nombre de réunions du comité technique par an à l'horizon 2030

Temps de travail du référent mobilité affecté à ces tâches (nombre d'heures en ETP)

Suivi de l'ensemble des indicateurs des plans de mobilité

Données transmises aux partenaires

Données mises à disposition en open data



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 2

Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité

### Orientation :

Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour se prononcer sur la prise de compétence Mobilité. A défaut du transfert de cette compétence, à compter du 1er juillet 2021, la Région interviendra en tant qu'AOM sur le territoire intercommunal.

Pour les réseaux de transports collectifs communaux préexistants, la commune peut rester AOM (réseaux DUC, TUS, TUM).

De plus, la LOM vise une meilleure coopération entre AOM, à travers la création de "bassins de mobilité", définis par la Région, et couvrant l'ensemble du territoire régional.

De nombreuses actions en termes d'intermodalité (horaires, tarification, information...), d'aménagement de pôles d'échanges, de recensement des pratiques de mobilité, etc... s'exerceront dorénavant à l'échelle de ces bassins de mobilité.

Par ailleurs, la stratégie de mobilité développée dans les plans de mobilité passe par une meilleure coordination des offres et par la mise en œuvre d'actions ayant des impacts à l'échelle du Sud de l'Oise.

Dans ce contexte, la question de l'avenir de la compétence Mobilité sur le territoire mérite d'être posée, dans le but de fournir une offre de mobilité complète et un parcours sans ruptures à l'utilisateur.

### • Objectifs concernés

S'assurer de la mise en œuvre opérationnelle des plans de mobilité

Apporter des réponses locales dans le cadre d'une vision globale

Favoriser la bonne appropriation de la démarche par tous les acteurs concernés

### Présentation de l'action

Acquérir la compétence Mobilité dans les quatre Communautés de Communes du territoire, la CCAC, la CCSSO, la CCPOH et la CCLVD (en application de la LOM).

Echanger sur la question de la gouvernance de la Mobilité dans le Sud Oise dès les premiers comités de suivi des plans de mobilité.

Lancer une étude sur cette thématique, si nécessaire, afin de définir le dispositif de gouvernance idéal à l'échelle du Sud Oise, en s'appuyant sur des expériences réussies en France ou en Europe.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Travailler avec la Région pour définir le périmètre du "bassin de mobilité" du Sud Oise, en valorisant le travail déjà mené dans le cadre de la présente démarche.

Etudier l'opportunité de construire une seule et même AOM à l'échelle du Sud Oise, sous forme de Syndicat de Mobilité (à terme).

### Interactions avec d'autres démarches

LOM : "Au 1er juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert n'est pas intervenu..."

"... sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer à les organiser librement..."

"... Lorsqu'une de ces communes a transféré sa compétence d'organisation de la mobilité à un syndicat mixte, ce syndicat demeure compétent sur le périmètre de cette commune..."

### • Impacts de l'action

Mise en cohérence des politiques de mobilité à l'échelle du sud Oise

Optimisation des ressources des collectivités

Réponses efficaces de mobilité sur l'ensemble des parcours des usagers

### Maître(s) d'ouvrage

4 Communautés de Communes du territoire (CCAC, CCSSO, CCPOH, CCLVD)

SMBCVB

### • Estimation financière

Etude sur la prise de compétence Mobilité portée par un EPCI (le cas échéant) : environ 30 K €

Etude sur la gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise : environ 50 K €

### Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

SMTCO

### • Financeur(s)

Communautés de Communes

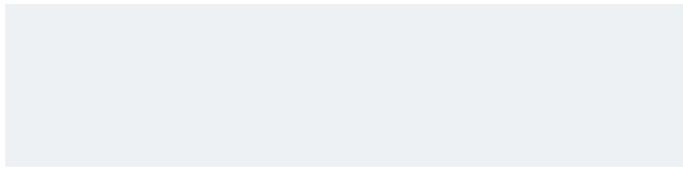
SMBCVB

Région Hauts-de-France

SMBCVB  
Communes

**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'AOM sur le territoire

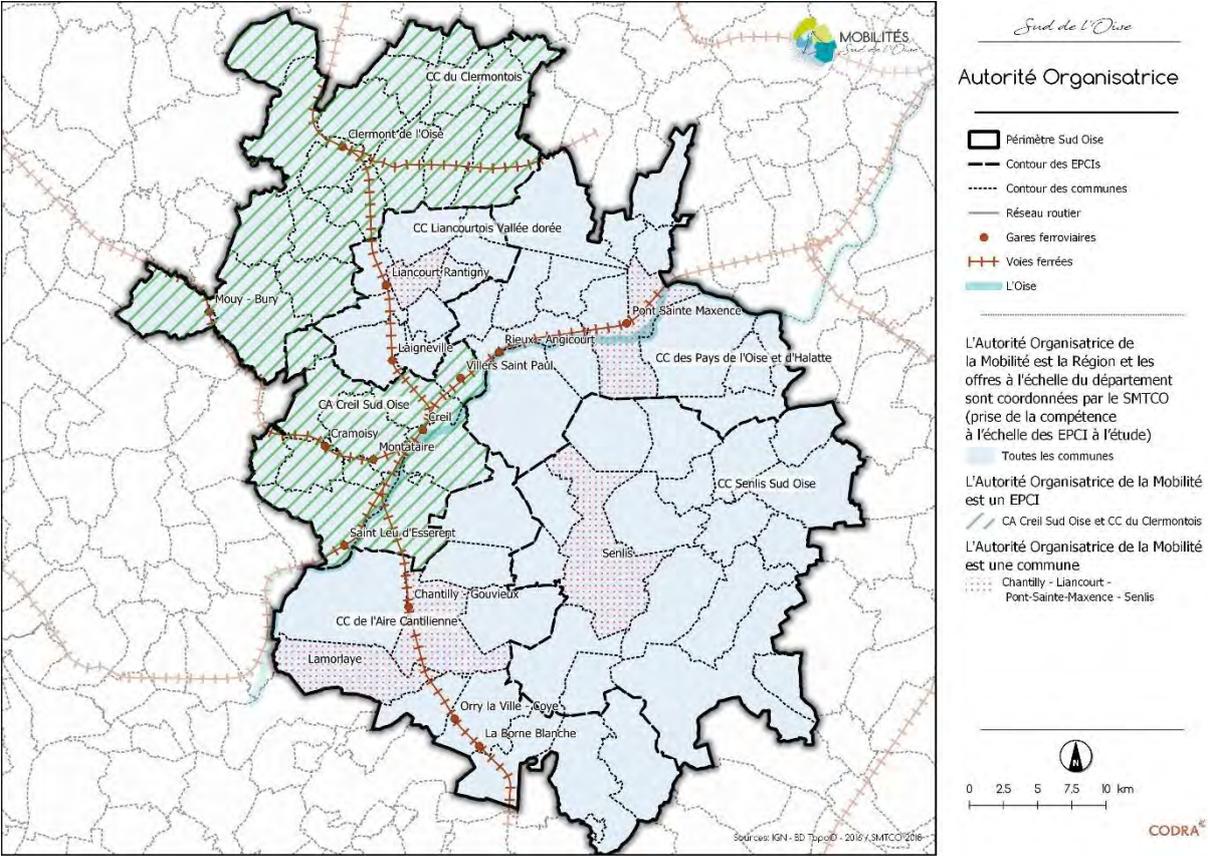
Part de population couverte par un ressort de mobilité (hors AOM régionale)

Nombre de communes et nombre d'habitants couverts par le futur "bassin de mobilité"



### Illustrations

Carte 37 : Autorités organisatrices de la mobilité dans le Sud Oise



## Action Prioritaire

### Action n° 3

Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Plusieurs lignes du réseau interurbain régional assurent des liaisons entre les centralités du territoire. Tandis que certaines lignes présentent une fréquence attractive (ex : ligne 15 entre Chantilly et Senlis ou ligne 13 entre Senlis et Orry-la-Ville ...), d'autres présentent une vocation essentiellement scolaire, peu adaptée aux déplacements quotidiens. De plus, certaines liaisons, telles que Senlis - Pont-Sainte-Maxence, ne disposent d'aucune offre adaptée aux actifs.

Les Communautés de Communes ont acquis ou vont acquérir la compétence Mobilité. Toutefois, elles ne seront pas en mesure de proposer des liaisons vers des centralités situées en dehors de leur ressort de mobilité (compétence régionale). Cela passera donc par un travail sur l'évolution du réseau interurbain, en lien avec l'offre ferroviaire, avec la Région Hauts-de-France.

Le développement adéquat de l'offre interurbaine répondra à un grand nombre de déplacements et contribuera à réduire l'usage de la voiture. Le renouvellement de la DSP du réseau de car interurbain est en cours, avec pour échéance début 2021. La nouvelle DSP sera établie pour une période de 8 ans. Si le besoin est avéré, des évolutions sont envisageables en cours de DSP.

9% des déplacements des habitants du Sud Oise ont pour destination l'extérieur du territoire, dont 6% l'Île-de-France, 1% la Région de Compiègne, 1% l'Agglomération du Beauvaisis et 1% la C.C. Thelloise.

Certains territoires sont plus tournés vers l'extérieur, notamment l'Aire Cantilienne (13% des déplacements vers l'extérieur), la CCPOH (10% des déplacements) et la CCC (11% des déplacements).

Même si les lignes ferroviaires répondent à plusieurs de ces liaisons (vers Paris, Compiègne et Beauvais), la desserte est beaucoup moins importante vers les secteurs situés en périphérie de ces pôles urbains.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

## Présentation de l'action

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Poursuivre le travail avec la Région Hauts-de-France pour faire évoluer l'offre interurbaine (tracé, horaires, fréquence), afin qu'elle assure des déplacements entre les centralités du Sud Oise et vers les territoires voisins.

Etudier l'amélioration de la desserte sur les principaux axes de demande identifiés : Creil - Senlis, Pont-Sainte - Maxence - Senlis, ou encore Chantilly - Ouest de l'ACSO.

Etudier aussi les liaisons de rabattement entre les pôles d'échanges de niveau 3 et le pôle d'échanges de Creil, lorsqu'elle concernent plusieurs AOM : Liancourt - Laigneville - Creil, Verneuil-en-Halatte - Creil.

Réfléchir également à la desserte entre les secteurs périurbains et les pôles d'échanges de niveau 3, lorsqu'elles concernent plusieurs AOM : Sud du Clermontois - Liancourt, Ouest de la CCPOH Liancourt, Nord de la CCSSO - Pont-Sainte-Maxence.

Etudier la desserte actuelle et les évolutions à apporter entre le Sud Oise et les territoires limitrophes, en partenariat avec la Région Hauts-de-France et Ile-de-France Mobilités, par exemple sur les liaisons CCPOH - Région du Compiégnois, CCC - Beauvaisis, CCC - Thelloise ou CCAC - Survilliers-Fosses.

Faire évoluer la desserte interurbaine, en tenant compte de l'évolution prochaine des réseaux locaux et des solutions de mobilité diverses portées par les AOM.

## Interactions avec d'autres démarches

Renouvellement du marché d'exploitation du réseau de cars interurbains

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

## • Estimation financière

Evolution des lignes régionales en accord avec les mesures des plans de mobilité : à préciser par la Région

### Partenaire(s)

EPCI  
Ile-de-France Mobilités  
SMTCO

### Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### • Financeur(s)

Région Hauts-de-France

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Fréquentation des lignes interurbaines

Part d'usagers commerciaux

Part d'usagers réalisant des déplacements entre les centralités du Sud Oise

Part d'usagers réalisant des déplacements vers l'extérieur du Sud Oise



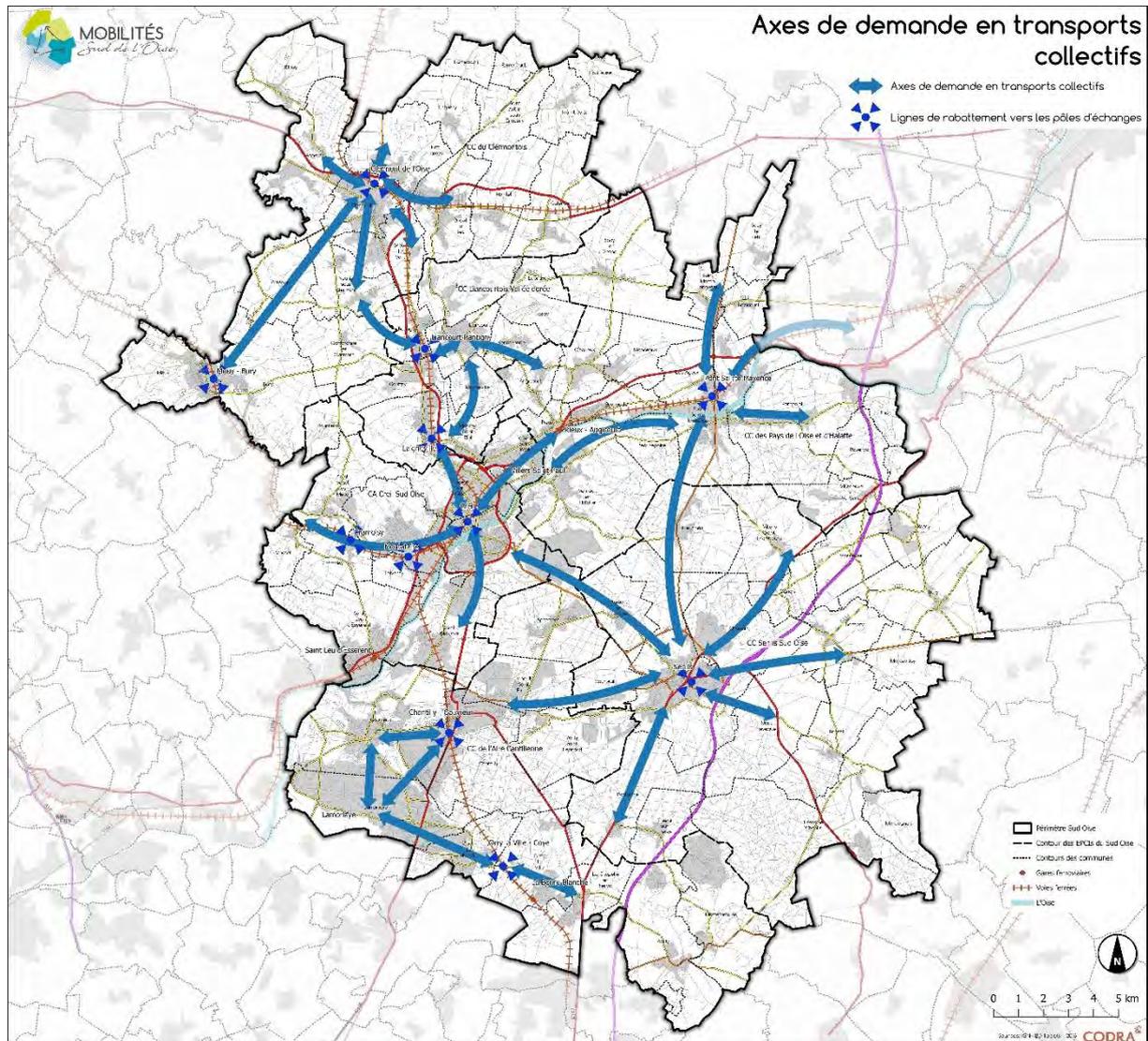
## Illustrations

Carte 38 : Réseau de cars interurbains dans le Sud Oise



Source : Région Hauts-de-France, 2020

Carte 39 : Axes de demande en transports collectifs



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 4

Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Les Schémas Directeurs Cyclables de la CCAC, de la CCSSO et de la CCPOH sont en cours de réalisation (par le PNR). Des instances communes sont organisées dans chaque phase.

Les Schémas Directeurs Cyclables / Modes actifs du Clermontois et de la CCLVD seront lancés prochainement.

Le schéma intercommunal des circulations douces de l'ACSO, adopté en juin 2013, est partiellement mis en œuvre et est en cours d'extension sur l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération.

Deux itinéraires européens traversent le département de l'Oise : l'Avenue Verte Paris-Londres et l'Eurovélo 3.

Le Département de l'Oise porte la réalisation de la Trans'Oise, qui n'a pour l'instant été que partiellement réalisée dans le Sud Oise.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 57% à en 2017 à 73% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 30% en 2017 à 40% en 2030.

Générer plus de 75 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 39 000 à pied et 36 000 à vélo.

### Présentation de l'action

Mettre en place des instances communes d'échanges et de validation pour tous les schémas directeurs cyclables réalisés sur le territoire, associant également les représentants des territoires voisins du Sud Oise et des usagers (le cas échéant).

Définir un réseau cyclable structurant à l'échelle du Sud Oise, en réponse aux grands axes de demande : Senlis - Creil, Senlis - Pont-Sainte-Maxence, Senlis - La-Chapelle-en-Serval, Liancourt - Laigneville - Creil, Pont-Sainte-Maxence - Creil, Pont-Sainte-Maxence - Fleurines.

Avec la mise en place du réseau structurant, connecter chacun des EPCI au reste du territoire par au moins un itinéraire continu et balisé (à l'horizon 2030). Traiter les problèmes de sécurité, résorber les points durs, répondre aux discontinuités et franchir les coupures urbaines à l'échelle du Sud Oise.

Réaliser les aménagements de manière coordonnée, dans le cadre de la mise en œuvre des schémas directeurs cyclables à l'horizon 2030.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Garantir la continuité des itinéraires à l'échelle du Sud Oise, en interconnexion le cas échéant avec la Trans'Oise et les itinéraires européens (Eurovélo 3 et Paris-Londres).

Développer des itinéraires locaux en accord avec les recommandations du Schéma Régional des Véloroutes / Voies Vertes des Hauts-de-France.

### Interactions avec d'autres démarches

Schémas directeurs cyclables ou de liaisons douces des EPCI

### • Impacts de l'action

- Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche à pied)
- Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores
- Amélioration de la santé de la population

### Maître(s) d'ouvrage

EPCI  
Département de l'Oise

### • Estimation financière

Mise en œuvre des schémas directeurs cyclables : entre 5 M € et 15 M € selon les EPCI

### Partenaire(s)

Département de l'Oise  
SMTCO (référencement des itinéraires sur oise-mobilite.fr)  
Région Hauts-de-France  
PNR

### • Financeur(s)

EPCI du territoire  
Communes  
  
Département de l'Oise  
PNR Oise - Pays de France  
ADEME (Vélos et territoires)  
  
Etat (DREAL, DSIL...)

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables (en km)

Part modale du vélo dans le Sud Oise

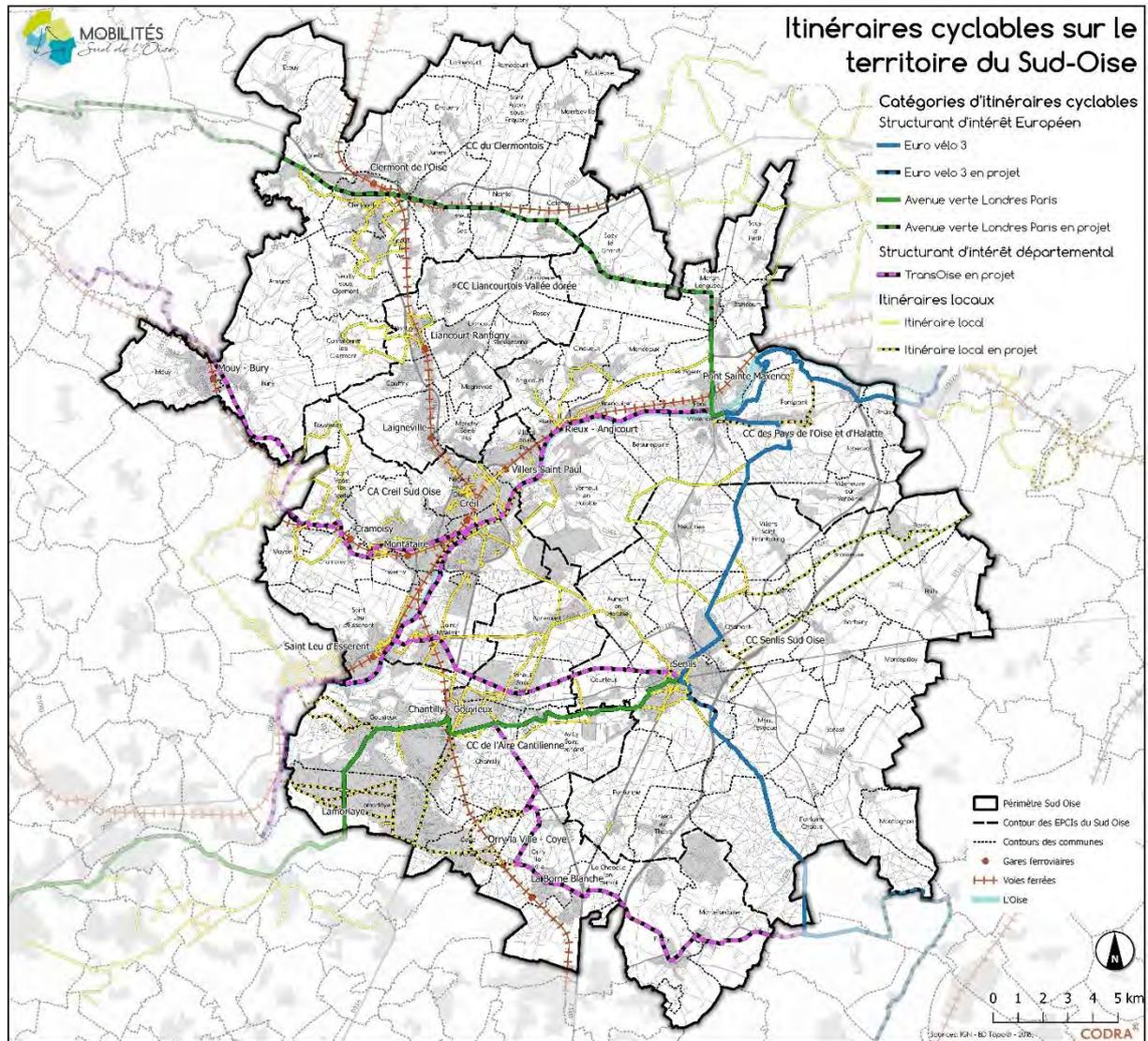
Nombre de cyclistes sur les voies cyclables interurbaines (comptages)

Horizon de réalisation

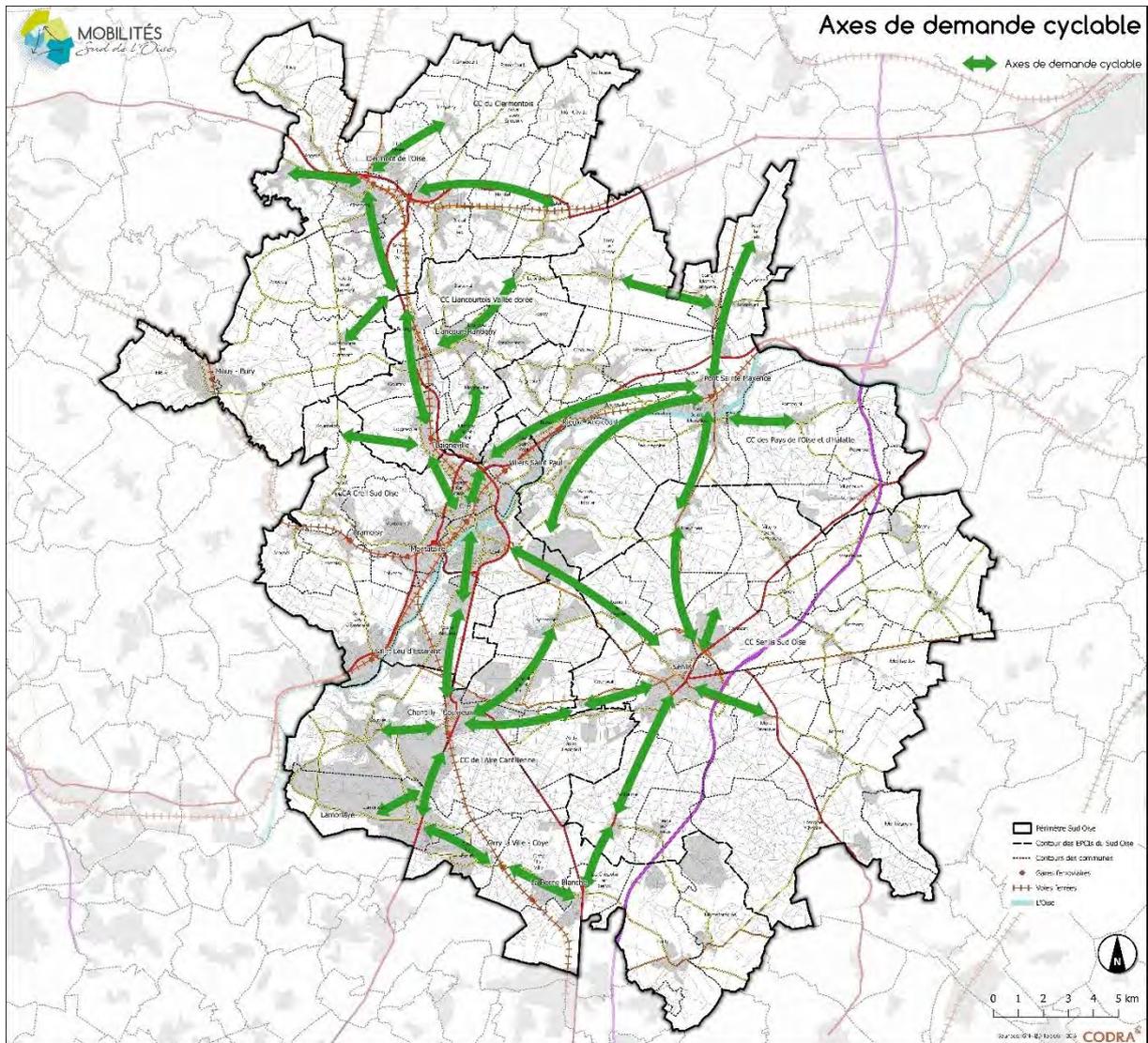


Illustrations

Carte 40 : Les itinéraires cyclables dans le Sud-Oise



Carte 41 : Axes de demande cyclable



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 5

Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Le Département implante des aires Covoitur'Oise. Une de ces aires se trouve à Fitz James et une deuxième à Lamorlaye. De plus, la ville de Chantilly a créé une aire de covoiturage à proximité de son centre-ville.

Une aire de Covoitur'Oise multimodale sera réalisée à Chamant à proximité de l'échangeur autoroutier de l'A1.

Des aires de covoiturage spontanées ont aussi été identifiées à Clermont, Liancourt et Senlis, montrant un besoin dans ces secteurs.

Le taux moyen d'occupation des véhicules est de 1,41 dans le Sud Oise. La pratique du covoiturage est donc déjà présente, notamment dans l'ACSO et le Clermontois, mais elle reste à renforcer.

Les trajets quotidiens réalisés en voitures par les habitants, convergeant vers Creil ou vers d'autres pôles du Sud Oise ou de l'Ile-de-France, montrent un potentiel très important pour le covoiturage.

Un schéma départemental d'aires de covoiturage est aussi en cours de déploiement dans le Val d'Oise.

### • Objectifs concernés

Accroître la part de la voiture partagée pour l'ensemble des déplacements de 10% en 2017 à 16% en 2030

Accroître le taux de remplissage moyen des véhicules des véhicules de 1,40 en 2017 à 1,94 en 2030

### Présentation de l'action

Réaliser un schéma régional de covoiturage, permettant d'identifier la localisation des aires de covoiturage et les actions de promotion de ce mode, en cohérence avec la stratégie de la région Ile-de-France.

Intégrer dans la démarche régionale les actions issues des plans de mobilité du Sud de l'Oise : localisation des aires de covoiturage, places réservées dans les pôles d'échanges, campagnes de communication...

Associer systématiquement le Département de l'Oise à ces échanges, dans le cadre de leurs compétences en termes d'aménagement d'aires Covoitur'Oise ainsi que le SMTCO pour la signalétique et l'information voyageur.

A l'horizon 2030, mailler le Sud Oise d'aires de covoiturage aux abords des axes routiers structurants.

Garantir la desserte des aires de covoiturage par des lignes de transports collectifs (urbains ou interurbains) et par des liaisons cyclables, ainsi que la création de stationnement vélo sécurisé dans ces lieux.

Concevoir ces aires comme des lieux à vocation multimodale (à long terme).

### Interactions avec d'autres démarches

Schéma régional d'aires de covoiturage

### • Impacts de l'action

- Report des déplacements en voiture individuelle vers le covoiturage
- Croissance de la mobilité partagée
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

### • Estimation financière

Réalisation du schéma régional de covoiturage : aucun coût direct associé à cette action

Construction d'une aire de covoiturage : environ 125 K€

Coût total pour 12 aires de covoiturage : 1,5 M €

### Partenaire(s)

EPCI

Communes

SANEF

SMTCO

Gestionnaires de voirie

### • Financeur(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

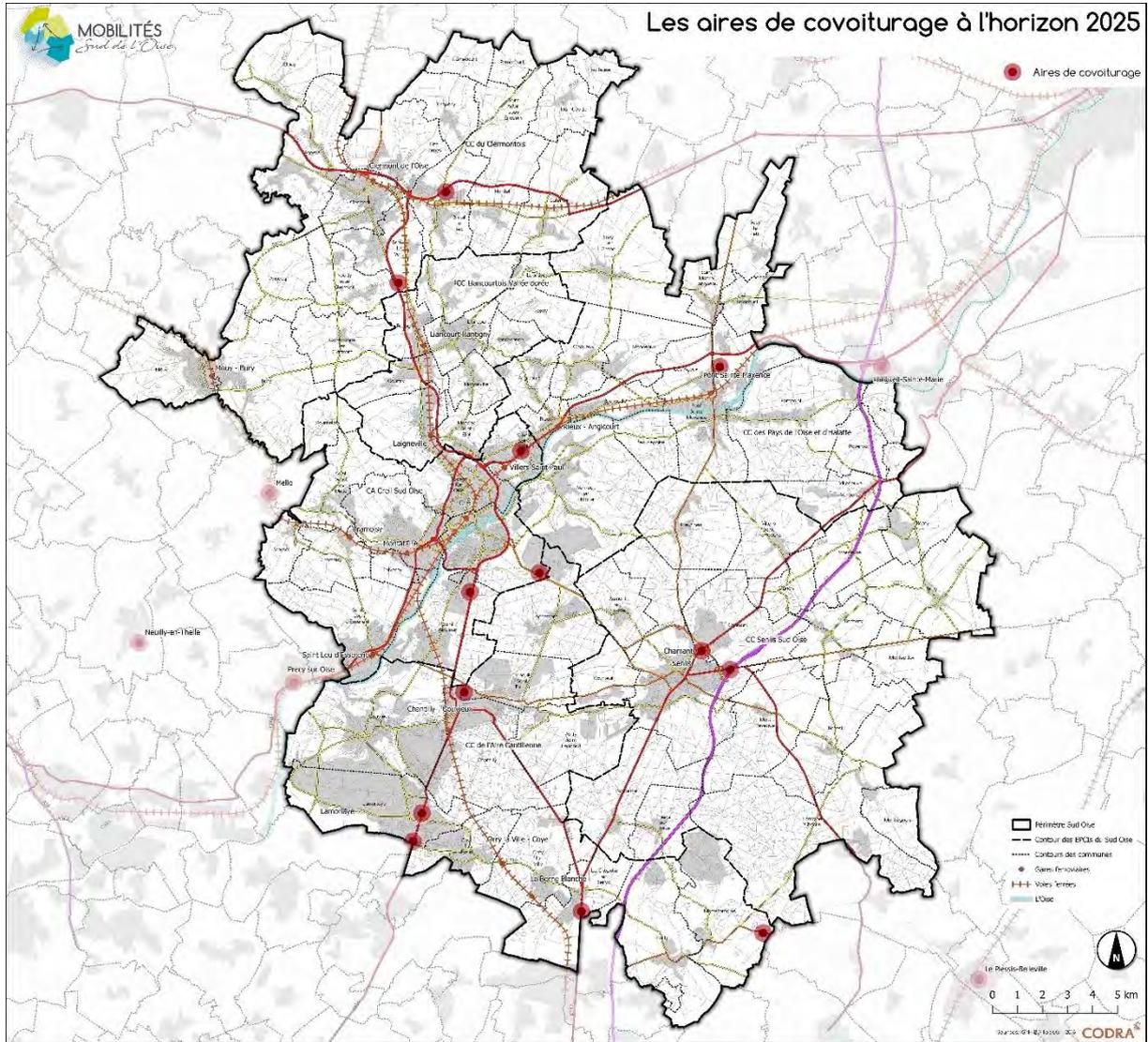
- Nombre d'aires de covoiturage
- Fréquentation des aires de covoiturage
- Part modale du covoiturage
- Taux moyen de remplissage des véhicules

## Horizon de réalisation



## Illustrations

Carte 42 : Les aires de covoiturage à l'horizon 2025



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 6

Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Rézo Pouce est un système d'autostop organisé en temps réel (de manière connectée ou classique) mis en place sur le territoire, s'appuyant sur un réseau de points d'arrêts.

Une quarantaine de communes du Sud Oise ont décidé d'adhérer à ce système en 2018 (dont 30 dans le périmètre du PNR et 11 dans l'ACSO). Plus de 200 arrêts ont été implantés sur le territoire.

Les réseaux de transports collectifs classiques sont parfois peu adaptés pour desservir efficacement certains secteurs périurbains et ruraux.

La voiture individuelle reste le seul mode attractif pour les territoires peu denses. Les personnes non motorisées sont confrontées à des problématiques d'isolement social.

L'autostop organisé peut représenter une réponse pertinente pour les personnes faisant face à ce type de difficultés, ou simplement des personnes désirant réaliser un déplacement en voiture de manière ponctuelle.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Installer des arrêts sécurisés et repérables dans les centres-villes ou centres-bourgs, aux abords des principaux axes routiers, dans les pôles d'échanges et dans les aires de mobilité.

Sensibiliser les communes à l'intérêt du dispositif pour un déploiement sur tout le territoire.

Mobiliser l'ensemble des ressources de communication à disposition (presse locale, kit, affichage, mise en situation) pour créer une communauté autour de ce service.

Intégrer ce service aux campagnes d'information et de sensibilisation sur la mobilité menées par les EPCI.

## Interactions avec d'autres démarches

Réaménagement des pôles d'échanges

Création des aires de mobilité

## Maître(s) d'ouvrage

PNR Oise Pays de France

EPCI

Communes

## Partenaire(s)

EPCI

SMTCO

Opérateurs de services d'autostop organisé (ex : Rézo Pouce)

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers l'autostop organisé

Croissance de la mobilité partagée

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Création d'un arrêt d'autostop organisé : environ 1K € (à préciser)

Coût total pour la création d'une centaine d'arrêts (centres-bourgs, pôles d'échanges, aires de mobilité) : environ 100 K €

## • Financeur(s)

EPCI du territoire

Communes

PNR Oise Pays de France

Etat (France Mobilité, Plan de relance...)

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'arrêts Rézo Pouce

Nombre d'utilisateurs de ce service



Part modale de ce service



## Illustrations

### Présentation du service d'autostop Rézo Pouce



*L'application*

Partagez vos trajets quotidiens avec l'appli !

**EN SAVOIR PLUS**

Google Play / App Store



*Eco Friendly*

Entrez dans la communauté et suivez-nous sur les Rézos.



**BOUGEZ en stop**

- CA MARCHE !**  
1 fois sur 2, moins de 5 minutes d'attente.
- C'EST SYMPA !**  
L'autostop se rapproche ! C'est convivial et en plus... C'est gratuit.
- C'EST SIMPLISSIME !**  
Pas de RDV, c'est où je veux et quand je veux.

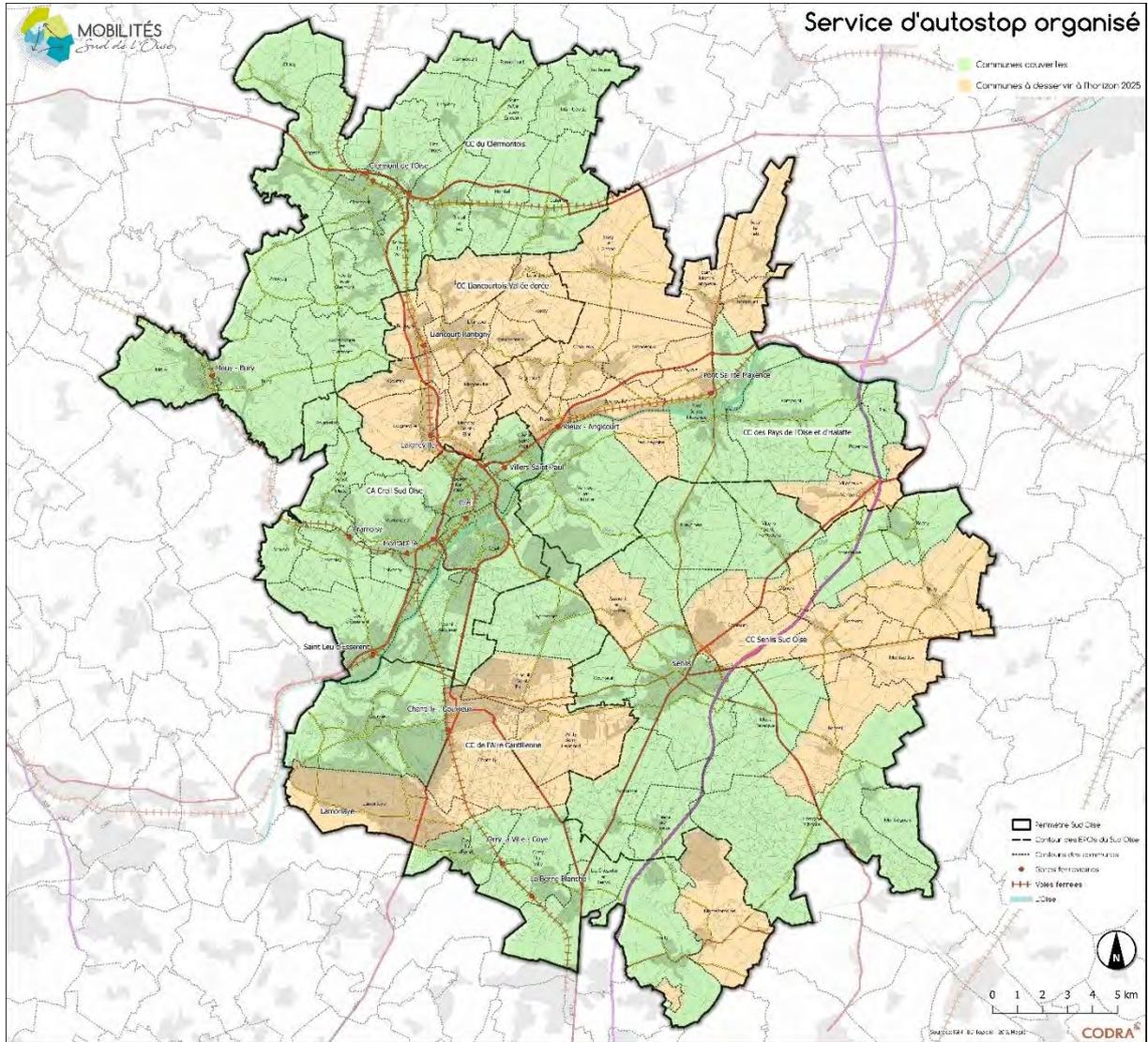
**PARTAGEZ votre voiture**

- C'EST CONVIVAL**  
Echangez, papotez, égayez votre trajet.
- C'EST ÉCOLOGIQUE**  
1 conducteur + 1 autostoppeur = Empreinte carbone / 2.
- ET ÇA REND SERVICE**  
J'y vais, lui/elle aussi, je fermène.



Source : Rézo Pouce, 2019

Carte 43 : Service d'autostop organisé



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 7

Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Le SE60 et le SEZEO installent des bornes de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, dont 70 dans le territoire du Sud de l'Oise.

Le système est accessible à tous les usagers. Il propose aussi un badge, à créditer avant utilisation, permettant de bénéficier de tarifs préférentiels.

Les bornes sont utilisables pour les voitures électriques et pour les vélos à assistance électrique.

La poursuite du déploiement des bornes de recharge contribuera au développement de l'usage des véhicules à assistance électrique, tout en contribuant à atteindre les objectifs environnementaux, notamment en termes de qualité de l'air et d'émissions de CO2.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 12,7 km en 2017 à 8,9 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus 130 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

### Présentation de l'action

Réaliser une étude d'opportunité pour le déploiement de bornes de recharge (évaluation de l'usage des bornes déjà existantes, estimation de la demande future...).

Conditionner l'implantation de nouvelles bornes dans des lieux définis comme "prioritaires" par l'étude d'opportunité.

Planter au moins une borne de recharge dans l'ensemble des communes de plus de 500 habitants à l'horizon 2025.

Installer des bornes dans tous les pôles d'échanges et dans toutes les aires de mobilité.

## Interactions avec d'autres démarches

Réaménagement des pôles d'échanges

Création des aires de mobilité

## Maître(s) d'ouvrage

SE 60

SEZEO

Département de l'Oise

## Partenaire(s)

EPCI

Communes

SMTCO (référencement des bornes sur Oise-Mobilité.fr)

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Impacts de l'action

Croissance de l'équipement des ménages en véhicules électriques

Croissance des déplacements en véhicules électriques

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Etude d'opportunité : environ 40 K €

Implantation d'une borne de recharge : environ 2 000 €

Coût total pour la création d'une centaine de bornes : environ 200 K €

## • Financier(s)

SE 60

SEZEO

Département de l'Oise

Etat (France Mobilité, Plan de relance...)

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de bornes de recharge

Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile

## Horizon de réalisation



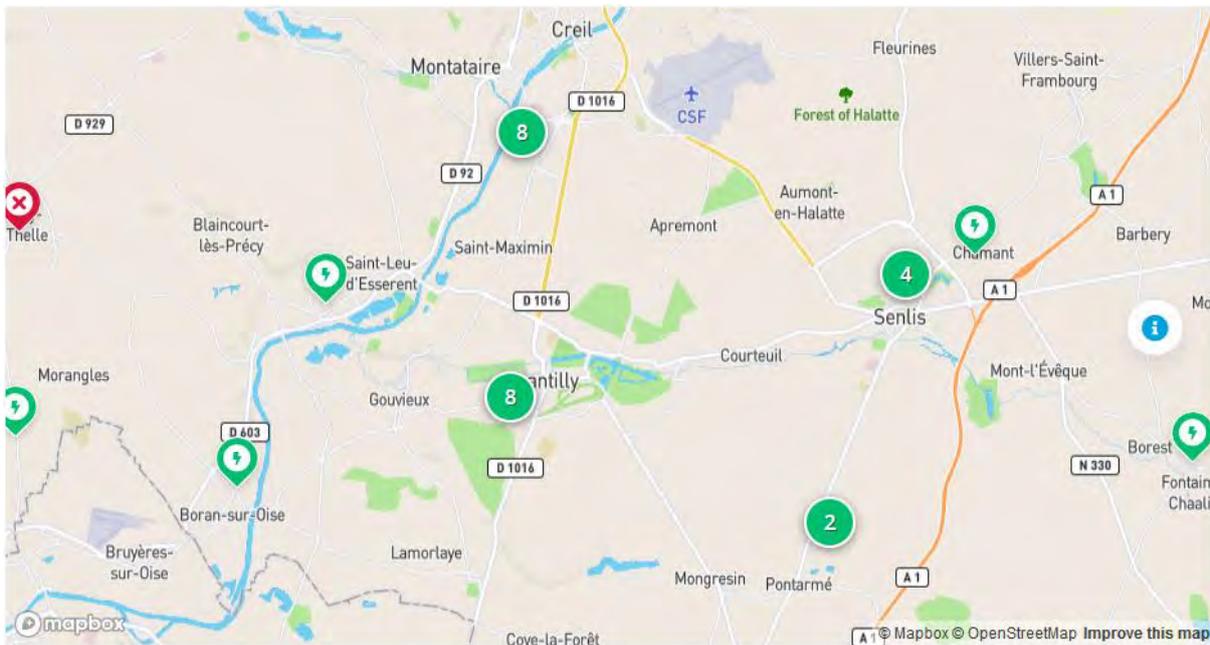
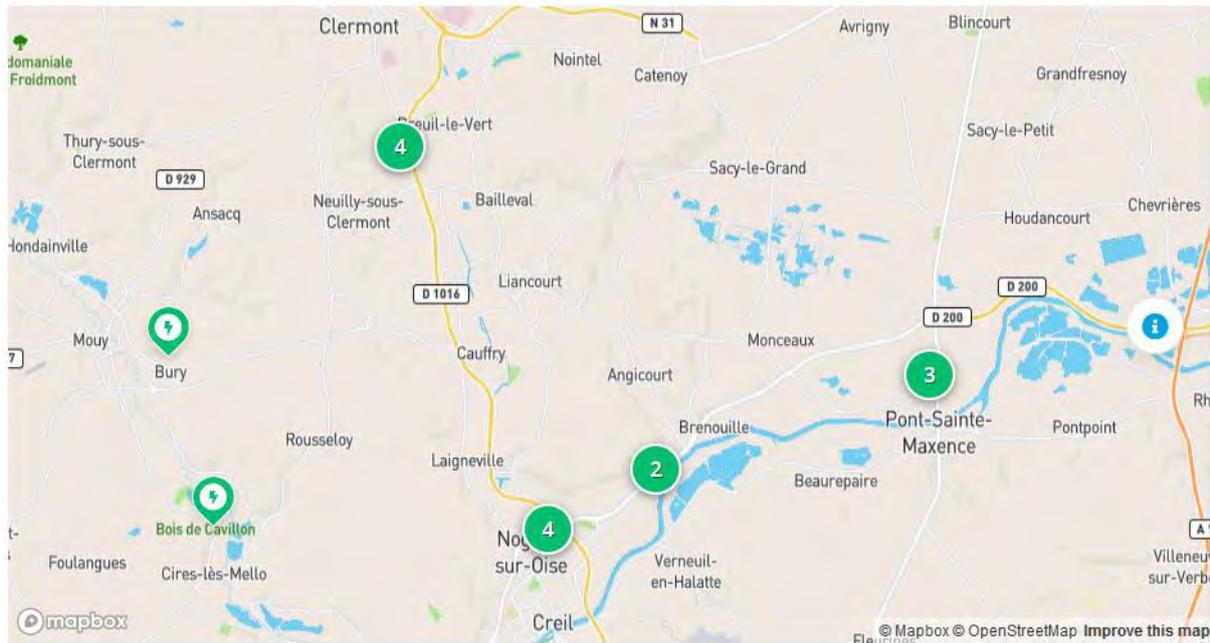
## Illustrations

*Borne de recharge Mouv'Oise*



Source : SE60, 2019

Carte 44 : Localisation des bornes de recharge Mouv'Oise



Source : SE60, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 8

Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)

### Orientation :

Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Le projet MAGEO, porté par Voies Navigables de France (VNF), concerne la mise au gabarit européen de la rivière Oise entre Creil et Compiègne, constituant le débouché Sud du canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut.

La section de l'Oise comprise entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine (lieu de la confluence entre l'Oise et la Seine) étant déjà aménagée (depuis les années 1970), l'ensemble de l'axe Oise sera désormais au gabarit européen.

Ce projet permettra une connexion entre le Canal Seine Nord Europe et la Seine, reliant donc aussi bien Creil au Canal Seine Nord Europe que le secteur Nord du Sud Oise à la Seine.

Ce projet contribuera à réduire de manière significative le nombre de camions sur les routes de l'Oise (-35 000 camions/an d'ici à 2030) ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (jusqu'à 5 fois moins de CO<sup>2</sup> en bateau que par camion).

Le territoire du Sud Oise est pourvu de 6 ports fluviaux destinés au transport de marchandises : Pont-Sainte-Maxence, Villers-Saint-Paul, Nogent-sur-Oise, Creil, Saint-Maximin et Saint-Leu-d'Esserent.

Seul le port de Pont-Sainte-Maxence présente une activité importante, liée à la charge de produits agricoles et denrées alimentaires. Les autres ports restent sous-utilisés. Le déchargement de marchandises sur le territoire est très faible.

### • Objectifs concernés

Réduire le trafic de poids lourds sur le territoire

Réduire les nuisances associées au trafic de poids lourds (pollution, bruit, coupures urbaines...)

### Présentation de l'action

Réaliser une étude sur le potentiel de valorisation de l'Oise pour le transport de marchandises à l'échelle locale, permettant d'identifier les actions d'accompagnement portées par les collectivités locales, à l'horizon de la mise en œuvre du projet MAGEO.

Réaliser les travaux de requalification des ports pour accueillir les nouvelles activités (le cas échéant).

Reprendre la gestion des ports ou déléguer la gestion des ports à des opérateurs privés.

Préserver la desserte routière et ferroviaire des ports du territoire. Etudier la nécessité de créer des nouvelles infrastructures.

Echanger avec les entreprises du territoire pour identifier le potentiel de report d'une partie des flux routiers vers les voies d'eau. Sensibiliser les entreprises à ce sujet dans le cadre des Plans de Mobilité Entreprises, ainsi que lors des échanges sur le développement économique ou sur le développement durable.

### Interactions avec d'autres démarches

Etudes d'opportunité pour la création de plateformes logistiques dans les EPCI  
Etudes sur les livraisons dans les communes

### • Impacts de l'action

Report des livraisons en poids lourds vers les péniches fluviales  
Croissance des livraisons en péniches  
Réduction de la pollution atmosphérique  
Réduction des émissions de gaz à effet de serre  
Réduction des nuisances sonores  
Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

### Maître(s) d'ouvrage

VNF  
EPCI  
CCI de l'Oise

### • Estimation financière

Etude sur le transport fluvial : environ 80 K €

### Partenaire(s)

Entreprises  
Transporteurs

### • Financier(s)

EPCI du territoire  
VNF

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Cette action ne concerne pas directement le Clermontois, non desservi par l'Oise (mais ce territoire pourrait voir les bénéfices à plus long terme)

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part de transports de marchandises réalisés par voie d'eau

Part de transports de marchandises réalisés par voie routière

Horizon de réalisation



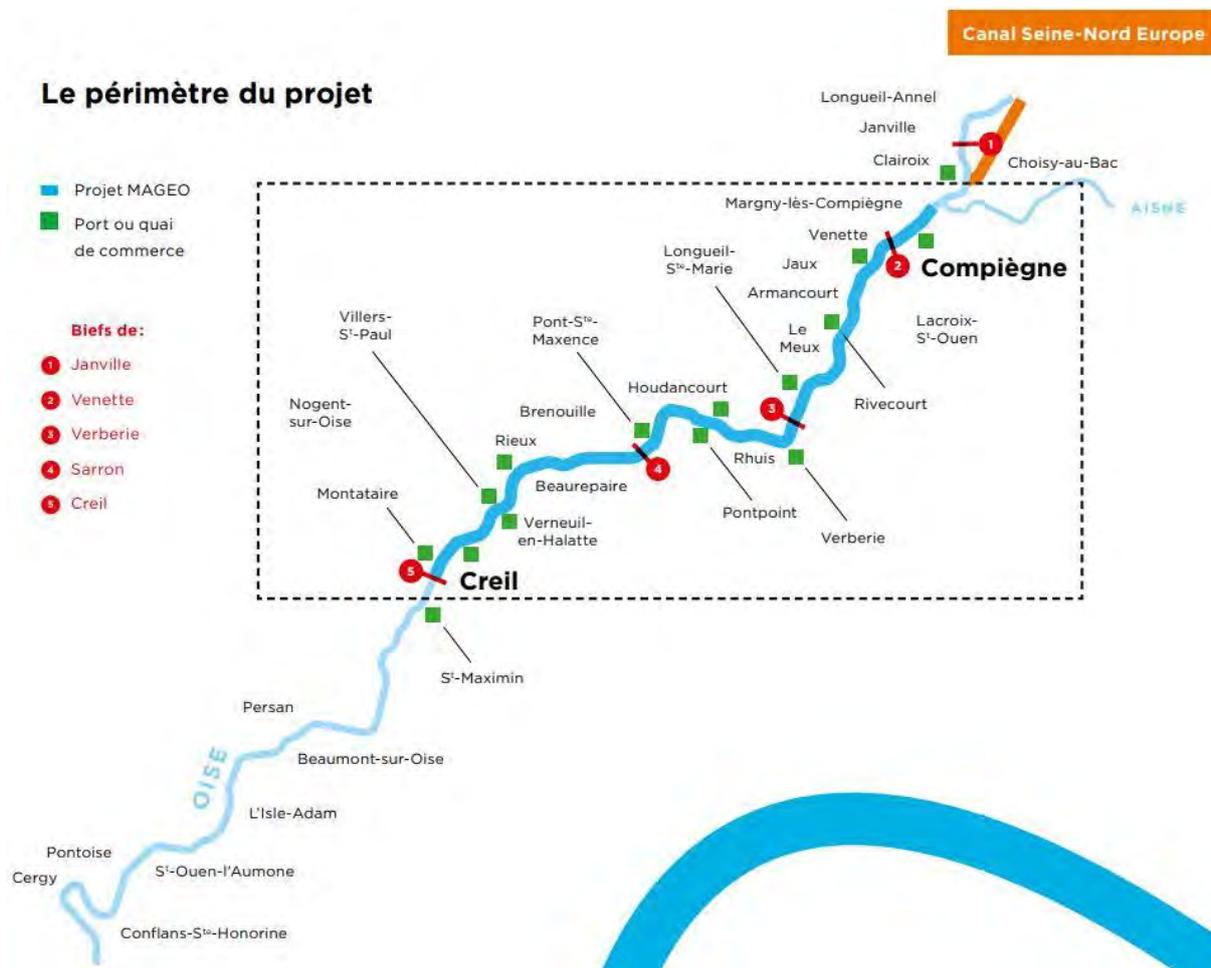
Illustrations

Carte 45 : Projet MAGEO et Canal Seine – Nord Europe



Source : Voies Navigables de France, 2018

Carte 46 : Projet MAGEO dans l'Oise



Source : Voies Navigables de France, 2018

## Action Prioritaire

### Action n° 9

Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)

### Orientation :

Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Le SMTCO a mené des études de fonctionnalités et d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Chantilly, Clermont, Creil, Pont Sainte Maxence et Senlis. De plus, la gare de Mouy-Bury a récemment fait l'objet d'un réaménagement des espaces publics (arrêt de bus, espace de dépose, arceaux vélo...).

La stratégie des plans de mobilité repose sur une montée en puissance des pôles d'échanges de niveau 3. Ils deviendront des lieux structurants, afin de répondre aux déplacements du quotidien. L'amélioration des conditions d'accès multimodaux vers ces lieux a été fléchée comme un enjeu prioritaire.

Les mesures pourront concerner la desserte en transports collectifs, la création de liaisons cyclables, le développement de cheminements piétons, la création d'espaces pour la dépose de voyageurs, la mise en place de consignes vélos (entre autres).

Les 6 EPCI du Sud de l'Oise engagés dans les PDM souhaitent être force de proposition vis à vis de la Région pour développer l'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3. La Région renouvellera sa DSP pour le réseau régional interurbain en 2021, ce qui permettra d'apporter des ajustements à la desserte (dans le cadre de ces échanges).

Les gares de Creil, Chantilly et Orry-Coye disposent d'un parking payant. Les gares de Creil et de Chantilly disposent d'un stationnement réglementé sur les voiries alentours. Les autres pôles présentent un stationnement gratuit et non réglementé.

La stratégie de mobilité conduira à la création de parkings-relais dans les pôles d'échanges de niveau 3, afin de réduire la pression automobile dans les centralités urbaines. Pour cela, il sera indispensable d'établir une réglementation du stationnement

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

## Présentation de l'action

Réaliser une étude d'intermodalité intégrant tous les pôles d'échanges de niveau 3. Analyser le potentiel de développement de ces pôles. Définir l'opportunité de renforcer l'intermodalité sur ces lieux, selon la fréquentation, la situation dans l'étoile ferroviaire, l'aire de chalandise, la desserte ferroviaire actuelle et future...

Identifier les besoins des usagers en s'appuyant sur les résultats d'enquêtes portées par les EPCI (AOM) et la Région. En fonction des besoins avérés, faire évoluer la desserte des pôles d'échanges en transports collectifs urbains (à l'horizon 2025) ou interurbains (horizons 2021 / 2029).

Mettre en œuvre les travaux de réaménagement des espaces publics aux abords des gares concernées à l'horizon 2030. Offrir des cheminements piétons et des liaisons cyclables de qualité vers ces lieux, pour faciliter et sécuriser l'accessibilité en modes actifs.

Valoriser les aménagements déjà réalisés à Mouy-Bury (arrêt de bus, espace de dépose, parking vélo...) et réaliser des aménagements légers dans ce pôle pour répondre à la demande future (le cas échéant).

Mettre en place une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques de chaque site et cohérente à l'échelle du Sud Oise, afin d'organiser le rabattement en voiture. Etablir une réglementation dans les parkings ou la voirie aux abords des gares (tarification, zone bleue...), mesurer l'impact sur les autres gares de l'étoile ferroviaire.

Proposer des panneaux d'information sur l'offre multimodale (en temps réel) dans l'ensemble des pôles d'échanges de niveau 3, afin d'améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de mobilité.

### Interactions avec d'autres démarches

Schémas directeurs cyclables ou de liaisons douces des EPCI

SRADDET de la Région Hauts-de-France

### • Impacts de l'action

- Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs
- Croissance des déplacements en transports collectifs
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France (offre interurbaine, aménagements internes aux gares)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Communes (aménagements aux abords des gares)

SMTCO (études d'intermodalité, information voyageurs) auprès des AOM membres du SMTCO

### • Estimation financière

Réaménagement des espaces publics aux abords de de chaque gare : environ 500 K€

Coût total du réaménagement des abords de 8 pôles d'échanges : environ 4 M €

Exploitants parkings de gare

**Partenaire(s)**

Département de l'Oise  
 SNCF Gares & Connexions / SNCF Réseau  
 Exploitants de réseaux de transports collectifs  
 Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)  
 Associations d'usagers

**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

**• Financeur(s)**

EPCI du territoire  
 Communes  
 Région Hauts-de-France  
 SMTCO

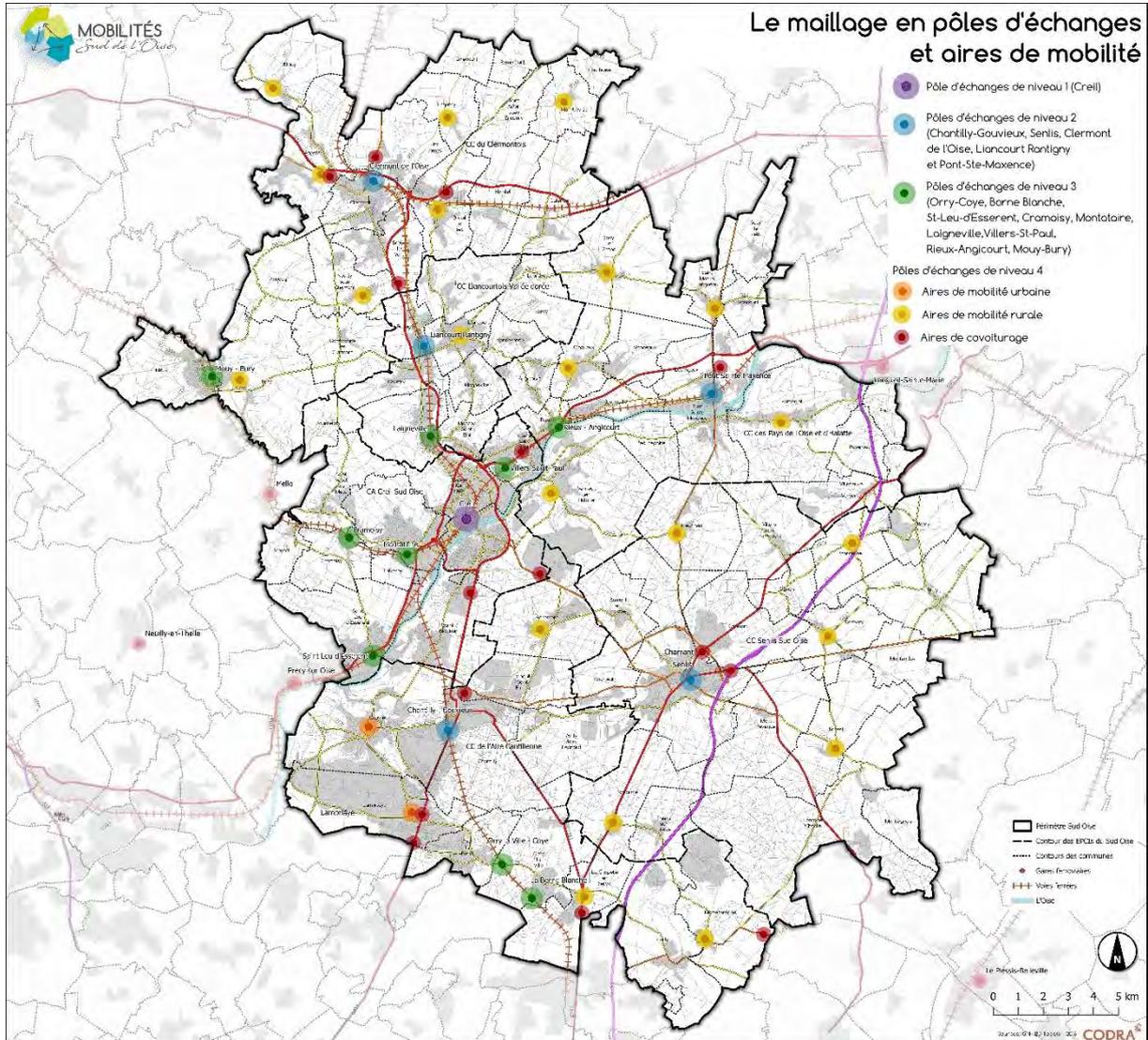
**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Part d'usagers des pôles arrivant en transports collectifs  
 Part d'usagers des pôles arrivant en modes actifs  
 Part d'usagers des pôles arrivant en covoiturage  
 Fréquentation des pôles d'échanges  
 Fréquentation des parkings-relais



Illustrations

Carte 47 : Le maillage en pôles d'échanges et aires de mobilité



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 10

Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune

### Orientation :

Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise

### Enjeux associés

Dans le cadre des plans de mobilité, chaque territoire installera des aires de mobilité, répondant aux besoins de déplacements des différents secteurs.

Afin de créer une offre globale lisible pour l'usager, il sera important de mettre en place une signalétique unique et cohérente sur ces aires de mobilité.

La signalétique, dans les PEM ferroviaires notamment, devra être élaborée conjointement avec la Région.

Le Département met en œuvre le réseau d'aire de covoiturage Covoitur'Oise. Les aires disposent d'une identité visuelle clairement définie.

Le SMTCO à travers le SISMO a la charge de déployer une information voyageur commune dans les points d'arrêts desservis par une ligne urbaine ou interurbaine.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Implanter un panneau d'information dynamique dans chaque aire de mobilité, informant les usagers sur les dessertes des lignes de bus et de car en temps réel (système SISMO).

Définir une identité visuelle en accord avec la Région, le Département et les territoires (EPCI et/ou communes), mettre en place un nom et un logo pour les aires de mobilité, en s'appuyant sur ce qui existe déjà (ex : signalétique des aires Covoitur'Oise).

Installer des panneaux d'identification des aires de mobilité, déclinant l'identité visuelle définie en accord avec la Région, le Département et les territoires (EPCI et/ou communes).

Communiquer auprès des usagers sur les aires de mobilité, dans le cadre des différentes interventions sur la mobilité organisées sur le territoire.

Les propositions d'aires de mobilités à créer (localisation, services offerts,...) se trouvent dans les actions propres à chaque EPCI (dans chaque plan de mobilité).

## Interactions avec d'autres démarches

Article L1215-1 du Code des Transports (modifié par la LOM) : "La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité."

Parmi les compétences de la Région, cet article évoque : "La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires."

## Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France (aménagement et desserte des pôles d'échanges)

SMTCO (information voyageurs, communication) auprès des AOM membres du SMTCO

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Communes (aménagements)

## Partenaire(s)

Operateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)

Usagers

Département de l'Oise

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Etude de définition d'une identité visuelle : environ 40 K €

Installation de la signalétique dans chaque site : environ 5 k €

Coût total pour 47 sites (pôles d'échanges, aires de mobilité) : 235 K €

## • Financeur(s)

EPCI du territoire

Communes

Région Hauts-de-France

SMTCO

Etat (France Mobilité, Plan de relance...)

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'information dynamique

Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'identification

Horizon de réalisation



## Illustrations

Exemple : Identité visuelle des Mobi Punt en Flandres, Belgique



Source : Mobi Punt, Belgique

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 11

Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics

### Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

### Enjeux associés

Plusieurs EPCI du Sud Oise ont décidé de mettre en place un Espace de Mobilité ou un Point Info Mobilité à destination des habitants.

Il est recommandé de créer au moins un de ces lieux dans chaque EPCI, fournissant des informations, des conseils et des services en lien avec la mobilité.

Cet espace pourra également devenir le support des animations et réunions sur la mobilité organisées sur le territoire.

Il s'agira de donner une meilleure visibilité à l'offre de mobilité (tous modes compris) et de renforcer l'usage des transports collectifs et autres services de mobilité, aussi bien chez les habitants que chez les visiteurs.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Renforcer la connaissance des offres de mobilité

Favoriser la pratique de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

### Présentation de l'action

Créer un Point Mobilité aux abords des pôles d'échanges de Creil, Senlis, Pont-Sainte-Maxence et Chantilly. Identifier des parcelles ou les locaux disponibles pour implanter ces lieux, en s'appuyant sur les projets urbains prévus aux abords de ces pôles d'échanges.

Fournir une information multimodale dans ces lieux, intégrant l'ensemble des réseaux de transports (urbains et interurbains), ainsi que les modes partagés et actifs (ex : réseau cyclable). Proposer des services vélo, fournis par les collectivités et les associations (location, réparation, entretien...).

Dans le Clermontois, poursuivre la mise à disposition d'informations sur la mobilité dans les principaux équipements publics (Piscine, Cinéma, sièges de la CCC et des Communes). Informer le public sur l'outil Oise Mobilité (proposé par le SMTCO). Réfléchir à la création d'un point mobilité dans le prochain marché avec l'exploitant (en 2024).

Organiser des animations aux abords des pôles d'échanges (ex : parvis de gare), proposant des informations, des conseils personnalisés et des tests de solutions innovantes (VAE, Rézo Pouce...), lors de la Semaine de la Mobilité ou d'autres évènements.

Mettre en place un minibus itinérant d'information multimodale, desservant les pôles d'échanges de niveau 3, les aires de mobilité et les centres-bourgs de manière régulière (ex : 1 ou 2 fois par mois). Dans chaque intervention, proposer des informations sur les offres existantes, une sensibilisation à la mobilité durable et des conseils personnalisés aux usagers.

Créer un label "Point Mobilité" permettant d'identifier l'ensemble des lieux dédiés à l'information multimodale sur le territoire.

### Interactions avec d'autres démarches

- Réaménagement des pôles d'échanges
- Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

### • Impacts de l'action

- Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs
- Croissance des déplacements en transports collectifs
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

EPCI (autorités organisatrices de la mobilité)

### • Estimation financière

- Création d'un Espace Mobilité : environ 500 k €
- Coût total pour la création de 4 Espaces Mobilité (un pour chaque territoire, hors SMBCVB car déjà existant) : environ 4 M €
- Actions d'information : environ 20 K / an par EPCI, soit 100 K / an au total
- Actions de sensibilisation : environ 30 K / an par EPCI, soit 150 K / an au total
- Bus d'information multimodale (achat et aménagement du mini-bus) : environ 60 K€ (à mutualiser par tous les EPCI)
- Bus d'information multimodale (coût de fonctionnement) : environ 70 k € par an (à mutualiser par tous les EPCI)

### Partenaire(s)

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

### • Financeur(s)

- EPCI du territoire
- Communes

SMTCO  
Exploitants des réseaux de transports collectifs  
Communes

SMTCO

**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'Espaces Mobilité ou de Points Mobilité

Nombre de visiteurs annuels



Illustrations

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Exemple : Agence de mobilité de Voiron (Isère)*



*Source : Grenoble Alpes Métropole, 2018*

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 12

Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

### Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

### Enjeux associés

Pour répondre aux enjeux de mobilité et favoriser l'usage combiné des différents modes de déplacements, le SMTCO s'est doté de l'outil SISMO en 2010, combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable, partagé par l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de l'Oise, adhérentes au SMTCO.

Le SISMO couvre les différents enjeux de mobilité du territoire en apportant une réponse complète, enrichie annuellement d'offres innovantes et durables. Il s'agit d'un système global et unique, intégrant toutes les fonctions d'une mobilité facilitée et durable.

Le SISMO intègre : un système d'information voyageurs multimodal alimenté avec des données en temps réel, une Agence de Mobilité pour le renseignement téléphonique des usagers et la gestion des réservations des transports collectifs à la demande, un observatoire de la Mobilité, véritable outil d'aide à la décision pour le SMTCO,...

...un système de billettique multi-réseaux mutualisé, fourni aux AO membres du SMTCO, une application M-Ticketing (Mticket Oise) permettant aux usagers d'acheter et de valider leurs titres de transports sur leur smartphone, un service de Ticket SMS permettant d'acheter un ticket unitaire en utilisant le portable.

La plateforme Oise Mobilité propose une information élargie aux territoires limitrophes de l'Oise : recherches d'itinéraires entre l'Oise et l'Ile-de-France et intégration des données horaires du système Pass Pass et de la Région Hauts-de-France.

Le SMTCO travaille sur l'interopérabilité billettique avec Hauts-de-France Mobilités (référentiel Pass Pass). Ce travail se concrétisera lors du SISMO 2 et permettra aux usagers d'utiliser un support commun sur la région, et à terme vers l'Ile de France.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Simplifier l'usage des transports collectifs

Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

Faciliter les déplacements vers la métropole parisienne

## Présentation de l'action

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Les AOM, membres du SMTCO, s'engagent à fournir l'ensemble des informations et des données nécessaires à la mise en œuvre et au bon fonctionnement du projet SISMO 2 ainsi qu'à assurer la promotion et la communication des services qui seront mis en place.

### Interactions avec d'autres démarches

Réaménagement des pôles d'échanges

Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

### Maître(s) d'ouvrage

SMTCO

Hauts-de-France Mobilités

Ile-de-France-Mobilités

### Partenaire(s)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Région Hauts-de-France

Exploitants des réseaux de transports collectifs

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### • Estimation financière

L'ensemble des coûts du SISMO est intégralement porté par le SMTCO.

### • Financier(s)

SMTCO

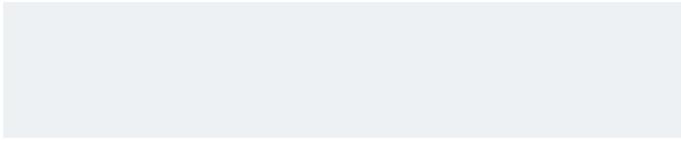
Hauts-de-France Mobilités

Ile-de-France-Mobilités



**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise



• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Existence d'un support unique pour les Hauts-de-France (intégrant tous les réseaux de transports urbains et le TER)
- Existence d'une billettique intégrée avec le Passe Navigo
- Degré d'intégration entre Oise Mobilité et ViaNavigo (nombre de services de mobilité concernés)



Illustrations

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Pass Oise Mobilité*



Source : SMTCO, 2020

*Pass Pass*



Source : Région Hauts-de-France, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 13

Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS

### Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

### Enjeux associés

Le SISMO, développé par le SMTCO en 2010, intègre l'information en temps réel de l'ensemble des services de mobilité assurés par les AOM du Sud Oise.

Le site internet et l'application Oise Mobilité constituent la porte d'entrée de ce système pour le grand public : plans, horaires, perturbations, recherche d'itinéraires...

Ce système offre une information en temps réel sur les temps d'attente des bus, à l'aide de panneaux d'information dynamiques déployés dans les pôles d'échanges et les principaux arrêts, ainsi qu'à travers les outils d'information voyageurs Oise Mobilité.

Le MAAS correspond à la mobilité en tant que service. Il s'agit d'offrir un accès à tous les services de mobilité sur le territoire à travers un outil unique et intégré, permettant de s'informer, d'acheter son billet (y compris un billet multimodal), de réserver un service, etc...

Le SISMO intègre d'ores et déjà des informations sur plusieurs services de mobilité disponibles sur le territoire (covoiturage, Rézo Pouce, etc.), préfigurant un outil de MAAS.

Il convient de poursuivre et de renforcer la mise à disposition de ces informations dans l'outil Oise Mobilité, afin d'apporter une réponse globale d'information à destination de l'utilisateur.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Centraliser l'information sur les différentes offres de mobilité dans une plateforme unique

Favoriser l'accès à l'ensemble des offres de mobilité, en renforçant la fluidité du parcours usager

### Présentation de l'action

Identifier l'ensemble des services de mobilité à intégrer dans l'outil Oise Mobilité. Etablir un diagnostic sur les systèmes d'information, de billettique et de tarification de ces services.

Intégrer les futurs services de mobilité dans le système SISMO 2 (renouvellement prévu en 2022), y-compris ceux organisés par des opérateurs privés (Rézo Pouce, covoiturage, autopartage entre particuliers...).

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Intégrer dans la mesure du possible des informations en temps réel de ces services de mobilité à l'outil SISMO, sans nécessité de passer par une autre application ou un autre site internet (ex : trajets de Rézo Pouce en temps réel).

Informier le SMTCO lors de de la création de nouveaux services de mobilité pour permettre la diffusion d'une information à jour par le système Oise Mobilité (voir en temps réel).

Permettre de consulter l'information, réserver un billet (y-compris pour un déplacement intermodal) et réserver des trajets (ex : Rézo Pouce) sur la même plateforme de mobilité.

### Interactions avec d'autres démarches

Création des aires de mobilité

Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

SMTCO

### • Estimation financière

Mise en place du système SISMO 2 : à préciser par le SMTCO

Etude de l'ensemble des services de mobilité et de leur intégration dans l'outil Oise Mobilité : environ 40 K €

### Partenaire(s)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

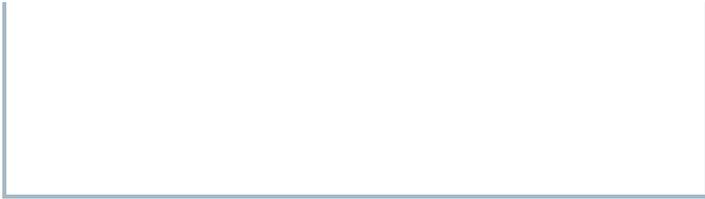
Région Hauts-de-France

Opérateurs de solutions de mobilité

### • Financier(s)

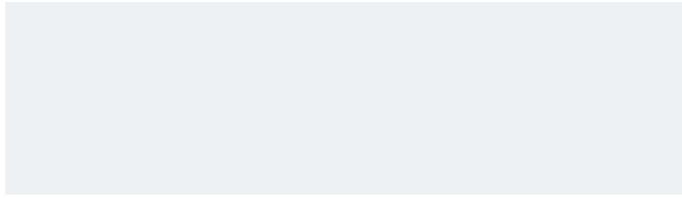
SMTCO

Etat (France Mobilité, Plan de relance...)



**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Mise en place d'un outil de type MASS

Nombre et proportion de services de mobilité intégrés à cet outil

Nombre d'utilisateurs annuels



Illustrations

Schéma des composantes du SISMO

**Le SISMO : un système intégré innovant combinant informations voyageurs et billettique multimodale sur le territoire de l'Oise**

**Tout un bouquet de services pour une « mobilité courante » dans l'Oise**

Agence de Mobilité avec centrale téléphonique d'infos voyageurs, réservation TAD : **0 970 150 150**

et site internet avec calcul d'itinéraire et solutions de covoiturage :  
**oise-mobilite.fr**  
**covoiturage-oise.fr**



applications iPhone et android

DISPONIBLE SUR  



**Temps réel**  
171 Panneaux d'information voyageurs dans les Pôles multimodaux (gares, ...) et bornes dans les points d'arrêt principaux



**QR Code aux arrêts**



Flashmob info

EN UN FLASH, L'HORAIRE DE MES PROCHAINS BUS EN TEMPS RÉEL ou envoyez par SMS tel 2344 au 43199 (prix au SMS : 0,09 €)

**Carte sans contact multimodale**



**Bornes de rechargement et de consultation**



**Valdeurs et pupitres (800 véhicules)**



**Annances visuelles et sonores dans les bus et cars**



**Alerte info trafic Mail et SMS**



**application mticket Oise**



**Pour valider votre mticket Oise**



le SISMO a reçu le prix de l'innovation « French Mobility - approches multimodales » par le Ministère des Transports le 26 janvier 2018.



Source : SMTCO, 2020



# MOBILITÉS SUD DE L'OISE

## Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

### Site internet Oise Mobilité

The screenshot shows the Oise Mobilité website interface. On the left, there are navigation menus for 'ITINÉRAIRES', 'HORAIRES', 'INFOS TRAFIC', 'A PROXIMITÉ', 'SCOLAIRES', and 'TEMPS ET E-BOUTIQUE'. The main area features a search form with fields for 'De' (Origin), 'Vers' (Destination), and 'Date', along with a 'Rechercher' button. Below the search form, there are several promotional banners for 'DUC' (shopping on Sundays), 'COROLIS' (schedule changes for lines 3 and C2), and 'TUM' (shopping on Sundays). A map of the Oise region is displayed in the center, showing various bus routes and stations. On the right side, there is a blue sidebar titled 'LES TRANSPORTS SCOLAIRES' with a list of school transport options: 'Primaires', 'Collégiens', and 'Lycéens'. Below this, there is a list of services: 'E-BOUTIQUE', 'RÉSERVATION T.A.D', 'LOCALISER MON BUS', 'COVOITURAGE', 'HORAIRES DE VOLS', 'OPEN DATA', and 'LES APPS'. At the bottom, there is a footer with navigation links and the phone number '0 970 150 150'.

Source : SMTCO, 2020

### Application Oise Mobilité

The advertisement for the Oise Mobilité app features a central image of a hand holding a smartphone displaying the app's interface. Surrounding the phone are several circular callouts highlighting key features: 'boutique' (shop), 'Horaires en temps réel' (real-time schedules), 'Perturbations à prévoir sur la ligne C1 du réseau' (network disruptions to watch for on line C1), and 'mticket Oise' (digital tickets). At the top, the text reads 'Chaque jour, Oise MOBILITÉ vous accompagne dans vos déplacements.' (Every day, Oise MOBILITÉ accompanies you in your travels). The bottom of the ad includes the app's logo, the website 'oise-mobilité.fr', and the app store download link 'App Store Oise Mobilité'.

Source : SMTCO, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 14

Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)

### Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

### Enjeux associés

Aujourd'hui, les autorités organisatrices de la mobilité du territoire (communes, intercommunalités) organisent des animations en lien avec la mobilité, notamment lors de la Semaine de la Mobilité.

La mise en place de la stratégie de mobilité des plans de mobilité (ex : création d'un nouveau réseau de transport) représente une excellente opportunité pour réaliser des interventions ponctuelles et régulières sur la mobilité durable.

De plus, la stratégie de mobilité implique des interventions relativement similaires sur l'ensemble du territoire. Une mutualisation des moyens semble donc pertinente.

Les solutions alternatives à la voiture individuelle restent souvent peu connues, peu lisibles ou peu attractives pour l'utilisateur.

Une approche transversale des offres de mobilité (à la fois en termes d'information, de tarification, et de billettique) peut favoriser le report modal.

### • Objectifs concernés

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 17% en 2030.

Générer plus de 58 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Faire découvrir l'ensemble des solutions de mobilité disponibles sur le territoire

Sensibiliser les usagers à la mobilité durable et accompagner leurs changements de comportement

### Présentation de l'action

Mener des animations lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent dans les pôles d'échanges de rabattement vers les métropoles (Creil, Clermont, Pont Sainte-Maxence, Chantilly-Gouvieux, Senlis), ainsi qu'un stand itinérant dans les aires de mobilité (ex : un jour dans chaque aire pendant une semaine).

Réaliser des interventions régulières sur la mobilité tout au long de l'année, en s'appuyant sur le maillage de pôles d'échanges et d'aires de mobilité (ex : un stand itinérant, desservant chaque lieu une fois par mois) ou en s'intégrant à des animations existantes (ex : marché, forum de l'emploi, forum de la transition écologique,...).

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Mettre en place une campagne du type "Un mois sans ma voiture", permettant à un groupe de ménages de tester d'autres solutions de mobilité, en leur fournissant un accompagnement personnalisé et des réductions sur les services de mobilité (réseau urbain, covoiturage, Rézo Pouce...).

Lancer des animations spécifiques sur les nouveaux modes de mobilité (ex : Rézo Pouce, VAE) à travers des conseils et des parcours accompagnés, permettant à la personne de découvrir et d'expérimenter ces systèmes.

### Interactions avec d'autres démarches

Stratégies de communication sur la mobilité dans chaque EPCI

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

### • Estimation financière

Actions de sensibilisation : de 10 K € à 30 K € / an par EPCI, soit de 50 K € à 150 K € / an au total

Opération "Un mois sans ma voiture" (communication, accompagnement individualisé, prix aux participants...): environ 20 k € / an par EPCI, soit 100 K € au total

### Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

### • Financier(s)

EPCI du territoire

SMTCO  
 PNR  
 Exploitants de réseaux de transports collectifs  
 Associations d'Usagers des Transports

Communes

**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics
- Nombre d'expérimentations de changement de comportement



## Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Exemple : Campagne « Bougez autrement » dans le cadre de la Semaine de la mobilité à Montpellier



Source : Montpellier Méditerranée Métropole, 2020

Exemple : Programme du Village de la Mobilité de Marseille



Source : Aix Marseille Métropole, 2020

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Exemple : Plaquette du dispositif « Mobiliberté », favorisant le changement de comportements à travers un accompagnement individualisé par des « ambassadeurs de mobilité »*



*Source : Métropole Aix Marseille Métropole, 2012*

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Une mobilité humaine et sociale

### *Quelle est la situation de départ ?*

Comme l'a mis en valeur le diagnostic, les conditions de mobilité en modes actifs dans le SMBCVB sont perfectibles. La liaison entre Creil et les autres centralités urbaines du Sud Oise reste notamment à réaliser, via le développement de la Trans'Oise. Certains itinéraires cyclables locaux permettent les déplacements du quotidien intercommunaux, comme entre Creil et Senlis, mais les grands itinéraires cyclables existants ont globalement davantage une vocation de promenade et de découverte que de déplacement.

Dans le pôle urbain de Creil, les modes actifs sont plébiscités par la population. Pour répondre à ce besoin exprimé, l'ACSO mène d'ailleurs des projets de création et de prolongement de pistes cyclables.

Si le territoire du SMBCVB est celui du Sud Oise dans lequel la part modale de la voiture est la moins élevée, la moitié des déplacements (50%) reste effectuée via ce mode. En outre, dans le SMBCVB, les entreprises de plus de 100 salariés ont pour obligation de réaliser un Plan de mobilité. Toutefois, la plupart des entreprises ne se lancent pas dans cette démarche, faute d'information, de compétences internes et de conseils.

Afin de faciliter la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'ex-Communauté d'Agglomération Creilloise a adopté en 2013 son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau de transport urbain, suivi en 2015 de l'Agenda d'Accessibilité Programmé. Si la majorité des points d'arrêts du réseau urbain ont été rendus accessibles aux PMR, près d'1/3 restent à aménager.

Enfin, le SMTCO regroupe et met à disposition du grand public de nombreuses informations indispensables à la mobilité en transports en commun sur le territoire. Toutefois, même si plusieurs structures sociales accompagneront les publics en difficulté dans leur insertion sociale, peu d'organismes proposent des aides personnalisées pour ces publics en matière de mobilité.

### *Comment se décline cet axe sur ce territoire ?*

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de déplacements du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité
- Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements
- Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements

Les grandes orientations définies à l'échelle du Sud Oise sont déclinées localement :

- Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire
- Accompagner la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises et équipements de plus de 100 salariés (plus ambitieux que le seuil actuel du PPA) et favoriser la création d'une structure inter-entreprises intervenant sur cette thématique
- Mettre en accessibilité les espaces publics et les réseaux urbains de l'ACSO et de la CCLVD, et apporter des réponses de mobilité adaptées dans les espaces peu denses
- Apporter des aides financières, des conseils personnalisés et des services aux personnes vulnérables

### *Quels sont les objectifs ?*

A travers cet axe thématique et dans le cadre du projet global et multimodal, l'objectif est qu'en 2030, 80% des déplacements de proximité soient réalisés à pied ou à vélo (contre 62% aujourd'hui). Cet objectif ambitieux s'inscrit dans le cadre de la volonté d'augmentation globale de la part modale des modes actifs.

Pour rappel, à l'horizon 2030, le scénario choisi permettra de faire passer la part modale de modes actifs de 34% à 44% (soit une augmentation de 10 points).

## Action Prioritaire

### Action n° 15

Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux

### Orientation :

Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

### Enjeux associés

L'ancienne C.A. de Creil a approuvé son schéma de circulations douces en 2013. Il a été en grande partie mis en œuvre depuis, avec la création d'itinéraires vélo structurants (ex : Creil - Montataire). Toutefois, ce travail reste à compléter à l'échelle du SMBCVB, intégrant les itinéraires vers l'ex-PSO et la CCLVD.

Le projet Trans'Oise, porté par le Département, consiste à créer un réseau de voies vertes empruntant les berges de l'Oise (projet à l'arrêt depuis quelques années). L'ACSO a étudié les voiries ou emprises locales pouvant être empruntées par la Trans'Oise.

Le territoire souffre d'une absence de liaisons cyclables entre le noyau urbain et les zones d'activités économiques (Saint-Maximin, Parc Alata). Ces liaisons pourraient apporter une réponse efficace pour les déplacements entre la gare de Creil et les zones d'activités. Elles représentent un levier important de report modal.

Les axes routiers structurants ne sont pas adaptés à la pratique du vélo. Ils représentent aussi des coupures urbaines pour ce mode.

La CCLVD n'est pas desservie par des itinéraires cyclables utilitaires. La création de liaisons entre les villages, vers les pôles d'échanges de Liancourt et Laigneville, ainsi que vers le noyau urbain de l'ACSO, pourrait répondre à une forte demande.

L'Oise, le Thérain et la Brèche représentent une emprise potentielle intéressante pour favoriser les modes actifs. Une voie verte le long de l'Oise permettrait des déplacements vers Pont-Sainte-Maxence et vers les ZAE de Saint-Maximin et Parc Alata.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

### Présentation de l'action

Actualiser le schéma modes actifs de l'ACSO (intégrant l'ex PSO) et réaliser le schéma de la CCLVD en 2021. Identifier les liaisons cyclables structurantes à l'échelle de l'ACSO et la CCLVD, en connexion avec les liaisons des territoires voisins (en complément du travail mené en 2013).

Mettre en place des liaisons cyclables de Creil vers Saint-Maximin et le Parc Alata (répondant à de nombreux déplacements vers ces zones), vers Rousseloy (par le plateau) et vers Laigneville (desservant les deux gares).

Dans la CCLVD, créer un réseau de liaisons cyclables reliant les principales communes entre elles (Liancourt, Rantigny, Laigneville et Cauffry), proposer des liaisons depuis les centralités urbaines vers les deux gares et améliorer l'insertion des vélos dans le centre-ville de Laigneville.

Créer une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise), assurant une liaison vers les zones d'activités et Pont-Sainte-Maxence. Créer des voies vertes dans les vallées de la Brèche et du Thérain, offrant une liaison vers les communes rurales.

Améliorer les conditions de franchissement des coupures urbaines (y-compris les passages à niveau), en réponse aux points durs identifiés dans les schémas directeurs, notamment sur les liaisons cyclables structurantes à l'échelle intercommunale.

Echanger sur l'importance stratégique de la Trans'Oise et sur les modalités de sa mise en œuvre avec le Département, dans le cadre des réunions sur le schéma des circulations douces. Prendre la maîtrise d'ouvrage des tronçons de la Trans'Oise desservant les espaces urbanisés de l'ACSO.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R28, R30, R31)

PCAET

PPA (M7)

SCoT du SMBCVB : L'aménagement des rives devra être réalisé de manière à ce qu'il soit possible de cheminer à vélo ou à pied de Saint-Leu-d'Esserent à Villers-Saint-Paul, en passant par Creil sans discontinuité.

SCoT du SMBCVB : Créer de la cohérence entre les différents réseaux cyclables communaux (11.3)

Charte du PNR Oise

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO et CCLVD (réalisation du schéma directeur des circulations douces)

Département de l'Oise (création de liaisons cyclables hors agglomération, sur route départementale ou sur la Trans'Oise)

## • Estimation financière

Actualisation du Schéma des Circulations Douces de l'ACSO : environ 100 k € (études de schéma directeur et de maîtrise d'œuvre)

Elaboration du Schéma des Circulations Douces de la CCLVD : environ 40 - 45 K €

Communes ou EPCI (création de liaisons cyclables en agglomération, sur toutes les routes, y-compris pour la Trans'Oise)

Mise en œuvre du Schéma des Circulations Douces de l'ACSO (environ 100 km d'itinéraires cyclables au total) : entre 10 et 15 M € au total, c'est-à-dire entre 1 et 2 M / an (sur une période de 5 ans)

Mise en œuvre du Schéma des Circulations Douces de la CCLVD : environ 5 M €

Salaire d'un chargé de mission vélo à l'ACSO : environ 60 K € / an

### Partenaire(s)

Région Hauts-de-France  
Autres EPCI du Sud Oise

### • Financeur(s)

ACSO, CCLVD  
Communes  
Département  
PNR Oise - Pays de France  
ADEME (Programmes AVELO)  
Etat (Plan de relance, Fonds Mobilités Actives, DSIL...)

### Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables dans l'ACSO et la CCLVD (en km)

Linéaire de la Trans'Oise sur l'ACSO (en km)

Part modale du vélo dans l'ACSO et la CCLVD

Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)

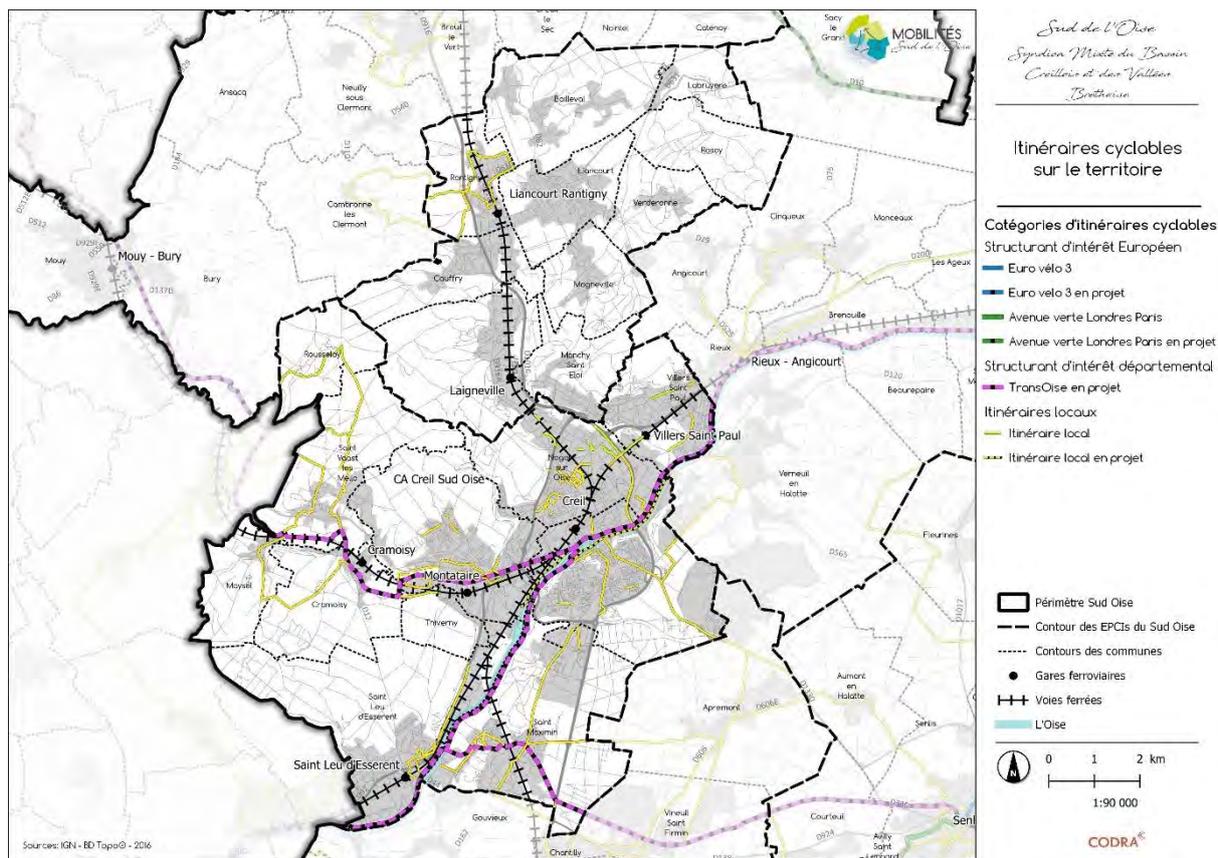
Nombre de cyclistes sur la Trans'Oise (comptages)

### Horizon de réalisation

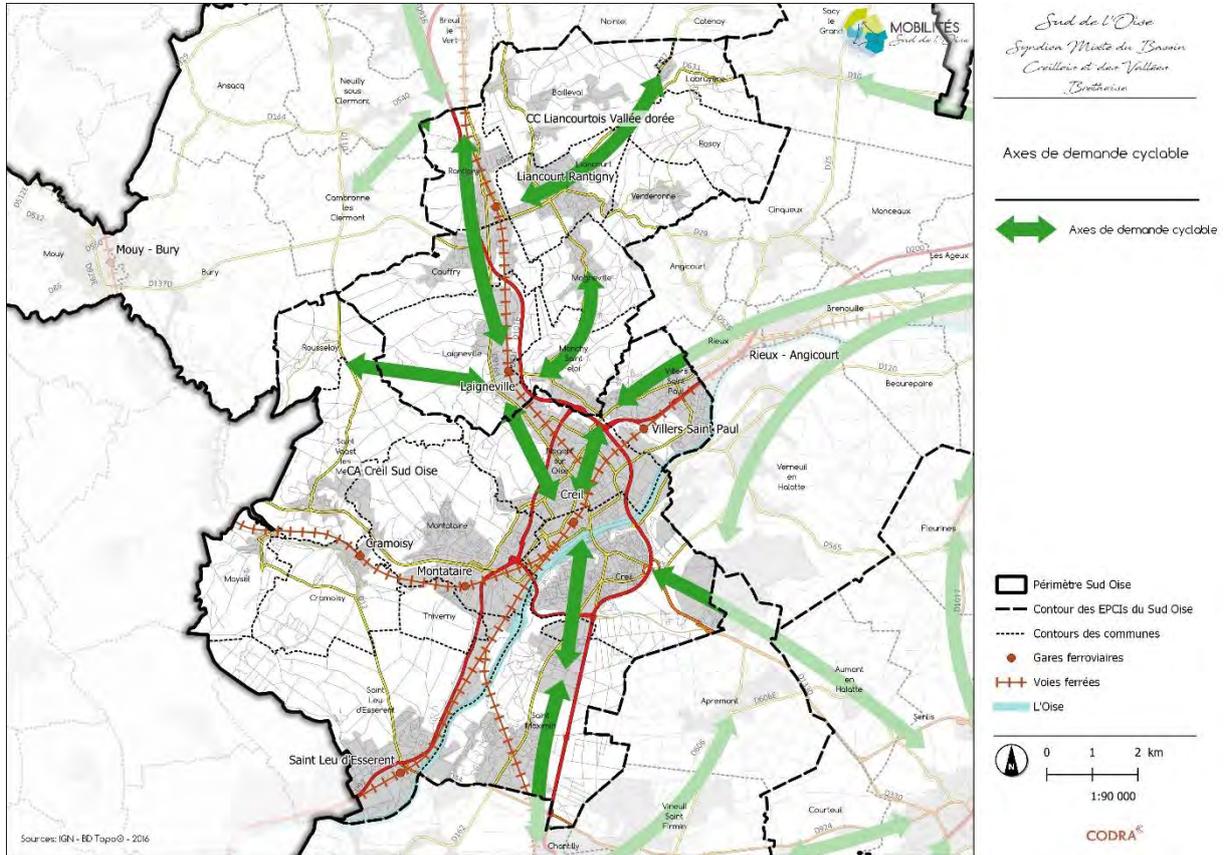


## Illustrations

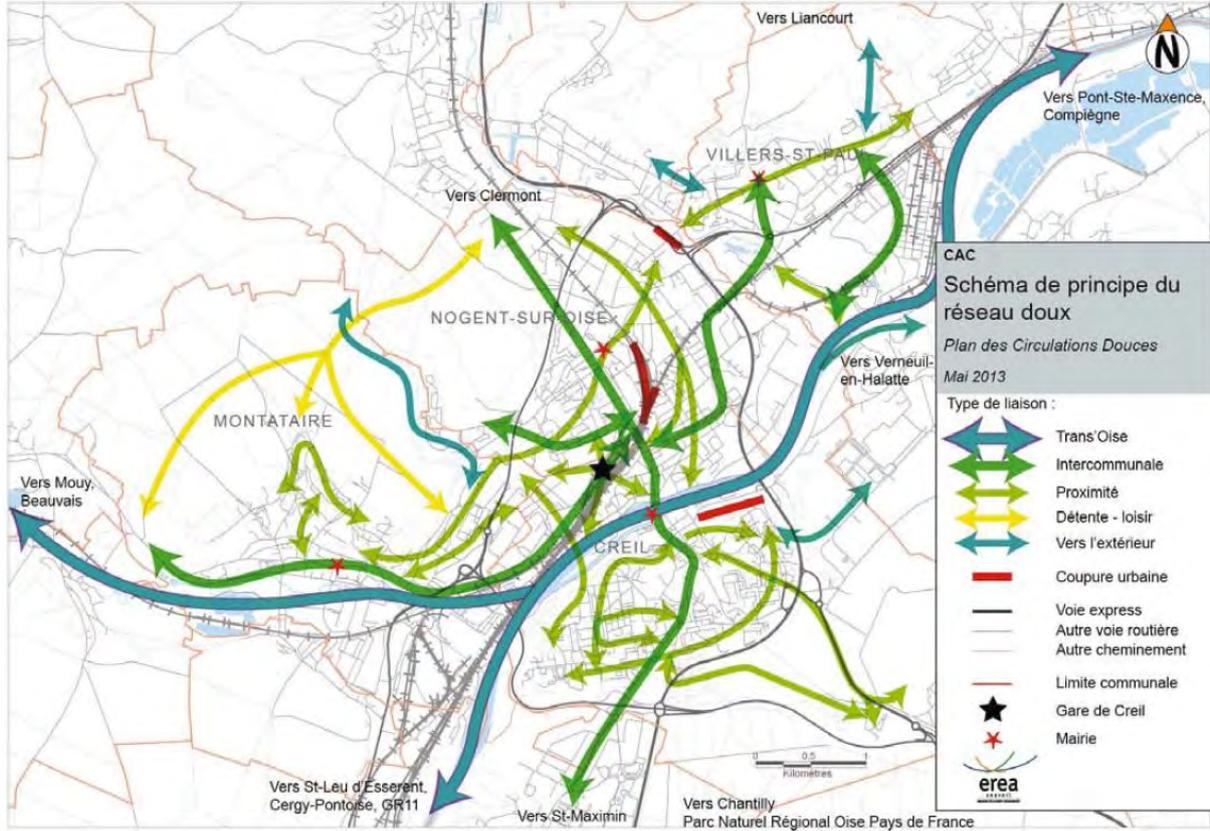
Carte 48 : Itinéraires cyclables actuels sur le territoire du SMBCVB



Carte 49 : Axes de demande cyclable

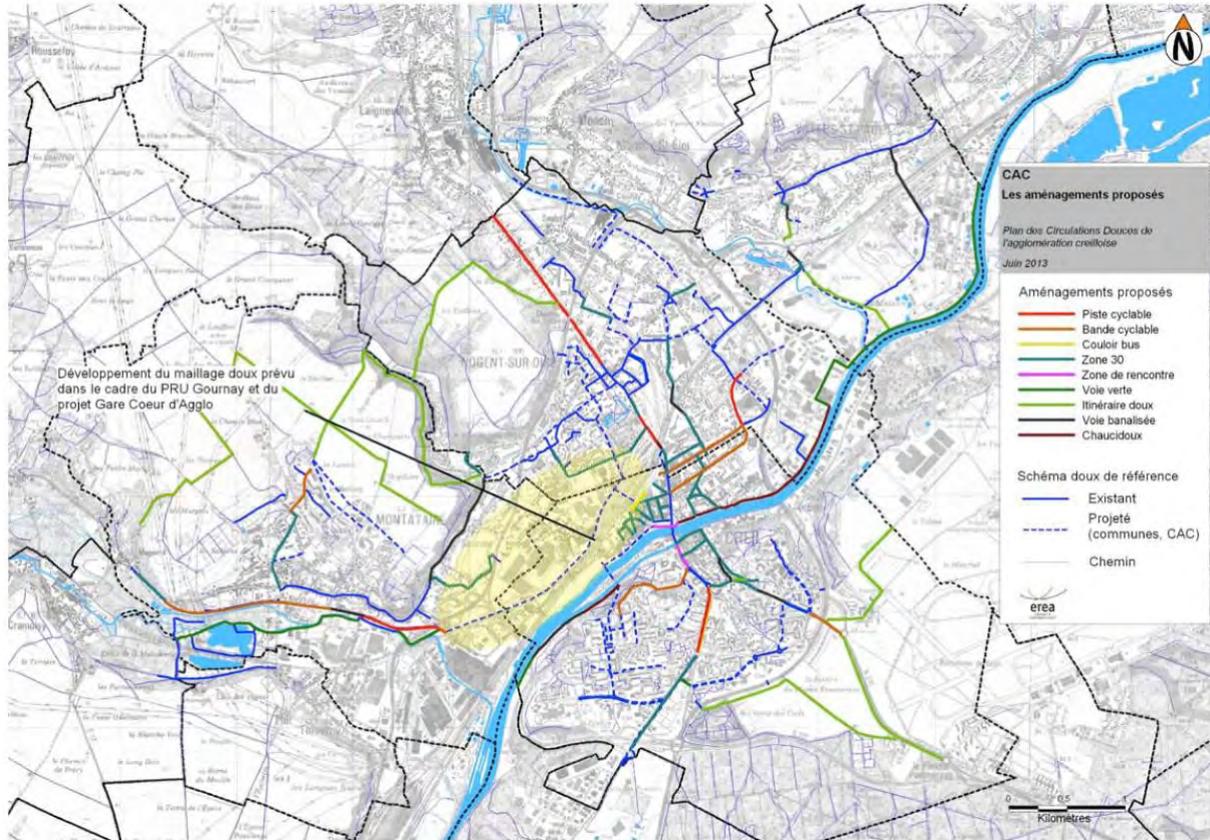


Carte 50 : Les axes cyclables à développer à l'échelle de l'ancienne Communauté d'agglomération de Creil (CAC)



Source : Schéma des circulations douces de la CAC, 2013

Carte 51: Les itinéraires cyclables projetés à l'échelle de l'ancienne Communauté d'agglomération de Creil (CAC)



Source : Schéma des circulations douces de la CAC, 2013

*Piste cyclable sur le pont en Y (Creil / Nogent-sur-Oise)*



Source : Google Street View, 2020

*Voie douce reliant le carrefour des Forges au hameau de Magenta (Montataire)*



Source : ACSO, 2020

*La Maison du Vélo de Creil, mise en place en 2021*



Source : ACSO, 2021

*Atelier de réparation de vélos, organisé 2 fois par semaine à Nogent-sur-Oise par l'association AU5V*



Source : AU5V, 2019

*Exemple : Arceaux vélo abrités à Nevers (Nièvre)*



*Source : Communauté d'agglomération de Nevers, 2018*

*Exemple : Consigne vélo à Mâcon (Saône et Loire)*



*Source : Mâconnais Beaujolais Agglomération, 2018*

## Action Prioritaire

### Action n° 16

Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines

### Orientation :

Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

### Enjeux associés

Les voiries du noyau urbain et de la plupart des villages présentent un caractère très routier. Elles offrent peu de sécurité et de confort pour les modes actifs.

Dans le noyau urbain, il n'existe pas de cheminements piétonniers identifiés vers les principales destinations, bénéficiant d'un aménagement et d'un jalonnement adaptés. La mise en place d'un réseau piétonnier pourrait renforcer la pratique de la marche dans ce secteur. D'ores et déjà, la ville de Nogent-sur-Oise prévoit de créer une zone piétonne dans son centre-ville.

De plus, les espaces publics du noyau urbain restent dégradés ou sous-valorisés, car ils sont souvent occupés par des voitures en stationnement. En dehors des déplacements utilitaires, les espaces publics restent peu appropriés par les usagers.

La gare de Creil dispose de quelques arceaux devant la gare et d'une centaine de places de type pince-roues au nord de celle-ci. Globalement, l'offre est considérée comme faible et peu satisfaisante.

Le projet Gare Cœur d'Agglo constitue un ambitieux programme de transformation du quartier de la gare de Creil, en lien avec l'arrivée de Roissy-Picardie et du TGV (horizon 2024). Il prévoit la densification de l'habitat et le développement de bureaux. L'enjeu majeur consiste à renforcer l'attractivité du quartier, tout en réduisant les flux automobiles et la prégnance de la voiture.

La gare de Liancourt-Rantigny se trouve à proximité des centres de Liancourt et Rantigny. Toutefois, les axes routiers (RD 916 depuis Rantigny, RD 137 depuis Liancourt) ne disposent pas d'aménagements cyclables et présentent des trottoirs étroits ou dégradés. Le potentiel de rabattement à vélo ou à pied vers les gares est très important.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Dans le noyau urbain, faire émerger un quartier central en continuité avec les quartiers existants

Renforcer / créer des continuités piétonnes entre la gare de Creil et les autres secteurs, y-compris au nord de la voie ferrée

Permettre une densification aimable afin de créer une nouvelle attractivité et attirer les populations. Favoriser la création d'emplois et l'émergence d'un pôle économique.

### Présentation de l'action

Créer un réseau de cheminements piétons dans le noyau urbain de Creil, desservant les équipements culturels, sportifs et de loisirs. Créer des corridors verts au sein du noyau urbain,

bénéficiant d'aménagements confortables et donnant la priorité aux modes actifs, en connexion avec la future voie verte le long de l'Oise.

Créer un itinéraire piéton vers le futur Parc Agricole Urbain, intégrant la construction d'une passerelle sur la RD 1016. Traiter les coupures urbaines (y-compris les passages à niveau) pour mieux intégrer les piétons. Dans les projets routiers (requalification, création de voies) veiller à préserver les déplacements en modes actifs pour ne pas engendrer de nouveaux effets de coupure.

Réaménager les espaces publics dans le noyau urbain et mettre en relation ces espaces par des itinéraires piétons. Réduire la prégnance des voitures dans ces espaces publics. Organiser des animations et favoriser la réappropriation de ces espaces par les usagers.

Aménager des liaisons modes actifs depuis les centres-villes de Liancourt et Rantigny vers la gare de Liancourt-Rantigny (horizon 2024). Améliorer l'accessibilité piétonne vers les principaux équipements de la CCLVD (gares, Parc Chédeville à Mogneville, Piscine de la Vallée Dorée à Liancourt, Maison de Santé à Liancourt, aires de mobilité rurale).

Mettre en place une offre de stationnement cyclable bien dimensionnée et sécurisée dans les pôles d'échanges du territoire : 250 places sécurisées aux abords de la gare de Creil (en application du décret n° 2021-741) et une vingtaine aux abords des gares de niveau 3 (en application du décret, pour Liancourt-Rantigny et Laigneville).

Intégrer dans le projet Gare Cœur d'Agglo des orientations d'aménagement visant à favoriser une mobilité durable : configuration des ilots, trame viaire, liaisons modes actifs, espaces publics, apaisement de la circulation, maîtrise de la voiture sur l'espace public, normes de stationnement adaptées, offre de stationnement intégrée aux parcelles et mutualisée entre les opérations...

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R28, R30, R31), PCAET, PPA (M7)

SCoT du SMBCVB : Faciliter la circulation des piétons grâce à des cheminements adaptés (11.3 DOO)

Charte du PNR : maintenir la continuité de l'espace public (continuité des rues, places, venelles, chemins...) permettant la circulation automobile et le déplacement des piétons et des cyclistes, et sa qualité dans les opérations de construction. Intégrer des aires piétonnes et des zones de rencontre dans les secteurs à valoriser au plan touristique et patrimonial (à l'occasion de tout projet urbain)

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : gare double-face avec une nouvelle passerelle sur les voies ferrées, trame piétonne et paysagère facilitant les déplacements des piétons, y compris vers le centre de Creil et vers Nogent-sur-Oise, liaisons cyclables entre la gare et les autres centralités du noyau urbain...

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : nouvelle voie d'accès au nord (en connexion avec la RD 200),

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

aménagement d'espaces publics structurants, apaisement de la vitesse, mise en valeur des berges de l'Oise, passerelle sur l'Oise et rampe urbaine à travers les coteaux entre l'Oise et le quartier Rouher...

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : création d'une voie de desserte périphérique du quartier gare, à travers les nouvelles liaisons routières, permettant d'apaiser le secteur de la gare et les centres villes de Creil et Nogent-sur-Oise, ainsi que de prioriser les transports collectifs et les modes actifs dans ce secteurs.

Décret n° 2021-741 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare : Obligation d'équipement en stationnement sécurisé pour les vélos en gare de Creil (au moins 250 places), Liancourt-Rantigny (10 places), Laigneville( 10 places), Saint-Leu-d'Esserent (10 places). Aucune obligation n'est établie pour les autres gares du territoire (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy).

Amélioration de la santé de la population

### Maître(s) d'ouvrage

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul (aménagement dans le noyau urbain)

Communes de Liancourt et Rantigny (aménagement vers la gare de Liancourt-Rantigny)

ACSO (projet Gare Cœur d'Agglo)

### • Estimation financière

Création d'un réseau de cheminements piétons dans le noyau urbain : environ 1 M €

Création d'une passerelle sur la RD 1016 : environ 2 M €

Réaménagement des espaces publics dans le noyau urbain : environ 1 M €

Emplacement vélo abrité et sécurisé (100 places) dans le pôle d'échanges de Creil : environ 100 K €

Création de liaisons modes actifs vers le pôle d'échanges de Liancourt-Rantigny : environ 500 K €

### Partenaire(s)

CCLVD

SMTCO

Département de l'Oise

Promoteurs privés

Usagers

### • Financier(s)

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)

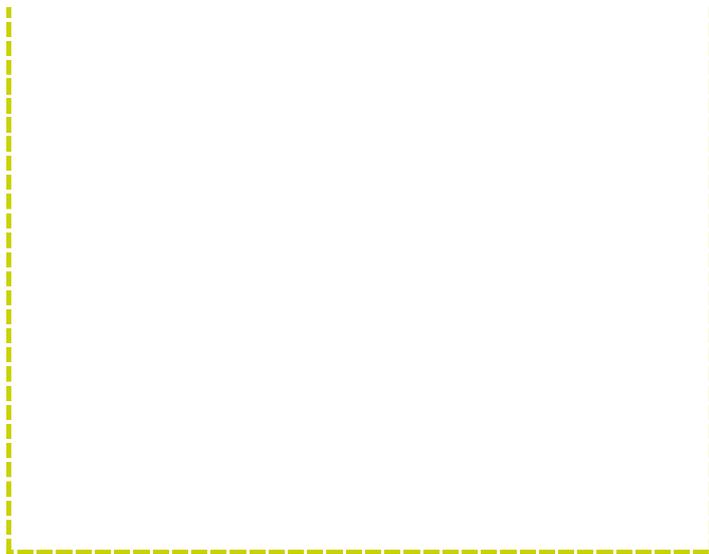
Communes disposant d'une aire de mobilité

Département

Région

### Gouvernance

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation



Linéaire de cheminements piétons aménagés (en km)

Part modale des modes actifs (vélo, marche) dans l'ACSO et la CCLVD

Part modale des modes actifs pour l'accès aux pôles d'échanges de Creil et Liancourt-Rantigny

Nombre d'espaces publics et d'espaces vers requalifiés, surface concernée (en m2) et surface par habitant (en m2/hab)

Noyau urbain : trafic, parts modales, nombre de piétons, part de l'espace public consacrée aux modes actifs, offre de stationnement (constructions privées, espaces publics)

Nombre de places de stationnement vélo dans le pôles d'échanges de Creil et les pôles d'échanges de niveau 3

## Horizon de réalisation



## Illustrations



Avenue Jules Uhry (desservant la gare de Creil)



Rue de la République (au niveau de la Mairie de Montataire)



Rue du Général de Gaulle (au niveau de la Mairie de Nogent-sur-Oise)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

**Action n° 17** Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

**Orientation :** Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

### Enjeux associés

A ce jour, il n'existe pas de service de location de vélos, mais un service de ce type est prévu à court terme (voir contenu de l'action).

Le service de location longue durée pourra favoriser le développement du vélo, en permettant à la personne de tester ce mode avant de faire l'acquisition d'un vélo personnel.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

### Présentation de l'action

Dans l'ACSO, proposer une flotte de 120 vélos à assistance électrique en location longue durée dans la future Maison de la Mobilité à Creil.

Etendre progressivement ce service, à travers le déploiement de nouveaux vélos ou de nouveaux points de location, en fonction de l'évolution de la demande.

Dans la CCLVD, mettre en place service de location de vélos spécifique, avec un point de location à proximité de la gare de Liancourt-Rantigny ou dans une centralité urbaine.

Mettre en place une démarche de communication sur ce service.

### Interactions avec d'autres démarches

### • Impacts de l'action

SRADDET (R30)

PCAET

PPA (M7)

PLU / PLUi

Charte du PNR Oise

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO

## • Estimation financière

Achat d'une flotte de 120 vélos : environ 130 K €

Fonctionnement du service de location de VAE (réservations, réparations, entretien...) : environ 150 000 € par an

## Partenaire(s)

Ratp Dev (exploitant du service)

AU5V(délégataire de l'exploitation du service)

## • Financier(s)

ACSO, CCLVD

ADEME

Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

## Gouvernance

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de vélos disponibles à la location

Nombre de locations par an

Taux de rotation des abonnements (renouvellement contre usager nouveau)

## Horizon de réalisation



## Illustrations

*Vélo à assistance électrique (VAE) en location longue durée proposé par l'ACSO*



SOURCE : ACSO, 2021

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

Affiche du service de location de VAE proposé par l'ACSO



**UN VÉLO POUR TOUS!**

LOCATION DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

À PARTIR DU 5 MAI 2021

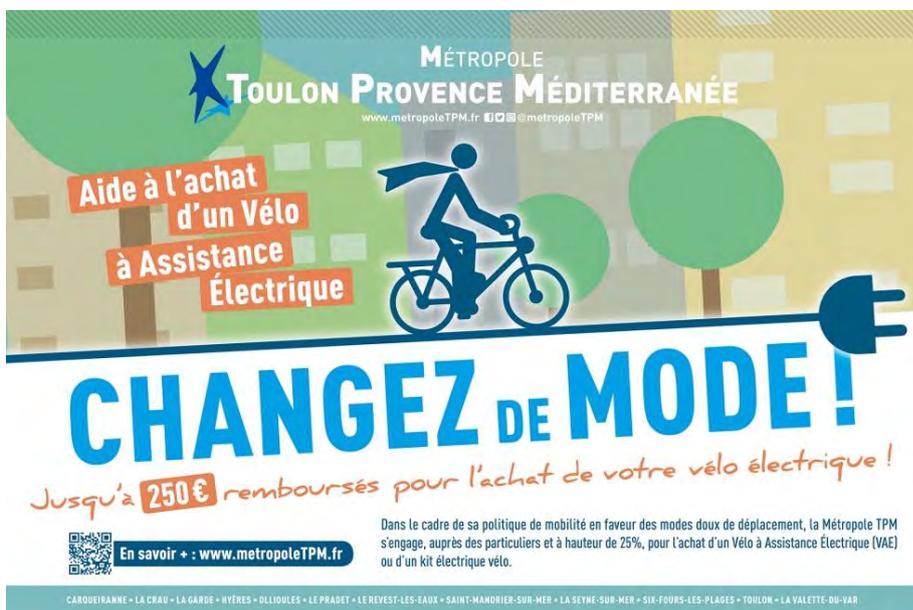
**Bougez dans L'AGGLO!**

**Appellez le**  
 **03 44 60 11 63**  
**03 44 66 89 89**

GRUPE RATP   RD CREIL   oiseMOBILITÉ Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise   Creil Sud Oise

SOURCE : ACSO, 2021

Exemple : Affiche de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique, proposé par Toulon Provence Méditerranée



MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

www.metropoleTPM.fr

Aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique

**CHANGÉZ DE MODE!**

Jusqu'à **250€** remboursés pour l'achat de votre vélo électrique!

En savoir + : [www.metropoleTPM.fr](http://www.metropoleTPM.fr)

Dans le cadre de sa politique de mobilité en faveur des modes doux de déplacement, la Métropole TPM s'engage, auprès des particuliers et à hauteur de 25%, pour l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE) ou d'un kit électrique vélo.

CARQUEIRANNE • LA CRAU • LA GARDE • HYÈRES • OLLIOULES • LE PRADET • LE REVEST-LES-BAUX • SAINT-MANDRIER-SUR-MER • LA SEYNE-SUR-MER • SIX-FOURS-LES-PLAGES • TOULON • LA VALETTE-DU-VAR

Source : Toulon Provence Méditerranée, 2019

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 18

Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

### Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs du PPA de la Région de Creil

### Enjeux associés

Les abords des établissements scolaires se caractérisent souvent par une circulation importante. Ils ne sont pas desservis par des pistes cyclables sécurisées ni par des cheminements piétons continus depuis les quartiers résidentiels.

Au regard des distances assez faibles pour ces déplacements, une amélioration des liaisons modes actifs et une pacification de la circulation pourront avoir un impact très important sur les pratiques.

L'AU5V intervient dans le collège Emile Lambert (Villers-Saint-Paul) afin de sensibiliser les élèves sur la sécurité à vélo et de perfectionner leur maniabilité à vélo.

Les interventions sur la mobilité dans les établissements scolaires ont montré des résultats très bénéfiques en termes de hausse de l'usage de modes autres que la voiture. Elles constituent un excellent levier de changement de comportement des enfants, mais aussi des parents.

L'usage des modes actifs pour se rendre à l'école ou au collège favorise la santé des enfants et adolescents et la lutte contre l'obésité, mais aussi l'intégration dans le quartier et l'environnement proche.

A ce jour, une grande partie des déplacements vers les établissements scolaires reste réalisée en voiture. Toutefois, la dépose des enfants à l'école n'est qu'un élément d'une chaîne de déplacements des parents. Le choix du mode de déplacement est déterminé en fonction de l'accessibilité de toutes les étapes de cette chaîne de déplacements.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Apprendre ou réapprendre les déplacements à pied, à vélo, en transports collectifs ou en covoiturage aux collégiens et lycéens

Sensibiliser et responsabiliser les élèves et les parents quant à leur comportements de mobilité

Diminuer les nuisances inhérentes à l'accompagnement en voiture (ex : accidents, pollution)

## Présentation de l'action

Mener un Plan Mobilité Etablissement Solaire (PMES) sur un établissement secondaire de l'ACSO et de la CCLVD d'ici 2022 (enquête de mobilité, étude de sécurité routière et d'accessibilité modes actifs, plan d'actions, adaptation du cursus scolaire, animations...), puis sur l'ensemble des établissements secondaires à l'horizon 2025.

Mettre en place les actions des PMES d'ici 2030 (aménagement, modération de la vitesse, parkings vélo, vélobus, pédibus, covoiturage, information, sensibilisation...).

Améliorer les conditions de déplacements des modes actifs vers les établissements scolaires : liaisons cyclables depuis les secteurs résidentiels, parkings vélos, cheminements piétons confortables, sécuritaires et ludiques, jalonnement pour les piétons...

Apaiser la circulation aux abords de ces établissements (zones 30, zones de rencontre, ralentisseurs, plateaux surélevés) et expérimenter des mesures innovantes pour améliorer la sécurité (ex : "fermeture" à la circulation devant les établissements aux horaires d'entrée / sortie des élèves).

Mettre en place une formation sur le vélo dans les écoles en fournissant un permis vélo aux élèves (dans le cadre du programme national Savoir Rouler à Vélo) et mettre en place un challenge de mobilité scolaire associant tous les établissements du territoire.

Engager une réflexion pour étaler les heures de début / fin de cours, de façon à lisser l'heure de pointe (diagnostic des besoins et concertation avec les acteurs locaux dans le cadre des PMES). Expérimenter cette solution et mesurer son impact à travers un dispositif d'évaluation avant/après.

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R29, R30, R31)

PCAET

PPA (M5, M6, M7)

SCoT du SMBCVB : Créer de la cohérence entre les différents réseaux cyclables communaux, faciliter la circulation des piétons grâce à des cheminements adaptés (11.3 du DOO)

Charte du PNR Oise

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

### Maître(s) d'ouvrage

Etablissements scolaires

Communes

### • Estimation financière

Salaires d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 50 k par an

Coût total pour 2 études sur l'écomobilité scolaire (18 établissements) : environ 200 K €

ACSO  
CCLVD  
Département

Coût total de formation (18 interventions) : environ 36 k € par an  
Aménagement des abords des établissements scolaires : environ 360 K €

**Partenaire(s)**  
Région (AOM des transports scolaires)  
SMTCO  
Parents  
Elèves  
Police municipale  
Associations de promotion des modes actifs / vélo-école

**• Financier(s)**  
ACSO, CCLVD  
Communes  
Département  
ADEME  
Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

**Gouvernance**  
Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

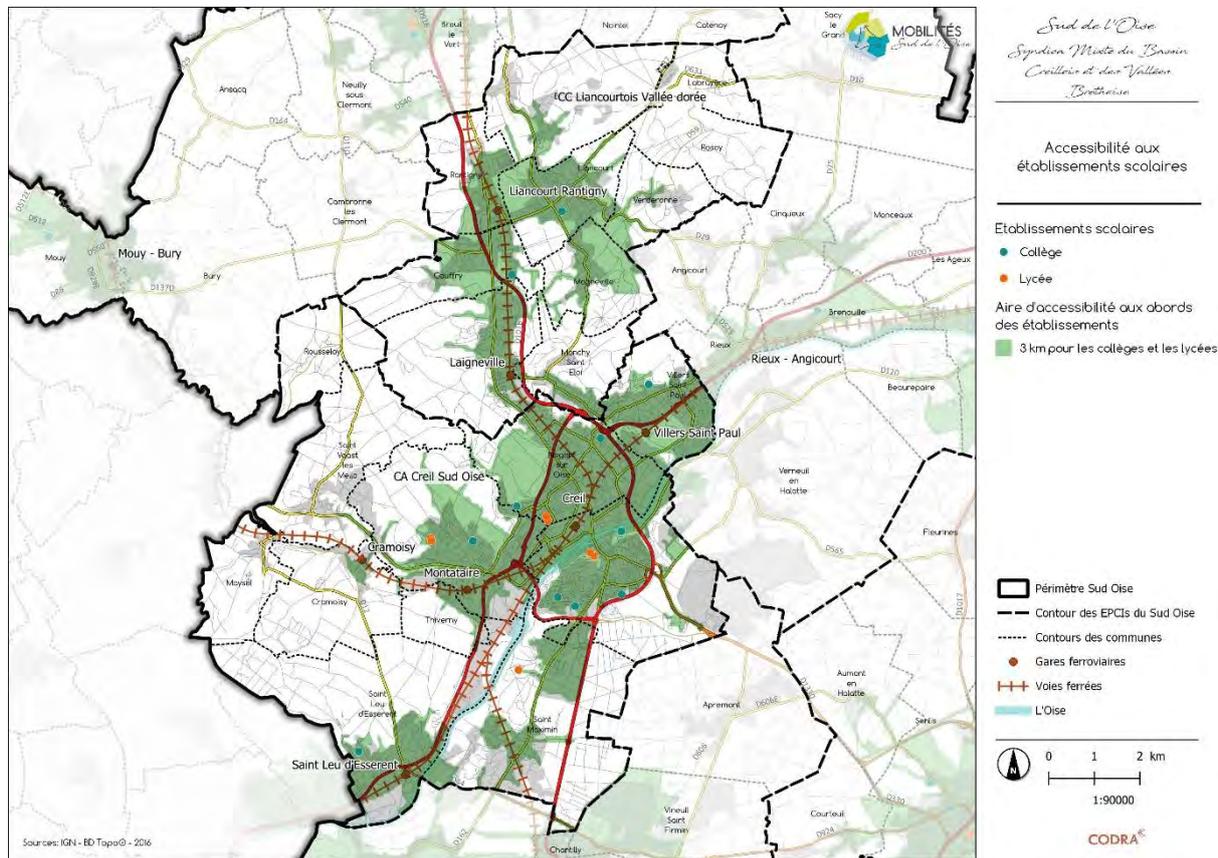
**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**  
Nombre d'établissements réalisant un PMES  
  
Nombre d'interventions de formation et sensibilisation dans les établissements scolaires  
Part modale des modes actifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)  
Part modale des transports collectifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)  
Niveau de trafic et vitesse aux abords des établissements scolaires (enquête de circulation)  
Nombre d'accidents aux abords des établissements scolaires

### Horizon de réalisation

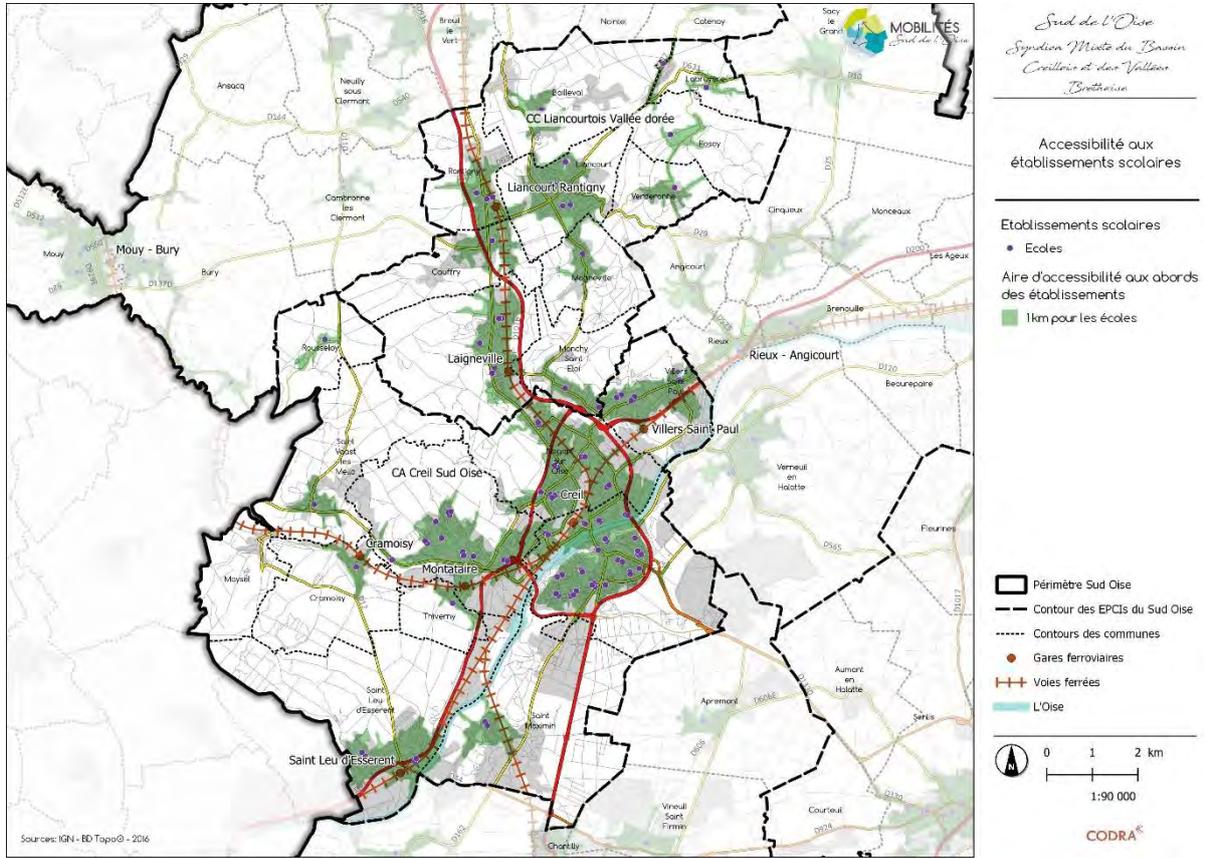


## Illustrations

Carte 52 : Accessibilité aux collèges et lycées



Carte 53 : Accessibilité aux écoles



Exemple : Formation sur le vélo dans une école de Locmaria-Grand-Champ (Morbihan)



Source : Le Télégramme, mai 2016

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 19

Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

### Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil

### Enjeux associés

Le PPA de la Région de Creil établit l'obligation de réaliser un plan de mobilité dans les entreprises de plus de 500 salariés.

Plusieurs entreprises du territoire ont engagé un plan de mobilité entreprise (La Poste, CAF, Sécurité Sociale, Arcelor). La zone Les Marches de l'Oise a lancé un plan de mobilité inter-entreprises. Le SMTCO accompagne les entreprises dans cette démarche.

L'ACSO mène aujourd'hui des interventions sur la mobilité dans les entreprises, avec l'accompagnement du SMTCO.

Au regard de l'usage majoritaire de la voiture vers les zones d'activités, les déplacements liés au travail ont un impact environnemental important.

La plupart des entreprises ne disposent pas d'emplacements de stationnement vélo, ce qui représente un des grands obstacles à l'usage du vélo pour se rendre dans ces établissements.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Promouvoir les solutions de mobilité durables auprès des entreprises

Augmenter le bien être des salariés en diminuant leur charge de stress liée aux transports, aux retards, à la congestion du trafic, etc...

Réduire le cout du déplacement en voiture individuel pour les employés travaillant sur la zone

### Présentation de l'action

Soutenir et accompagner la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone de Saint-Maximin d'ici 2022 et dans les autres zones d'activités d'ici 2024.

Dans ce cadre, identifier un interlocuteur dans chaque zone d'activités, intégrer les sujets de mobilité dans les discussions menées par les responsables Développement Economique des

EPCI, apporter un accompagnement méthodologique et technique aux zones réalisant un plan de mobilité.

Intervenir dans les entreprises pour les informer sur l'offre de mobilité et les sensibiliser à la mobilité durable (ex : instaurer un forfait mobilité). Combiner ces interventions à celles déjà menées dans le cadre des démarches de développement durable (ex : actions climatiques).

Intégrer dans les PLU des communes des normes de stationnement vélo dans les nouvelles constructions dédiées aux activités économiques. Planter des arceaux vélo sur les espaces publics dans les zones d'activités.

Sensibiliser les chefs d'entreprises et les salariés sur le stationnement vélo au sein des locaux d'activités, dans le cadre des interventions déjà menées sur la mobilité durable.

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R31)

PCAET

PPA (M5, M6 M7)

PLU des communes

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Communes (voirie, stationnement cyclable, urbanisme)

Entreprises, gestionnaires des zones d'activités

### • Estimation financière

Salaire d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 50 k € par an

Coût total pour 4 PMIE : environ 200 K €

Coût total de communication (8 interventions) : environ 16 k € par an

### Partenaire(s)

CCI de l'Oise

SMTCO

### • Financeur(s)

ACSO, CCLVD

SMTCO

Salariés des zones d'activités  
 Exploitants des réseaux de transports collectifs  
 ADEME  
 Associations de promotion des modes actifs

Syndicat du Parc Alata  
 Gestionnaires des zones d'activités  
 ADEME  
 Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de zones d'activités réalisant un plan de mobilité inter-entreprises

Nombre et proportion de salariés concernés sur le territoire

Part de salariés se rendant au travail en transports collectifs, modes actifs, covoiturage...

Nombre d'entreprises disposant d'un parking pour les vélos

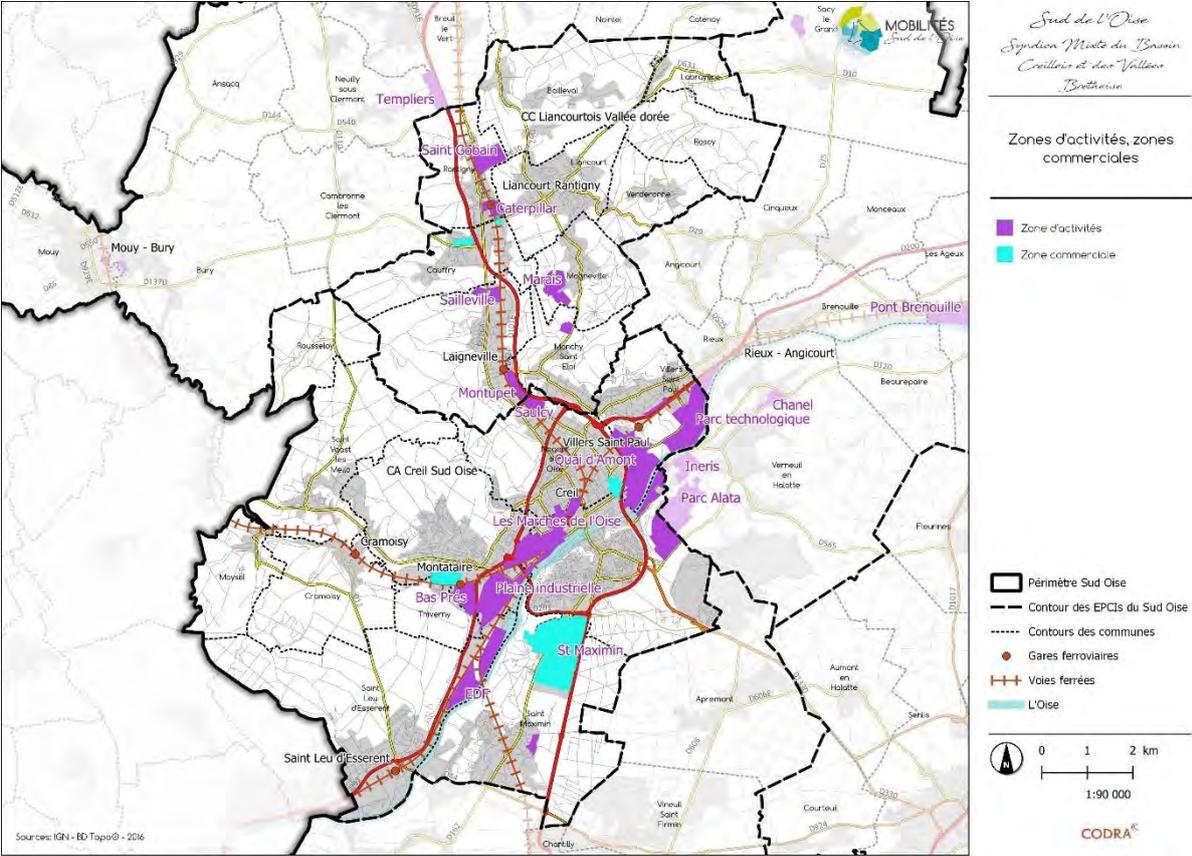
Nombre de places de stationnement vélo dans les entreprises

## Horizon de réalisation



## Illustrations

Carte 54 : Zones d'activités et zones commerciales



Zones d'activités Les Marches de l'Oise (Montataire)



Source : ACSO, 2018

Fiche horaire de la ligne Parc Alata

### INFOS PRATIQUES

**LIGNE EXPRESS ALATA**

- 4 allers-retours par jour avec des horaires adaptés
- Des correspondances ajustées avec le train



**CORRESPONDANCES**

A B C D E

Lignes interurbaines de l'Oise : 1-2-3A-4-7-12A-61  
Ligne régionale : 40

Réseau de transport urbain de l'AlsCO : **Ambre Rubis**

**LÉGENDE**

- Arrêt dans les deux sens
- Arrêt dans un seul sens (la flèche indique le sens de circulation)
- Terminus

DU LUNDI AU VENDREDI  
TOUTE L'ANNÉE, HORS JOURS FÉRIÉS

**LIGNE EXPRESS ALATA**

**CREIL Gare ► PARC ALATA ► CREIL Gare**

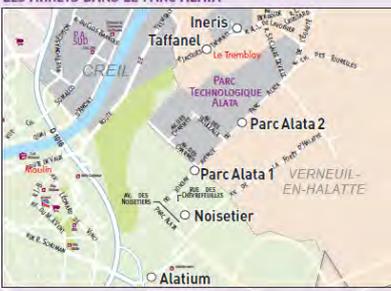
		7:37	8:08	8:33	9:06
<b>CREIL</b>	Gare SNCF				
	Carnot				
	8 Mai				
	B. Fouchère				
	Bas des Tufs				
	Puvis de Chavannes				
	Alatium				
	Noisetier				
	Parc Alata 1				
	Parc Alata 2				
<b>V*</b>	INERIS				
	Taffanel				
<b>CREIL</b>	Chapelle de Vaux				
	Gare SNCF				

		16:34	17:06	17:53
<b>CREIL</b>	Gare SNCF			
	Chapelle de Vaux			
	Taffanel			
	INERIS			
	Parc Alata 2			
	Parc Alata 1			
	Noisetier			
	Alatium			
	Puvis de Chavannes			
	Bas des Tufs			
<b>V*</b>	B. Fouchère			
	Michelet			
	Gambetta			
	Gare SNCF			

V\* : VERNEUIL-EN-HALATTE  
Horaires théoriques donnés à titre indicatif

**LES ARRÊTS DANS LE PARC ALATA**



Arrêt accessible aux personnes à mobilité réduite

Source : SMTCO, 2021

Exemple : Affiche d'information du plan de mobilité inter-entreprises Noémie, regroupant une dizaine d'établissements à Epernay





# noemie

PLAN DÉPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

Source : Epernay Agglo Champagne, 2018

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

*Exemple : Affiche d'information d'une réunion sur la mobilité en entreprise, organisée par le Club des Entreprises de Villeneuve-Loubet (Alpes-Maritimes)*



**La mobilité en entreprise**  
Enjeu majeur du développement économique

**VENDREDI 14 SEPTEMBRE 2018 - 18h00**  
HÔTEL MERCURE / LES TERRASSES DU SYRACUSE  
215, boulevard Eric Tabarly - Villeneuve-Loubet  
Inscription sur [www.cevl.fr](http://www.cevl.fr)

Nos partenaires

Source : Club des Entreprises de Villeneuve-Loubet, 2018

*Exemple : Affiche du challenge de la mobilité dans les entreprises de Sophia Antipolis*



**Challenge DE LA Mobilité**

SOPHIA ANTIPOLIS

JEUDI 19 SEPTEMBRE 2019

4 EDITION

Bus

Télétravail

Covoiturage

Vélo - VAE

Source : Sophia Club Entreprises, 2019

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Exemple : Affiche du challenge « Au boulot à vélo », organisé par la Métropole de Strasbourg pendant deux semaines chaque année*



*Source : Eurométropole de Strasbourg, 2019*

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 20

Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

### Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil

### Enjeux associés

Le PPA de la Région de Creil établit une obligation de faire un plan de mobilité dans les administrations et collectivités de plus de 250 agents. L'ACSO est concernée par cette obligation.

L'ACSO a récemment lancé la réalisation de son plan de mobilité (voir contenu de l'action).

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Développer les solutions alternatives à la voiture individuelle

Réduire les nuisances environnementales des déplacements liés au travail

Optimiser l'utilisation des flottes de véhicules

### Présentation de l'action

Réaliser un Plan de Mobilité Administration dans l'ACSO et la CCLVD, permettant de mieux connaître les déplacements de agents et d'apporter des réponses appropriées (ex : plateforme de covoiturage).

Communiquer sur les impacts positifs de ces démarches aux entreprises et aux autres administrations du territoire.

Mettre en place des dispositifs au sein de chaque structure pour permettre une optimisation des flottes de véhicules professionnels.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R31)

PCAET

PPA (M5, M7)

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

## Partenaire(s)

SMTCO

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Salaire d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 50 k par an

Coût du PMA de l'ACSO : environ 50 K €

Coût du PMA de la CCLVD : environ 40 K €

## • Financeur(s)

ACSO, CCLVD

SMTCO

Représentants des collectivités et autres administrations

ADEME

Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

## Gouvernance

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part de agents se rendant au travail en transports collectifs

Part de agents se rendant au travail en modes actifs

Part de agents se rendant au travail en covoiturage

## Horizon de réalisation



## Illustrations

## Action Prioritaire

### Action n° 21

Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite

### Orientation :

Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements

### Enjeux associés

L'ancienne C.A. de Creil a élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transports collectifs urbains en 2015. L'ensemble des arrêts de bus ciblés sur ce schéma sont désormais accessibles.

Les arrêts de bus situés à l'ouest du territoire (ex-PSO), ainsi que plusieurs arrêts du réseau restructuré, restent à mettre en accessibilité.

L'ACSO a lancé la révision de son SDA début 2021. Un diagnostic complet a été réalisé sur les 255 arrêts du futur réseau urbain (quais, aires d'attente, signalétique, abords des arrêts).

Dans ce la cadre de ce SDA, 183 arrêts prioritaires ont été identifiés, selon les critères suivants : desserte par une ligne structurante, desserte par au moins deux lignes, pôle d'échanges, proximité d'un pôle générateur de déplacements.

La CCLVD a décidé d'acquérir la compétence Mobilité. Elle va donc mettre en place un service de transports collectifs urbains.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

### Présentation de l'action

Finaliser la révision du SDA de l'ACSO à l'automne 2021 : élaboration des préconisations d'aménagements par points d'arrêts, élaboration d'un plan d'actions accompagné d'une programmation annuelle des travaux de mise en conformité.

Mettre en accessibilité les 183 arrêts prioritaires de l'ACSO à partir de fin 2021, pendant une période de 3 ans.

Dans le cadre de l'étude de préfiguration du réseau de bus de la CCLVD, étudier la mise en accessibilité des futurs arrêts de bus. Garantir l'accessibilité des arrêts de bus et / ou des véhicules lors de la mise en place de ce réseau (horizon 2023).

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R29)

PCAET

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

## Partenaire(s)

Communes

Associations de PMR

## • Impacts de l'action

Renforcement de l'autonomie des personnes à mobilité réduite

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes, notamment en transports collectifs et à pied

Amélioration de la santé de la population

## • Estimation financière

Révision du schéma directeur d'accessibilité de l'ACSO : environ 50 k €

Mise en accessibilité des arrêts de bus prioritaires de l'ACSO (183 arrêts concernés) : environ 1,8 M € au total, soit environ 10 K € par arrêt

Mise en accessibilité de tous les arrêts de bus de la CCLVD : coût non connu à ce stade (défini dans l'étude de préfiguration du réseau de bus en 2021)

## • Financeur(s)

ACSO, CCLVD

## Gouvernance

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans l'ACSO

Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans la CCLVD

## Horizon de réalisation



## Illustrations

*Arrêt de bus et véhicule accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) à Creil*



Source : ACSO, 2020

*Arrêt de bus accessible aux personnes à mobilité réduite à Creil*



Source : Ville de Creil, 2015

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 22

Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics

### Orientation :

Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements

### Enjeux associés

La Commune de Creil a élaboré son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en 2016, identifiant les sites à mettre en accessibilité et établissant une programmation pour les travaux. Ce document est actuellement en cours de mise en œuvre.

Toutefois, une grande partie des espaces publics dans le noyau urbain reste à ce jour non accessible aux personnes à mobilité réduite.

En plus de la Commune de Creil, les Communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny sont soumises à l'obligation d'élaborer un PAVE.

La compétence d'aménagement des espaces publics reste communale, mais la mutualisation des études et des travaux permettra d'optimiser les ressources des collectivités.

L'ACSO, la CCLVD et les villes principales disposent de services techniques conséquents, tandis que les autres disposent de moyens techniques plus limités.

Il serait intéressant pour ces communes de bénéficier des connaissances techniques des représentants des EPCI ou des grandes communes.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

### Présentation de l'action

Lancer des PAVE dans les communes de plus de 1 000 habitants en 2021, de forme coordonnée à l'échelle intercommunale, identifiant les sites à mettre en accessibilité et définissant une programmation des travaux. Réaliser les travaux de mise en accessibilité des espaces publics à l'horizon 2026.

Dans le cadre du schéma modes actifs de la CCLVD, analyser l'accessibilité PMR des principaux équipements de la CCLVD (gares, Parc Chédeville à Mogneville, Piscine de la Vallée Dorée à Liancourt, Maison de Santé à Liancourt, aires de mobilité rurale). Définir les mesures de mise en accessibilité sur ces lieux et réaliser les travaux à l'horizon 2025.

Organiser des réunions régulières de suivi de la mise en accessibilité des arrêts de bus des espaces publics, en s'appuyant sur les Commissions Accessibilité de l'ACSO et de la CCLVD,

pour échanger sur les projets et pour mettre en cohérence les approches. Poursuivre la participation de l'ACSO à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil.

Organiser des formations et des rencontres techniques sur l'accessibilité PMR, associant les techniciens des EPCI et des communes.

Réaliser des visites de terrain pour évaluer le niveau d'accessibilité, associant des personnes à mobilité réduite avec une mise en situation des techniciens et / ou des élus.

Etablir une charte de mise en accessibilité des espaces publics à l'échelle de chaque EPCI.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R30, R31)

PCAET

Article 45 de la loi n°2015-988 : Chaque commune d'au moins 1 000 habitants est dans l'obligation d'établir un PAVE, un document stratégique en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics, permettant de disposer du diagnostic de l'existant et d'une programmation pluriannuelle des travaux.

Article 45 de la loi n°2015-988 : Tous les travaux réalisés sur la voirie et sur les espaces publics (en agglomération) doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

## • Impacts de l'action

Renforcement de l'autonomie des personnes à mobilité réduite

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes, notamment en transports collectifs et à pied

Amélioration de la santé de la population

## Maître(s) d'ouvrage

Communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny

## • Estimation financière

Réalisation de 7 PAVE communaux dans l'ACSO : environ 280 k € (soit 40 K € / commune)

Réalisation de 7 PAVE communaux dans la CCLVD : environ 280 k € (soit 40 K € / commune)

Mise en accessibilité des espaces publics dans l'ACSO : environ 1,75 M € (soit 250 K € / commune)

Mise en accessibilité des espaces publics dans l'ACSO : environ 1,75 M € (soit 250 K € / commune)

**Partenaire(s)**

Associations de PMR  
 ACSO  
 CCLVD

**• Financeur(s)**

Communes concernées (voir ci-dessus)  
 Etat (DGE, DETR)

**Gouvernance**

Cette action s'appuie sur les Commissions Accessibilité de l'ACSO, la CCLVD et la Ville de Creil.

**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Part de linéaire de voirie accessible dans chaque EPCI  
 Nombre de réunions techniques sur l'accessibilité PMR



Illustrations

*Piscine de Creil, accessible aux PMR*



Source : Ville de Creil, 2015

*Passage piéton accessible aux PMR à Nogent-sur-Oise*



Source : Google Street View, 2020

*Exemple : Traversée piétonne accessible aux PMR à Gennevilliers (Hauts-de-Seine)*



Source : Ville de Gennevilliers, 2018

*Exemple : Visite d'un quartier de Dinan regroupant les techniciens de la ville, les élus de la Commission Accessibilité et les associations de PMR*



Source : Le Télégramme, septembre 2018

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Exemple : Guide technique d'accessibilité de la voirie élaboré par la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère*



*Source : Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère, 2014*

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

# Action n° 23 Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables

**Orientation :** Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements

## Enjeux associés

Le noyau urbain dispose de plusieurs quartiers présentant des difficultés sociales (Rive Gauche, Plateau Rouher, Martinets...). Les difficultés de mobilité, aussi bien en termes de budget, de desserte et de compétences, participent de la fragilité sociale des personnes de ces quartiers.

Les difficultés de mobilité constituent un frein à l'insertion professionnelle des publics jeunes et précaires.

Le vélo peut représenter une solution aux enjeux d'inclusion sociale, en favorisant une meilleure accessibilité aux destinations quotidiennes. Mais il existe plusieurs freins à la pratique du vélo sur le territoire (coût d'acquisition d'un vélo, absence de compétences à la pratique...).

L'AU5V a mis en place un atelier de réparation de vélos à Nogent-sur-Oise, donnant la possibilité aux personnes d'acheter un vélo réparé, ainsi que des formations auprès des enfants dans les quartiers défavorisés. La priorité est de renforcer l'insertion sociale à travers la une mobilité efficace et peu onéreuse.

Un programme d'apprentissage a aussi été mené récemment pour les femmes adultes dans les quartiers défavorisés de Creil (politique de la ville).

La Région Hauts-de-France propose des prêts à taux zéro pour passer le permis de conduire. Le Département de l'Oise a mis en place le dispositif Pass Permis Citoyen, fournissant une aide financière au passage du permis, en échange d'une action citoyenne.

## • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Améliorer la capacité de mobilité des personnes en difficulté

## Présentation de l'action

Améliorer la desserte en transports collectifs des quartiers vulnérables : renforcer la fréquence des liaisons vers la gare de Creil, améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus. Proposer d'autres services de mobilité dans ces quartiers (ex : Rézo Pouce) et accompagner les publics à l'apprentissage de ces services.

Soutenir et accompagner les actions des associations pour former les personnes à la pratique du vélo. Faire connaître les aides existantes au passage du permis de conduire (prêts de la Région, dispositif Pass Permis du Département).

Mettre en place un atelier et une recyclerie vélo à proximité de la gare de Creil, éventuellement dans la Maison de la Mobilité, permettant aux personnes vulnérables d'acheter un vélo à faible prix.

Mettre des vélos en réemploi à disposition des chômeurs et des salariés présentant des difficultés de déplacements. Travailler avec les déchetteries pour la récupération de vélos usagés.

Etudier la création d'une autoécole sociale gérée par l'ACSO. Obtenir un agrément Préfectoral pour la création d'une autoécole pour le permis B (le cas échéant).

Dans le cadre de l'accompagnement des structures sociales, proposer une formation et un soutien à la mobilité, avec une pédagogie adaptée aux publics ciblés (temporalité longue, outils adaptés à l'illettrisme, travail en groupe).

### Interactions avec d'autres démarches

- SRADDET (R26, R28, R29, R30, R31)
- PCAET
- PPA (M7)

### • Impacts de l'action

- Amélioration de l'inclusion sociale, via un meilleur accès à l'emploi, la formation et les services du quotidien
- Croissance des déplacements réalisés par ces personnes
- Réduction du taux de chômage

### Maître(s) d'ouvrage

- Région
- Département
- ACSO
- CCLVD
- AU5V

### • Estimation financière

- Amélioration des transports collectifs : voir action 29
- Communication sur les dispositifs existants : voir action 41
- Coût de création d'un atelier vélo dans l'Espace Mobilité : environ 100 k €
- Coût de fonctionnement de l'atelier vélo (subventions, salaires, animations, matériel...) : environ 50 k par an

## Partenaire(s)

Communes  
 Exploitant du réseau de transports urbains  
 Opérateurs de services de mobilité partagée (ex : Rézo Pouce)  
 Employeurs  
 Structures sociales (Mission Locale, Pôle Emploi, CCAS, PIJ)  
 Auto-écoles

## • Financeur(s)

Région  
 Département  
 ACSO  
 CCLVD

## Gouvernance

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs dans les secteurs défavorisés  
 Nombre de bénéficiaires des formations vélo  
 Nombre de vélos vendus ou mis à disposition des publics vulnérables  
 Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'aide au passage du permis  
 Nombre de bénéficiaires de l'auto-école sociale (le cas échéant)

## Horizon de réalisation



## Illustrations

*Atelier de réparation, recyclage et revente de vélos à Nogent-sur-Oise*



Source : AU5V, 2020

*Session de coaching d'emploi, organisée par la Mission Locale de l'ACSO*



Source : Mission Locale, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 24

Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité

### Orientation :

Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements

### Enjeux associés

Les demandeurs d'emploi (en particulier les personnes non motorisées) font face à l'absence de solutions de mobilité, de connaissance des services existants ou de compétences en mobilité, constituant un frein en termes d'accès à l'emploi.

Les employeurs exigent souvent une motorisation ou une disposition du permis pour recruter un salarié, excluant une partie de la population.

La rencontre entre l'offre d'emploi et la demande d'emploi ne se fait pas de manière systématique, notamment en raison des difficultés de mobilité.

Le dispositif Proch'Emploi, lancé par la Région en 2016, a pour but de rapprocher les demandeurs d'emploi et les employeurs (transmission des offres au public et des demandes aux emprises, rencontres avec les candidats). Une des plateformes est située à Creil, couvrant tout le Sud Oise (portée par l'ACSO).

Une meilleure connaissance des offres disponibles pourrait parfois être suffisante pour accéder à certaines destinations quotidiennes.

Mais les structures sociales restent peu informées des solutions de mobilité destinées aux personnes en difficulté.

### • Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Favoriser l'accès à l'emploi des personnes non motorisées

Augmenter la compétitivité des entreprises en facilitant le recrutement et la rétention de personnel qualifié

### Présentation de l'action

Poursuivre et renforcer le dispositif Proch'Emploi sur le territoire (rencontres et échanges entre les entreprises et les demandeurs d'emploi). Aborder plus systématiquement les questions de mobilité dans ces rencontres.

Dans le cadre des interventions des services de Développement Economique auprès des entreprises, sensibiliser les employeurs aux contraintes de mobilité des demandeurs d'emploi.

Dans le cadre des plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activités, travailler avec les entreprises sur leur politique de recrutement, en les sensibilisant sur le fait que le permis de conduire n'est pas toujours indispensable pour accéder à l'emploi.

Organiser des réunions avec les structures sociales pour les sensibiliser aux enjeux de mobilité inclusive et pour les informer sur les solutions de mobilité existantes, afin qu'elles fournissent ces informations aux publics en difficulté.

Faire connaître la plateforme Oise Mobilités et les offres de mobilité disponibles sur le territoire., ainsi que les aides financières existantes (ex : Pass Permis).

Mener des interventions de manière régulière (1 à 2 fois par an) dans les structures sociales du territoire pour informer les publics sur les solutions de mobilité disponibles.

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R30, R31)

PCAET

PPA

### • Impacts de l'action

Amélioration de l'inclusion sociale, via un meilleur accès à l'emploi, la formation et les services du quotidien

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes

Réduction du taux de chômage

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Association Proch'Emploi

### • Estimation financière

Réunions entre les entreprises et les demandeurs d'emploi (dispositif Proch'Emploi) : aucun surcoût

Organisation d'une rencontre annuelle sur la mobilité inclusive : environ 10 K €

Information sur la mobilité par les structures sociales auprès des publics vulnérables : aucun surcoût par rapport à leurs interventions habituelles

Supports de communication sur la mobilité auprès des publics vulnérables : environ 10 k par an

100,27

### Partenaire(s)

Entreprises

Demandeurs d'emploi

SMTCO

Structures sociales (Mission Locale, Pôle Emploi, CCAS, PIJ)

### • Financeur(s)

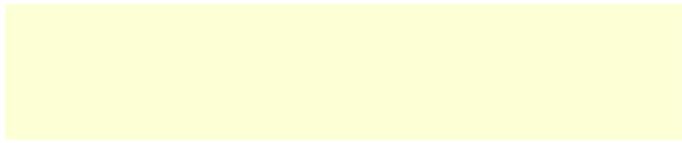
ACSO, CCLVD

Communes



## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise



- Indicateurs de suivi et d'évaluation
- Taux de chômage
- Fréquentation des transports collectifs et part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail
- Opinion des entreprises sur les conditions de recrutement
- Nombre de réunions avec les structures sociales

### Horizon de réalisation



### Illustrations

Présentation du dispositif Proch'Emploi

 <h2 data-bbox="502 448 758 593">Vous êtes demandeur d'emploi</h2> <p data-bbox="331 636 751 745">La plateforme téléphonique Proch'Emploi propose aux demandeurs d'emplois des offres disponibles dans notre région ou une formation pour y accéder. Elle est également un point d'entrée pour les entreprises qui cherchent à recruter.</p>	 <h2 data-bbox="1109 436 1380 582">Vous êtes chef d'entreprise</h2> <p data-bbox="938 629 1353 723">La plateforme téléphonique Proch'Emploi est un service sur mesure pour les entreprises qui cherchent à recruter. Elle propose également aux demandeurs d'emplois des offres disponibles dans notre région ou une formation pour y accéder.</p>
<h3 data-bbox="215 795 279 996">ÉTAPE 1</h3> <p data-bbox="486 795 726 840">Un <b>NUMÉRO VERT</b> est à votre disposition,</p> <p data-bbox="478 862 774 896"><b>0 800 026 080</b> Service &amp; appel gratuits</p> <p data-bbox="526 918 694 952">Du lundi au vendredi, de 8h à 17h30.</p> 	<h3 data-bbox="821 795 885 996">ÉTAPE 1</h3> <p data-bbox="981 795 1220 840">Un <b>NUMÉRO VERT</b> est à votre disposition,</p> <p data-bbox="941 862 1236 896"><b>0 800 026 080</b> Service &amp; appel gratuits</p> <p data-bbox="981 907 1149 952">Du lundi au vendredi, de 8h à 17h30.</p> 
<h3 data-bbox="215 1041 279 1243">ÉTAPE 2</h3> <h4 data-bbox="375 1041 702 1064">ENTRETIEN INDIVIDUEL</h4> <p data-bbox="375 1075 702 1120">Propositions d'offres d'emploi Contact avec des entreprises Financement de formations</p> <p data-bbox="331 1131 558 1232">Dans les 2 semaines, un rendez-vous personnalisé d'1h est organisé pour faire le point sur votre situation et vous proposer des solutions.</p> 	<h3 data-bbox="821 1041 885 1243">ÉTAPE 2</h3> <h4 data-bbox="1157 1052 1396 1142">UNE RENCONTRE AU SEIN DE VOTRE ENTREPRISE</h4> <p data-bbox="997 1019 1141 1064">Métier/ Profil recherché nature, durée du contrat</p> <p data-bbox="1157 1153 1380 1232">vous est proposée, afin de préciser le besoin en prenant en compte l'environnement de travail.</p> 
<h3 data-bbox="215 1288 279 1489">ÉTAPE 3</h3> <h4 data-bbox="383 1288 694 1310">SUIVI PERSONNALISÉ</h4> <p data-bbox="614 1332 774 1444">Tant qu'une solution ne vous est pas proposée, vous pouvez bénéficier d'un <b>entretien de suivi régulier</b>.</p> 	<h3 data-bbox="821 1288 885 1489">ÉTAPE 3</h3> <h4 data-bbox="965 1276 1380 1355">MISE EN RELATION AVEC UN OU PLUSIEURS PROFILS POTENTIELS</h4> <p data-bbox="933 1377 1061 1478">Nous réalisons la connexion directe entre vous et le(s) candidat(s).</p> 

Source : Région Hauts-de-France, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Affiche du dispositif du Pass Permis Citoyen, proposé par le Département de l'Oise



**ACTION n°1 pour L'OISE DES DROITS ET DES DEVOIRS**

# PASS PERMIS CITOYEN

**POUR BIEN DÉMARRER DANS LA VIE**

**POUR TOUS LES JEUNES DE L'OISE DE 18 ET 19 ANS\***

**MON DROIT**  
Je bénéficie d'une aide de 600 €...  
(pour financer mon permis B ou 7AC)

**MON DEVOIR**  
... grâce à 70 heures de mon temps  
dédié au service d'une collectivité ou d'une association

**RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS SUR l'Oise des droits et des devoirs sur Oise.fr**

\*SANS CONDITION DE RESSOURCES

**oise**  
LE DÉPARTEMENT

Source : Département de l'Oise, 2020

*Exemple : Rencontre des acteurs de l'emploi et de l'insertion sur le thème de la mobilité*



La **Maison** Métropolitaine de l'Insertion et de l'Emploi et le Pôle économique du Val de Saône de la Métropole de Lyon vous convient

**à une rencontre des acteurs de l'emploi & de l'insertion sur le thème de la **mobilité** dans le Val de Saône**

**jeudi 26 septembre de 8h45 à 11h30**  
à la pépinière d'entreprises Saône Mont d'Or  
(60 rue de la Champagne, Genay)

Au programme :

- 8h45 - 9h00 Accueil Café
- 9h - 9h40 Présentation de l'offre de mobilité du territoire
- 9h40 - 10h10 Les dispositifs d'aides au financement
- 10h10 - 10h20 Pause
- 10h20 - 11h20 L'accompagnement des publics : partage d'expériences et pistes d'actions
- 11h20- 11h30 Conclusion

Merci de confirmer votre présence en vous inscrivant via [ce lien](#)

Plan d'accès au dos




Source : Métropole du Grand Lyon, 2019

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Une mobilité efficace et performante

### *Quelle est la situation de départ ?*

Autour de du pôle d'échanges de Creil, la pression sur le stationnement automobile est forte. Cette situation est notamment provoquée par les pratiques de mobilité actuelles, liées à l'accessibilité routière et aux conditions de desserte en transports collectifs de ce pôle. Les autres pôles d'échanges présentent une fréquentation beaucoup plus faible, se caractérisant par un potentiel de montée en puissance dans les prochaines années. Cette évolution pourrait contribuer à rééquilibrer les flux vers les pôles d'échanges à l'échelle du SMBCVB et du Sud Oise.

Le réseau de transports collectifs de l'ACSO, issu de la fusion des anciens réseaux de l'ACSO et de l'ex-Pierre Sud Oise, est bipolarisé. Une partie est organisée en étoile autour de Creil et une autre dessert les communes de l'ouest de l'agglomération. Il manque donc de cohérence d'ensemble. Ce réseau est actuellement en cours de restructuration, afin de proposer une desserte cohérente à l'échelle de l'ACSO et d'améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes.

De même, quelques lignes de transport à la demande desservent l'ouest du territoire (Vallée du Thérain). Par ailleurs, des arrêts du Rézo Pouce, service d'autostop organisé, se déploient sur le territoire. Ces évolutions, apportant une solution efficace dans les secteurs périurbains, restent toutefois à valoriser et à mettre en cohérence.

L'agglomération creilloise bénéficie de la présence de plusieurs importantes zones d'activité économique (parc Alata, zone commerciale et artisanale de Saint Maximin, Marches de l'Oise, etc.). Ces dernières bénéficient globalement de bonnes conditions d'accès par la route pour les poids lourds. Les autres solutions de mobilité (desserte ferroviaire, desserte fluviale) sont à étudier, dans le cadre de la mise en œuvre du projet MAGEO, afin de réduire les difficultés liées à la circulation de poids-lourds sur le territoire.

### *Comment se décline cet axe sur ce territoire ?*

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de mobilité du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles
- Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux
- Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

Les grandes orientations définies à l'échelle du Sud Oise sont déclinées localement :

- Maîtriser le stationnement autour de la gare de Creil et renforcer la desserte multimodale des autres pôles d'échanges
- Restructurer le réseau de transport urbain, en proposant une desserte adaptée à chaque partie du territoire, et renforcer la vitesse commerciale des lignes de bus en leur donnant une place plus importante dans l'espace public
- Accueillir les offres partagées dans les pôles d'échanges et développer des solutions physiques ou numériques dans les espaces périurbains
- Favoriser une logistique plus sobre dans les centres urbains et implanter un centre de distribution urbaine, afin de contribuer au report modal vers les modes navigables ou ferroviaires pour le transport de marchandises

### *Quels sont les objectifs ?*

A travers le développement des solutions de mobilité et en réponse aux besoins multiples des usagers du territoire, cet axe thématique vise notamment une augmentation de 80% de la fréquentation des transports collectifs à l'horizon 2030. Cette évolution et celle de la pratique des autres modes permettront d'atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale des transports en commun de 11% à 19% (soit + 8 points).

## Action Prioritaire

### Action n° 25

Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers

### Orientation :

Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles

### Enjeux associés

Le pôle d'échanges de Creil présente de nombreuses difficultés : infrastructures sous-dimensionnées, arrêts de bus fragmentés et peu lisibles, parvis peu valorisé et peu attractif, absence de cheminements piétons confortables, voiries congestionnées en lien avec les flux voyageurs, espaces publics occupés par des voitures.

Un espace de vente et d'information du réseau de l'ACSO est implanté à côté de la gare, sur le parvis voyageurs. Toutefois, il n'existe à ce jour aucun lieu fournissant une information multimodale (réseau de cars, vélos etc...) ou des services complémentaires en lien avec la mobilité.

Un parking-relais de 530 places est situé à proximité de la gare. Il existe toutefois une forte pression sur l'espace public (malgré la réglementation en zone bleue). La création d'un nouveau parking-relais en silo est étudiée dans le cadre du projet de réaménagement du pôle d'échanges.

Afin de contribuer à la stratégie du PDM, en termes réduction de la pression automobile à Creil et de rééquilibrage des flux vers les gares, il sera indispensable de maintenir et de faire respecter la réglementation du stationnement dans ce secteur.

L'ouverture de la gare vers le nord pourrait accentuer la pression du stationnement au nord des voies ferrées (Creil, Montataire, Nogent), nécessitant une réglementation dans ce secteur également.

La pratique du covoiturage pour les déplacements vers les gares reste faible. Au regard des caractéristiques de ces flux (convergence vers un même point aux mêmes horaires), le potentiel de développement du covoiturage est très élevé. Il s'agit d'un levier important pour réduire la circulation aux abords des gares.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Réaliser une étude de circulation et de stationnement dans le quartier de la gare de Creil en 2020, afin de mieux identifier la stratégie de mobilité à mettre en œuvre dans ce secteur.

Réaliser une étude de préfiguration du réaménagement du pôles d'échanges de Creil en 2021, permettant de préciser les principes d'aménagement du pôles d'échanges (définis dans l'étude d'intermodalité de 2013).

Mettre en œuvre le réaménagement du pôle d'échanges à l'horizon 2030 : gare bi-face bénéficiant d'une nouvelle passerelle (permettant un accès depuis le nord), espaces publics fonctionnels, accessibles et confortables de part et d'autre de la voie ferrée, apaisement de la circulation, réglementation du stationnement,...

... éventuel parking-silo en remplacement de l'actuel parking au sud des voies ferrées (en cours d'étude), nouveau parking au nord, regroupement des arrêts de bus dans une nouvelle gare routière, réorganisation des flux de dépose voyageurs, places réservées pour les covoitureurs dans les parkings, signalétique lisible, information multimodale.

Requalifier l'Agence Commerciale du réseau urbain de l'ACSO (sur le parvis de la Gare). Créer une Maison Vélo dans l'ancien Office de Tourisme, offrant information, location de vélos et réparation de vélos. Regrouper l'ensemble des services offerts par l'Agence Commerciale et la Maison du Vélo dans un "Espace Mobilité" sur le parvis de la gare.

Mettre en place une réglementation du stationnement sur toutes les voiries dans un rayon de 500 mètres aux abords de la gare, y compris au nord de celle-ci (voir action 43).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30, R31)

PCAET

PPA (M6, M7)

SCoT du SMBCVB

PLU de Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Communes de Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire

### • Estimation financière

Etude de circulation et de stationnement dans le noyau urbain : 90 K €

Etude de préfiguration du réaménagement du pôle d'échanges : environ 100 K €

Réaménagement du pôle d'échanges de Creil : environ 100 M €

Création de la Maison Vélo : environ 50 K €

Fonctionnement de la Maison du Vélo : environ 30 K € / an

Requalification de l'Agence Commerciale : environ 30 K €

## Partenaire(s)

Région Hauts-de-France  
 Département de l'Oise  
 SMTCO  
 SNCF Gares & Connexions  
 Exploitants du réseau de transports urbains,  
 exploitants des parkings-relais  
 Usagers

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Financeur(s)

ACSO  
 Communes de Creil et de Nogent-sur-Oise  
 Région

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part d'usagers de la gare arrivant en transports collectifs  
 Part d'usagers de la gare arrivant en modes actifs  
 Part d'usagers de la gare arrivant en covoiturage  
 Nombre de visites annuelles de l'Espace Mobilité  
 Taux d'occupation des places de stationnement dans un rayon de 500 m. autour de la gare (enquête de stationnement)  
 Taux de rotation des places de stationnement dans un rayon de 500 m. autour de la gare (enquête de stationnement)

## Horizon de réalisation

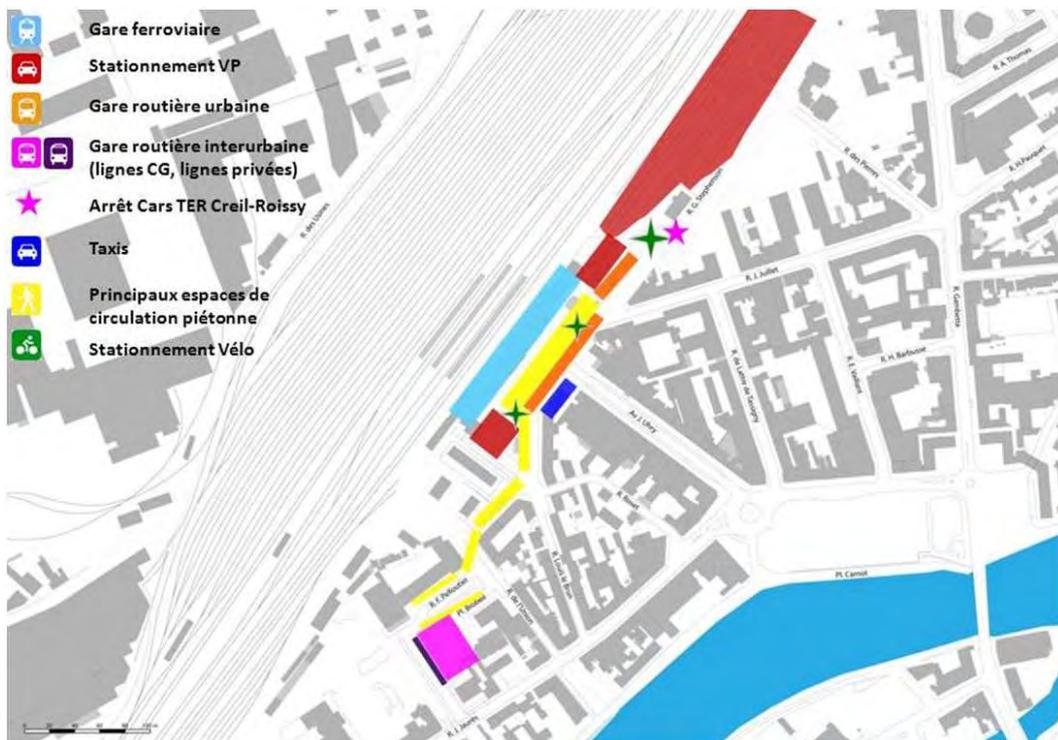


## Illustrations

*Aménagement actuel du pôle d'échanges de Creil*

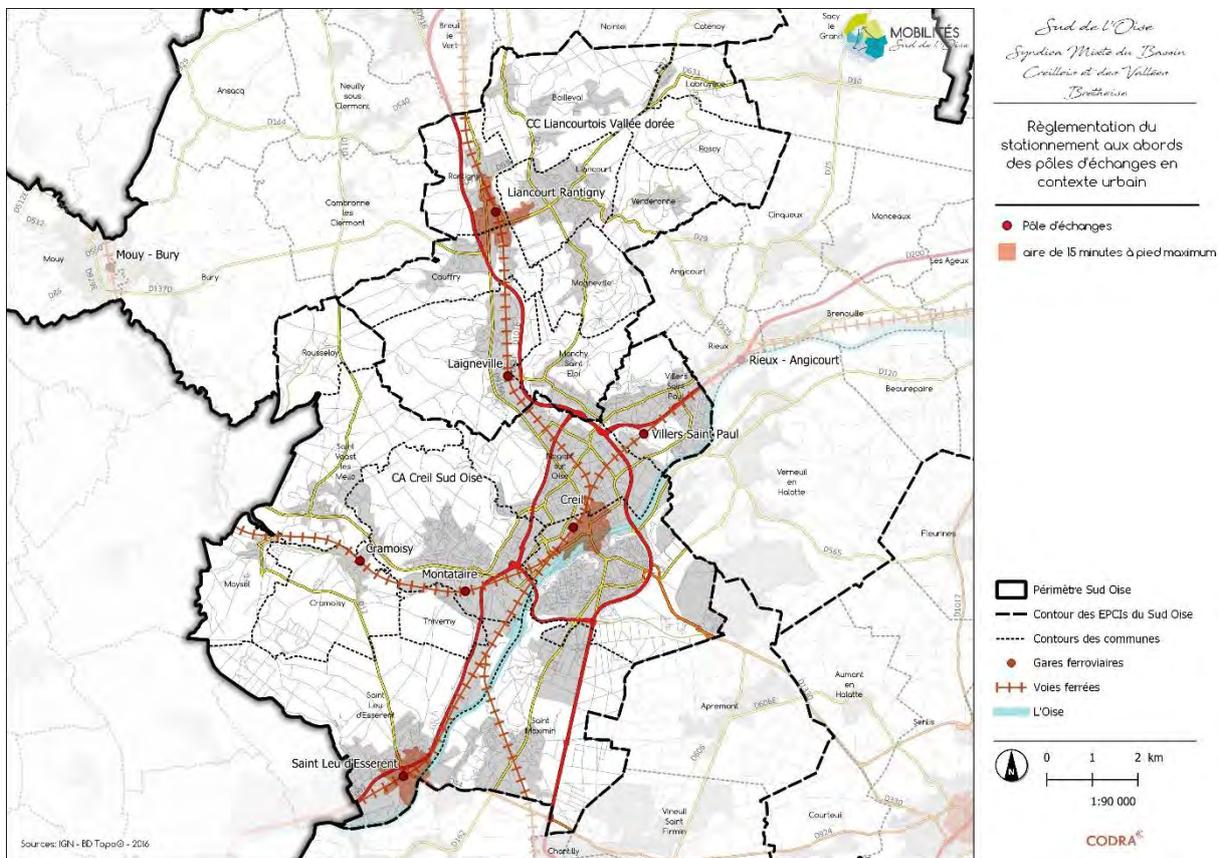


*Carte 55 : Composantes du pôle d'échanges de Creil*



Source : Etude d'intermodalité du pôle d'échanges de Creil, SMTCO, 2013

Carte 56 : Réglementation du stationnement aux abords du pôle d'échanges de Creil



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 26

Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevall)

### Orientation :

Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles

### Enjeux associés

La stratégie du PDM implique une montée en puissance des pôles d'échanges périphériques de l'étoile ferroviaire (niveau 3), contribuant à réduire la congestion en gare de Creil. Pour cela, il sera indispensable d'améliorer les conditions d'accès multimodales vers ces pôles d'échanges périphériques.

Une partie des personnes de la CCLVD se rendent en voiture au pôle d'échanges de Creil, alors qu'ils pourraient se rabattre vers les pôles d'échanges situés dans la CCLVD.

Le pôle d'échanges de Liancourt a vocation à devenir le principal point d'accès au réseau ferroviaire de la CCLVD, desservi notamment par le futur réseau urbain de la CCLVD.

Il sera important de compléter les pôles d'échanges existants par la création d'une aire de mobilité, répondant aux besoins des communes rurales. Associant divers services de mobilité et de vie quotidienne, cette mesure contribuera à réduire les distances parcourues et la dépendance à la voiture dans les secteurs moins denses.

La stratégie du PDM implique également la création de parkings-relais dans les pôles d'échanges périphériques (niveau 3), associée à des offres de transports collectifs efficace vers la gare de Creil. A terme, cette stratégie devra encourager les usagers à laisser leur voiture en amont du noyau urbain, puis à poursuivre leur parcours en transports collectifs (train ou lignes de bus).

La participation de la Région à la mise en œuvre de cette action sera primordiale : maintien ou renforcement de la desserte ferroviaire, valorisation des gares, signalétique, jalonnement...

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Proposer des services de mobilité complémentaires pour mieux mailler le territoire et faciliter les liens avec les pôles plus structurants

Développer une aire de mobilité selon le principe de plateforme légère de services, en appui sur des infrastructures existantes

## Présentation de l'action

Réaliser des études d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) ou une étude d'intermodalité globale sur l'ensemble des pôles (idéalement) à l'horizon 2022.

Renforcer la desserte en transports collectifs des pôles d'échanges de niveau 3 à l'horizon 2025. Mettre en œuvre les travaux de réaménagement de ces pôles à l'horizon 2030 : liaisons cyclables, cheminements piétons, places pour la dépose, places pour le covoiturage, consignes vélos (entre autres).

Créer une aire de mobilité à l'est de Liancourt, pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval. Desservir cette aire de mobilité par une ligne de bus du réseau de la CCLVD, proposant une liaison vers le centre de Liancourt et vers la gare de Liancourt-Rantigny.

Implanter des services de mobilité (location de vélos, autopartage, autostop), des aménagements multimodaux (parking de voitures, aire de covoiturage, stationnement vélo, bornes de recharge) et des services urbains (co-working, consigne de colis, commerces, services sociaux itinérants) dans cette aire de mobilité.

Mettre en place un réseau de parkings-relais dans les pôles d'échanges périphériques (Cramoisy, St-Leu-d'Esserent, Laigneville, Villers-Saint-Paul), reliés par des transports collectifs performants à Creil. Pour cela, transformer le parking de la gare de Cramoisy et créer des parkings-relais dans les autres pôles.

Valoriser la desserte ferroviaire ou renforcer la desserte du réseau de l'ACSO pour les pôles de Cramoisy, St-Leu-d'Esserent et Villers-Saint-Paul.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R29, R31)

PCAET

PPA (M7)

SCoT du SMBCVB

PLU de Creil, Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt, Rantigny et Laigneville

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

SMTCO

## • Estimation financière

Etudes d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 : environ 200 K €

Réaménagement des espaces publics et création de P+R aux abords des pôles d'échanges de niveau 3 : environ 2 M €

Création d'une aire de mobilité à Liancourt (10 places de stationnement, station d'autopartage,

Communes de Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt, Rantigny et Laigneville

emplacements vélo, borne de recharge, signalétique) : environ 50 K €

### Partenaire(s)

Région Hauts-de-France  
 Département de l'Oise  
 SNCF Gares & Connexions / SNCF Réseau  
 Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)  
 Exploitants des parkings  
 Usagers

### • Financeur(s)

ACSO, CCLVD  
 Communes concernées  
 Région des Hauts-de-France  
 Département de l'Oise

### Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

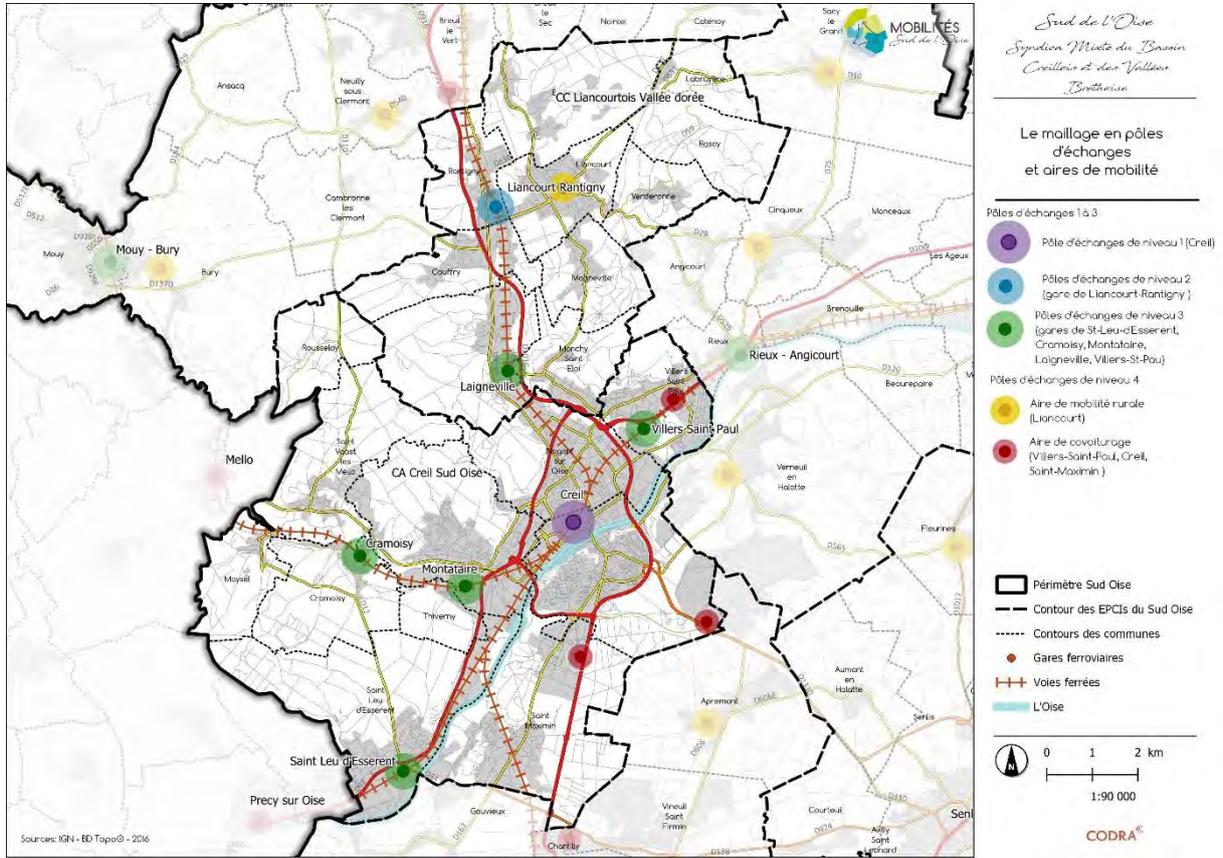
Part d'usagers des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage pour accéder aux pôles d'échanges de niveau 3 (enquête)  
 Part d'usagers des différents modes pour accéder à l'aire de mobilité de Liancourt (enquête)  
 Trafic sur les voiries du noyau urbain  
 Trafic sur les voiries de Liancourt  
 Nombre d'usagers de l'aire de mobilité (comptage)  
 Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3 et de l'aire de mobilité de Liancourt, fréquentation des parkings-relais

## Horizon de réalisation

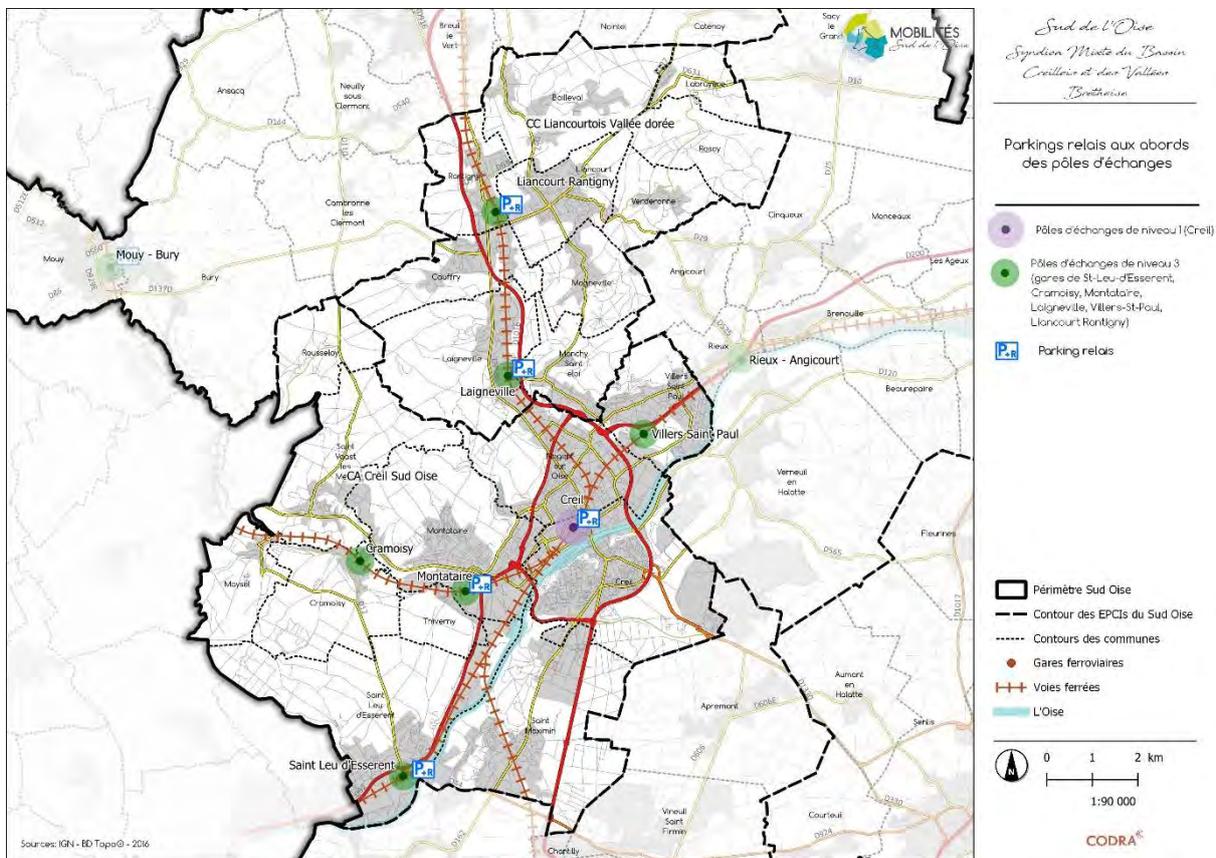


## Illustrations

Carte 57 : Le maillage en pôles d'échanges et aires de mobilité



Carte 58 : Les parkings-relais



*Gare de Liancourt-Rantigny*



Source : Ville de Cauffry, 2020

*Gare de Saint-Leu-d'Esserent*



Source : Wikipédia, 2010

## Les composantes des hubs de mobilité

Les hubs de mobilité constituent une interface entre les offres de mobilité et la structure spatiale d'un territoire. Ils peuvent inclure une diversité de composantes. Ce schéma illustre les composantes les plus fréquemment utilisées.

**A1 : Mobilité - Transports collectifs et services associées**

**A2 : Mobilité - Services complémentaires**

**B : Autres composantes relatives à la mobilité**

**C : Équipements, services et espaces publics**

### A2 : MOBILITE - SERVICES COMPLEMENTAIRES

- Autopartage : en boucle ou en trace directe, à assistance électrique...
- Location de vélo : VLS ou longue durée, à assistance électrique...
- Location de vélos-cargos, service de logistique vélo...
- Services de micromobilité : trotinettes électriques, gyroroues...
- Aire de covoiturage

### Signalétique identifiable

Les hubs de mobilité nécessitent une borne ou un panneau avec une identité visuelle commune pour les rendre visibles au public. La mise à disposition d'un écran numérique peut fournir les services suivants :

- Accès au site internet du réseau de transports collectifs
- Planification d'itinéraires pour les déplacements intermodaux
- Jalonnement pour les déplacements à pied ou à vélo
- Abonnement et billetterie
- Services commerciaux...

### A1 : MOBILITE - TRANSPORTS COLLECTIFS ET SERVICES ASSOCIES

- Bus / Car
- Tram
- Train
- Transport à la demande (arrêts pré-définis)
- Autostop connecté
- VTC connecté, taxis

### C : EQUIPEMENTS, SERVICES ET ESPACES PUBLICS

- Point relais de livraison de colis
- Équipements sportifs, jeux
- Café, espace de co-working
- Point d'eau extérieur

### B : AUTRES COMPOSANTES RELATIVES A LA MOBILITE

- Borne de recharge pour véhicules électriques
- Parking vélo, (arceaux et/ou places fermées, points de recharge...)
- Atelier de réparation de vélos, station de gonflage...
- Ecran d'information multimodale (transports collectifs, billetterie, jalonnement, distances à pied, services locaux...)
- Sièges enfants pour voitures ou vélos, remorques...
- Conciergerie pour les colis

### C : EQUIPEMENTS, SERVICES ET ESPACES PUBLICS

- Espace public qualitatif, voiries apaisées, traversées piétonnes sécuritaires, espace accessible aux PMR...;
- Espace d'attente confortable et couvert, bancs, plantations, interventions artistiques, stands, food trucks, services mobiles...
- Wi-fi, prises pour le chargement de téléphones mobiles...

*Exemple : Mobi Punt en Flandre (Belgique)*

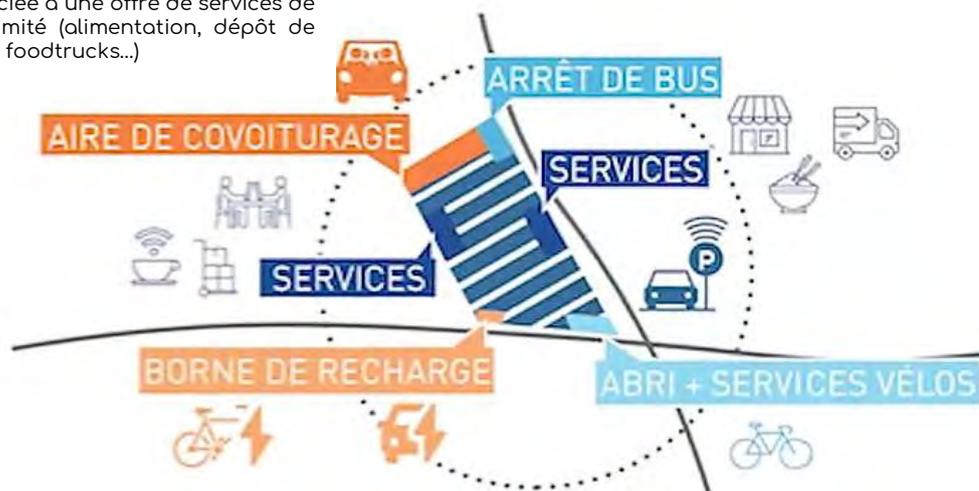


Source : Mobi Punt, 2018

*Exemple : Hub Multi-services à Grand Paris Seins Oise (Yvelines, France)*

## QU'EST-CE QU'UN HUB ?

Une plateforme physique proposant une offre de services mobilité (bus, covoiturage, vélo, bornes de recharge électrique...) associée à une offre de services de proximité (alimentation, dépôt de colis, foodtrucks...)



Source : GPSO, 2019

## Action Prioritaire

### Action n° 27

Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois

### Orientation :

Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

### Enjeux associés

Les infrastructures de l'étoile ferroviaire sont aujourd'hui utilisées notamment pour réaliser des déplacements de longue distance notamment les Métropoles ou les grandes villes.

Ce rôle pourrait être accentué avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie, permettant un accès direct au pôle de Roissy.

Toutefois, les infrastructures ferroviaires relient la plupart des centralités urbaines du territoire. Elles restent sous-utilisées en tant que supports des déplacements locaux.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Lancer une étude sur l'opportunité et la faisabilité d'un système ferroviaire à vocation urbaine sur le territoire.

Etudier les implications en termes d'aménagement urbain autour des gares et de gouvernance de la mobilité pour ce type de solutions.

S'assurer de la complémentarité des lignes de bus ou de car avec les propositions sur le système ferroviaire. Faire en sorte qu'il n'y ait pas de concurrence entre les deux.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R29, R31)

PPA (M7)

SCoT : Mettre en place un tram-train irrigant le territoire du nord au sud et d'est en ouest en permettant aux réseaux existants de s'y connecter

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Région Hauts-de-France

## Partenaire(s)

Etat

SMTCO

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Etude d'opportunité d'un tram-train : environ 100 K €

## • Financier(s)

ACSO, CCLVD

Région des Hauts-de-France

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'usagers quotidiens dans les gares de l'étoile ferroviaire

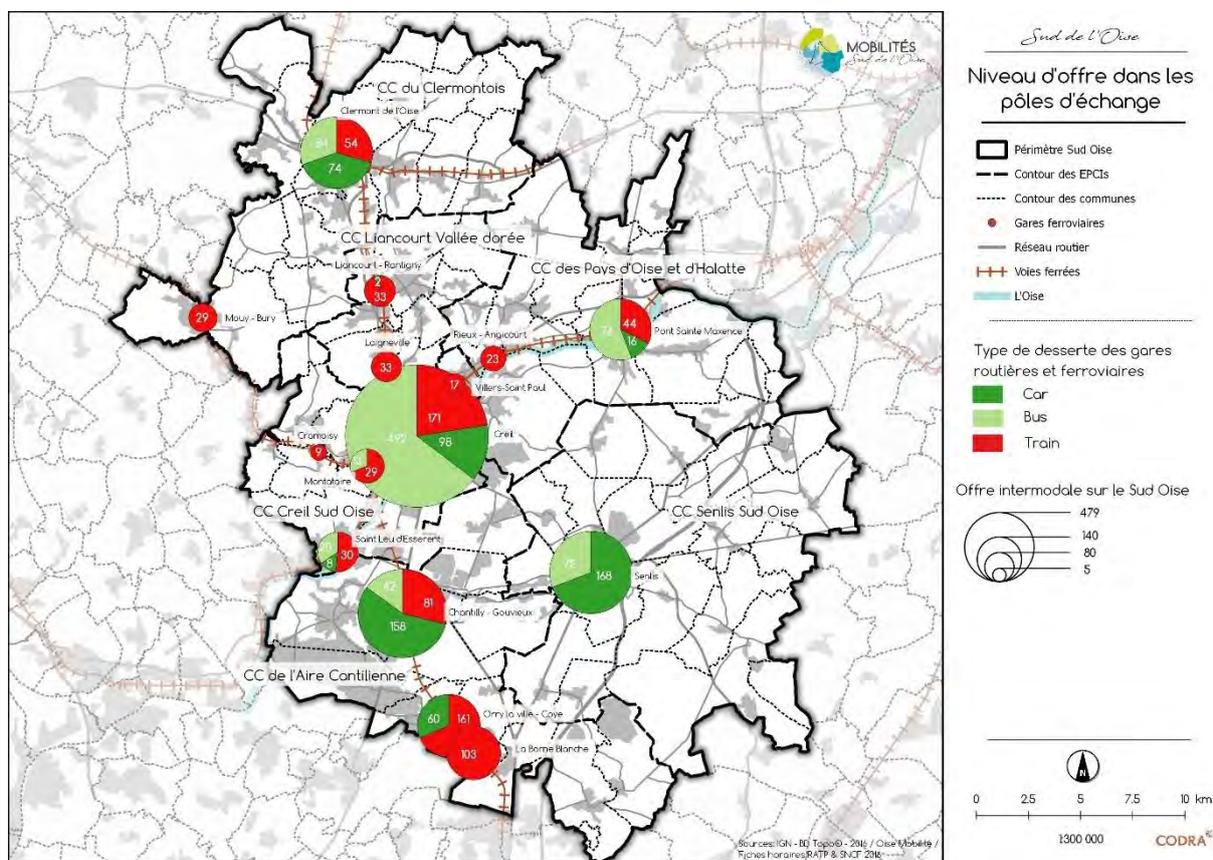
Part d'usagers réalisant un déplacements internet au Sud de l'Oise

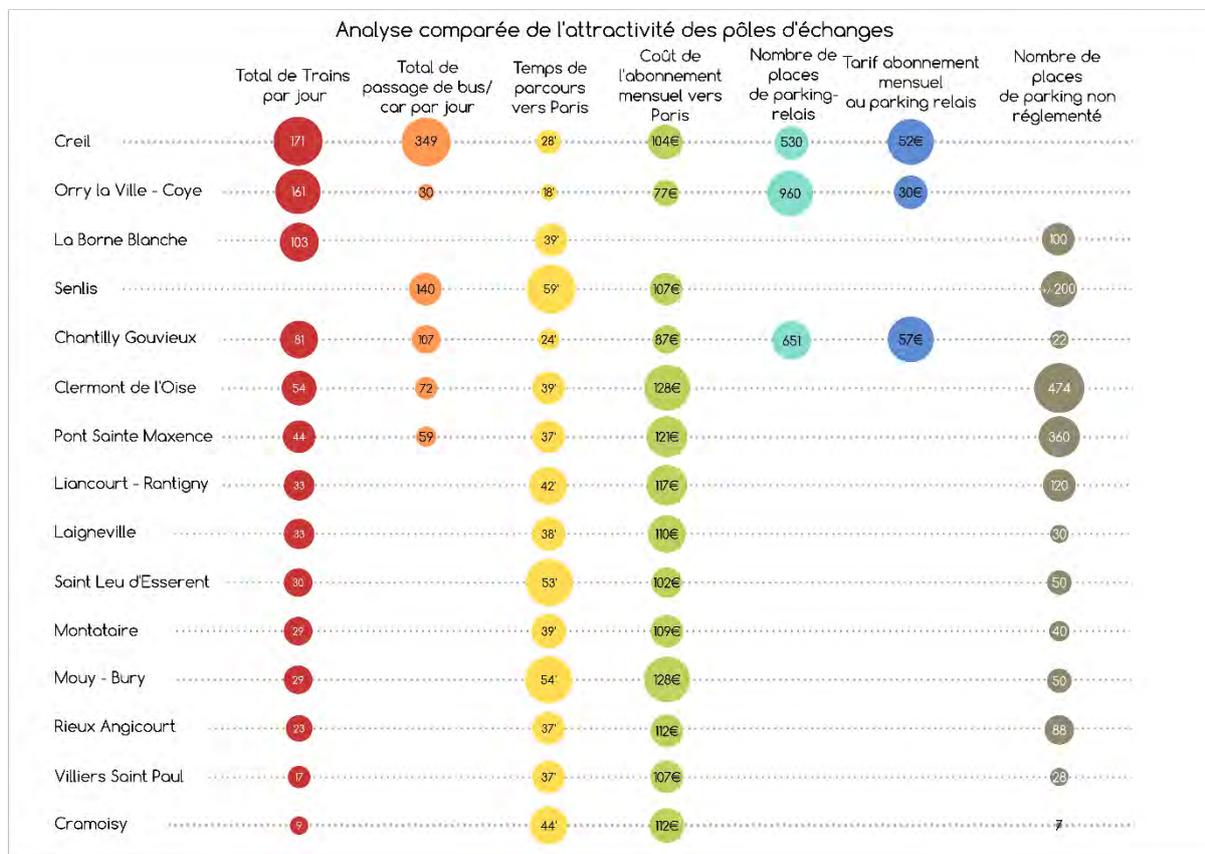
## Horizon de réalisation

2030

## Illustrations

Carte 59 : Niveau d'offre dans les pôles d'échanges



**Analyse comparée de l'attractivité des pôles d'échanges**


	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 28

Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité

### Orientation :

Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

### Enjeux associés

La Ville de Liancourt possède la compétence Mobilité mais elle ne l'exerce pas. La CCLVD a décidé d'acquérir la compétence Mobilité. Un réseau de transports collectifs urbains sera créé dans la CCLVD.

Plusieurs priorités ont d'ores et déjà été identifiées pour ce réseau : permettre une liaison au sein du centre urbain (Laigneville, Liancourt, Rantigny), desservir les gares de Laigneville et Liancourt-Rantigny, apporter une réponse aux principaux déplacements vers l'extérieur du territoire.

La ZAC de Mogneville, nouvelle zone d'activités implantée entre Mogneville, Cauffry et Laigneville, verra le jour à l'horizon 2020. Elle devrait accueillir à terme plus de 1 200 salariés sur une surface de 27 ha.

La mise en place d'une déviation de la RD 62 et d'un nouvel échangeur RD 62 / RD 1016 permettra de supporter les flux de cette zones d'activités, sans passer par le centre de Mogneville.

Aucune ligne de transports collectifs ne dessert directement ce site, même si la ligne interurbaine n°1 (Creil - Clermont) dessert le centre de Mogneville et la ligne interurbaine n°8 (Laigneville - Pont-Sainte-Maxence) dessert le centre de Cauffry.

Il semble important de prévoir une desserte de ce site, en liaison avec le noyau urbain de Creil et en connexion avec les pôles d'échanges de la CCLVD.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Acquérir la compétence Mobilité dans la CCLVD en 2021. Réaliser une étude de préfiguration d'un réseau de bus intercommunal en 2021 / 2022. Mettre en place le réseau de mobilité (lignes

de bus, services de mobilité), à l'horizon début 2023. Lancer un appel d'offres pour retenir un exploitant à cet horizon.

A travers de réseau, apporter une réponse aux principaux besoins identifiés dans le PDM : liaisons dans le centre urbain (Laigneville, Liancourt, Rantigny), rabattement vers les deux gares du territoire (Liancourt-Rantigny- Laigneville), desserte des pôles générateurs de déplacements (zones d'emploi, établissements de santé...).

Soutenir la création d'une ligne interurbaine entre la gare de Laigneville et la gare de Creil (auprès de la Région Hauts-de-France). Etudier la possibilité de créer des dessertes coordonnées ou des lignes d'échange entre la CCLVD et l'ACSO (ex : conventions entre les EPCI).

Desservir la zone d'activités de Mogneville par le futur réseau urbain de la CCLVD, assurant une liaison depuis les villages du territoire et une connexion avec la gare de Liancourt-Rantigny (a minima).

Travailler avec la Région pour faire évoluer la desserte des lignes desservant le territoire (n°1, n°8, n°12) de sorte à ce qu'elles desservent cette zone d'activités.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R25, R27, R28, R29, R31)

PPA (M7)

Projet de territoire de la CCLVD (2019) : renforcer un pôle urbain central composé de Liancourt-Rantigny et Cauffry

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## Maître(s) d'ouvrage

CCLVD

Région Hauts-de-France

## • Estimation financière

Etude de préfiguration du réseau de bus de la CCLVD : environ 40 k €

Coût total d'investissement pour le service régulier de la CCLVD (4 bus, 10 arrêts) : environ 1,8 M €

Coût total de fonctionnement pour le service régulier (hypothèse de 100 000 km parcourus par an) : environ 400 K €



**Partenaire(s)**

Communes  
 SMTCO  
 Exploitant du réseau de bus  
 Opérateurs de services de mobilité

**Gouvernance**

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD



**• Financeur(s)**

CCLVD  
 SMTCO  
 Région des Hauts-de-France

**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Nombre de lignes dans le réseau de la CCLVD

Linéaire de lignes du réseau de la CCLVD (en km)

Fréquentation du réseau de transports urbains de la CCLVD

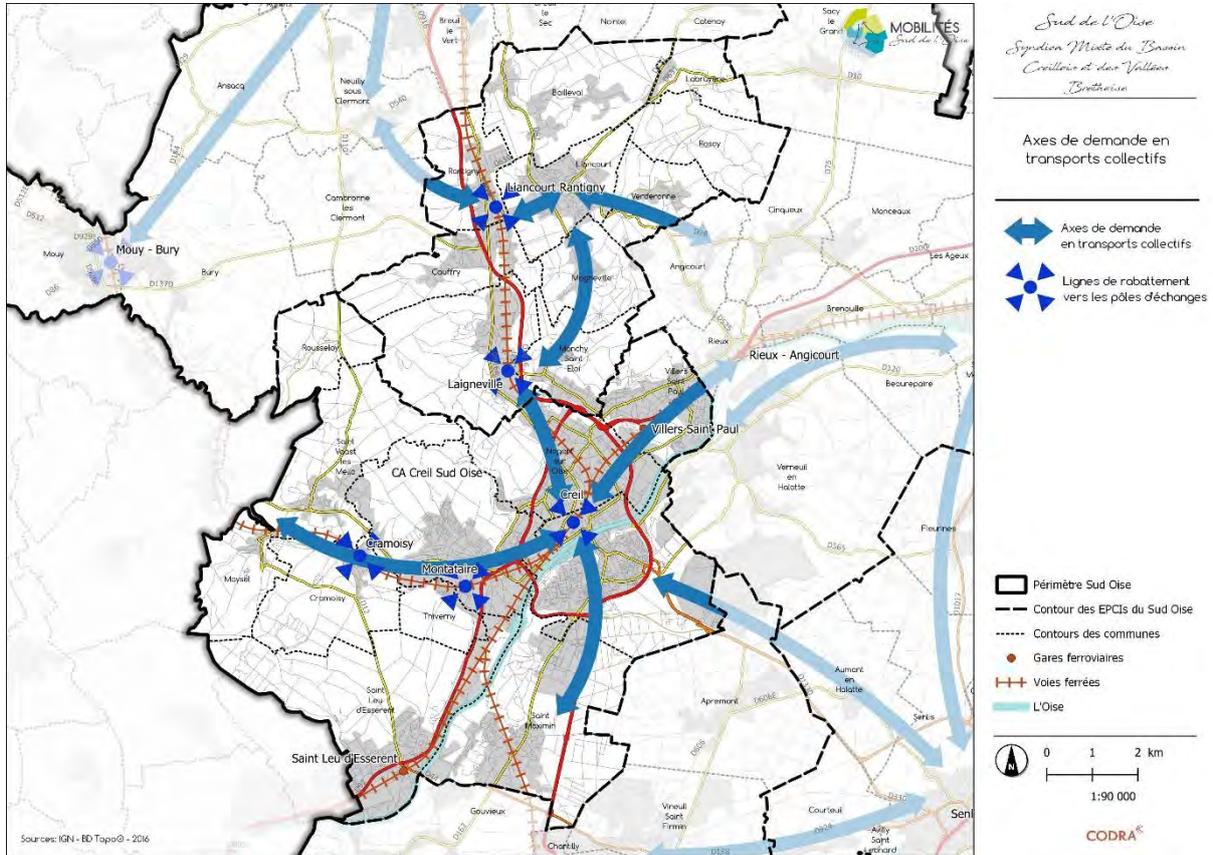
Fréquentation des services partagés et / ou à la demande dans la CCLVD

Part de salariés de la zone de Mogneville arrivant en transports collectifs



Illustrations

Carte 60 : Axes de demande en transports collectifs



## Action Prioritaire

### Action n° 29

## Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO

### Orientation :

## Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

### Enjeux associés

Le réseau urbain de l'ACSO se compose de 9 lignes régulières, complétées de 5 lignes scolaires et de 3 lignes de transport à la demande.

Ce réseau est issu du regroupement des anciens réseaux de la Communauté d'Agglomération de Creil et de la Communauté de Communes Pierre Sud Oise. Ces deux anciens réseaux coexistent pour le moment.

Les vocations principales de ce réseau sont de desservir finement les quartiers du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul) et d'assurer un rabattement depuis l'ouest du territoire vers les gares.

La fréquentation du réseau s'est réduite au cours des dernières années, ce qui s'explique aussi bien par la sous-performance de certaines lignes que par la fraude d'une partie des usagers.

Les lignes A (Creil-Montataire) et B Creil-Nogent) regroupent à elles seules 2/3 des usagers.

Le réseau est actuellement en cours de restructuration, afin de mettre en place un réseau cohérent sur tout le territoire, d'améliorer la vitesse commerciale des lignes fortes et d'améliorer la desserte entre l'ouest du territoire et le noyau urbain.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Etudier la restructuration du réseau de bus de l'ACSO, puis mettre en œuvre cette restructuration en septembre 2021.

Renforcer le niveau de desserte des lignes A et B, avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe. Elargir l'amplitude horaire de ces lignes. Améliorer leur vitesse commerciale, à travers des aménagements de voirie ou des priorités aux feux.

Renforcer la desserte entre les quartiers du noyau urbain, ainsi que vers les gares et les principales zones d'activités (Saint-Maximin, Parc Alata), répondant à de très nombreux déplacements.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Créer une nouvelle desserte au nord du pôles d'échanges de Creil, en lien avec l'ouverture de la gare vers ce côté.

Renforcer la desserte locale des pôles d'échanges de niveau 3, permettant une meilleure accessibilité depuis les secteurs résidentiels à proximité.

Offrir des liaisons renforcées entre les pôles d'échanges périphériques (Cramoisy, St-Leu-d'Esserent, Laigneville, Villers-Saint-Paul) et le noyau urbain, en connexion avec les P+R et en cohérence avec les offres ferroviaires.

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R31)

PPA (M7)

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

### • Estimation financière

Coût total d'investissement pour la restructuration du service régulier de l'ACSO (aménagement de voirie): 400 K €

Coût total de fonctionnement pour le service régulier (renforcement de la desserte, amélioration de la desserte des zones d'activités...): environ 38 M € (soit 1 M € de plus qu'aujourd'hui)

### Partenaire(s)

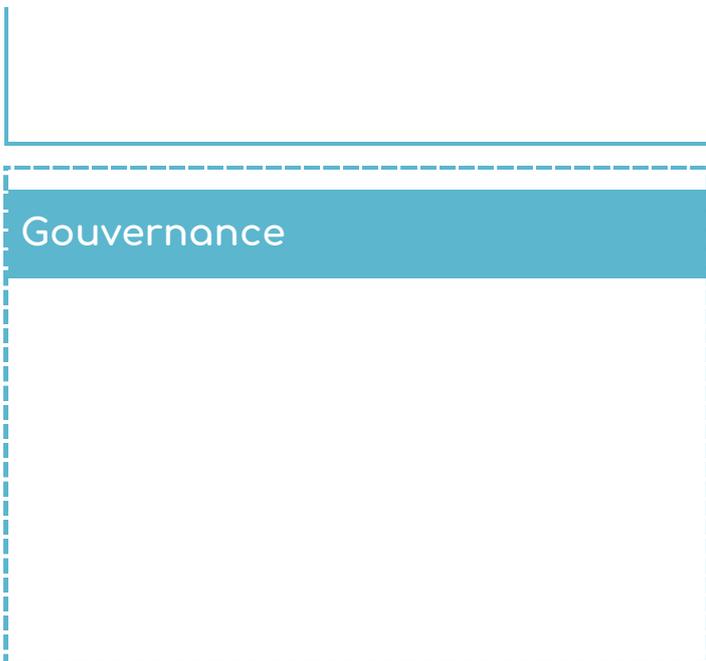
Communes

SMTCO

Exploitant du réseau de bus

### • Financier(s)

ACSO

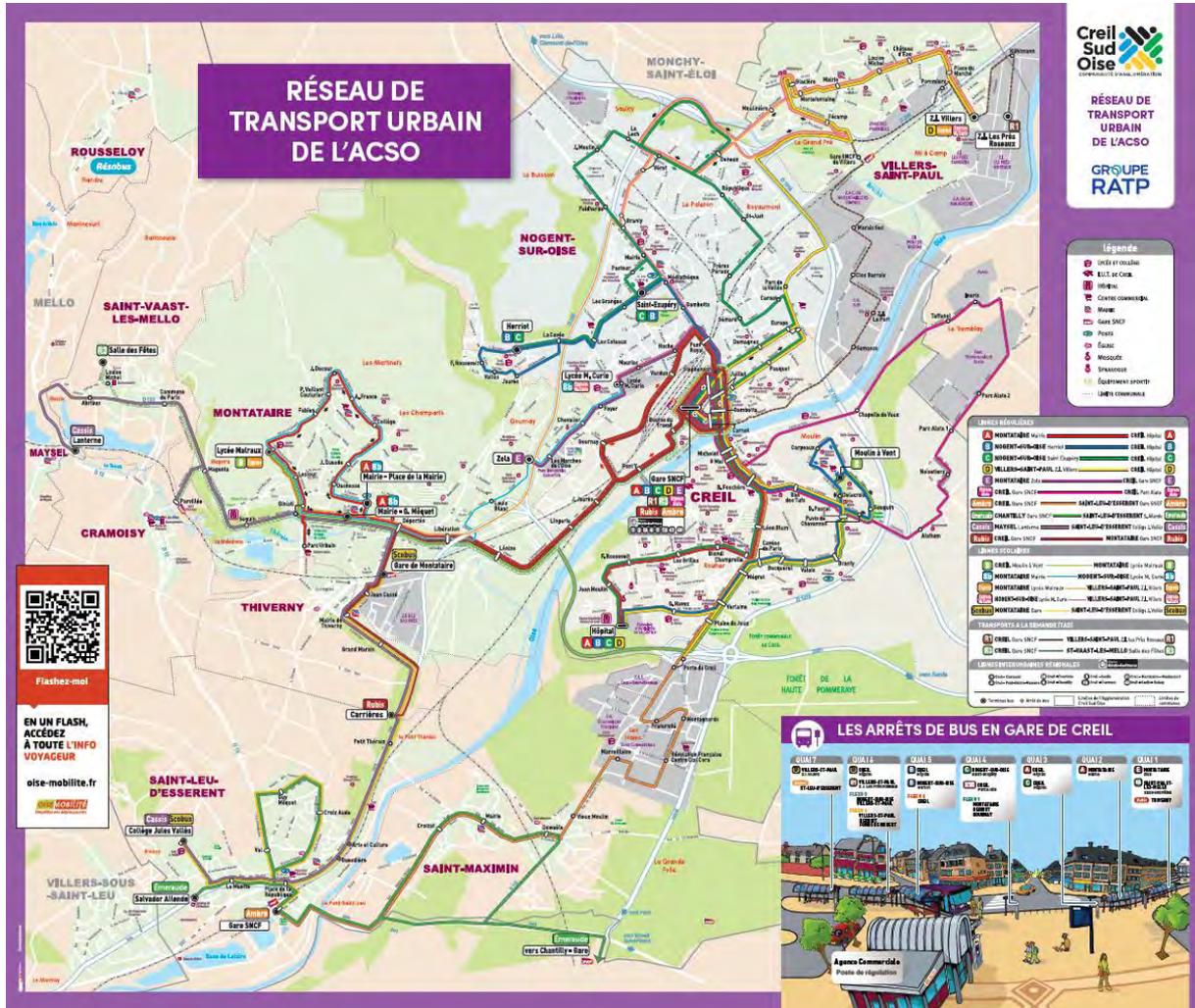


- Indicateurs de suivi et d'évaluation
- Fréquentation du réseau de transports urbains
- Fréquentation des lignes structurantes
- Vitesse commerciale des lignes structurantes



Illustrations

Carte 61 : Plan du réseau de transport urbain de l'ACSO (restructuré en 2021)



Source : Oise Mobilité, 2021

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

*Véhicule du réseau de transport urbain de l'ACSO (restructuré en 2021)*



Source : ACSO, 2021

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

**Action n° 30** Atteindre 80% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030

**Orientation :** Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

### Enjeux associés

L'ACSO mène actuellement le renouvellement de son matériel roulant pour acquérir des véhicules respectant les dernières normes Euro ou des véhicules propres (hybrides, électriques).

Le SMTCO fournit des subventions aux AOM membres, ce qui représente une incitation au renouvellement des flottes de bus.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Poursuivre le renouvellement de matériel roulant jusqu'à atteindre 80% de véhicules à faibles émissions (électriques, hybrides...) d'ici 2030.

Dans le cadre de ce renouvellement, acquérir des bus à faibles émissions, dans la proportion minimale de 50 % à partir du 1er janvier 2020, puis en totalité à partir du 1er janvier 2025 (en application du code de l'environnement).

### Interactions avec d'autres démarches

### • Impacts de l'action

### PPA (M7)

Code de l'environnement (modifié par la LOM) : Les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent un parc de plus de vingt autobus pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions.

Code de l'environnement : Dans les agglomérations de moins de 500 000 habitants couvertes par un PPA, pour l'exécution d'un transport public routier urbain, sont considérés comme des véhicules à faibles émissions les véhicules des groupes 1 et 2.

Groupe 1 : Véhicules dont la motorisation est électrique, y compris les véhicules alimentés par une pile à combustible à hydrogène, ou utilise un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable.

Groupe 2 : Véhicules dont la motorisation est électrique-hybride, ou utilise un carburant gazeux, ou les véhicules dont les moteurs sont conçus pour ne fonctionner qu'avec des carburants très majoritairement d'origine renouvelable.

Un projet de décret relatif aux critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions est actuellement en cours d'étude. Elle devrait permettre de clarifier la classification des véhicules hybrides.

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

### • Estimation financière

Coût de renouvellement du matériel roulant : à préciser par l'ACSO

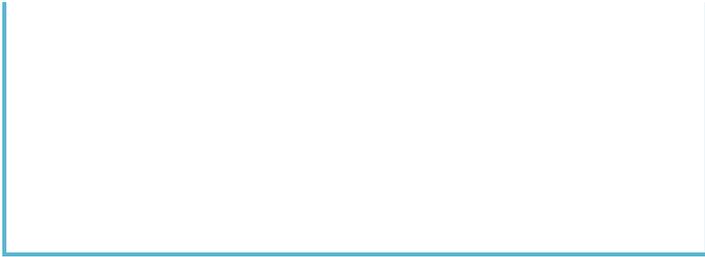
### Partenaire(s)

Exploitant du réseau de bus

### • Financier(s)

ACSO

CCLVD



**Gouvernance**



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part de véhicules propres

Horizon de réalisation



Illustrations

*Bus hybride du réseau de transport urbain de l'ACSO*



Source : ACSO, 2021

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 31

Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB

### Orientation :

Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux

### Enjeux associés

Deux lignes de transport à la demande desservent la vallée du Thérain : la ligne Rubis (Rousseloy, Maysel, Cramoisy, Thiverny) et la ligne R3 (Saint-Vaast-lès-Mello, Montataire).

Plusieurs communes de la CCLVD présentent une faible densité de population (Bailleval, Rosoy, Verderonne). A priori, il n'est pas envisageable de les desservir par des services réguliers de transports collectifs.

Le Rézo Pouce est un système d'autostop en temps réel (de manière connectée ou classique) s'appuyant sur un réseau de points d'arrêts. L'ACSO, adhérente à ce système depuis 2019, propose 80 points d'arrêts répartis sur ses 11 communes.

Aucune aire Covoitur'Oise n'est située sur le territoire, mais des aires spontanées ont été identifiées à Liancourt, montrant un besoin dans la CCLVD. Les trajets quotidiens réalisés par les habitants, convergeant vers les gares ou les zones d'activités, montrent un potentiel très important pour le covoiturage.

Dans les territoires peu denses, la voiture individuelle reste le seul mode attractif. Les personnes non motorisées sont confrontées à des problématiques d'isolement social. Par ailleurs, la possession d'une voiture est inabordable pour les personnes précaires, qui ont alors peu de solution de mobilité.

Les services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, autostop) répondraient à certains besoins des secteurs peu denses, notamment vers les pôles d'échanges. Ils permettraient aussi à une partie de la population de se défaire de son unique voiture (dans la noyau urbain) ou de sa deuxième voiture (en milieu périurbain).

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Réduire les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels

Favoriser le partage des véhicules et réduire la pollution.

Augmenter les capacités de mobilité des personnes non motorisées et développer les solidarités locales

### Présentation de l'action

D'abord, améliorer le service TAD de l'ACSO (système de micro-transit, réservation 20 avant) en mars 2021. Ensuite, établir un bilan du service (fréquentation, niveau de satisfaction...). Etudier les possibilités d'évolution (transformation en lignes régulières à certains moments, modification des tracés, etc...) à l'horizon septembre 2021.

Dans le cadre de la création du réseau urbain de la CCLVD, étudier la faisabilité d'un service de TAD (demande potentielle, modalités, estimations financières). Le cas échéant, créer ce service, desservant les communes peu denses, en rabattement vers le centre urbain et vers les deux pôles d'échanges (à l'horizon 2022).

Installer des arrêts d'autostop organisé dans les centres-villes ou centres-bourgs, aux abords des principaux axes routiers, dans les pôles d'échanges et dans l'aire de mobilité de Liancourt.

Planter 3 aires de covoiturage : 1. Aux abords de la RD 1016 (Saint-Maximin) pour les flux vers l'Île-de-France, 2. Aux abords de la RD 200 (Villers-Saint-Paul) pour les flux vers Compiègne, 3. Aux abords de la RD 1330 (Creil) pour les flux vers Senlis et l'Île-de-France. Desservir ces aires par des transports collectifs et des liaisons cyclables.

Créer un service d'autopartage: acquérir des véhicules, aménager des espaces dédiés (pôles d'échanges, aire de mobilité), déployer des véhicules, créer des abonnements incitatifs... Apporter un soutien financier aux communes et aux opérateurs. Utiliser ce service pour les déplacements professionnels des agents.

Communiquer sur ces services auprès de la population (Espace Mobilité, journaux locaux, affiches, plaquettes). Organiser des animations sur ces services, permettant par exemple de les tester avec un tarif avantageux pendant un mois ou de l'expérimenter avec l'accompagnement d'un référent de la collectivité.

### Interactions avec d'autres démarches

- SRADDET (R3, R31)
- PPA (M6)

### Maître(s) d'ouvrage

- ACSO
- CCLVD
- PNR Oise - Pays de France

### • Impacts de l'action

- Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)
- Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores

### • Estimation financière

- Coût de fonctionnement TAD de l'ACSO : environ 50 K € / an (inclus dans le coût du réseau urbain de l'ACSO)
- Coût d'investissement du TAD de la CCLVD (2 minibus, 13 arrêts, soit 1 par commune rurale) : environ 76 k €. Coût de fonctionnement : environ 50 k € / an
- Création d'une plateforme de réservation de TAD / autopartage, intégré au système Oise Mobilité : environ 35 k €

Communes

Construction de 3 aires de covoiturage sur le territoire : environ 360 K €

Coût total des véhicules électriques pour le service d'autopartage (14 véhicules électriques, soit 4 à Creil, 2 dans les pôles d'échanges de niveau 3 et 2 dans l'aire de mobilité de Liancourt) : environ 350 k €

Coût total de fonctionnement du service d'autopartage (6 stations) : environ 60 k € (prise en compte de la mutualisation de certaines prestations)

**Partenaire(s)**

Région Hauts-de-France  
 Département de l'Oise  
 Exploitant des réseaux urbains de l'ACSO et de la CCLVD  
 Opérateurs de services de mobilité

**• Financier(s)**

ACSO, CCLVD  
 Communes concernées  
 Région des Hauts-de-France  
 Département de l'Oise  
 Etat (France Mobilité, Plan de relance...)

**Gouvernance**

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Services de transport à la demande de l'ACSO et de la CCLVD : fréquentation mensuelle et annuelle

Autostop organisé : nombre d'arrêts, nombre d'utilisateurs

Covoiturage : nombre d'aires de covoiturage, part modale du covoiturage, taux moyen de remplissage des véhicules

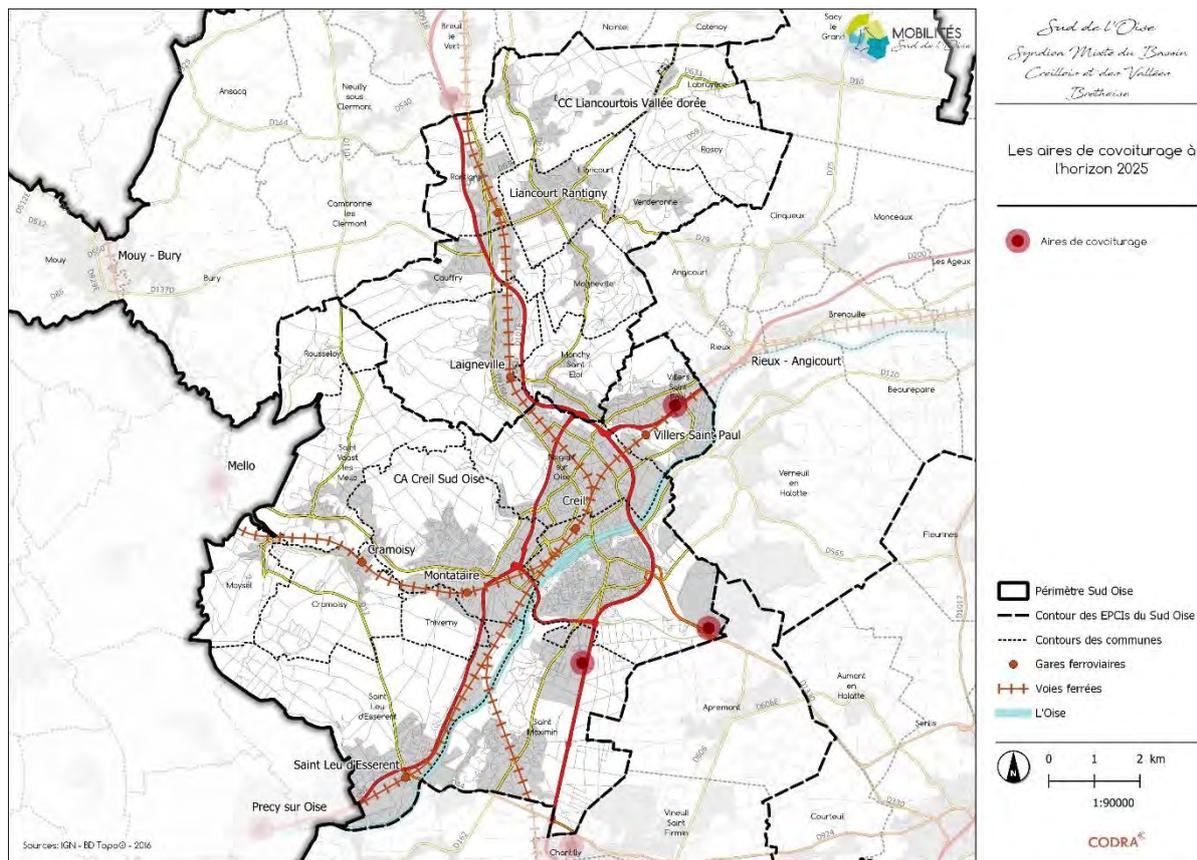
Autopartage : nombre de véhicules dans le service, nombre de stations, nombre d'abonnés, nombre d'utilisations annuelles

## Horizon de réalisation



## Illustrations

Carte 62 : Les aires de covoiturage à l'horizon 2025

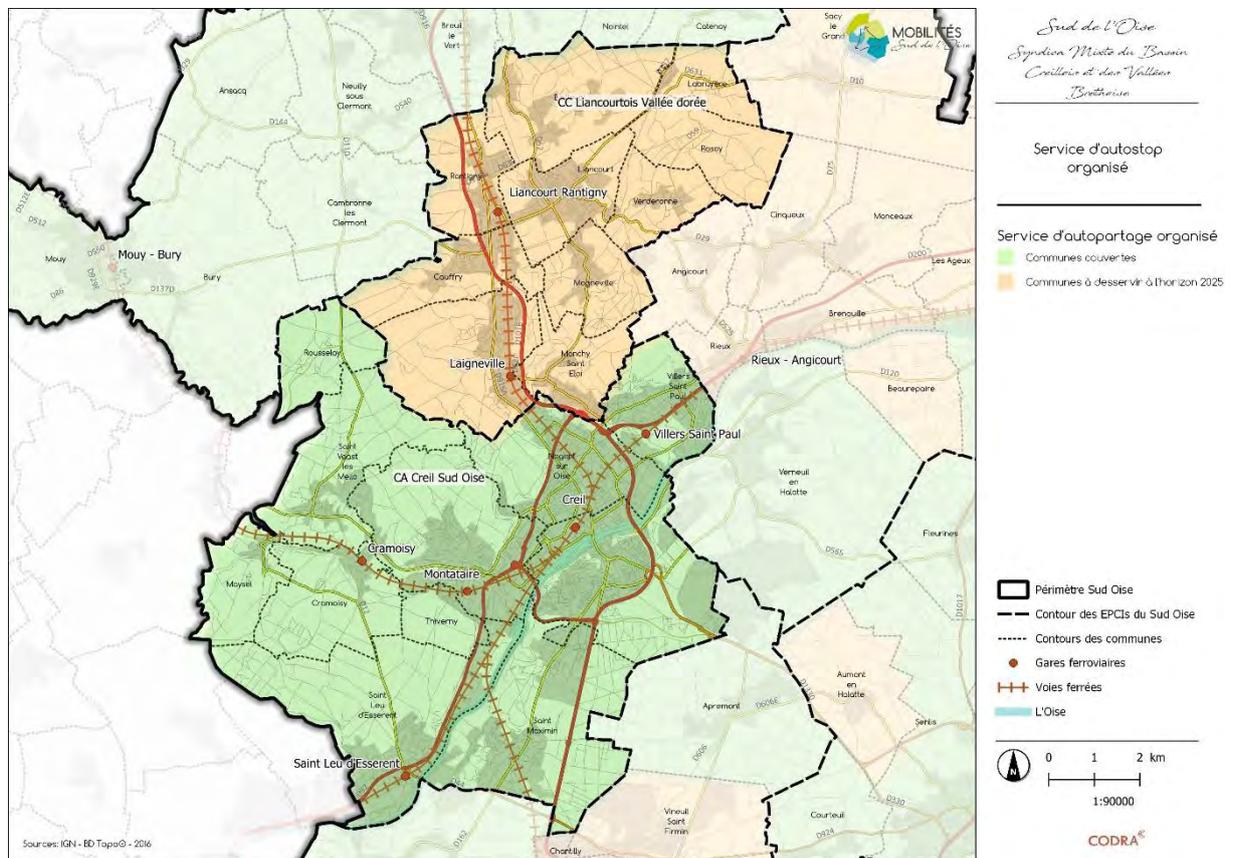


*Exemple d'aire de covoiturage à vocation multimodale à Albi (Tarn)*



Source : Communauté d'agglomération de l'Albigeois, 2018

**Carte 63 : Service d'autostop organisé**



## Action Prioritaire

### Action n° 32

Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain

### Orientation :

Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

### Enjeux associés

Le noyau urbain se caractérise par des conditions de livraisons difficiles, avec quelques places matérialisées sur les axes principaux, mais insuffisantes pour accueillir tous les flux.

Une grande partie des livraisons restent réalisées sur voirie, générant des difficultés pour la circulation des voitures et des autres usagers.

Une réglementation des livraisons pertinente et cohérente à l'échelle du noyau urbain permettrait d'améliorer cette situation.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Etablir une réglementation cohérente de l'accès des véhicules de livraisons et des horaires de livraisons sur l'ensemble des communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul).

Organiser des échanges entre les communes du noyau urbain sur ce sujet, afin de définir les réglementations à instaurer et de suivre la mise en place de ces mesures.

Créer des aires de livraisons sur les axes commerçants du noyau urbain générant des flux importants. Mettre en place un système pour permettre de dédier ces espaces à d'autres usagers en dehors des horaires de livraisons (ex : bornes rétractables, trottoirs multifonctionnels...).

## Interactions avec d'autres démarches

## Maître(s) d'ouvrage

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

## Partenaire(s)

ACSO

## Gouvernance

### • Impacts de l'action

Regroupement et organisation des livraisons dans le noyau urbain

Report des livraisons en poids-lourds vers les véhicules utilitaires légers et vers les vélos-cargo

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### • Estimation financière

Aménagement des aires de livraison (20 aires dans le noyau urbain et 6 aires dans le centre urbain de la CCLVD) : environ 104 k €

### • Financier(s)

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de poids lourds dans le noyau urbain



Nombre d'aires de livraison dans ce secteur



## Illustrations

*Aire de livraison sur la Rue Gambetta (Creil)*



*Source : Google Street View, 2020*

## Action Prioritaire

### Action n° 33

Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km

### Orientation :

Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

### Enjeux associés

Les livraisons vers les zones d'activités du territoire se font quasi exclusivement avec des poids lourds.

Ces flux, indispensable à la vitalité économique du territoire, sont toutefois à l'origine de difficultés de circulation sur les voiries structurantes.

Les flux de poids lourds constituent également un source de pollution dans le noyau urbain. Leur réduction contribuera à améliorer la qualité de l'air sur le territoire (mise en œuvre du PPA).

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Réduire de 15% des flux de véhicules en zone urbaine par une meilleure optimisation logistique

Recourir à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier km

Massifier les flux de livraisons

### Présentation de l'action

Lancer une étude d'opportunité pour la création d'un centre de distribution urbaine aux abords du noyau urbain.

Organiser un groupe de travail avec les entreprises des principales zones d'activités (Saint-Maximin, Parc Alata, Les Marches de l'Oise) afin d'identifier les leviers disponibles pour favoriser les livraisons plus massifiées ou plus propres.

Identifier les éventuelles parcelles disponibles aux abords d'un échangeur routier, en périphérie du noyau urbain.

Etablir une stratégie pour organiser les flux entre le centre de distribution urbaine et l'établissement de destination, en utilisant des véhicules plus propres. Echanger avec les transporteurs proposant de genre de services.

Encourager les entreprises à mettre en place des systèmes de livraison plus massifiés (ex : à l'échelle de chaque zone d'activités).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3)

PPA (M7)

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

### Partenaire(s)

Communes

Région Hauts-de-France

### • Impacts de l'action

Regroupement et organisation des livraisons dans le noyau urbain

Report des livraisons en poids-lourds vers les véhicules utilitaires légers et vers les vélos-cargo

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### • Estimation financière

Etude d'opportunité sur la création d'un centre de distribution urbaine : environ 80 € K

### • Financier(s)

ACSO

## Gouvernance

- Indicateurs de suivi et d'évaluation
  - Nombre de poids lourds sur les routes structurantes
  - Nombre de poids lourds dans le noyau urbain
  - Part des modes alternatifs pour els flux du dernier km



## Illustrations

*Exemple : schéma de logistique urbaine avec un centre de distribution urbaine et un espace de logistique urbaine*



Source : Grenoble - Alpes Métropole, 2016

*Exemple : centre de logistique urbaine de Lille Métropole*



Source : Lille Métropole, 2018

*Exemple : centre de logistique urbaine de Charleroi (Belgique)*



Source : Ville de Charleroi, 2016

## Action Complémentaire

### Action n° 34

## Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny

### Orientation :

Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

### Enjeux associés

Les achats en ligne et les livraisons à domicile associées se développent fortement sur le territoire.

Des solutions de livraisons dans les pôles d'échanges pourrait permettre aux usagers de récupérer leur colis dans le cadre de leur déplacement quotidien.

Il s'agit également de réduire les flux de livraisons au sein du noyau urbain et des autres espaces urbanisés.

### • Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

### Présentation de l'action

Implanter des points-relais de colis dans les pôles d'échanges de Creil et de Liancourt-Rantigny en priorité (consignes Chronopost, Amazon...).

Implanter des points relais de colis dans l'ensemble des pôles d'échanges de niveau 3, dans la mesure du possible.

Créer une conciergerie dans l'Espace de Mobilité implanté dans le pôle d'échanges de Creil, offrant des services de stockage et de distribution de colis (par des vélo-cargos par exemple).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3)

### • Impacts de l'action

Réduction du nombre de déplacements

PPA (M7)

SRADETT : Dans le noyau urbain de Creil, le SCOT et les PLU doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment aux abords des pôles d'échanges et à proximité des arrêts de transports collectifs.

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

• Estimation financière

Consignes pour les colis : coût déjà intégré dans les actions sur les pôles d'échanges (actions 25 et 26)

Partenaire(s)

Commune de Creil  
SNCF Gares & Connexions

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD  
Communes de Creil et de Liancourt

Gouvernance

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de colis traités par an

## Horizon de réalisation



## Illustrations

*Exemple : conciergerie en gare de Montigny-sur-Loing*



*Source : CCI de Seine et Marne*

*Exemple : conciergerie en gare de Montigny-sur-Loing*



Source : CCI de Seine et Marne

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Une mobilité planifiée et cohérente

### *Quelle est la situation de départ ?*

Dans l'agglomération de Creil, le développement urbain est majoritairement concentré sur les espaces urbains existants, notamment aux abords de la gare de Creil. Le cœur d'agglomération est particulièrement mis en avant à travers le projet Gare Cœur d'Agglo. Plusieurs autres projets urbains se développent à proximité des gares (Montataire, Saint-Leu d'Esserent), tandis que des projets économiques se développent en périphérie des espaces urbanisés (Mogneville, Parc Alata). Ces derniers seront donc à desservir par des transports collectifs.

Contrairement à l'ACSO, la CCLVD ne dispose pas aujourd'hui d'offre en transports en commun urbains. Sur le territoire couvert par le SMBCVB, la gouvernance la mobilité est donc exclusivement traitée à l'échelle de l'ACSO.

En outre, si d'importants projets sont en cours, les pratiques de mobilité durables sur le territoire restent peu valorisées et l'information sur la diversité des solutions de mobilité existantes reste peu connue du grand public.

Dans les centralités urbaines, l'emprise foncière dédiée à l'automobile est importante, voire prédominante, à travers la voirie, mais aussi les espaces de stationnement.

### *Comment se décline cet axe sur ce territoire ?*

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de mobilité du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable
- Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire (compétence à l'échelle EPCI et coordination à l'échelle Sud Oise, a minima)
- Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public
- Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Les grandes orientations définies à l'échelle du Sud Oise sont déclinées localement :

- Poursuivre la stratégie de développement urbain aux abords des dessertes en transport collectif existantes ou projetées, en s'appuyant sur le projet Gare Cœur d'Agglo et sur le projet de territoire de la CCLVD
- Mettre en place un dispositif de gouvernance pour garantir la cohérence des offres de mobilité à l'échelle du Grand Creillois, intégrant l'ACSO et la CCLVD
- Lancer des campagnes de communication et organiser des événements autour de la mobilité durable, expérimenter des actions innovantes en termes de mobilité (ex : France Mobilités...)
- Rééquilibrer l'usage de l'espace public dans les centralités urbaines en faveur des modes actifs, en agissant sur l'offre en stationnement et sur la circulation automobile

### *Quels sont les objectifs ?*

Ce grand axe thématique concerne des évolutions en matière de gouvernance, de management de la mobilité, de partage, de sensibilisation, de services, de projets urbains, etc. A l'horizon 2030, l'aménagement du territoire et le développement des services locaux seront organisés de manière à optimiser la demande de mobilité. Ces évolutions permettront de réduire le nombre moyen de kilomètres parcourus chaque jour en voiture par les habitants du SMBCVB, de 11 km aujourd'hui à 7 km en 2030.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 35

Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs

### Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

### Enjeux associés

Avec les projets de densification aux abords du pôle d'échanges de Creil (Gare Cœur d'Agglo, projet de Gournay les Usines) et des autres pôles d'échanges (ex : projet urbain à Montataire), le territoire a déjà enclenché cette dynamique urbaine vertueuse. Toutefois, certains projets sont en développement à l'écart des espaces urbanisés (ex : ZAC de Mogneville).

Le développement urbain aux abords des gares favorise l'usage des modes de déplacements durables pour une majorité d'usagers.

Les PLU des communes du territoire établissent des normes de stationnement pour les zones à urbaniser (nombre de places par logement ou par m<sup>2</sup> de surface). Elles sont définies de manière générale, et pas en fonction de la localisation ou du niveau de desserte en transports collectifs.

Les ménages situés à proximité d'un pôle d'échanges sont plus susceptibles d'utiliser les transports collectifs pour leurs déplacements. Il est convenable d'optimiser le nombre de places de stationnement dans ce secteurs.

De plus, l'optimisation de l'offre en stationnement dans ces secteurs aura un impact sur le taux de motorisation et sur les pratiques de mobilité, en favorisant à son tour l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Les secteurs résidentiels souffrent aujourd'hui d'un manque d'emplacements de stationnement vélo dans les constructions privées et sur l'espace public, ce qui représente un frein important à la pratique du vélo.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports collectifs.

Regrouper 60 % des nouveaux logements construits dans le noyau urbain de Creil / Montataire / Nogent-sur-Oise / Villers-Saint-Paul

### Présentation de l'action

Développer, prioritairement et de façon hiérarchisée, les secteurs stratégiques identifiés par le SCoT : noyau urbain (Creil, Nogent, Montataire, Villers-Saint-Paul), puis Saint-Leu-d'Esserent et Laigneville, enfin Cramoisy, et en complément Liancourt-Rantigny. Inscrire dans les PLU une

intensification du développement urbain dans ces centralités, en particulier aux abords des pôles d'échanges.

Renforcer les exigences de densité inscrites dans le SCOT aux abords des gares : + 30% dans un rayon de 2 km aux abords du pôle d'échanges de Creil, + 20% dans un rayon de 1,5 km aux abords des autres pôles d'échanges (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny, Laigneville) et + 10% dans un rayon de 1 km aux abords de l'aire de mobilité de Liancourt.

Conditionner les extensions urbaines futures à la présence ou au développement d'une desserte en transports collectifs et de liaisons efficaces pour les modes actifs.

Réduire les normes de stationnement des PLU aux abords des gares : -30% dans un rayon de 500 m aux abords du pôle d'échanges de Creil, -20% dans un rayon de 500 m aux abords des autres pôles d'échanges (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny, Laigneville) et -10% dans un rayon de 500 m aux abords de l'aire de mobilité de Liancourt.

Encourager la mutualisation du stationnement entre les opérations urbaines (réduire les exigences de 20% lorsque les places sont mutualisées), ainsi que l'intégration d'une offre d'autopartage (réduire les exigences d'au moins 15% dans les constructions qui intègrent une offre d'autopartage ou des bornes de recharge de véhicules électriques).

Intégrer dans les PLU des normes de stationnement vélo volontaristes, en accord avec les ambitions du PDM pour le vélo (ex : 1 place minimum par logement). Renforcer ces normes aux abords des pôles d'échanges (ex : 1,5 aux abords du pôle d'échanges de Creil, 1,3 aux abords des autres pôles d'échanges). Intégrer des exigences qualitatives pour les espaces de stationnement des vélos.

## Interactions avec d'autres démarches

Exigences de densité inscrites dans le SCoT du SMBCVB : minimum 4000 m<sup>2</sup> de surface de plancher/ha dans le noyau urbain (Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul) ; minimum 3000 m<sup>2</sup> à Saint-Leu-d'Esserent, Laigneville, Saint-Maximin, Thiverny ; minimum 2000 m<sup>2</sup> à Mogneville, Monchy-Saint-Eloi, Rousseloy, Cramoisy. Dont 75 % pour le logement.

SCoT du SMBCVB : Privilégier la reconstruction de la ville sur la ville plutôt que l'étalement urbain : reconquérir et reconvertir les friches en particulier dans le noyau urbain, construire dans les dents creuses, reconquérir les centres-villes et les centres-bourgs. A Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent : poursuivre le développement urbain en privilégiant l'occupation de dents creuses.

SCoT du SMBCVB : L'ouverture à l'urbanisation doit se faire préférentiellement dans les secteurs les mieux desservis, à proximité des axes de transport existant ou en projets. Les nouveaux équipements et

## • Impacts de l'action

Mise en cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité

Maîtrise de la consommation d'espace dans les secteurs périurbains / ruraux

Réduction du nombre de déplacements

extensions urbaines seront desservis par les modes doux et les transports en commun.

Code de l'Urbanisme (art. L151-36): Pour les constructions destinées à l'habitation (hors logements sociaux et cas particuliers) situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Code de l'Urbanisme (art. L151-35): Pour les constructions destinées aux logements sociaux, aux logements intermédiaires, aux établissements d'hébergement de personnes âgées et aux résidences universitaires, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Code de l'Urbanisme (art. L151-35): Toutefois, lorsque les logements mentionnées ci-dessus sont situés à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.

Code de l'Urbanisme (art. L151-31): Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

Code de l'Urbanisme (art. L151-30): Lorsque le règlement du PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux. Code de la construction et de l'habitation (art. L111-5-2 ) : obligation de stationnement vélo dans les habitations, les établissements industriels ou tertiaires et les services publics.

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

### Maître(s) d'ouvrage

Communes

### • Estimation financière

Aucun coût direct associé

### Partenaire(s)

### • Financeur(s)

ACSO  
CCLVD  
Promoteurs privés

Communes  
ACSO, CCLVD

**Gouvernance**

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

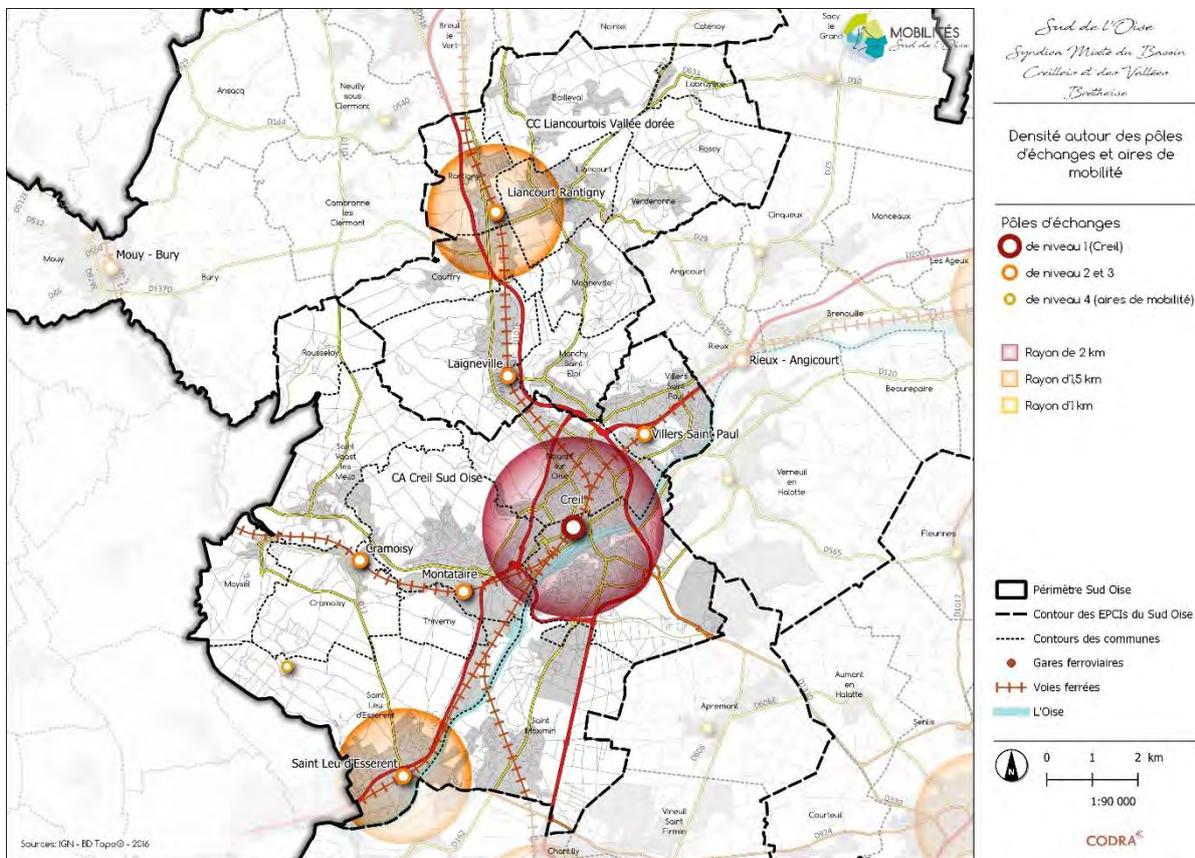
- Part du développement urbain situé à proximité des pôles d'échanges (en % de surface)
- Densité urbaine à proximité des pôles d'échanges
- Normes de stationnement de voitures en fonction de la desserte
- Normes de stationnement de vélos en fonction de la desserte

### Horizon de réalisation

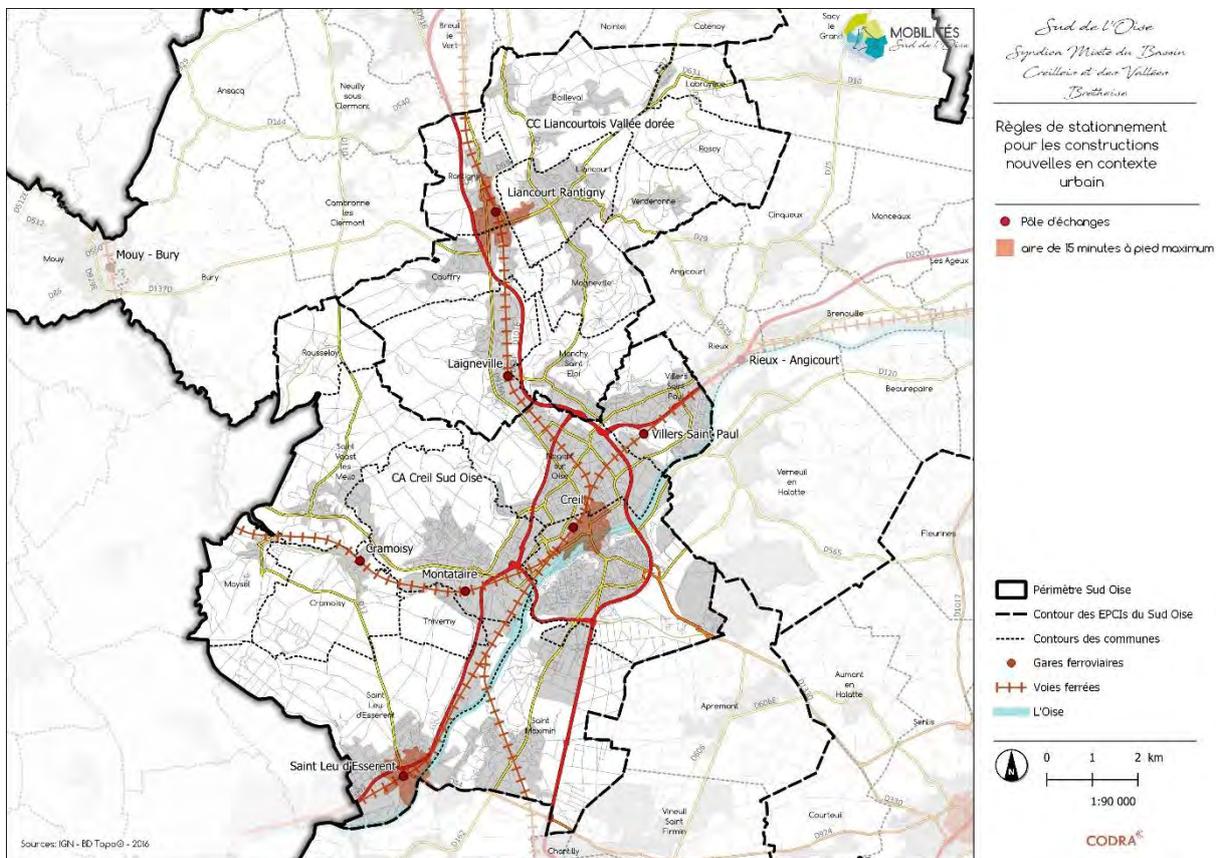


### Illustrations

Carte 64 : Densité autour des pôles d'échanges et aires de mobilité

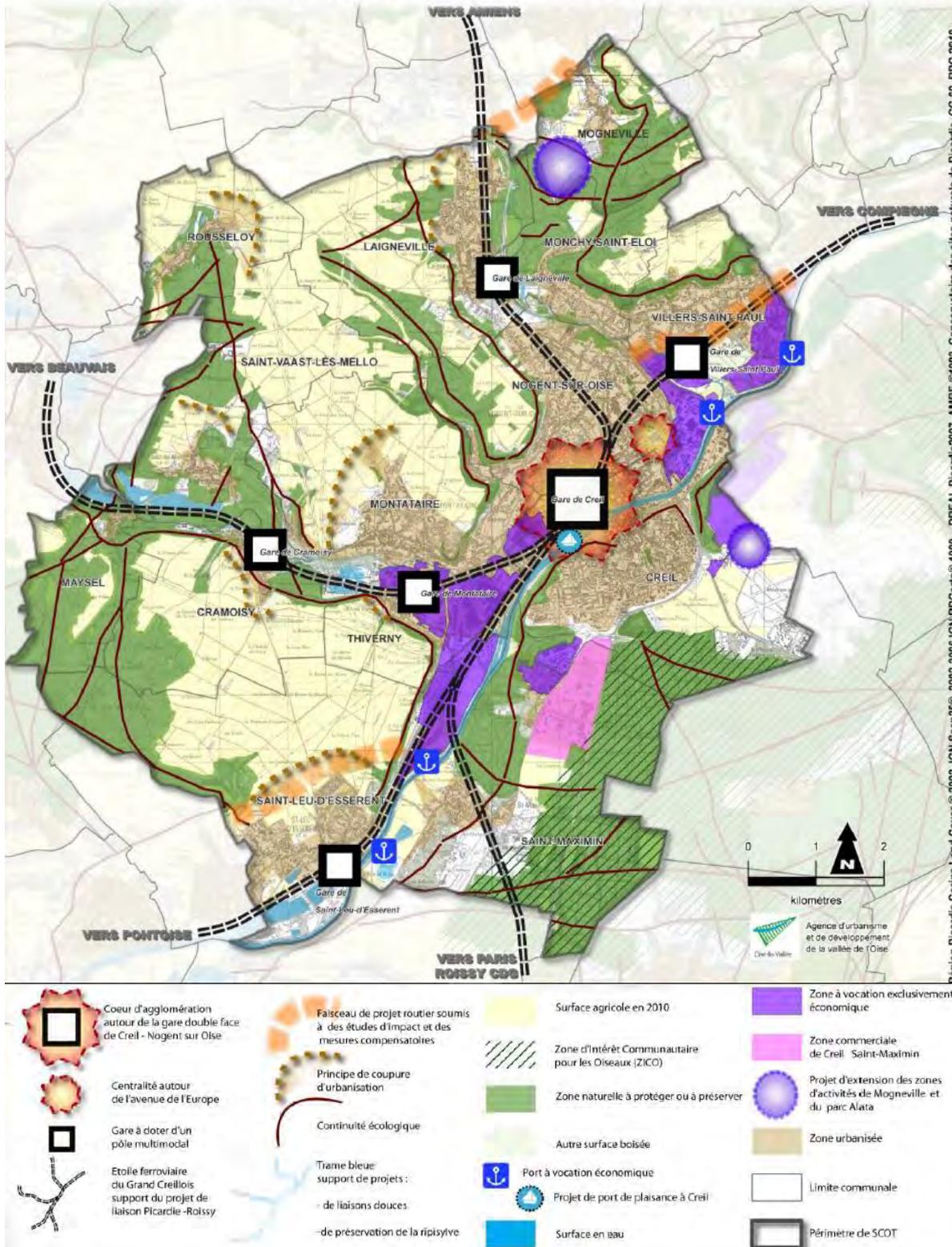


Carte 65 : Règles de stationnement pour les constructions nouvelles



Carte 66 : Document d'objectifs et d'orientations du Grand Creillois (SCOT du SMBCVB)

**DOCUMENT D'OBJECTIFS ET D'ORIENTATIONS DU GRAND CREILLOIS**



Source : SCOT du SMBCVB, 2013

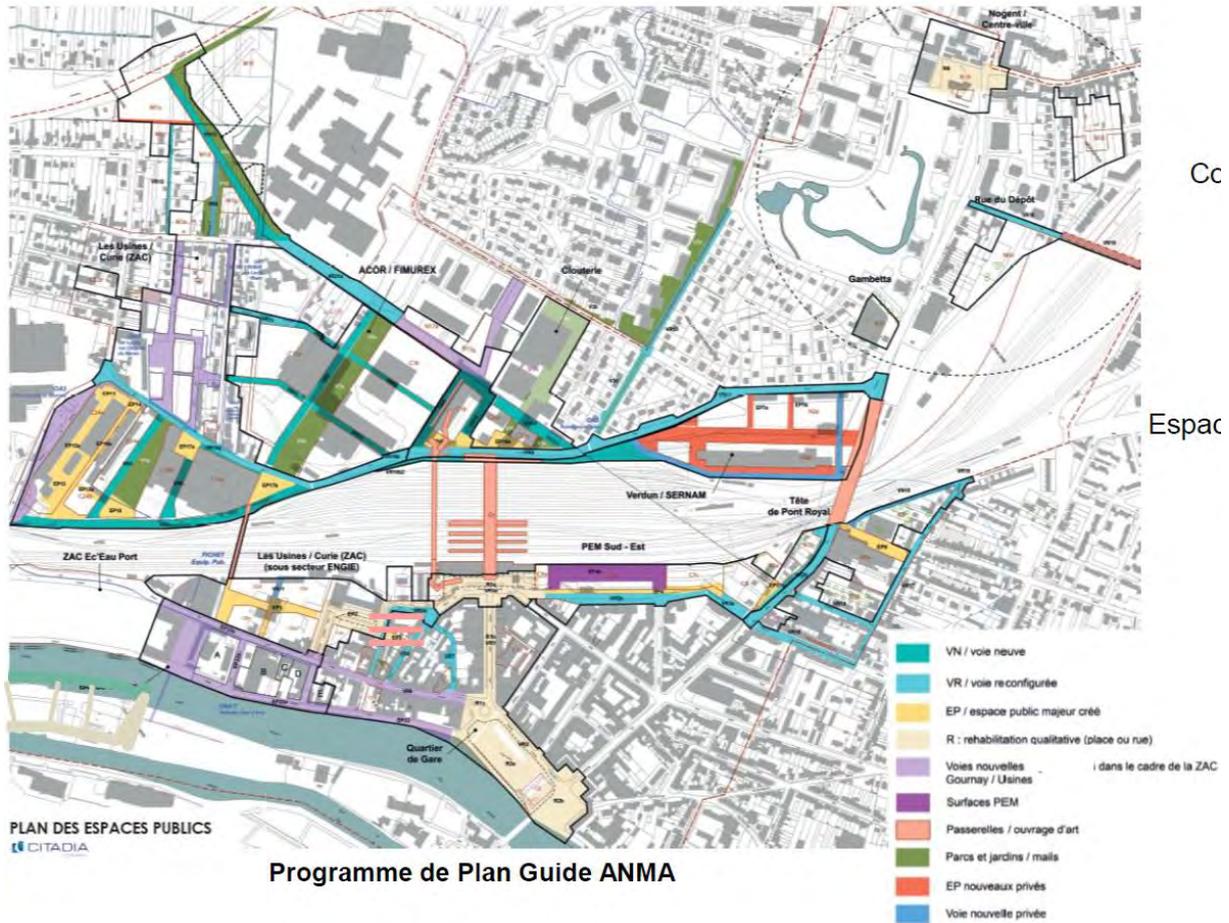
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

*Objectifs et actions du Projet de territoire de la CCLVD*

<b>1 POURSUIVRE L'ACCUEIL DE NOUVEAUX HABITANTS</b>	<p>Créer une Maison France Services</p> <p>Renforcer le rôle du RAM dans l'accompagnement des modes de garde collectifs</p> <p>Créer une maison de santé et être acteur du Projet de Santé du territoire</p>
<b>2 DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LES MOBILITÉS DOUCES</b>	<p>Réaliser un Schéma Intercommunal des liaisons douces</p> <p>Réaliser un réseau de circulations douces et assurer sa promotion</p> <p>Améliorer la mobilité vers les gares et les équipements structurants</p>
<b>3 RENFORCER LE POLE URBAIN LIANCOURT/ RANTIGNY/ CAUFFRY</b>	<p>Développer la complémentarité entre les gares de Laigneville, Liancourt – Rantigny</p> <p>Traiter les friches industrielles et les complémentarités futures</p> <p>Regrouper les services publics en priorité sur le pôle urbain</p>
<b>4 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE</b>	<p>Organiser une politique foncière et immobilière en lien avec l'EPFLo (SEM patrimoniale, bourse des locaux vacants, renaturer les sites pollués...)</p> <p>Ancrer un campus formation continue à Monchy-Saint-Eloi</p>
<b>5 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN MAÎTRISANT L'ÉNERGIE, L'EAU, LES DÉCHETS</b>	<p>Favoriser un urbanisme durable adapté au changement climatique</p> <p>Montrer l'exemple par l'isolation des bâtiments communaux et intercommunaux</p>
<b>6 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE DE L'AGRICULTURE</b>	<p>Favoriser le développement des circuits courts,</p> <p>Amener vers une conversion vers l'agriculture bio, au maraichage, élevage</p> <p>Offrir des débouchés de distribution directe de produits en circuits courts et/ou bio</p>
<b>7 FAVORISER LES ACTIVITÉS DE LOISIRS, SPORTIVES ET DE CULTURE, ET DES ACTIONS DE PRÉVENTION SANTE</b>	<p>Créer un événement intercommunal culturel ou sportif annuel ou bisannuel</p> <p>Développer des activités plus ludiques à la piscine dans le cadre de sa modernisation</p> <p>Valoriser et promouvoir les associations en organisant avec leur partenariat des actions sur différentes thématiques sur les sites de la piscine et du Parc Chédeville</p>

Source : *Projet de territoire de la CCLVD, 2019*

Plan guide du projet Gare Cœur d'Agglo



SOURCE : ACSO, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 36

Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale

### Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

### Enjeux associés

La ZAC de Mogneville, nouvelle zone d'activités implantée entre Mogneville, Cauffry et Laigneville, verra le jour à l'horizon 2020. Cette zone ne bénéficie pas à ce jour d'une desserte en transports collectifs.

Des extensions de zones d'activités sont également prévues : extension du Parc Alata, reconversion de la Base Aérienne de Creil. Ces zones présentent une desserte faible en transports collectifs.

A court terme, il sera indispensable d'assurer une desserte des zones ou des extensions en projet par les transports collectifs.

A plus long terme il est préconisé de localiser les futures zones d'activités ou les futures extensions à proximité des espaces urbanisés, sur des sites bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs.

Cette stratégie contribuera à limiter les besoins en transports et déplacements, et les nuisances, liés aux zones d'activités.

A terme, elle participera également à la hausse de la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

### Présentation de l'action

Prioriser / hiérarchiser les zones d'activités en fonction de leur niveau de desserte en transports collectifs, ainsi que de la proximité des infrastructures ferroviaires et fluviales (SCOT, PLU).

Privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans les zones économiques considérées comme prioritaires, bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et localisées à proximité d'infrastructures ferroviaires ou fluviales.

Identifier les potentiels fonciers et les dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires (bonne desserte en transports collectifs et proximité des infrastructures) pour le développement économique.

## Interactions avec d'autres démarches

SCOT du SMBCVB : Réaliser un grand projet d'aménagement dans les zones économiques de Saint-Leu-d'Esserent / Montataire / Creil et de Nogent-sur-Oise / Villers-Saint-Paul, ayant vocation à devenir les deux grands parcs d'activités destinés à l'accueil des entreprises.

SCOT du SMBCVB : 30 hectares de terres agricoles inscrites aux PLU pour l'étalement des activités économiques, à répartir entre la future ZAC de Mogneville et l'extension du Parc Alata (secteurs non desservis par les transports collectifs)

Projet de territoire de la CCLVD : renforcer les zones d'activités économiques existantes et restructurer des friches industrielles telles que Caterpillar (Rantigny)

Charte du PNR : optimiser l'occupation du foncier dédié aux activités économiques par la reconversion des friches et la requalification de l'existant, y compris la base aérienne 110 reconvertie en secteur économique

Charte du PNR : Eviter les flux de véhicules lourds engendrés par les activités économiques et commerciales. Faire en sorte que ces flux présentent un caractère raisonnable, en rapport avec la taille et la desserte de la commune.

SRADDET : Veiller dans les SCOT à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès et en développant une stratégie foncière

## • Impacts de l'action

Mise en cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité

Maîtrise de la consommation d'espace dans les secteurs périurbains / ruraux

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO  
CCLVD

## • Estimation financière

Aucun coût direct associé

**Partenaire(s)**

Entreprises

**Gouvernance**

**• Financeur(s)**

ACSO, CCLVD  
Communes

**• Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Part des nouvelles zones ou extensions de zones bénéficiant d'une desserte qualitative en transports collectifs (en % de surface)

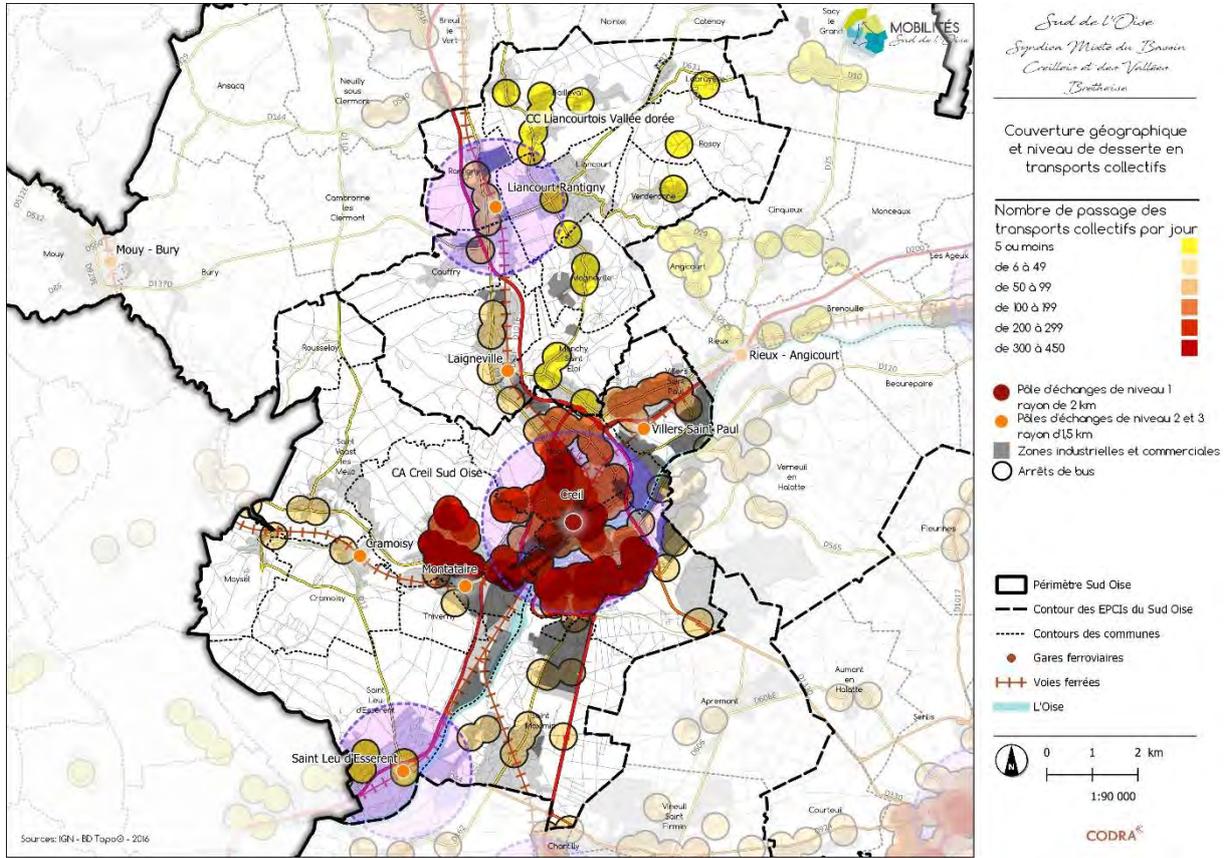
Part de salariés du territoire à proximité d'une offre qualitative en transports collectifs

Nombre de passages par jour et en heure de pointe sur les zones d'activités



Illustrations

Carte 67 : Couverture géographique et niveau de desserte en transports collectifs



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 37

Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

### Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

### Enjeux associés

Malgré la présence de commerces à proximité, le pôle d'échanges de Creil constitue aujourd'hui plutôt un lieu de passage qu'un lieu d'activités ou un lieu de vie. L'arrivée du projet Gare Cœur d'Agglo constitue une opportunité pour développer un tiers-lieu aux abords de la gare de Creil, répondant aux différents besoins des usagers.

Les autres pôles d'échanges du territoire disposent d'une très faible offre de services ou de commerces à proximité. Avec leur future montée en puissance, il serait intéressant de créer des lieux regroupant différents services à proximité.

La Commune de Nogent-sur-Oise va créer une Maison France Services, offrant un accès à de nombreux services publics, à l'échelle locale.

Cette action permettra d'apporter des réponses aux usagers dans le cadre de leurs déplacements quotidiens, en contribuant à réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture.

14% des actifs du territoire déclarent qu'ils pourraient pratiquer le télétravail, tandis que 76% d'entre eux souhaiteraient pouvoir le pratiquer (source : EDVM, 2017).

Le télétravail peut contribuer à limiter les déplacements liés au travail pour les activités qui le permettent, à réduire la congestion en heure de pointe et à limiter la pollution. Il représente également un levier d'amélioration de la qualité de la vie familiale et de réduction du stress lié au transport.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Limiter les déplacements en heure de pointe

Donner aux actifs plus de flexibilité dans leur organisation quotidienne.

### Présentation de l'action

Dans les PLU des communes, adapter les zonages et règlements de façon à autoriser / exiger des vocations diverses aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité : services (conciergerie, santé, accès au numérique...), équipements (petite enfance, sports,...), commerce (lieux de vente, circuits-courts, marchés), activités économiques...

Etablir pour cela des dispositions réglementaires (zonage spécifique, règle de mixité, linéaire de rez-de-chaussée actifs, emplacements réservés...), en priorité dans les PLU de Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent, ciblés par le SCoT pour la mixité urbaine.

Développer des projets urbains ou immobiliers spécifiques aux abords des pôles d'échanges et de l'aire de mobilité. Dans ce cadre, créer des tiers-lieux, regroupant de nombreux services (espace de coworking, locaux associatifs, permanences de services sociaux, distributeurs automatiques de produits...).

Aménager des espaces publics évolutifs permettant d'accueillir différents usages en fonction de la temporalité, à travers une piétonnisation provisoire ou une gestion dynamique des différents modes sur les voies de circulation (par exemple).

Organiser des services citoyens et solidaires en appui sur l'aire de mobilité : covoiturage solidaire et scolaire, conseil en mobilité itinérant, services sociaux itinérants, accompagnement vers l'école, etc.

Mener une enquête auprès des entreprises pour évaluer la pratique du télétravail et son potentiel de développement. Prendre en compte cette thématique dans les échanges menés avec les entreprises sur la mobilité durable. Intégrer un espace de télétravail dans les tiers-lieux à créer aux abords des pôles d'échanges.

## Interactions avec d'autres démarches

Le projet Gare Cœur d'Agglo prévoit un nouveau développement commercial (3% de la SdP) de centre-ville (revalorisation et montée en gamme vis-à-vis de la périphérie), localisé dans le bâtiment gare (moins de 1000 m<sup>2</sup> de SdP) et aux abords des deux gares et des polarités secondaires, ainsi qu'une nouvelle offre d'équipements

Projet de territoire de la CCLVD : Renforcer le pôle urbain Liancourt/Rantigny/Cauffry y compris en captant la centralité du pôle urbain : regroupement des services publics, développement du commerce local, marché non sédentaire à développer, projets de conciergerie près de la gare de Liancourt-Rantigny à étudier, équipements de santé à développer, développement de lieux d'accueil intergénérationnels

Charte du PNR : privilégier certains secteurs d'activités, dont l'artisanat et le commerce de proximité ; les activités tertiaires, de recherches et d'innovation ; les activités de production artisanales et industrielles, porteuses d'emplois qualifiés ; les activités en lien avec les ressources du territoire ; le tourisme.

SRADDET : Privilégier la mixité fonctionnelle. Cette diversification intégrée et cohérente passe notamment par l'aménagement prioritaire autour des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des axes de transports collectifs existants et à venir

SRADDET : développer dans les SCOT une stratégie d'aménagement visant l'attractivité commerciale des

## • Impacts de l'action

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

centres-villes, des centres-bourgs et des polarités rurales.

PPA (M7)

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

### Partenaire(s)

Communes

Entreprises

Usagers

Opérateurs privés d'espaces de coworking

### Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

### • Estimation financière

Coût de création des tiers-lieux (5 tiers-lieux, soit 1 dans chaque pôle d'échanges de niveau 3 ou aire de mobilité) : 925 K €

Coût de mise en place d'un service social itinérant (achat d'un véhicule) : environ 60 K € (à mutualiser avec les autres EPCI du Sud Oise)

Coût de fonctionnement d'un service social itinérant (salaires, essence, matériel...) : environ 70 K € par an (à mutualiser avec les autres EPCI du Sud Oise)

Etude sur le potentiel de télétravail : environ 40 K €

### • Financier(s)

ACSO, CCLVD

Communes

### • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de tiers-lieux

Nombre de visiteurs annuels dans les tiers-lieux

Pourcentage d'entreprises permettant le télétravail

Pourcentage de personnes pratiquant le télétravail

Nombre d'espaces de coworking

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Horizon de réalisation



## Illustrations

*Appel à manifestation d'intérêt pour la création d'un tiers lieu à l'ACSO*



Source : ACSO, 2020

*Tiers-lieu L'Atelier 17 à Pont-Sainte-Maxence*



Source : CCPOH, 2020

*Exemple : Tiers-lieu La Recyclerie à Paris*



Source : Ville de Paris, 2018

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 38

Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO

### Orientation :

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire

### Enjeux associés

La CCLVD a décidé d'acquérir la compétence Mobilité. Elle va donc mettre en place un service de transports collectifs urbains.

A court terme, avec l'acquisition de la compétence mobilité par la CCLVD, deux AOM co-existeront sur le périmètre du SMBCVB (périmètre du PDM).

Afin de permettre une mise en œuvre efficace du plan d'actions du PDM, avec notamment une offre de mobilité complète et cohérente à l'échelle du SMBCVB, il sera indispensable de coordonner les politiques de mobilité de l'ACSO et la CCLVD.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

### Présentation de l'action

Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité mutualisés, permettant de mettre en cohérence les politiques à l'échelle du Sud de l'Oise (voir axe transversal).

Organiser des réunions conjointes associant les responsables de la mobilité de l'ACSO et de la CCLVD, afin d'échanger de manière détaillée sur les solutions à mettre en place et sur la mise en cohérence des ces solutions.

Etablir un dispositif technique pour le suivi des indicateurs du PDM, commun à l'échelle du SMBCVB (ex : tableau de bord des indicateurs). Partager des informations avec le référent technique de suivi des plans de mobilité mutualisés.

## Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R29)

## Maître(s) d'ouvrage

ACSO  
CCLVD

## Partenaire(s)

Région Hauts-de-France  
SMTCO

## Gouvernance

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

## • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

## • Estimation financière

Aucun coût direct associé

## • Financier(s)

ACSO, CCLVD

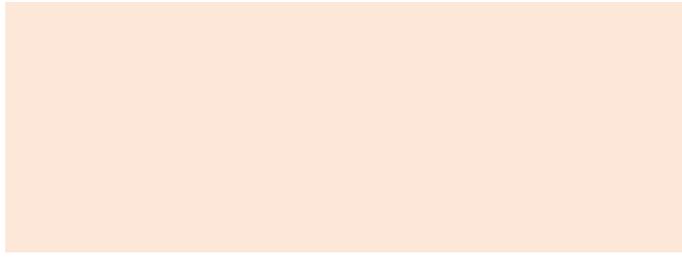
SMTCO

Région Hauts-de-France

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de réunions sur la mobilité associant l'ACSO et le SMBCVB

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB



## Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 39

Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)

### Orientation :

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire

### Enjeux associés

La hiérarchie de la voirie n'est pas clairement définie sur le territoire, notamment dans le noyau urbain.

Des voiries de liaison intercommunale sont empruntées par du trafic du transit (Rue Gambetta / Rue de la République), tandis que des rues locales sont empruntées pour l'accès vers la gare (Rue Jules Juillet, Rue des Pierres...).

La réalisation du projet Gare Cœur d'Agglo conduira à revoir les itinéraires d'accès vers la gare, avec la création d'une nouvelle voie vers le futur point d'entrée au nord de la gare, en connexion avec la RD 200.

Il s'agit d'une occasion pour établir une hiérarchisation de la voirie, consistant définir clairement le statut souhaité pour chaque voirie du noyau urbain et pour garantir une cohérence entre ce statut et leur usage dans la réalité.

Les voiries structurantes à l'échelle du SMBCVB feront l'objet d'un aménagement et d'une réglementation répondant à leur statut.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

## Présentation de l'action

Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie (voir carte page suivante). Définir les aménagements (ex : requalifications de voirie) et les réglementations (ex : zones 30) nécessaires à la mise en œuvre de cette hiérarchisation.

Réaliser une étude de circulation sur le noyau urbain, intégrant un volet sur la demande (usage multimodal des voiries) et un volet sur l'offre de mobilité (fonctions supportées par les voiries). Evaluer les impacts en termes de circulation de la hiérarchisation de la voirie et de l'évolution des comportements avec les actions du plan de mobilité.

Réaménager les voiries structurantes du noyau urbain en "avenues d'agglomération" (8 Mai 1945, Gambetta, République...), en préservant leur capacité routière et en améliorant les conditions de circulation des autres modes.

Faire évoluer les voies principales du noyau urbain (hors voiries structurantes) en "voies d'accès au noyau urbain", afin d'améliorer les conditions de déplacements des autres usagers, en profitant de la nouvelle voie d'accès à la gare de Creil.

Etablir les modalités de transfert des futures "avenues d'agglomération" entre le Département ou les communes et l'ACSO. Mener des échanges avec les EPCI voisines sur la hiérarchie de la voirie, pour éviter les effets de reports entre territoires.

Lancer une étude de circulation sur le contournement routier RD 200 / RD 1016 , permettant d'étudier la circulation actuelle et les possibilité de transformer cet axe en "voie routière à vocation multimodale", à un horizon de baisse d'utilisation de la voiture (horizon 2040).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27)

### • Impacts de l'action

- Diminution du trafic de transit
- Diminution des accidents de la route
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores
- Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO  
Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

### • Estimation financière

Etude de circulation dans l'ACSO : environ 100 K €  
Réaménagement des voiries structurantes : entre 10 et 15 M €

### Partenaire(s)

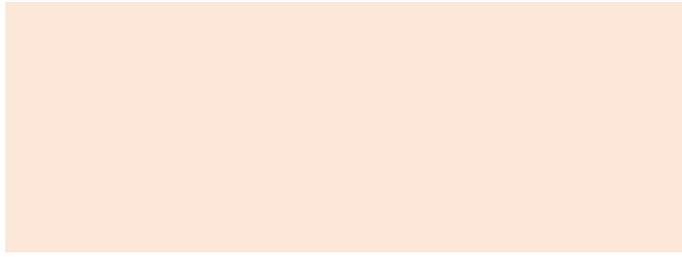
Département de l'Oise

### • Financeur(s)

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)  
ACSO



Gouvernance



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de voies d'intérêt communautaire

Trafic dans le noyau urbain

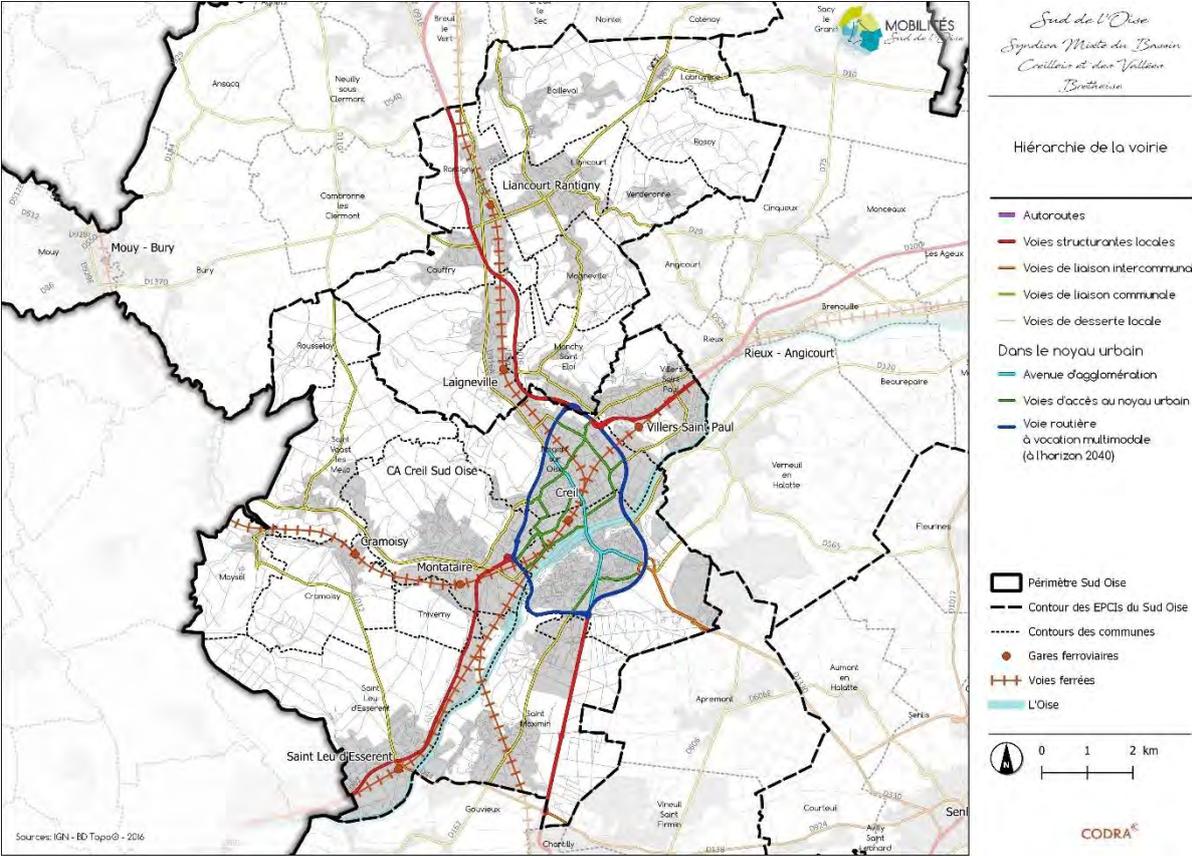
Part de trafic de transit dans le noyau urbain

Horizon de réalisation

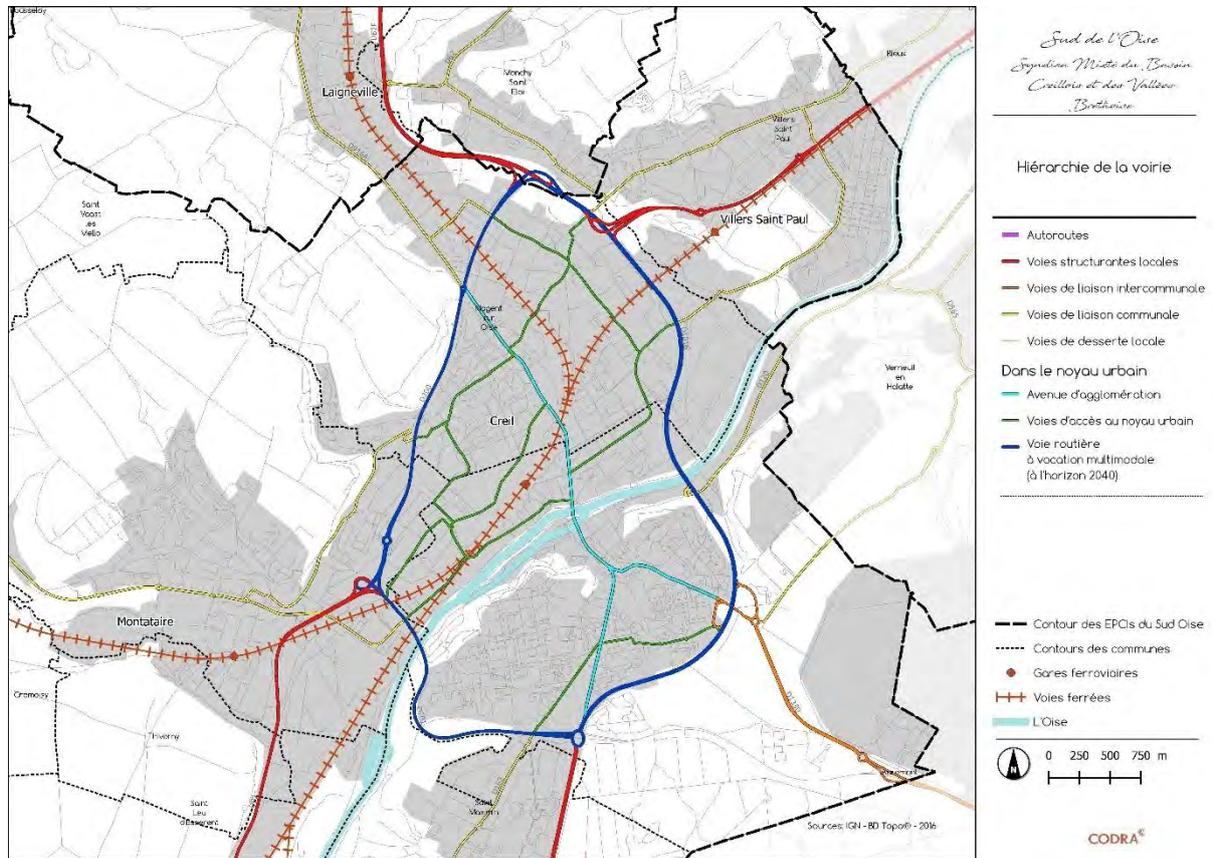


Illustrations

Carte 68 : Hiérarchie de la voirie à l'échelle du SMBCVB



Carte 69 : Hiérarchie de la voirie à l'échelle de noyau urbain



## Action Complémentaire

**Action n° 40** Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants

**Orientation :** Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public

### Enjeux associés

D'après les chiffres de l'exploitant du réseau urbain de l'ACSO, 28 829 abonnements ont été vendus en 2017, ce qui correspond à environ 2 400 abonnés mensuels (environ 3% de la population).

Ce nombre d'abonnés reste assez limité. De plus, il est en baisse au cours de la période récente. Ces constats pourraient s'expliquer par l'usage de tickets individuels, par la fraude et par un usage très important de la marche à pied.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDM, il sera très important d'encourager les habitants de l'ACSO à utiliser davantage les transports collectifs.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

### Présentation de l'action

Fournir un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants de l'ACSO et de la CCLVD, afin de les encourager à expérimenter puis à adopter l'utilisation des transports collectifs (nombre de bénéficiaires estimé à environ 30 000 personnes).

### Interactions avec d'autres démarches

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs  
 Croissance des déplacements en transports collectifs  
 Réduction de la pollution atmosphérique  
 Réduction des émissions de gaz à effet de serre  
 Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

• **Estimation financière**  
 Distribution du Pass Oise Mobilité à tous les habitants : coût non connu à ce stade

Partenaire(s)

• **Financier(s)**  
 ACSO

Gouvernance

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB



Horizon de réalisation



## Illustrations

### Pass Oise Mobilité



Source : SMTCO, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Complémentaire

### Action n° 41

Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable

### Orientation :

Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public

### Enjeux associés

Aujourd'hui, l'ACSO informe la population sur l'offre disponible à travers différents supports : site internet, magazine communautaire, plaquettes, affiches.

Le local commercial du réseau urbain, situé sur le parvis de la gare de Creil, offre aussi une information sur ce réseau.

Une campagne d'information sur le Rézo Pouce a également été lancée récemment par l'ACSO et le PNR.

Le SMTCO assure par ailleurs une information sur la desserte multimodale à travers le système Oise Mobilité : plans, horaires, recherche d'itinéraires, etc...

L'ACSO organise des animations lors de la Semaine de la Mobilité, à travers l'installation d'un stand sur le parvis de la gare de Creil, proposant une découverte du système Oise de Mobilité et des conseils personnalisés.

Un jeu est également organisé lors de la Semaine de la Mobilité, permettant aux usagers de gagner différents prix, y compris des abonnements annuels pour le réseau urbain et un vélo pliant.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

## Présentation de l'action

Poursuivre l'information des usagers sur les offres disponibles, en profitant de la restructuration du réseau de l'ACSO pour lancer une campagne sur la mobilité, intégrant non seulement le réseau de transports urbains, mais également l'ensemble des solutions de mobilité disponibles (liaisons cyclables, covoiturage, Rézo Pouce...).

Mobiliser l'ensemble des supports disponibles : magazine communautaire, journaux municipaux, affiches, plaquettes, etc. Mettre à disposition ces supports dans les mairies, les structures sociales et les autres équipements du territoire.

Fournir systématiquement une information aux usagers sur les modalités d'accès aux équipements, pouvant les inciter à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle (ex : fiches de rendez-vous administratifs, consultations médicales...).

Poursuivre les animations organisées lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent dans le pôle d'échanges de Creil et un stand itinérant dans les autres pôles d'échanges (ex : un jour dans chaque pôle pendant une semaine).

Réaliser des interventions régulières sur la mobilité tout au long de l'année, en s'appuyant sur l'Espace Mobilité de Creil et sur les autres pôles d'échanges (ex : un stand itinérant, desservant chaque lieu une fois par mois) et en s'intégrant à des animations existantes (ex : marchés, fêtes de village...).

Mettre en place une campagne du type "Un mois sans ma voiture", permettant à un groupe de ménages de tester d'autres solutions de mobilité, en leur fournissant un accompagnement personnalisé et des réductions sur les services de mobilité (réseau urbain, covoiturage, Rézo Pouce...).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R30)

PPA (M6, M7)

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

SMTCO

### • Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autopstop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

### • Estimation financière

Actions d'information régulières sur la mobilité (journaux, affiches, plaquettes) : environ 20 k € par an

Salaires des chargés de communication : coûts intégrés au fonctionnement habituel des services Communication des EPCI

Trois campagnes de sensibilisation annuelles dans les pôles d'échanges et l'aire de mobilité (dont une campagne pendant la Semaine de la Mobilité) : environ 30 k €

Opération "Un mois sans ma voiture" (communication, accompagnement individualisé, prix aux participants...) : environ 20 k €

## Partenaire(s)

Région Hauts-de-France  
PNR  
AUSV

## • Financier(s)

ACSO, CCLVD

## Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

## • Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de campagnes de communication sur la mobilité

Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics

Nombre d'expérimentations de changement de comportement

## Horizon de réalisation



## Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

*Affiches d'information du nouveau réseau de transports urbains de l'ACSO*



Source : ACSO, 2021

*Exemple : Village des mobilités à Marseille*



Source : Aix Marseille Métropole, 2018

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

Exemple : Affiche de promotion de la mobilité durable



Source : Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2018

Exemple : Affiche d'information sur Rézo Pouce



Source : Rézo Pouce, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 42

## Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains

### Orientation :

Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

### Enjeux associés

L'existence de la rocade routière autour du noyau urbain (RD 200 / RD 1016) est très bénéfique, car elle permet au trafic de transit d'éviter ce secteur. Toutefois, le trafic reste élevé sur l'axe Gambetta / République, alors qu'une partie de ce trafic pourrait emprunter la rocade routière.

Les niveaux de circulation sont également très élevés dans le centre-ville de Creil, notamment aux abords de la gare, montrant un dysfonctionnement dans ce secteur. Quelques difficultés de circulation sont également à noter dans le centre-ville de Nogent-sur-Oise.

La RD 1016 se caractérise aujourd'hui par un trafic très élevé au niveau du noyau urbain (plus de 66 000 véhicules par jour, dont 4,3% de poids lourds). Il apporte une bonne accessibilité vers les destinations du Sud Oise, mais il est aussi à l'origine de nuisances (pollution, bruit...).

La réduction envisagée du trafic représente une opportunité pour repenser du contournement routier de la RD 200 / RD 1016. Sa transformation en "voie routière à vocation multimodale" pourrait améliorer l'accessibilité multimodale et amorcer une nouvelle manière d'aménager les axes routiers sur le territoire.

A Saint-Leu, le trafic a augmenté sur le pont de l'Oise, en lien avec les politiques des autres territoires. La RD 92 supporte un trafic de transit important dans la zone urbanisée, mais la situation devrait s'améliorer avec la liaison Creil - Chambly.

Plusieurs voies secondaires de la CCLVD sont empruntées par du trafic de transit (RD 62 à Liancourt, Mogneville et Moncy-Saint-Eloi, RD 916 à Laigneville...), générant des difficultés pour la vie locale en traversée des espaces urbanisés dans ces communes.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

## Présentation de l'action

Apaiser la circulation et réduire la place de la voiture dans le noyau urbain, à travers une réglementation et un aménagement adaptés aux contextes desservis, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de hiérarchisation de la voirie (à l'horizon 2030).

Pour les avenues d'agglomération : conserver la capacité routière, tout en améliorant les conditions de déplacements des autres modes (pistes cyclables, trottoirs confortables, traversées sécurisées) et en garantissant l'accessibilité des véhicules de livraisons.

Pour les voies d'accès au noyau urbain : apaiser la circulation (zone 30, zone de rencontre), réduire la chaussée, élargir les trottoirs, créer des aménagements cyclables, favoriser la cohabitation entre les modes...

Pour la future voie routière à vocation multimodale (RD 200 / RD 1016) : lancer une étude de circulation, intégrant des comptages de circulation ainsi qu'une simulation des déplacements tous modes, en tenant compte des impacts du plan de mobilité.

Sur cet axe, définir le nombre de voies nécessaires à la circulation, ainsi que l'opportunité pour créer une voie dédiée aux modes collectifs et partagés et pour aménager une piste cyclable. Le cas échéant, en fonction des résultats de l'étude de circulation, lancer une étude urbaine pour la transformation de cet axe à l'horizon 2040.

Réaliser une étude de circulation dans le secteur urbain dense de la CCLVD (Liancourt, Rantigny, Laigneville, Cauffry). Mettre en place des mesures (aménagement, réglementation...) pour marquer le caractère local des voiries dans ce secteur. Accompagner ces mesures par un jalonnement adapté, renvoyant le trafic de transit vers les axes structurants. Etudier la prise de compétence Voirie sur les voies d'intérêt communautaire, pour contribuer à la politique de mobilité de la CCLVD (aménagements cyclables, lignes de bus...).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30)

PPA (M6, M7)

Nouvelle voie d'accès à la gare de Creil, au nord de la voie ferrée (en connexion avec la RD 200)

### • Impacts de l'action

Diminution du trafic de transit

Diminution des accidents de la route

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Département de l'Oise

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

### • Estimation financière

Etude de circulation sur l'axe RD 200 / RD 1016 : environ 100 K €

Etude urbaine de transformation de la RD 200 : environ 500 k €

Etude de circulation dans le centre urbain de la CCLVD : environ 60 K €

Apaisement et requalification des voiries du centre urbain de la CCLVD : environ 500 k €

Communes de Liancourt, Rantigny, Laigneville et Cauffry

**Partenaire(s)**

**Gouvernance**

• **Financeur(s)**

Communes concernées  
Département de l'Oise

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Trafic total, part des poids lourds et part du transit dans le noyau urbain  
Linéaire de voirie requalifiée dans le noyau urbain (en km)  
Trafic total, part des poids lourds et part du transit sur la RD 1016  
Capacité multimodale sur la RD 1016 (prise en compte des transports collectifs, du vélo, du covoiturage...)  
Trafic total et part du transit sur les voies traversant le secteur urbain de la CCLVD  
Part de flux de transit sur ces voies

### Horizon de réalisation



### Illustrations

*Rue Gambetta, Creil*



Source : Google Street View, 2020

*Rue Gambetta, Nogent-sur-Oise*



Source : Google Street View, 2020

*RD 44, Saint-Leu-d'Esserent*



Source : Google Street View, 2020

*RD 62, Liancourt*



Source : Google Street View, 2020

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Action Prioritaire

### Action n° 43

Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains

### Orientation :

Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

### Enjeux associés

En 2018, la ville de Creil a fait le choix de la gratuité du stationnement, en passant l'ensemble des places de stationnement du centre-ville en zone bleue, soit près de 1 300 places dont la durée de stationnement est limitée à 2 heures.

Une enquête menée en 2013 a montré une importante pression du stationnement à Creil. Si les places situées sur les rues commerçantes montrent un fonctionnement correct, celles situées à proximité immédiate de la gare sont utilisées en grande partie par les voyageurs (notamment la place Carnot).

L'arrivée prochaine de la liaison Roissy-Picardie pourrait accentuer les difficultés de stationnement dans le centre-ville de Creil. Le projet Gare Cœur d'Agglo représente une opportunité pour améliorer la situation.

Les véhicules à la recherche d'un lieu de stationnement représentent une grande partie des flux de circulation dans le noyau urbain. La mise en œuvre de la nouvelle hiérarchie de la voirie, associée à un jalonnement dynamique vers les parkings, permettra de mieux identifier les parcours des automobilistes dans ce secteur.

Le centre-ville de Liancourt se caractérise par une pression importante en termes de stationnement. De plus, le réaménagement du pôle d'échanges de Liancourt-Rantigny et la création d'une aire de mobilité à Liancourt risquent d'accroître la pression dans la commune.

La mise en place d'une réglementation du stationnement dans le centre-ville de Liancourt favorisera les pratiques de stationnement des clients de commerces, tout en évitant le report de stationnement des lieux d'intermodalité.

### • Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

### Présentation de l'action

Réaliser une étude de stationnement dans le noyau urbain en 2020, permettant d'évaluer le dispositif actuel et de définir la politique de stationnement (réglementation, identification des parkings structurants, jalonnement dynamique vers ces parkings...). Anticiper et maîtriser les impacts en termes de stationnement de la densification autour des gares.

Mettre en place une réglementation du stationnement sur toutes les voiries dans un rayon de 500 mètres minimum aux abords de la gare, y compris au nord de celle-ci. Faire évoluer l'offre en stationnement progressivement, en tenant compte du développement des autres modes, afin de donner plus de place aux modes actifs (à l'horizon 2030).

Evaluer cette action en réalisant une nouvelle étude de stationnement deux ans après sa mise en œuvre. Faire évoluer le dispositif en fonction des résultats de cette étude.

Dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie, garantir une bonne accessibilité routière à travers les "avenues d'agglomération" et les "voies d'accès au noyau urbain" vers les parkings structurants (voir action 42).

Mettre en place un système de jalonnement dynamique vers les parkings structurants (à l'horizon du projet Gare Cœur d'Agglo).

Réaliser une étude de stationnement dans le centre-ville de Liancourt en 2020, permettant de définir le secteur à réglementer et le type de réglementation à mettre en place. Mettre en place cette mesure à l'horizon 2022 (en concertation avec les habitants et les commerçants).

### Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R30)  
PPA (M7)

### • Impacts de l'action

- Réduction du taux de motorisation des ménages
- Diminution du nombre de déplacements en voiture
- Optimisation de l'espace de stationnement dans les secteurs urbains
- Apaisement des secteurs urbains et incitation à l'usage des modes actifs

### Maître(s) d'ouvrage

ACSO  
Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul  
Commune de Liancourt

### • Estimation financière

- Système de jalonnement dynamique dans le noyau urbain : environ 100 K €
- Etude de stationnement dans le centre-ville de Liancourt : environ 40 K €

### Partenaire(s)

### • Financeur(s)

CCLVD  
 Département de l'Oise  
 Exploitants des parkings  
 Habitants  
 Commerçants

Communes concernées

**Gouvernance**

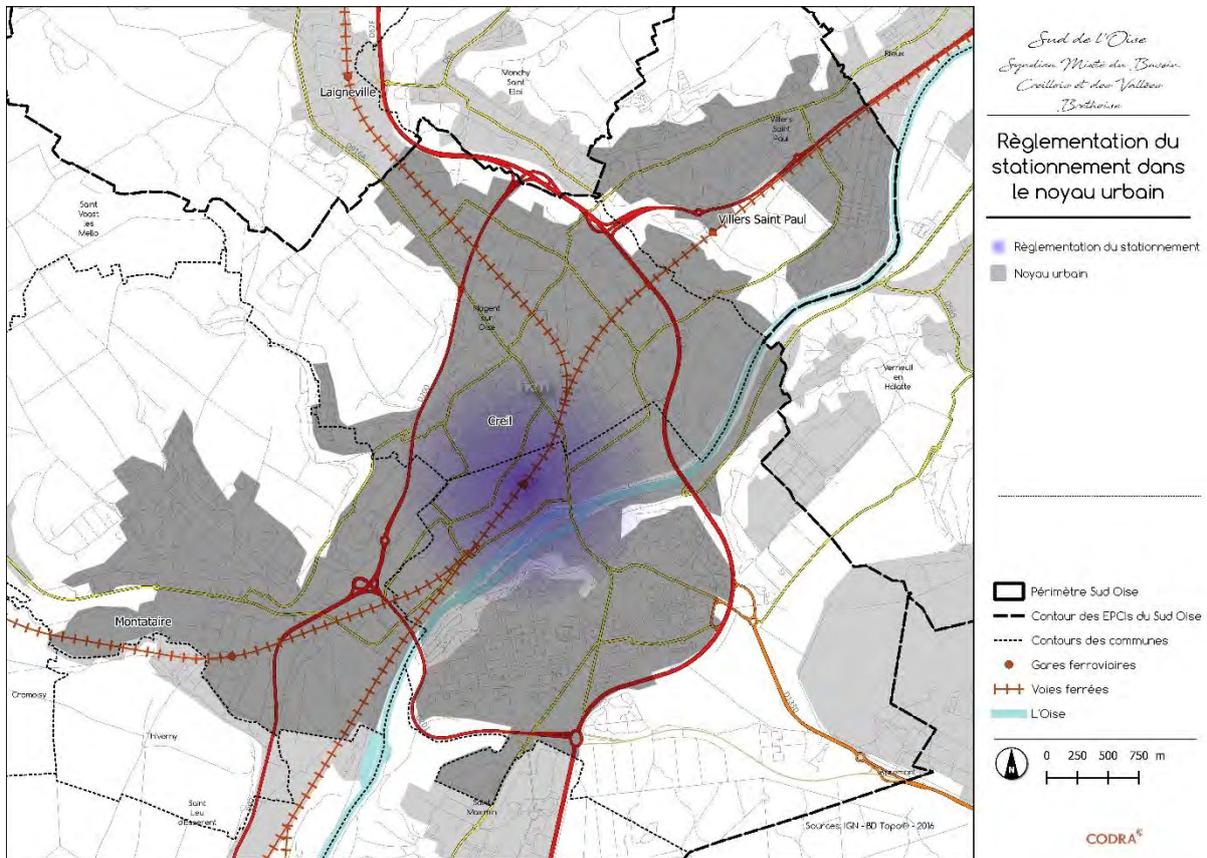
• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

- Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le noyau urbain
- Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le noyau urbain
- Nombre de parkings structurants d'agglomération et pourcentage de ces parkings bénéficiant d'un jalonnement dynamique dans le noyau urbain
- Nombre de supports de jalonnement dynamique dans le noyau urbain
- Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le centre-ville de Liancourt
- Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le centre-ville de Liancourt

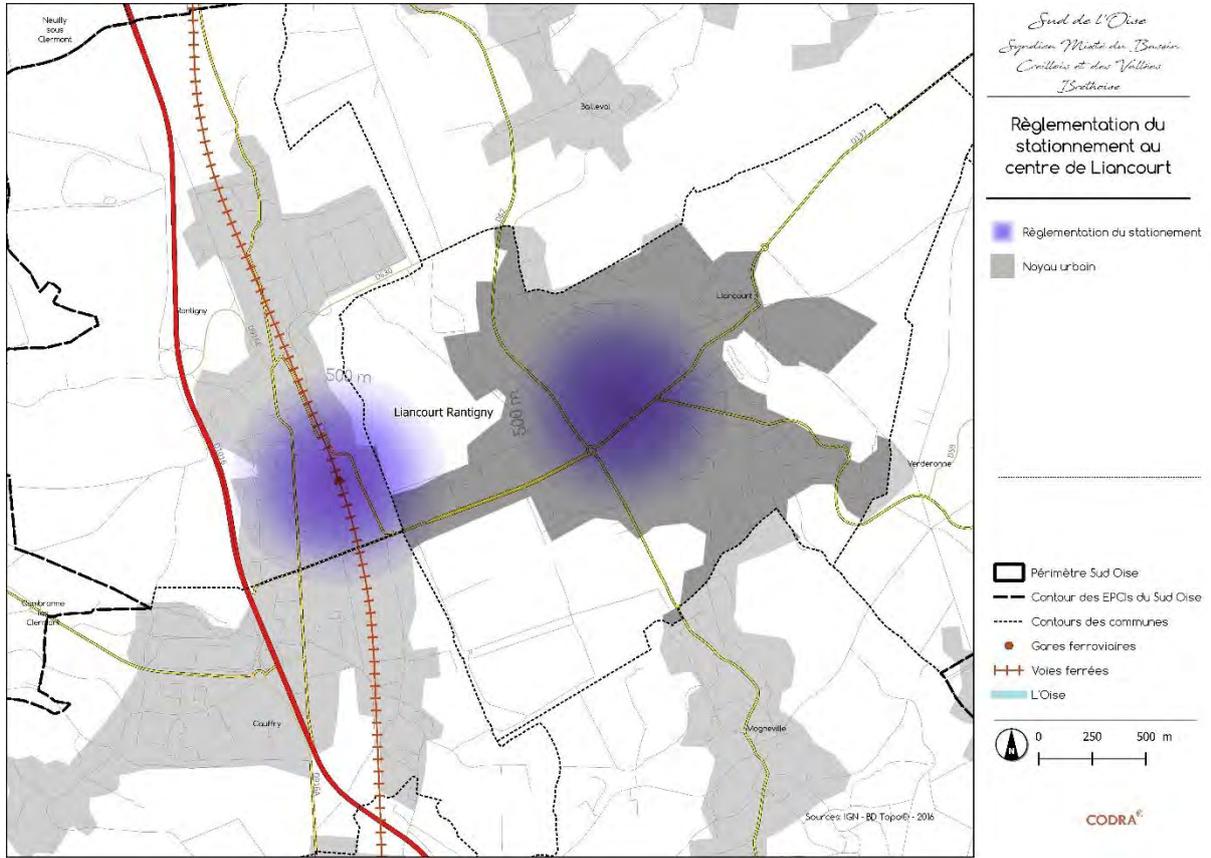


Illustrations

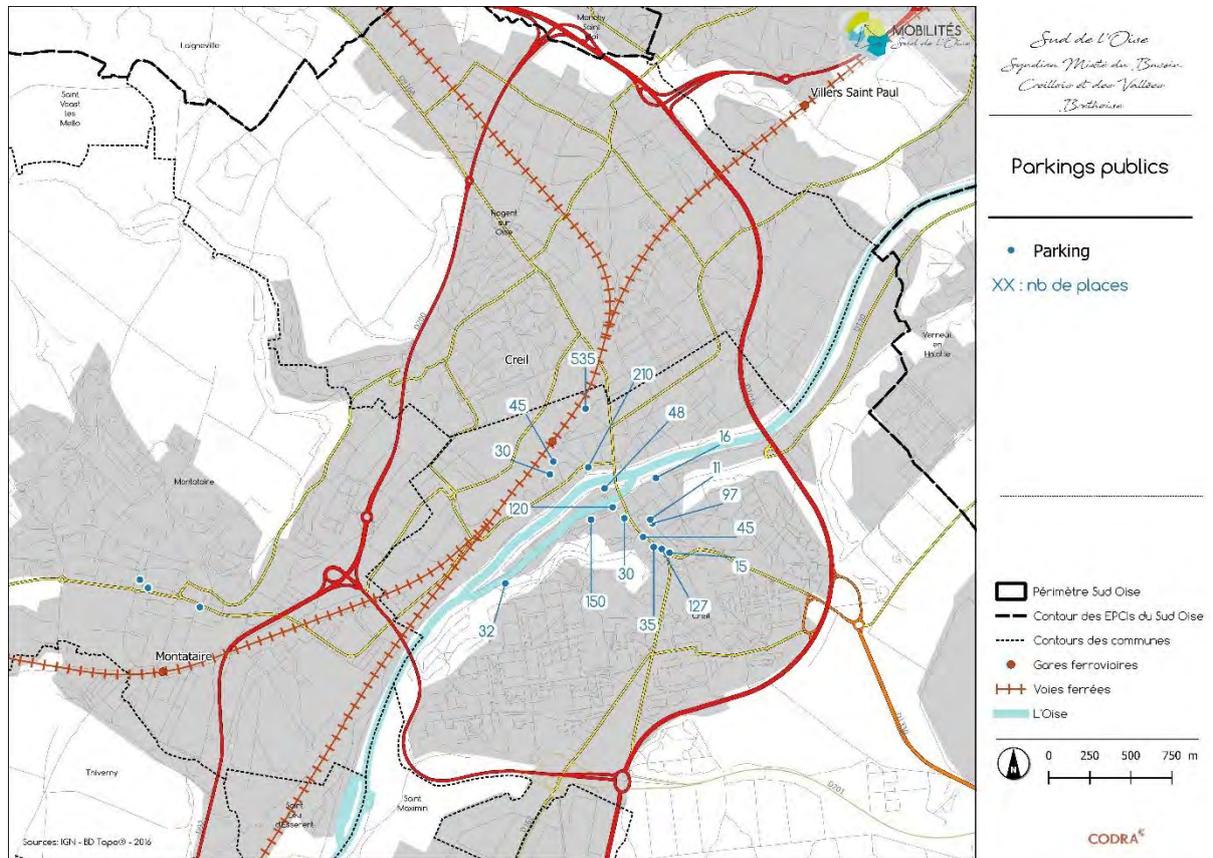
Carte 70 : Réglementation du stationnement dans le noyau urbain



Carte 71 : Réglementation du stationnement à Liancourt



Carte 72 : Les parkings dans le noyau urbain



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030

Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
1	Prioritaire - 2020 2025 2030	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise
2	Complémentaire - 2020 2025 2030	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise		
3	Prioritaire - 2020 2030	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines
4	Prioritaire - 2030	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI
5	Prioritaire - 2030	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire
6	Complémentaire - 2020 2025	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire
7	Complémentaire - 2020 2025 2030	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale
8	Complémentaire - 2030	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise		
9	Prioritaire - 2020 2030	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)
10	Complémentaire - 2025	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà		
11	Prioritaire - 2025	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics
12	Prioritaire - 2025 2030	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

13	Prioritaire - 2025	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS
14	Complémentaire - 2020 2025 2030	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité		
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire		
15	Prioritaire - 2020 2025 2030	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux
16	Prioritaire - 2025	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines
17	Complémentaire - 2020	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		
18	Prioritaire - 2020 2025 2030	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
19	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
20	Complémentaire - 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
21	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite
22	Prioritaire - 2020 2030	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		
23	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables
24	Prioritaire - 2020 2025 2030	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité
Une mobilité efficace et performante		
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles		

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

25	Prioritaire - 2020 2025 2030	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers
26	Prioritaire - 2020 2025 2030	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval)
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés		
27	Prioritaire - 2030	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois
28	Prioritaire - 2025	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité
29	Prioritaire - 2020	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO
30	Complémentaire - 2030	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
31	Prioritaire - 2020 2025	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
32	Prioritaire - 2025	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain
33	Prioritaire - 2025	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km
34	Complémentaire - 2025	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
35	Prioritaire - 2025 2030	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs
36	Prioritaire - 2025	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale
37	Complémentaire - 2025	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire		
38	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO
39	Complémentaire - 2025	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
40	Complémentaire -	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants
41	Complémentaire - 2020 2025 2030	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
42	Prioritaire - 2020 2025 2030	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains
43	Prioritaire - 2020 2025 2030	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## COHERENCES, COMPATIBILITES ET CONFORMITES DU PDM

Le plan de mobilité du SMBCVB est une démarche obligatoire. Elle a l'obligation de respecter les liens de compatibilité ou de prise en compte inscrits dans le Code de l'Urbanisme.

Le tableau ci-dessous résume les interactions entre le plan de mobilité du SMBCVB et les autres documents de planification :

Plan de mobilité de la CCPOH	... est compatible avec :
	SRADDETT de la Région Hauts-de-France
	Charte du PNR Oise – Pays de France
	SCOT du SMBCVB en vigueur (2013) et Révision du SCOT (en cours)
	Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil
	... impose une compatibilité sur :
	Plan Local d'Urbanisme de chaque Commune

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

### Instances et dispositifs de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation

Certaines actions des plans de mobilité font partie d'une stratégie globale à l'échelle du Sud Oise (ex : aires de mobilité). D'autres, bien que menées à l'échelle locale, auront des impacts à l'échelle élargie (ex : réglementation du stationnement). D'autres encore devront être menées de façon coordonnée pour garantir la fluidité des déplacements (ex : liaisons cyclables).

La mise en œuvre des plans de mobilité impliquera donc l'instauration d'une instance politique, chargée de la coordination des stratégies de mobilité, ainsi que du suivi régulier et partagé de l'avancement des plans d'actions.

De plus, la mise en place d'une instance de suivi technique, associant les techniciens chargés de mettre en œuvre les actions, permettra de capitaliser les expériences et d'assurer la cohérence des approches opérationnelles.

Dans ce cadre, il sera important de recruter un référent Mobilité, chargé d'organiser le suivi technique des plans d'actions. Cette personne pourra aussi prendre en charge le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM).

Le suivi et l'évaluation des actions des plans de mobilité sont des aspects essentiels de la démarche à l'horizon 2030. Ils permettront de vérifier l'avancement des actions, d'analyser leurs impacts et d'adapter les mesures en conséquence.

Dans le cadre des plans de mobilité mutualisés, plusieurs actions ont été identifiées, permettant d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de chaque PDM :

- Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité, se réunissant une ou deux fois par an, dans le but d'échanger sur l'avancement du plan d'actions, d'évoquer les difficultés, de partager les expériences réussies et de mettre en cohérence les actions locales.
- Associer les EPCI, le SMBCVB, le Département, la Région et le SMTCO au comité de suivi. Selon les thématiques traitées, associer également les territoires limitrophes (Agglomération du Beauvaisis, Région de Compiègne, Roissy-Pays-de-France, Ile-de-France Mobilités).
- Réaliser un suivi technique à l'échelle de chaque EPCI, en s'appuyant sur des instances existantes (ex : Commission Accessibilité). Créer un comité des partenaires en 2021 et réunir cette instance pour toute évolution

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

substantielle de l'offre. Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière, idéalement à l'échelle du bassin de mobilité (périmètre à définir).

- Identifier ou recruter un référent mobilité, chargé du suivi technique des plans de mobilité et du conseil en mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires). Etablir les mécanismes permettant de mutualiser ce poste par tous les EPCI. Les tâches assurées par le référent Mobilité seront multiples : produire les données transversales, récupérer les données territoriales, remplir le tableau de bord, organiser les réunions techniques, intervenir dans les entreprises pour les sensibiliser à la mobilité, apporter un accompagnement aux structures réalisant un plan de mobilité...
- Construire un tableau de bord de suivi de chaque plan de mobilité et recueillir l'ensemble des indicateurs concernés. Transférer ces données au référent mobilité du Sud Oise et aux partenaires, pour alimenter leur Observatoire de Mobilité (Région, SMTCO). Mettre ces données à disposition en open data.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

## Synthèse des indicateurs proposés

Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	<p>Nombre de réunions du comité de suivi par an à l'horizon 2030</p> <p>Nombre de réunions du comité technique par an à l'horizon 2030</p> <p>Temps de travail du référent mobilité affecté à ces tâches (nombre d'heures en ETP)</p> <p>Suivi de l'ensemble des indicateurs des plans de mobilité</p> <p>Données transmises aux partenaires</p> <p>Données mises à disposition en open data</p>
2	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité	<p>Nombre d'AOM sur le territoire</p> <p>Part de population couverte par un ressort de mobilité (hors AOM régionale)</p> <p>Nombre de communes et nombre d'habitants couverts par le futur "bassin de mobilité"</p>
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise		
3	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines	<p>Fréquentation des lignes interurbaines</p> <p>Part d'usagers commerciaux</p> <p>Part d'usagers réalisant des déplacements entre les centralités du Sud Oise</p> <p>Part d'usagers réalisant des déplacements vers l'extérieur du Sud Oise</p>
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	<p>Linéaire d'itinéraires cyclables (en km)</p> <p>Part modale du vélo dans le Sud Oise</p> <p>Nombre de cyclistes sur les voies cyclables interurbaines (comptages)</p>
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	<p>Nombre d'aires de covoiturage</p> <p>Fréquentation des aires de covoiturage</p> <p>Part modale du covoiturage</p> <p>Taux moyen de remplissage des véhicules</p>
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	<p>Nombre d'arrêts Rézo Pouce</p> <p>Nombre d'utilisateurs de ce service</p> <p>Part modale de ce service</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	<p>Nombre de bornes de recharge</p> <p>Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile</p>
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	<p>Part de transports de marchandises réalisés par voie d'eau</p> <p>Part de transports de marchandises réalisés par voie routière</p>
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise		
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)	<p>Part d'usagers des pôles arrivant en transports collectifs</p> <p>Part d'usagers des pôles arrivant en modes actifs</p> <p>Part d'usagers des pôles arrivant en covoiturage</p> <p>Fréquentation des pôles d'échanges</p> <p>Fréquentation des parkings-relais</p>
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	<p>Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'information dynamique</p> <p>Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'identification</p>
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà		
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics	<p>Nombre d'Espaces Mobilité ou de Points Mobilité</p> <p>Nombre de visiteurs annuels</p>
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France	<p>Existence d'un support unique pour les Hauts-de-France (intégrant tous les réseaux de transports urbains et le TER)</p> <p>Existence d'une billettique intégrée avec le Passe Navigo</p> <p>Degré d'intégration entre Oise Mobilité et ViaNavigo (nombre de services de mobilité concernés)</p>
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	<p>Mise en place d'un outil de type MASS</p> <p>Nombre et proportion de services de mobilité intégrés à cet outil</p> <p>Nombre d'utilisateurs annuels</p>

14	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)	<p>Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics</p> <p>Nombre d'expérimentations de changement de comportement</p>
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité		
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire		
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	<p>Linéaire d'itinéraires cyclables dans l'ACSO et la CCLVD (en km)</p> <p>Linéaire de la Trans'Oise sur l'ACSO (en km)</p> <p>Part modale du vélo dans l'ACSO et la CCLVD</p> <p>Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)</p> <p>Nombre de cyclistes sur la Trans'Oise (comptages)</p>
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines	<p>Linéaire de cheminements piétons aménagés (en km)</p> <p>Part modale des modes actifs (vélo, marche) dans l'ACSO et la CCLVD</p> <p>Part modale des modes actifs pour l'accès aux pôles d'échanges de Creil et Liancourt-Rantigny</p> <p>Nombre d'espaces publics et d'espaces vers requalifiés, surface concernée (en m2) et surface par habitant (en m2/hab)</p> <p>Noyau urbain : trafic, parts modales, nombre de piétons, part de l'espace public consacrée aux modes actifs, offre de stationnement (constructions privées, espaces publics)</p> <p>Nombre de places de stationnement vélo dans les pôles d'échanges de Creil et les pôles d'échanges de niveau 3</p>
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	<p>Nombre de vélos disponibles à la location</p> <p>Nombre de locations par an</p> <p>Taux de rotation des abonnements (renouvellement contre usager nouveau)</p>
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		

18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Nombre d'établissements réalisant un PMES</p> <p>Nombre d'interventions de formation et sensibilisation dans les établissements scolaires</p> <p>Part modale des modes actifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)</p> <p>Part modale des transports collectifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)</p> <p>Niveau de trafic et vitesse aux abords des établissements scolaires (enquête de circulation)</p> <p>Nombre d'accidents aux abords des établissements scolaires</p>
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Nombre de zones d'activités réalisant un plan de mobilité inter-entreprises</p> <p>Nombre et proportion de salariés concernés sur le territoire</p> <p>Part de salariés se rendant au travail en transports collectifs, modes actifs, covoiturage...</p> <p>Nombre d'entreprises disposant d'un parking pour les vélos</p> <p>Nombre de places de stationnement vélo dans les entreprises</p>
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Part de agents se rendant au travail en transports collectifs</p> <p>Part de agents se rendant au travail en modes actifs</p> <p>Part de agents se rendant au travail en covoiturage</p>
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	<p>Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans l'ACSO</p> <p>Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans la CCLVD</p>
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	<p>Part de linéaire de voirie accessible dans chaque EPCI</p> <p>Nombre de réunions techniques sur l'accessibilité PMR</p>
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	<p>Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs dans les secteurs défavorisés</p> <p>Nombre de bénéficiaires des formations vélo</p> <p>Nombre de vélos vendus ou mis à disposition des publics vulnérables</p> <p>Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'aide au passage du permis</p> <p>Nombre de bénéficiaires de l'auto-école sociale (le cas échéant)</p>
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	<p>Taux de chômage</p> <p>Fréquentation des transports collectifs et part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail</p> <p>Opinion des entreprises sur les conditions de recrutement</p> <p>Nombre de réunions avec les structures sociales</p>
<p><b>Une mobilité efficace et performante</b></p> <p>Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles</p>		
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	<p>Part d'usagers de la gare arrivant en transports collectifs</p> <p>Part d'usagers de la gare arrivant en modes actifs</p> <p>Part d'usagers de la gare arrivant en covoiturage</p> <p>Nombre de visites annuelles de l'Espace Mobilité</p> <p>Taux d'occupation des places de stationnement dans un rayon de 500 m. autour de la gare (enquête de stationnement)</p> <p>Taux de rotation des places de stationnement dans un rayon de 500 m. autour de la gare (enquête de stationnement)</p>
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevall)	<p>Part d'usagers des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage pour accéder aux pôles d'échanges de niveau 3 (enquête)</p> <p>Part d'usagers des différents modes pour accéder à l'aire de mobilité de Liancourt (enquête)</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

		<p>Trafic sur les voiries du noyau urbain</p> <p>Trafic sur les voiries de Liancourt</p> <p>Nombre d'usagers de l'aire de mobilité (comptage)</p> <p>Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3 et de l'aire de mobilité de Liancourt, fréquentation des parkings-relais</p>
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés		
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	<p>Nombre d'usagers quotidiens dans les gares de l'étoile ferroviaire</p> <p>Part d'usagers réalisant un déplacements internet au Sud de l'Oise</p>
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	<p>Nombre de lignes dans le réseau de la CCLVD</p> <p>Linéaire de lignes du réseau de la CCLVD (en km)</p> <p>Fréquentation du réseau de transports urbains de la CCLVD</p> <p>Fréquentation des services partagés et / ou à la demande dans la CCLVD</p> <p>Part de salariés de la zone de Mogneville arrivant en transports collectifs</p>
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	<p>Fréquentation du réseau de transports urbains</p> <p>Fréquentation des lignes structurantes</p> <p>Vitesse commerciale des lignes structurantes</p>
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	Part de véhicules propres
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	<p>Services de transport à la demande de l'ACSO et de la CCLVD : fréquentation mensuelle et annuelle</p> <p>Autostop organisé : nombre d'arrêts, nombre d'utilisateurs</p> <p>Covoiturage : nombre d'aires de covoiturage, part modale du covoiturage, taux moyen de remplissage des véhicules</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

		Autopartage : nombre de véhicules dans le service, nombre de stations, nombre d'abonnés, nombre d'utilisations annuelles
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	<p>Nombre de poids lourds dans le noyau urbain</p> <p>Nombre d'aires de livraison dans ce secteur</p>
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	<p>Nombre de poids lourds sur les routes structurantes</p> <p>Nombre de poids lourds dans le noyau urbain</p> <p>Part des modes alternatifs pour els flux du dernier km</p>
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	Nombre de colis traités par an
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	<p>Part du développement urbain situé à proximité des pôles d'échanges (en % de surface)</p> <p>Densité urbaine à proximité des pôles d'échanges</p> <p>Normes de stationnement de voitures en fonction de la desserte</p> <p>Normes de stationnement de vélos en fonction de la desserte</p>
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale	<p>Part des nouvelles zones ou extensions de zones bénéficiant d'une desserte qualitative en transports collectifs (en % de surface)</p> <p>Part de salariés du territoire à proximité d'une offre qualitative en transports collectifs</p> <p>Nombre de passages par jour et en heure de pointe sur les zones d'activités</p>
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	<p>Nombre de tiers-lieux</p> <p>Nombre de visiteurs annuels dans les tiers-lieux</p> <p>Pourcentage d'entreprises permettant le télétravail</p> <p>Pourcentage de personnes pratiquant le télétravail</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

		Nombre d'espaces de coworking
Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire		
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	Nombre de réunions sur la mobilité associant l'ACSO et le SMBCVB
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	Nombre de voies d'intérêt communautaire Trafic dans le noyau urbain Part de trafic de transit dans le noyau urbain
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	Nombre de campagnes de communication sur la mobilité Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics Nombre d'expérimentations de changement de comportement
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	Trafic total, part des poids lourds et part du transit dans le noyau urbain Linéaire de voirie requalifiée dans le noyau urbain (en km) Trafic total, part des poids lourds et part du transit sur la RD 1016 Capacité multimodale sur la RD 1016 (prise en compte des transports collectifs, du vélo, du covoiturage...) Trafic total et part du transit sur les voies traversant le secteur urbain de la CCLVD Part de flux de transit sur ces voies
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le noyau urbain Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le noyau urbain Nombre de parkings structurants d'agglomération et pourcentage de ces

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

		<p>parkings bénéficiant d'un jalonnement dynamique dans le noyau urbain</p> <p>Nombre de supports de jalonnement dynamique dans le noyau urbain</p> <p>Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le centre-ville de Liancourt</p> <p>Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le centre-ville de Liancourt</p>
--	--	---

## GLOSSAIRE

ACSO	Agglomération Creil Sud Oise
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ALVEOLE	Programme « Coup de Pouce Vélo » d'aide à la remise en selle, à la réparation de vélos et à la mise en place de stationnement cyclable
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AVELO	Programme de subventions à la mise en place d'une stratégie cyclable, d'expérimentations cyclables, et à l'ingénierie territoriale
CAF	Caisse d'allocations familiales
CCAC	Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CCC	Communauté de Communes du Clermontois
CCI	Chambre du Commerce et de l'Industrie
CCLVD	Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée
CCPOH	Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte
CCSSO	Communauté de Communes Senlis Sud Oise
CEE	Certificat d'Economie d'Energie
DETR	Dotation d'équipement des territoires ruraux
DGE	Dotation globale d'équipement
DGFIP	Direction générale des Finances publiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSIL	Dotation de soutien à l'investissement local
DSP	Délégation de service public
DUC	Desserte urbaine cantilienne
EDVM	Enquête Déplacements Ville Moyenne
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

ETP	Equivalent temps plein
GES	Gaz à effet de serre
LeBus	Réseau urbain de la C.C. du Clermontois
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MAAS	« Mobility as a service » ou Mobilité en tant que service
MAGEO	Mise à Gabarit Européen de l'Oise
MDPH	Mission Départementale des Personnes Handicapées
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
PCAET	Plan Climat Air Energie Territoire
PDM	Plan de Mobilité
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PIJ	Point d'Information Jeunesse
PLIIHM	Plan local d'urbanisme intercommunal – Habitat Mobilité
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Plan de mobilité d'entreprise
PMES	Plan de mobilité d'établissement scolaire
PMIE	Plan de mobilité inter-entreprises
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
RAM	Relais d'Assistantes Maternelles
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SE60	Syndicat de l'Energie de l'Oise
SEZEO	Syndicat des Énergies des Zones Est de l'Oise

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

SISMO	Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise
SMBCVB	Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SR3V	Schéma des Véloroutes Voies Vertes de la Région Hauts-de-France
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la demande
TUM	Transports urbains maxipontains
TUS	Transports urbains de Senlis
VAE	Vélo à assistance électrique
VNF	Voies Navigables de France