



MOBILITÉS

Sud de l'Oise

Projet de Plan Global de
Déplacements (PGD)

COMMUNAUTE DE
COMMUNES SENLIS
SUD OISE

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020  ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE </div>
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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.

accompagnent cette démarche.



SOMMAIRE

Préambule, introduction.....	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'action.....	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 la CCSSO	55
Principaux enseignements du diagnostic.....	55
Synthèse des enjeux de mobilité.....	65
Vision prospective de la mobilité	67
Panorama des grandes tendances pour la mobilité de demain	67

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Incidences en termes d'évolution des usages	72
Zoom sur le véhicule autonome.....	73
Stratégie de mobilité à l'horizon 2030.....	75
Les scénarios de mobilité	75
Méthode de construction des scénarios.....	76
Les trois scénarios étudiés	77
Evaluation et comparaison des scénarios	80
Stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise.....	85
Grands principes de la stratégie à l'échelle du Sud Oise.....	85
Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges.....	87
Stratégie de mobilité à l'échelle de la CCSSO.....	92
Les résultats attendus du scénario retenu (scénario 3).....	92
Impact sur l'environnement du scénario retenu.....	94
Programme d'actions	97
Introduction méthodologique	97
Quatre axes stratégiques.....	97
Présentation des fiches actions	98
Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise.....	99
Une mobilité humaine et sociale	144
Une mobilité efficace et performante.....	170
Une mobilité planifiée et cohérente	195
Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030..	213
Cohérences, compatibilités et conformités du PDU	216
Modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.....	217

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Instances et dispositifs de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.....217

Synthèse des indicateurs proposés.....218

Annexe accessibilité..... 219

 Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel219

Evaluation environnementale..... 221

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

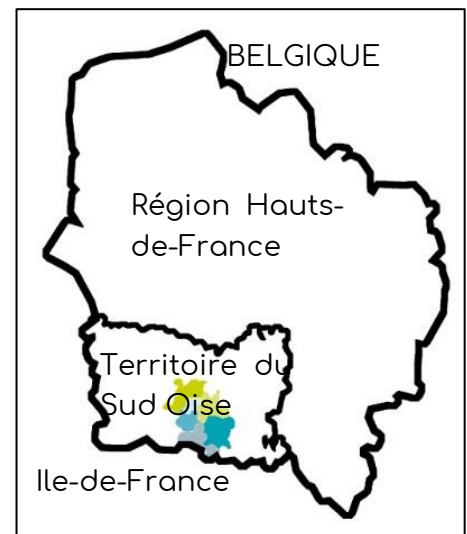
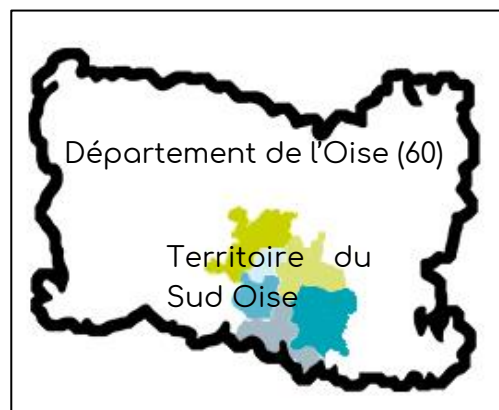
PREAMBULE, INTRODUCTION

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'Île-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, Bailleva, 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,



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-Erquery
- 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, 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 « Certu » 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 à pied), la distance, 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 Villes Moyennes permet d'analyser les résultats. Chaque secteur regroupe entre 5 000 et 15 000 habitants. Ce découpage est basé sur les IRIS¹ et respecte les limites intercommunales (et communales lorsque les populations communales le permettent).

¹ 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.

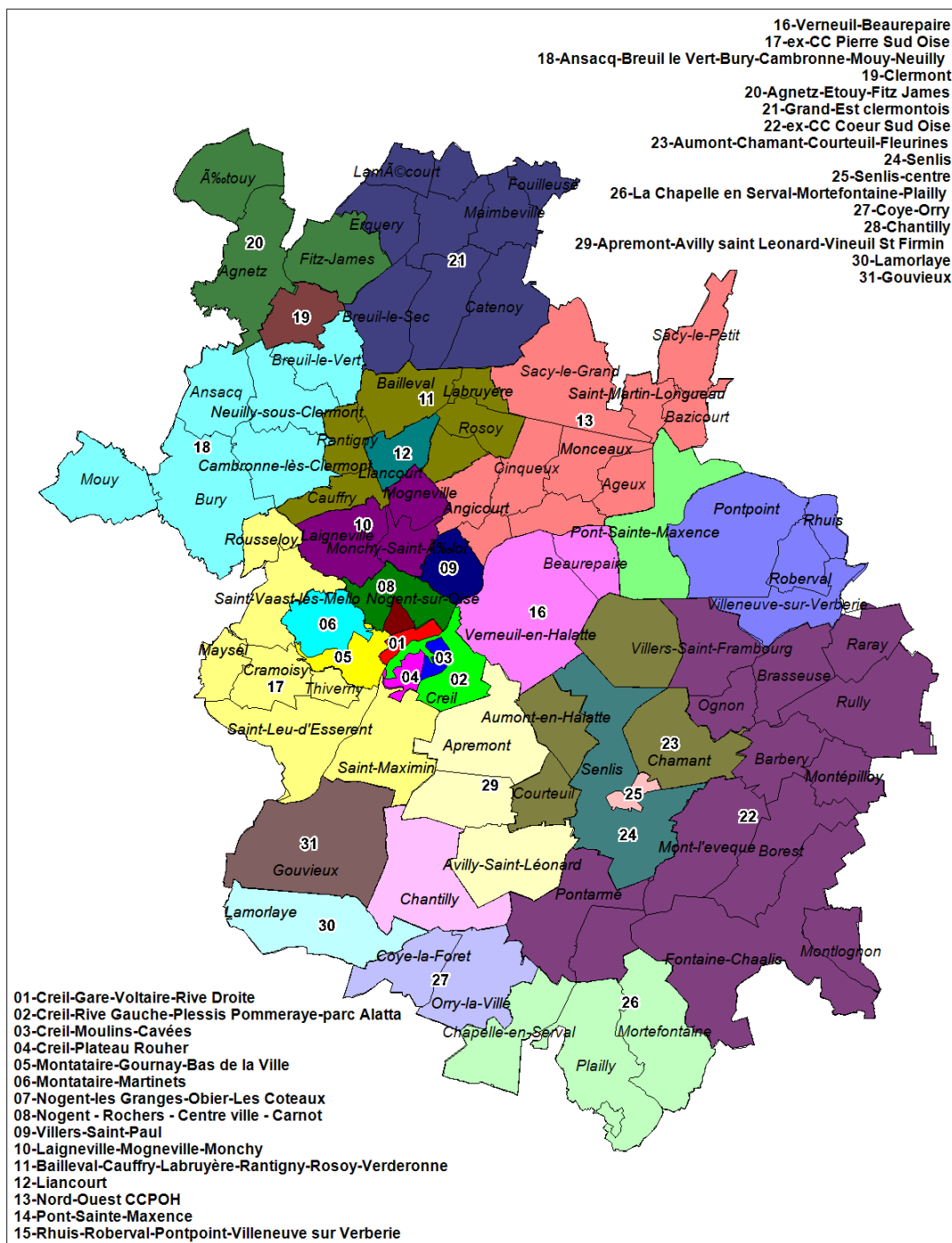
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 Saint 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.



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 (EPCI).

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

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'action

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

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

Le programme d'actions, présenté par la suite dans ce rapport, s'inscrit dans les prescriptions règlementaires, 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 déplacements, en concertation avec la maîtrise d'ouvrage, les actions sont présentées sous forme de fiche action.

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 de personnes à mobilité réduite.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Concertation

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

La démarche prévoit une information et des échanges réguliers avec les habitants, usagers et acteurs socio-économiques et institutionnels des territoires concernés. L'ensemble de l'actualité et des études sont par ailleurs mis à disposition au fur et à mesure sur le site internet dédié aux Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise.

Le dispositif de concertation de cette démarche a ainsi 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 permettra ainsi 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'articule 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 organisés 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, représentants de

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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, dont 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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. 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 plateforme de consultation en ligne a été mise en place durant 1,5 mois en juillet et août 2019.

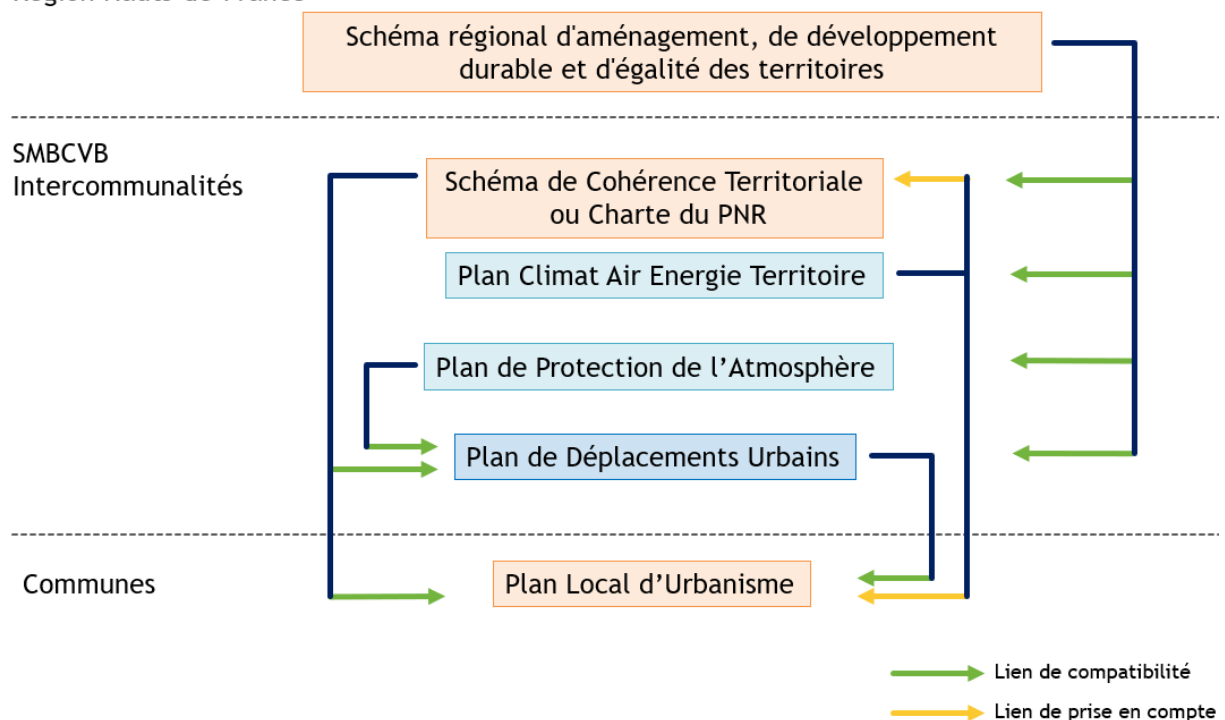
Cette consultation a pris forme à la fois d'un questionnaire en ligne portant sur les aspirations des individus en termes de mobilité à l'horizon 2030 d'une part, et d'un espace de contribution libre d'autre part.

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 PDU et PGD 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.

Région Hauts-de-France



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 identifie 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 PDU).

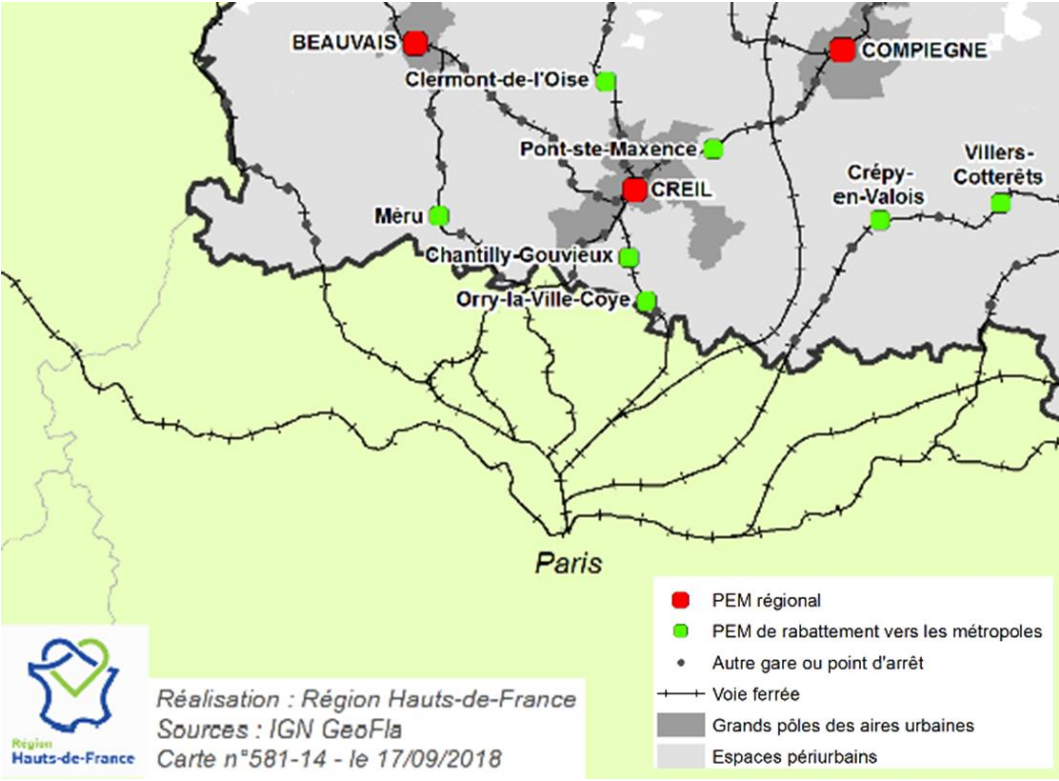
Le SRADDET des Hauts-de-France vise à garantir un système de transport fiable et attractif, et plus particulièrement une réduction des durées et des distances des déplacements quotidiens.

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 déplacements. En ce qui concerne les pôles de statut inférieur, ils font l'objet d'une proposition de typologie dans les scénarios des plans de déplacements.

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 orientations seront à prendre en compte dans la stratégie et le plan d'actions des plans de déplacements 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 au PDU, 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 PDU ;
- 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 PDU du Bassin Creillois et Vallées Bréthoise et, éventuellement, dans les PGD des autres territoires. Concernant les PGD, ces démarches étant 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.

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, village 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 Chapelles-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 CCAC/CCSSO/CCPOH et de l'ACSO

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 portant sur le transport et la vérification de la cohérence des actions et des objectifs est faite par les chargés de mission en interne. *(plan d'action non encore disponible - A mettre à jour avec références exactes)*

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 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 PGD étant similaires, la démarche de PCAET s'est fortement appuyée sur les éléments issus des différentes phases des PGD.

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 PGD et du PDU 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.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 PPA a été mis en place sur le territoire en 2015.

Le plan de protection de la Région de Creil concerne 30 communes situées autour de Creil. 27 sont situées sur le territoire :

- 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 PDU 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 déplacements 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 PDU de l'agglomération du bassin Creillois (mesure 7).

Législation en vigueur

Code des transports

Si 4 des EPCI du Sud Oise ont réalisé une démarche de PGD et non de PDU, tous ont choisi d'élaborer un document identique à un PDU obligatoire. La méthodologie de réalisation des 5 documents est donc similaire (PDU ou PGD), et tous répondent aux 11 objectifs du code des transports (obligatoire pour les PDU uniquement). Ces 11 obligations légales des PDU définies par le code des transports sont entrées 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)
- 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
- Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied
- 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 18 novembre 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 ».

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

La loi 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 se 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
- 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



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020

Reçu en préfecture le 18/12/2020

Affiché le 18/12/2020

ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE

SLOW

En termes de gouvernance de la mobilité, la loi 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^{er} 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 loi 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, il vise à renforcer la coordination entre autorités organisatrices pour faciliter le parcours des voyageurs, ainsi que l'implication des employeurs et des usagers, avec la création de comités des partenaires.

Les dispositions de la loi 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 Déplacements Mutualisés (PDM). Ainsi, les propositions et les scénarios présentés dans le cadre du PDM s'attachent à respecter un lien de conformité avec la LOM.

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



en covoiturage ou à vélo. Ce forfait pourra 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. Trottinettes, 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 reste 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 : re 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 Déplacements Urbains 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 PDU du Bassin Creillois et Vallées Bréthoise. Tous les PDU et PGD 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

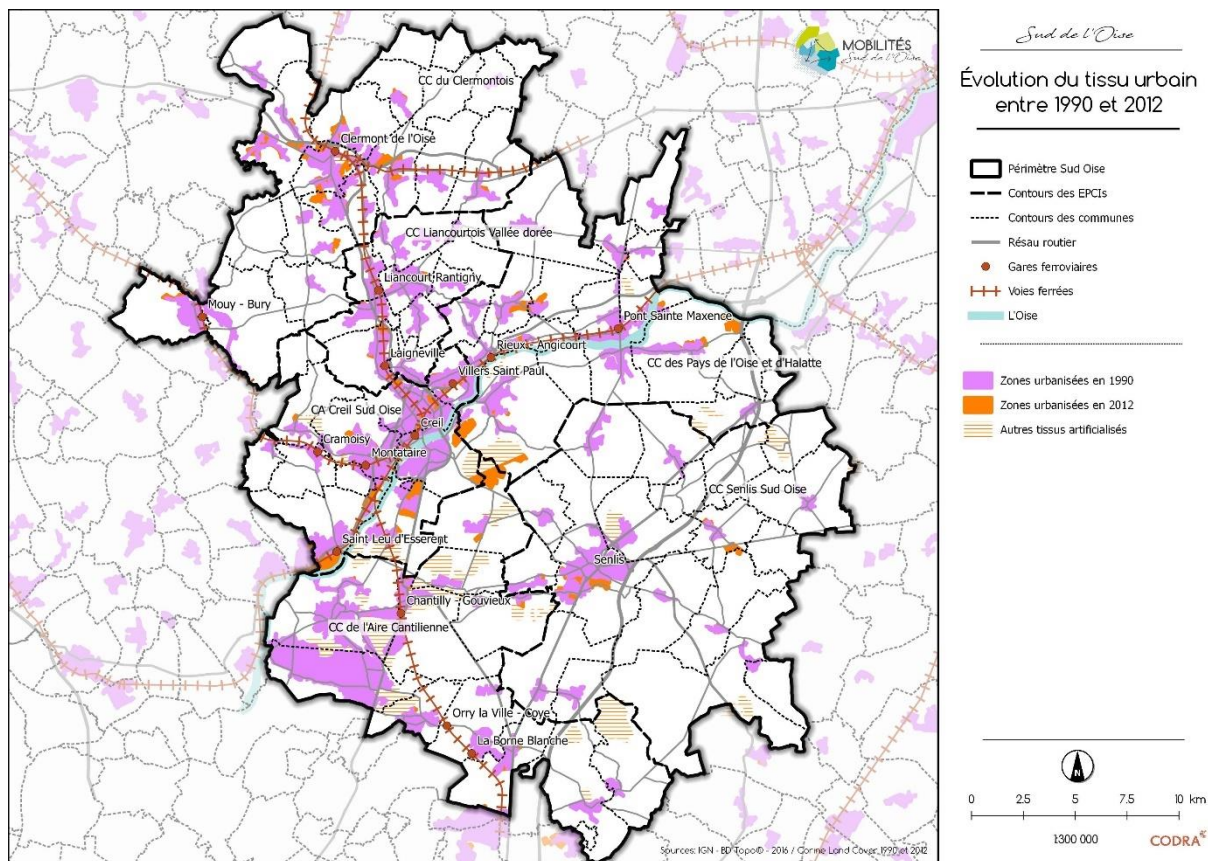
Principaux enseignements du diagnostic

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

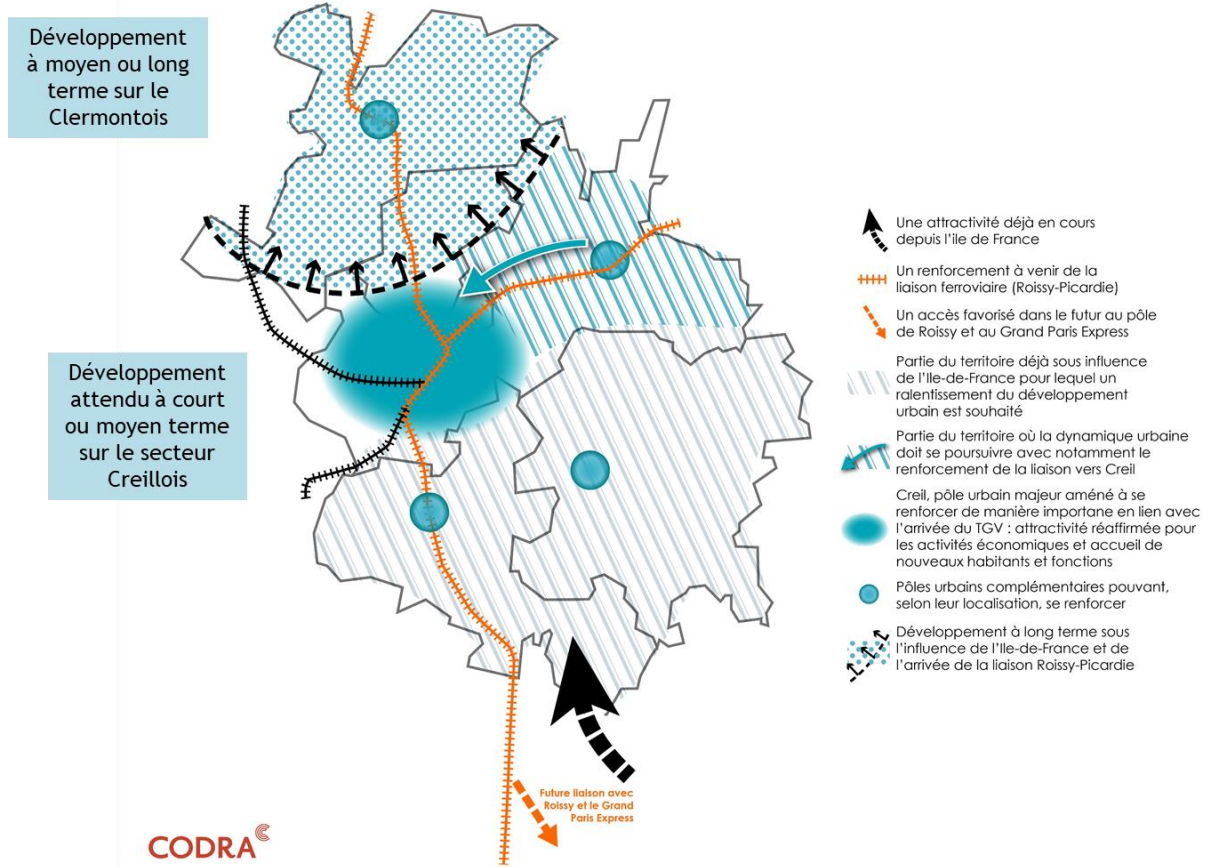


Une forte attractivité

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





MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Des conditions de mobilité à améliorer

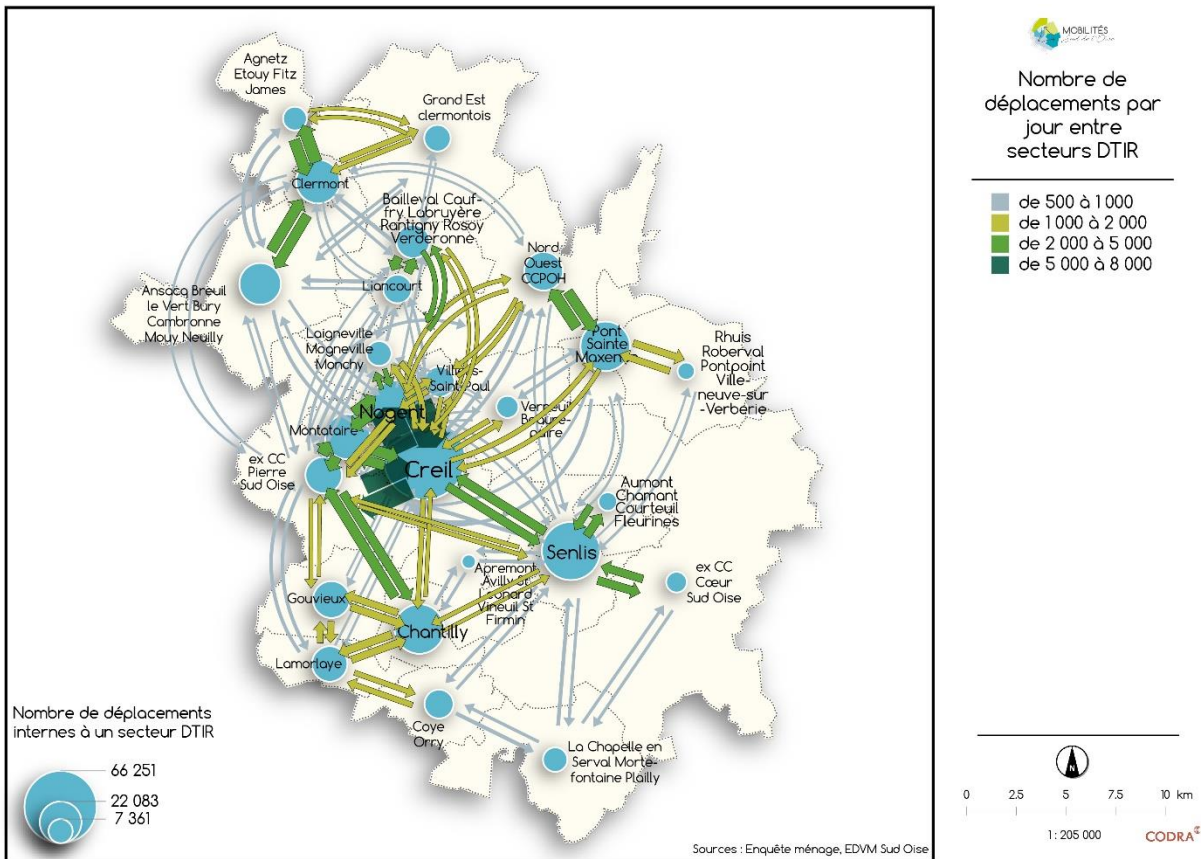
Flux de déplacement

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.

63% des déplacements réalisés au sein des territoires des EPCI.

32% des déplacements sont liés au travail, à l'école et aux études.

Carte 5 : Flux de déplacements en 2017



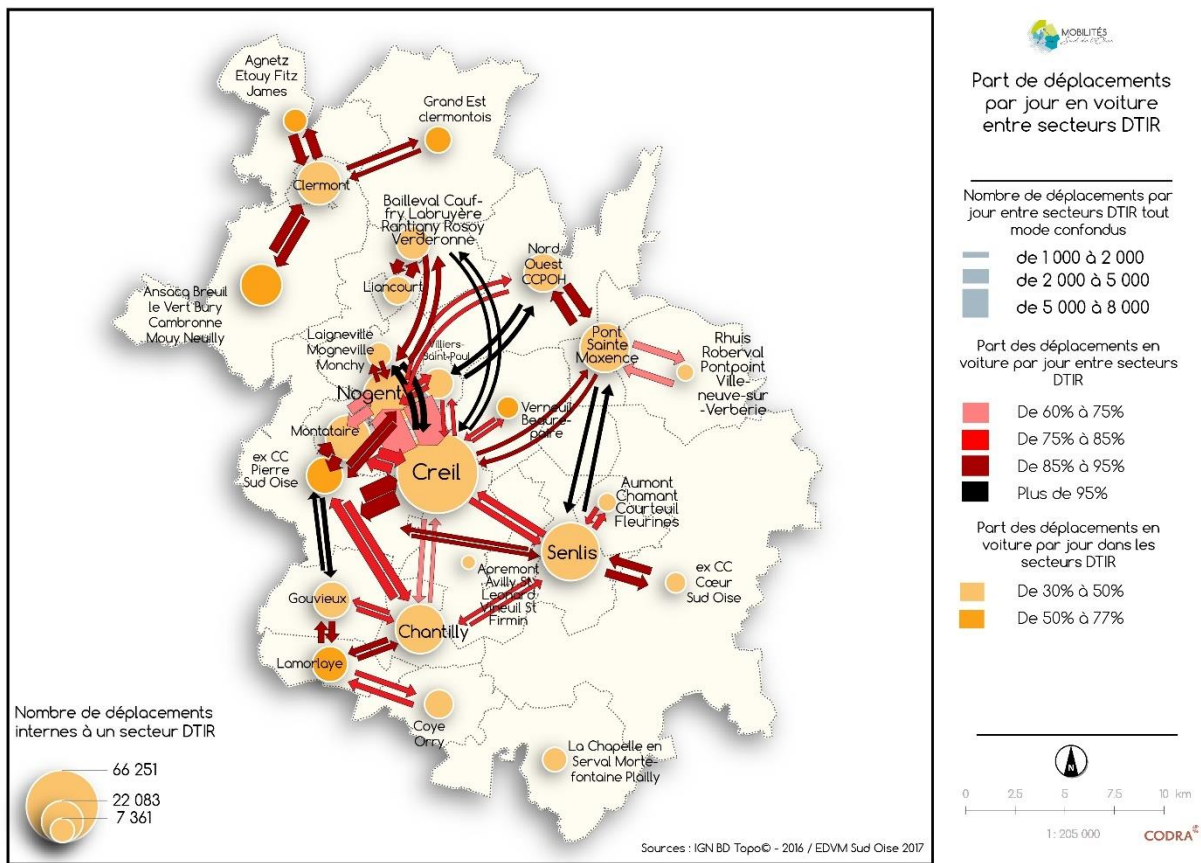
Flux en voiture

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

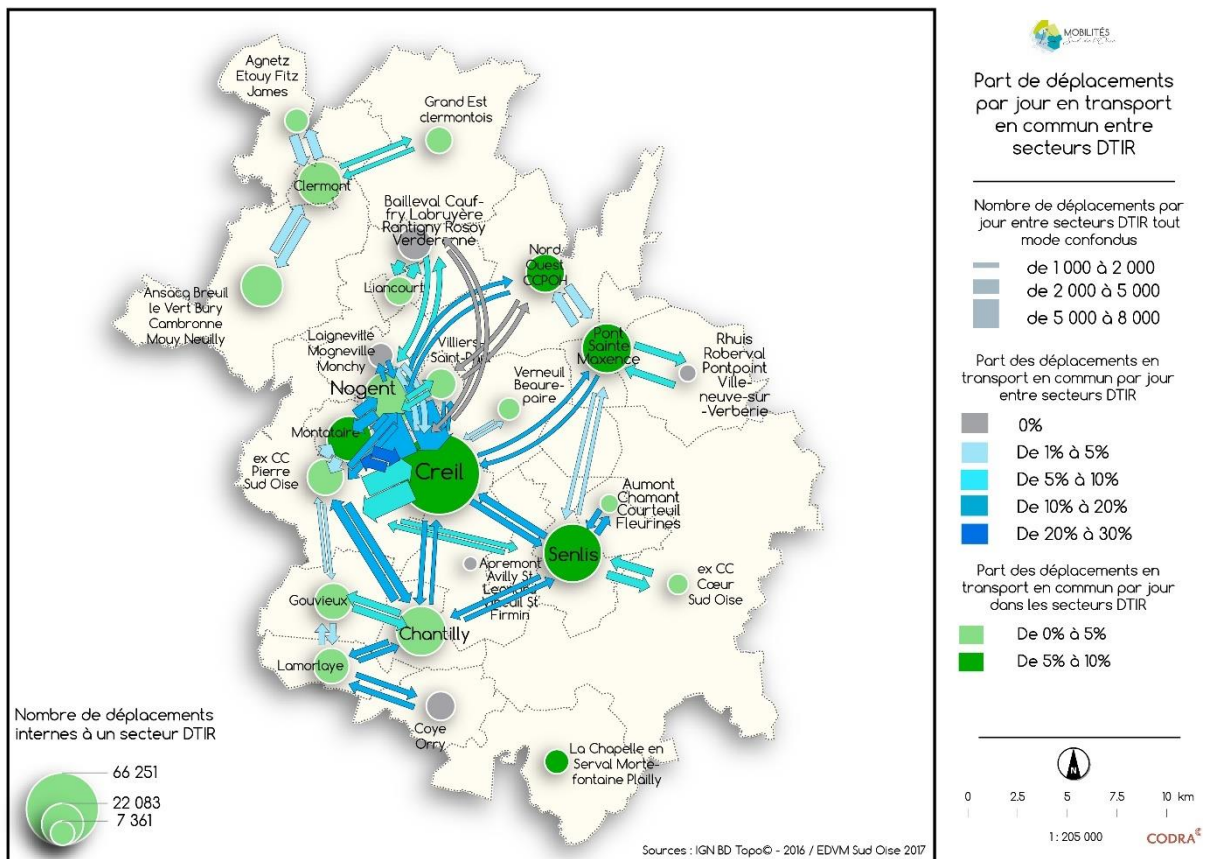
Carte 6 : Flux de déplacements en voiture en 2017



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).

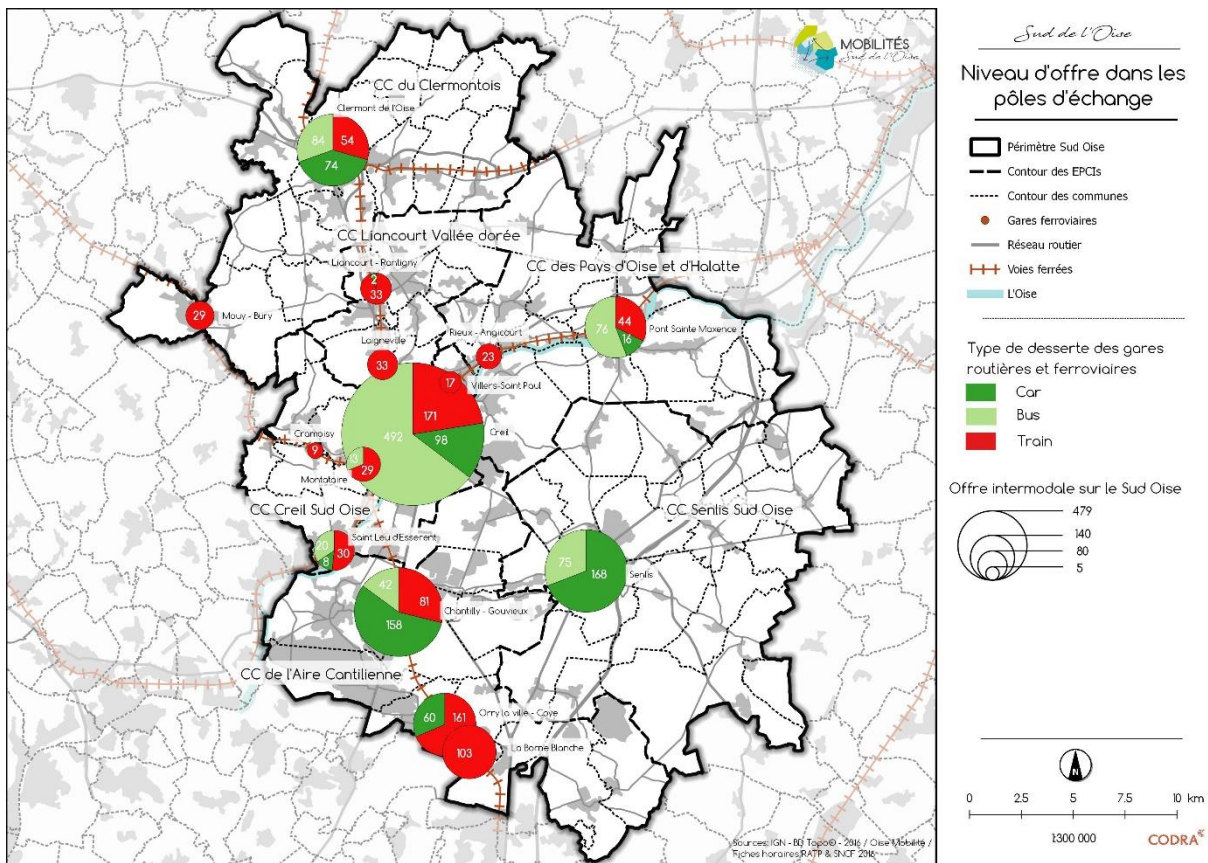
Carte 7 : Flux de déplacements en transports collectifs en 2017



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, offrent ainsi un potentiel de renforcement de leur fréquentation.

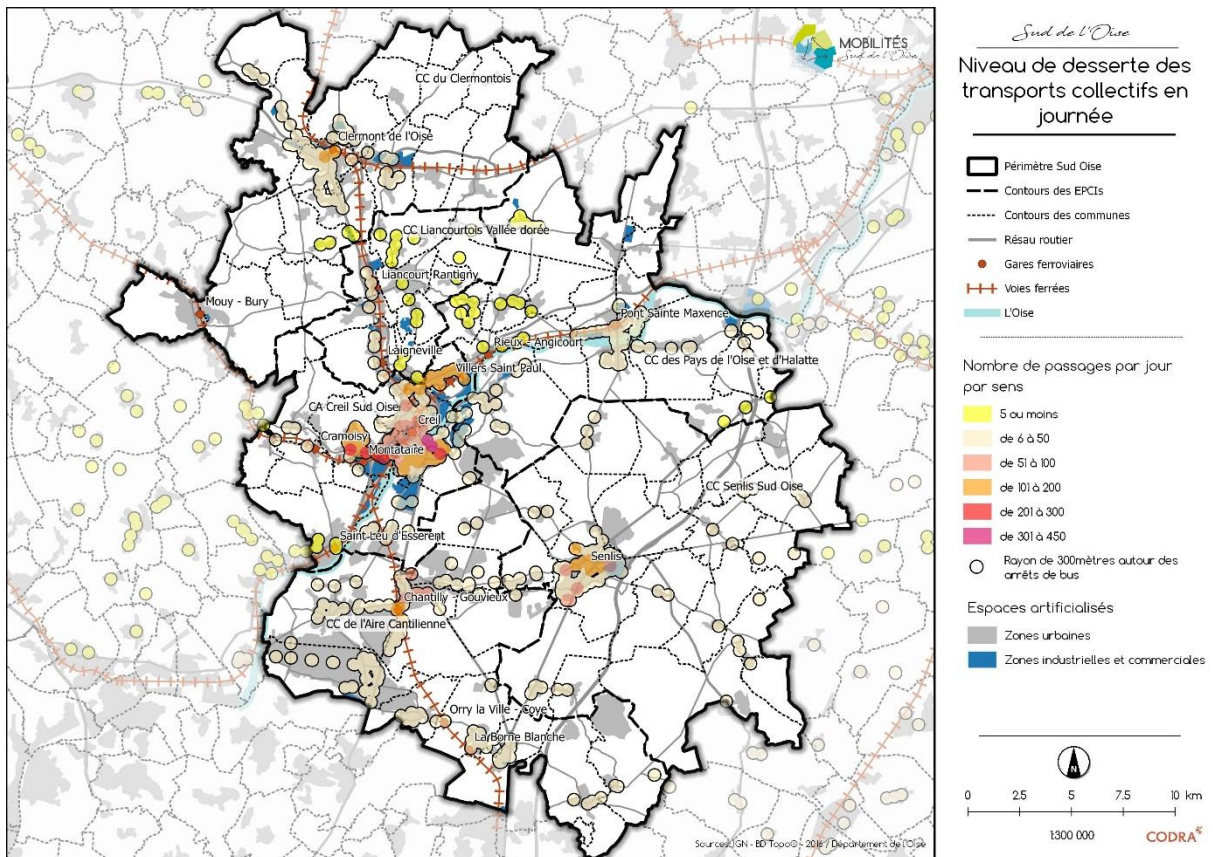
Carte 8 : Niveau d'offre dans les pôles d'échanges



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.

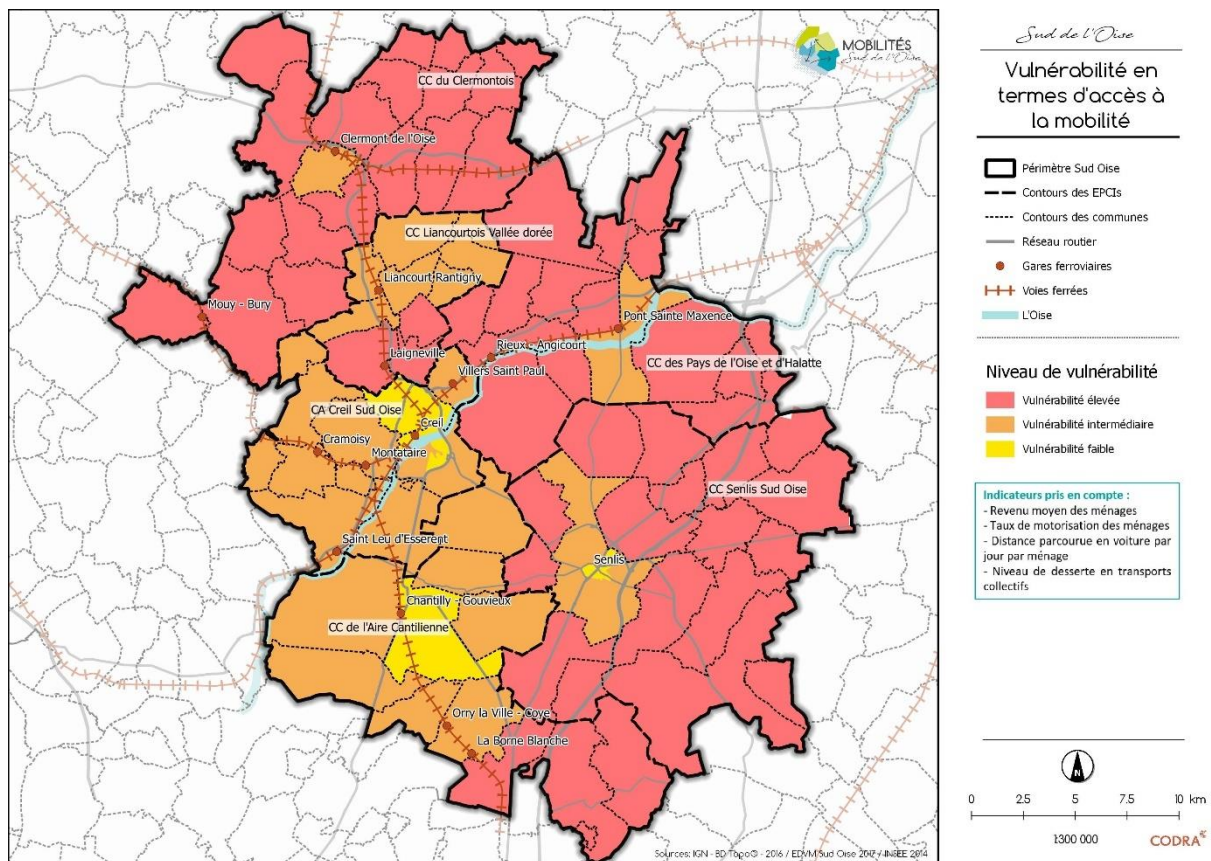
Carte 9 : Niveau de desserte des transports collectifs en journée



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.

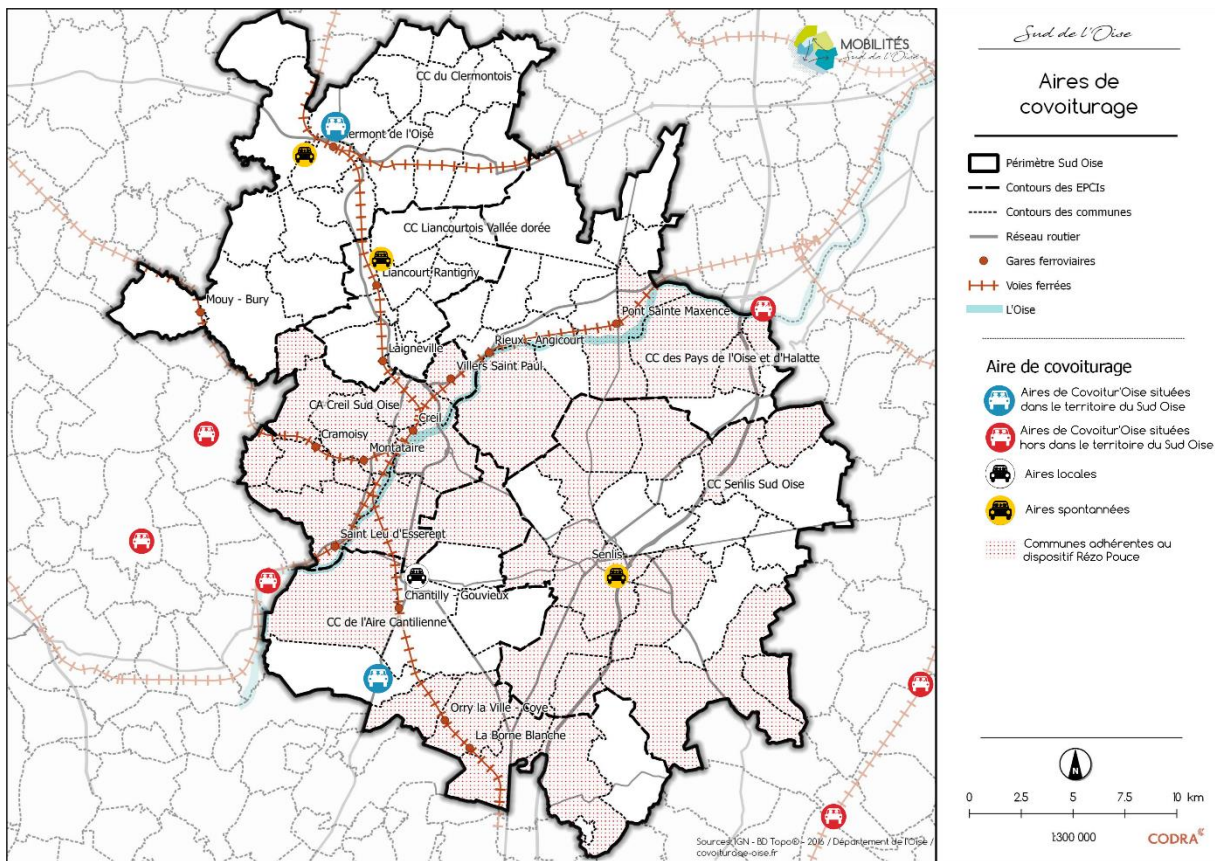
Carte 10 : Vulnérabilité en termes d'accès à la mobilité



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, dont 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.

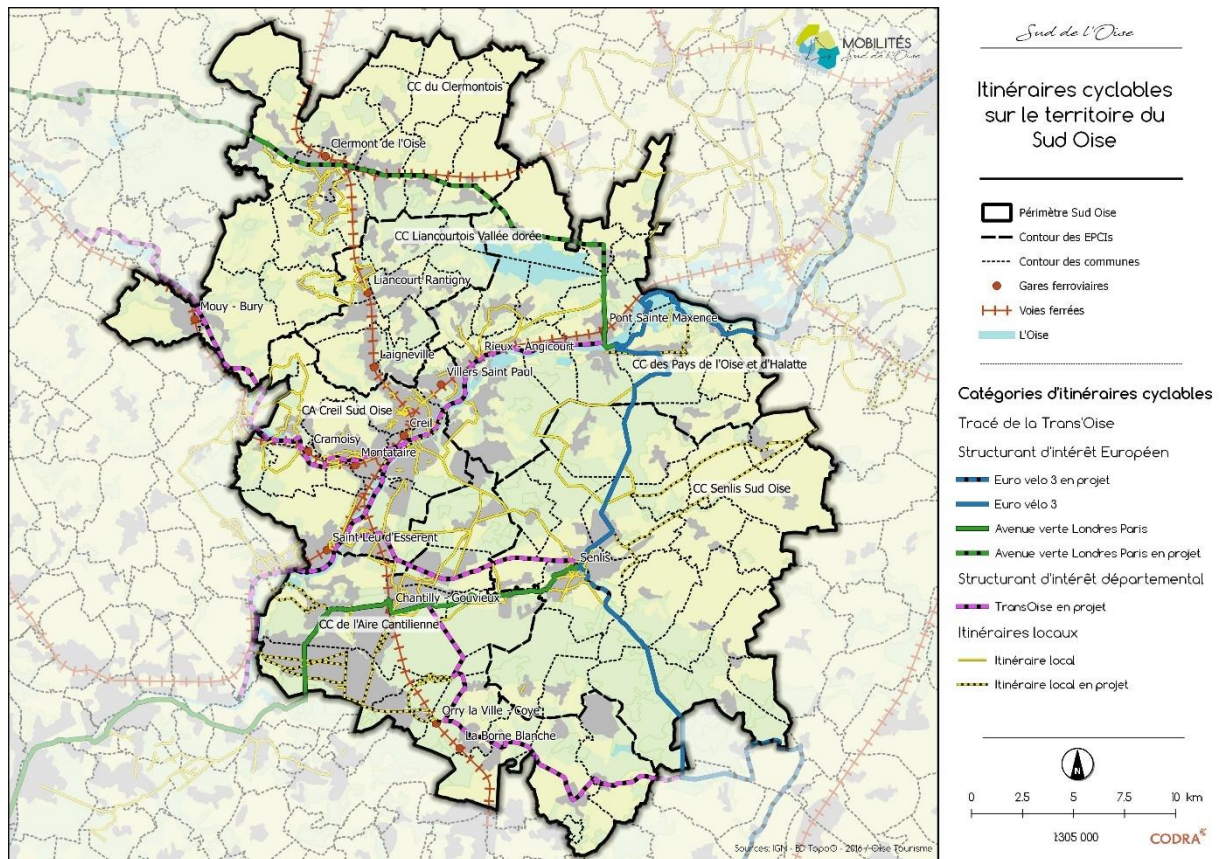
Carte 11 : Aires de covoiturage



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 la 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.

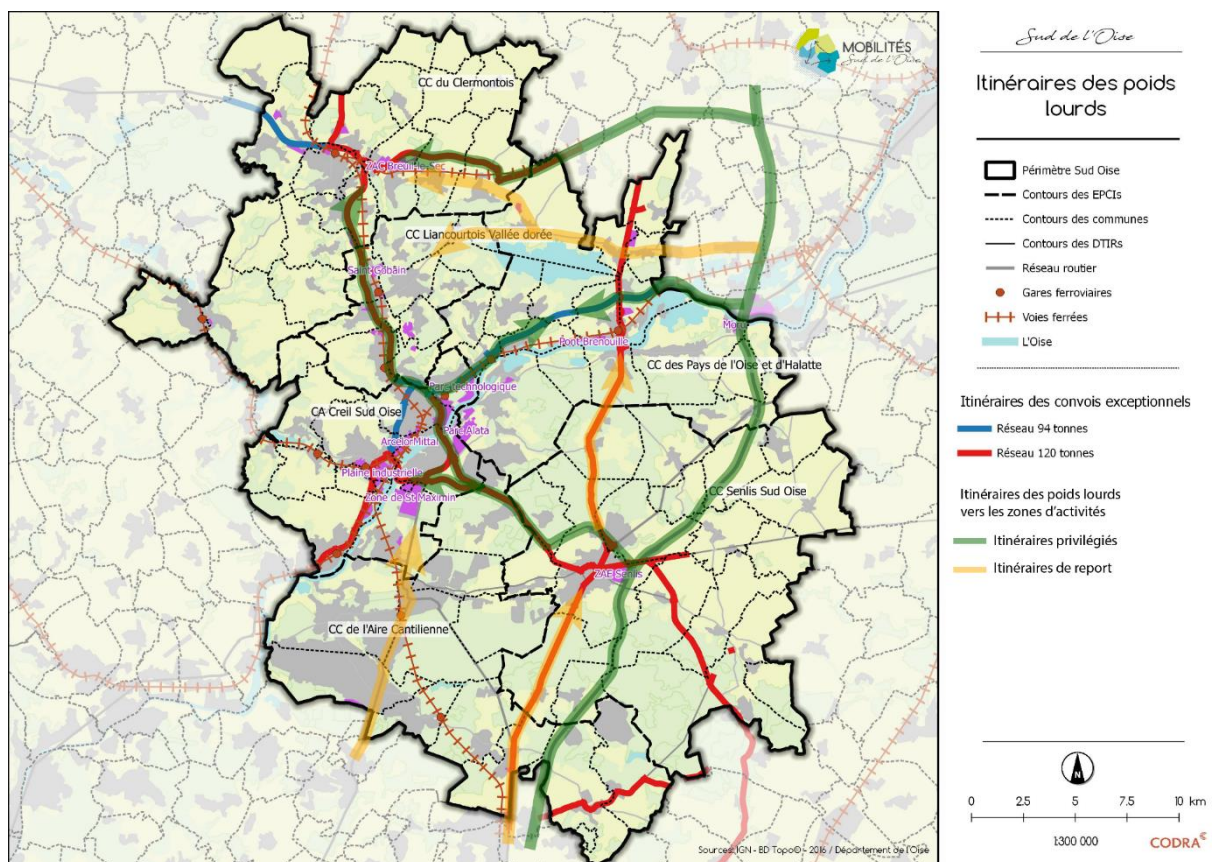
Carte 12 : Itinéraires cyclables



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

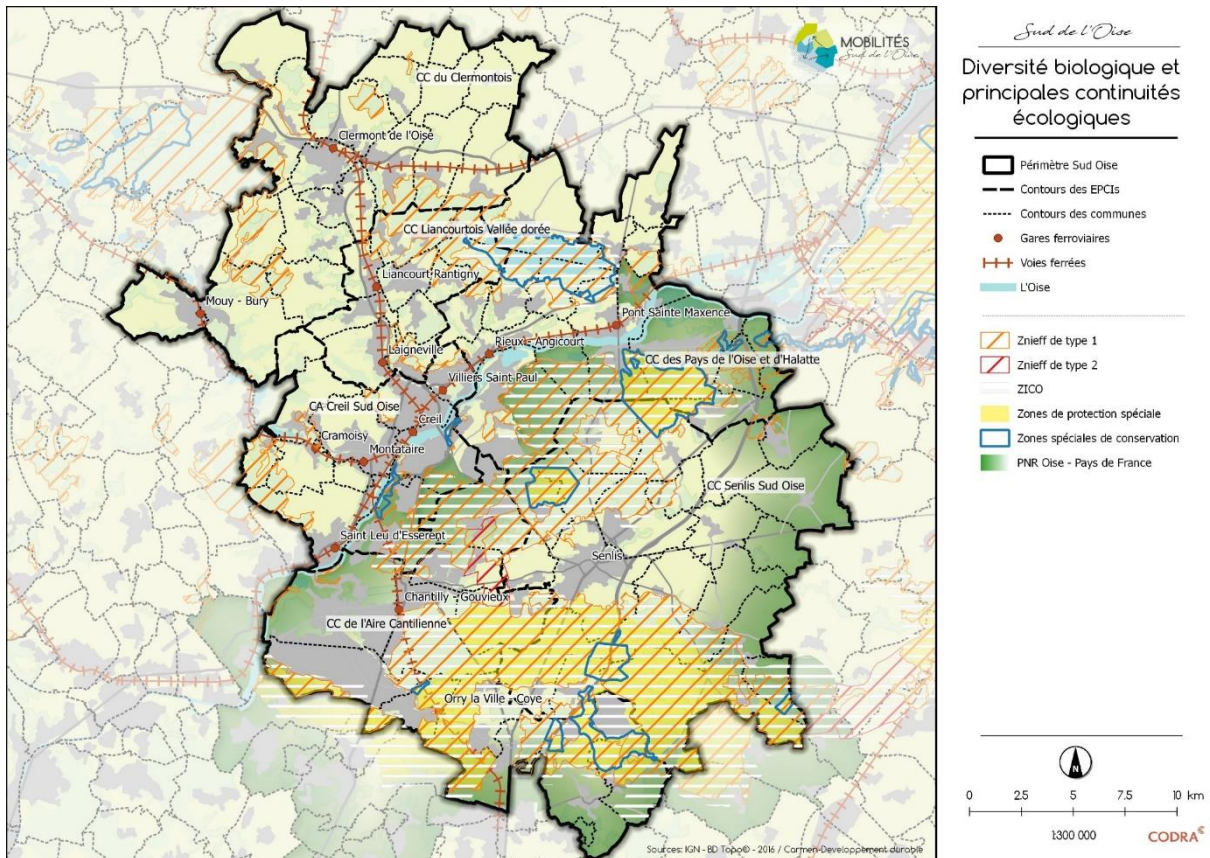
Biodiversité

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).

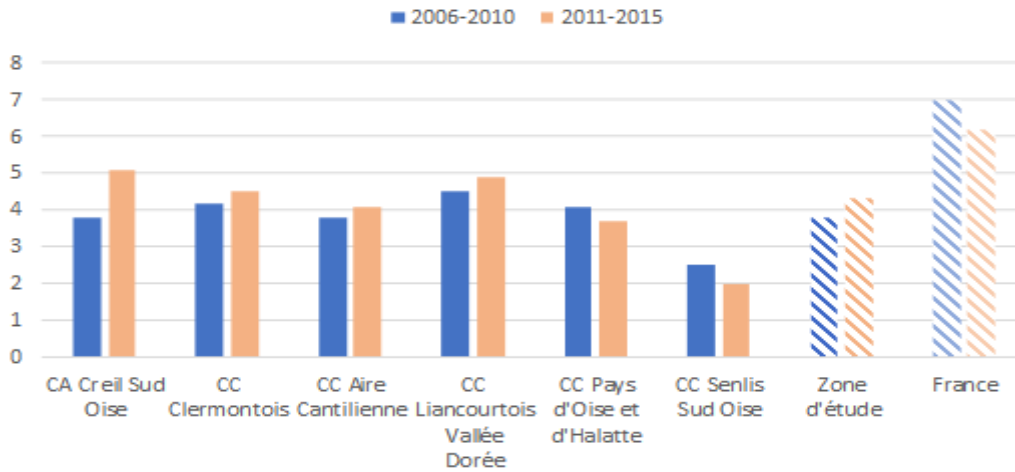
Une proportion importante du territoire est couverte par des ZNIEFF I et II. Les ZNIEFF ne constituent pas une protection réglementaire mais sont révélatrice d'un intérêt biologique, et peuvent constituer un indice à prendre en compte dans les aménagements et projets.

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.



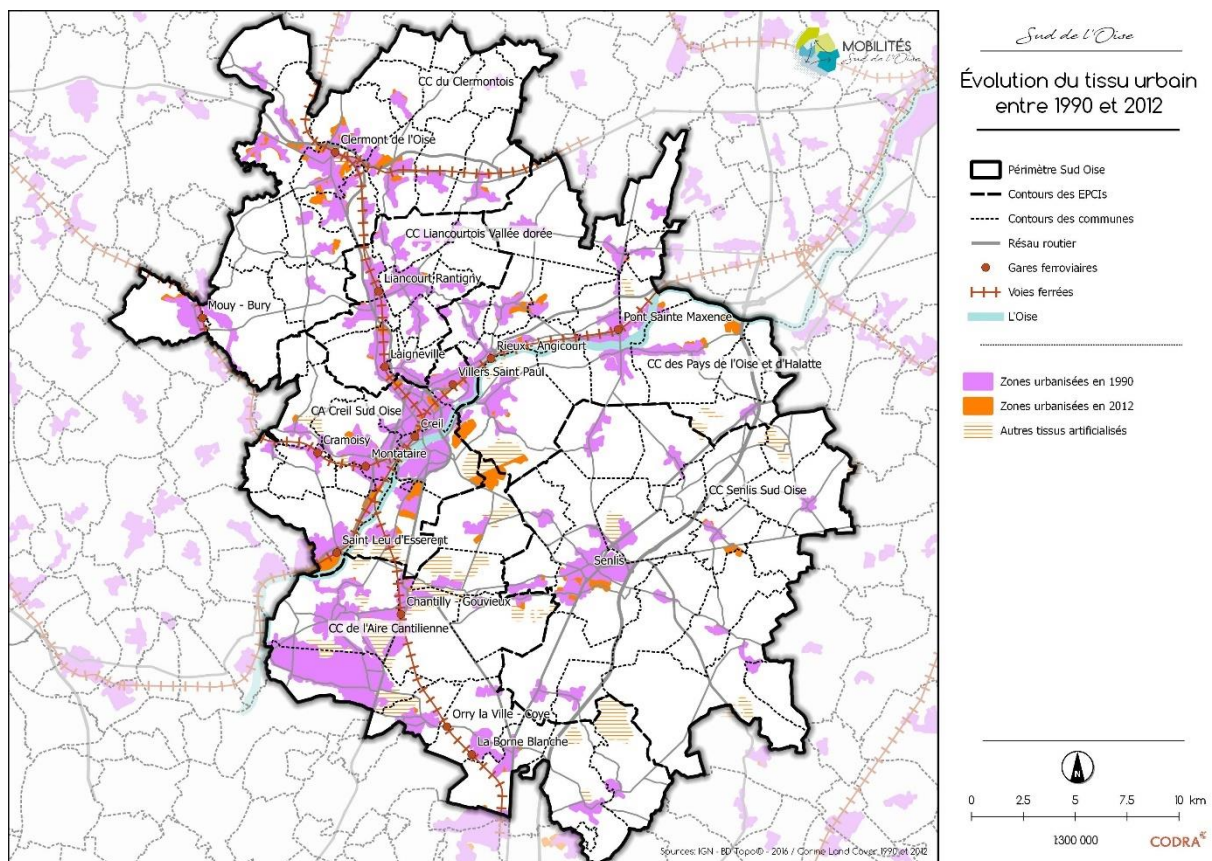
Source : Sitadel 2 (2011-2015)

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'agglomération 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

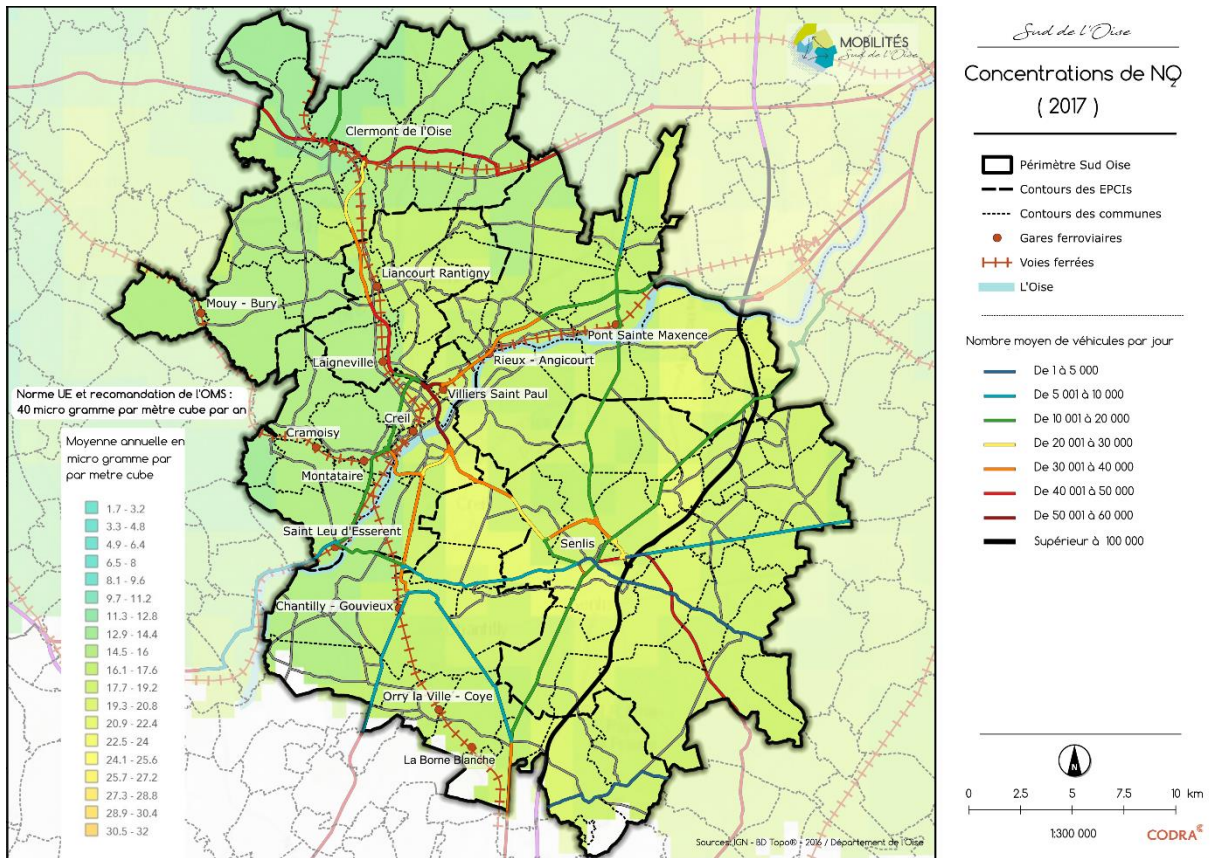


Pollution de l'air

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 : secteurs résidentiel, industrie et transport routier).

À noter : le PDU 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 NO₂ en 2017





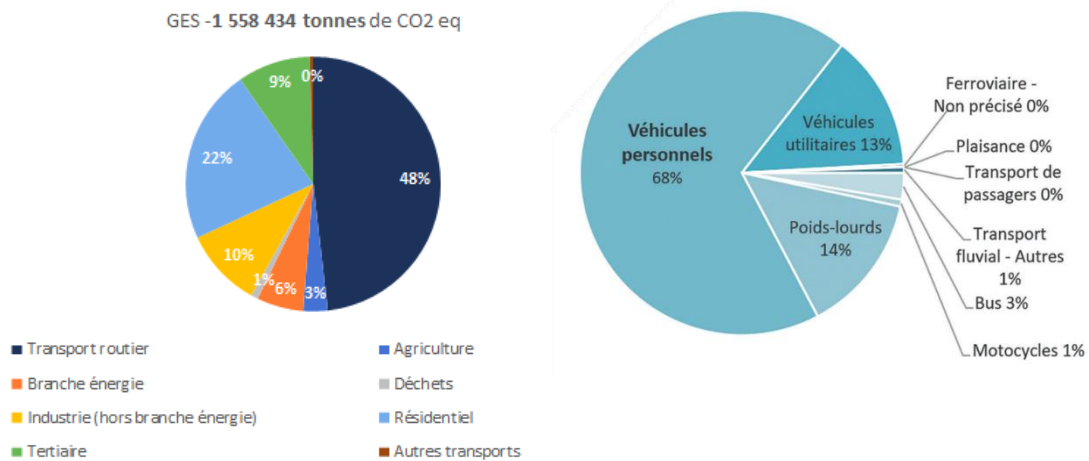
MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

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 du territoire** 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%).



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

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

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO</p>

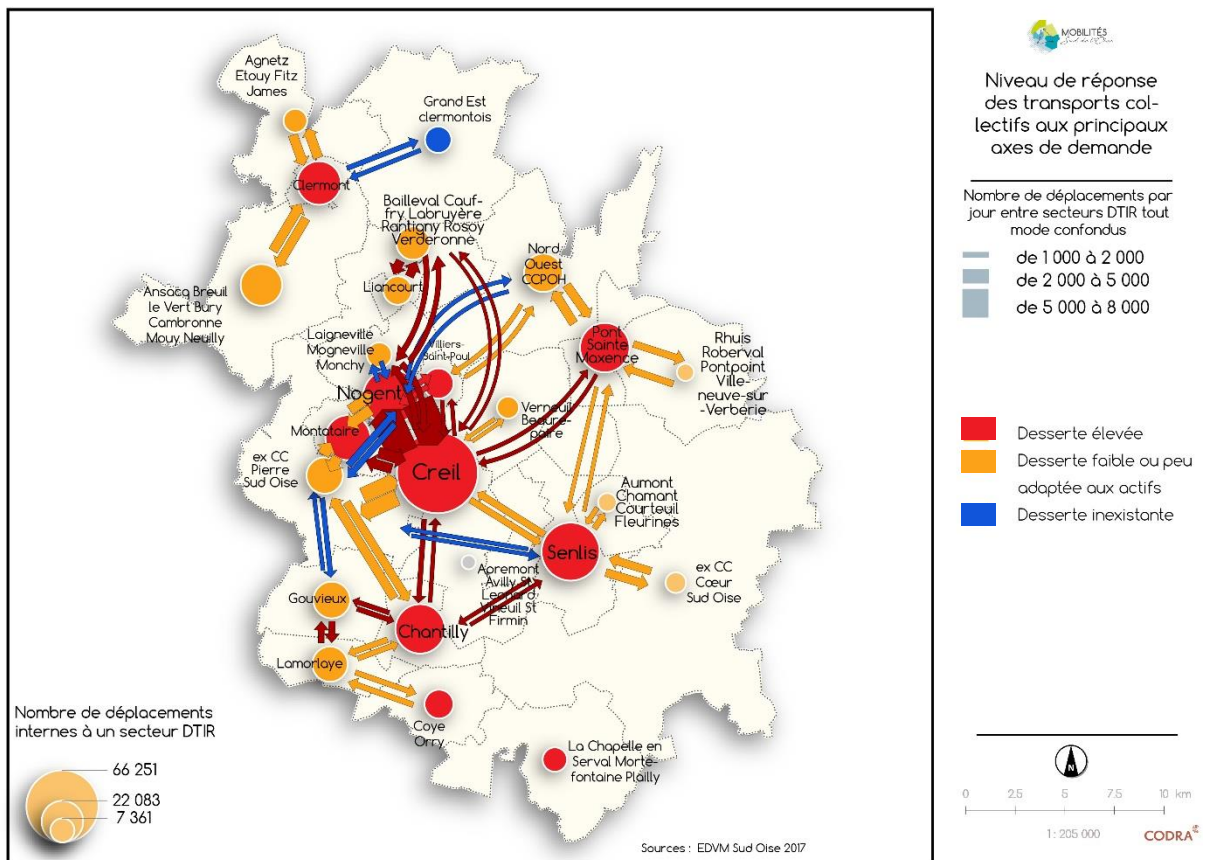
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseaux urbains en développement (Le Bus) ou en restructuration (réseau urbain de l'ACSO) ▪ Projets qui pourront renforcer l'attractivité des pôles, notamment aux abords des gares, un potentiel d'amélioration de la santé, du cadre de vie et de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

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 des 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 montrer 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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).

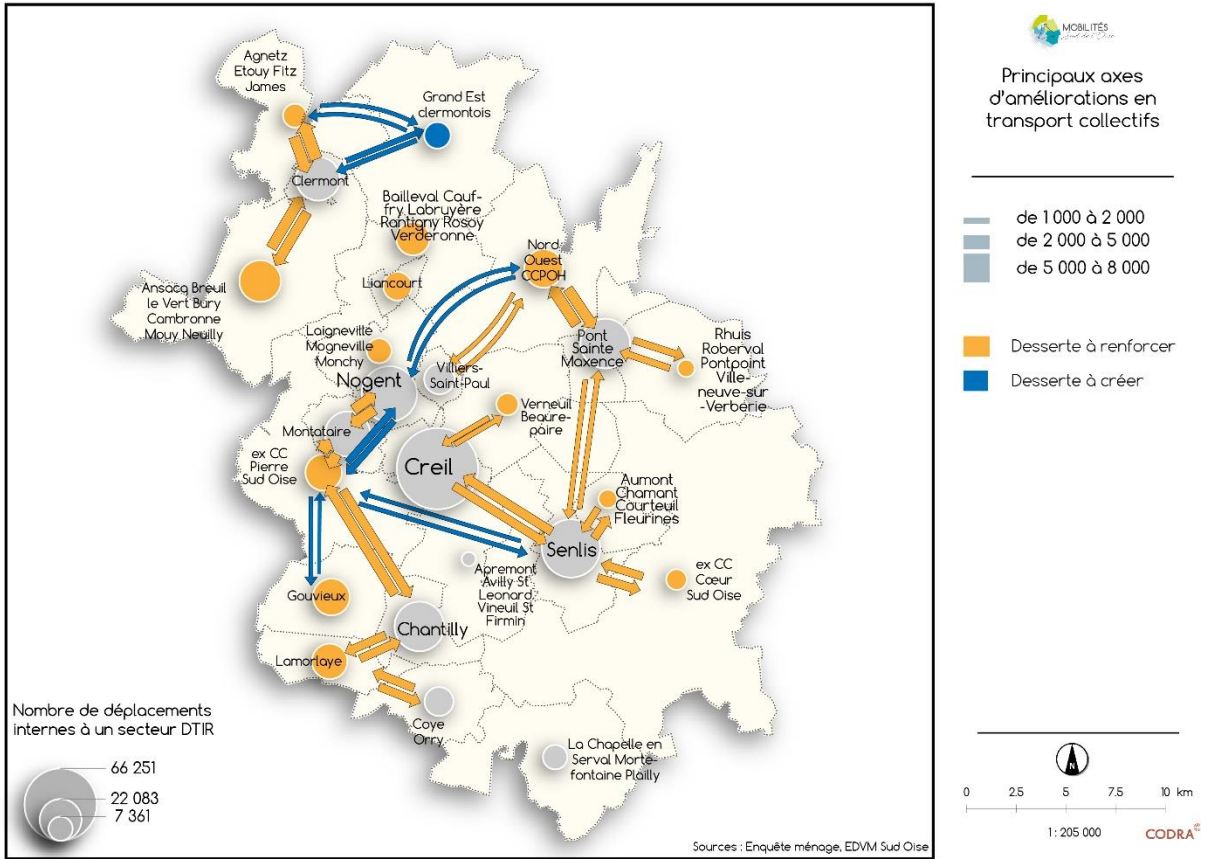
Les liaisons identifiées comme à créer sont celles pour lesquelles aucune solution de transport collectif régulier n'est proposée pour le grand public alors qu'un besoin a été identifié.



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Carte 18 : Principaux axes d'amélioration en transports collectifs

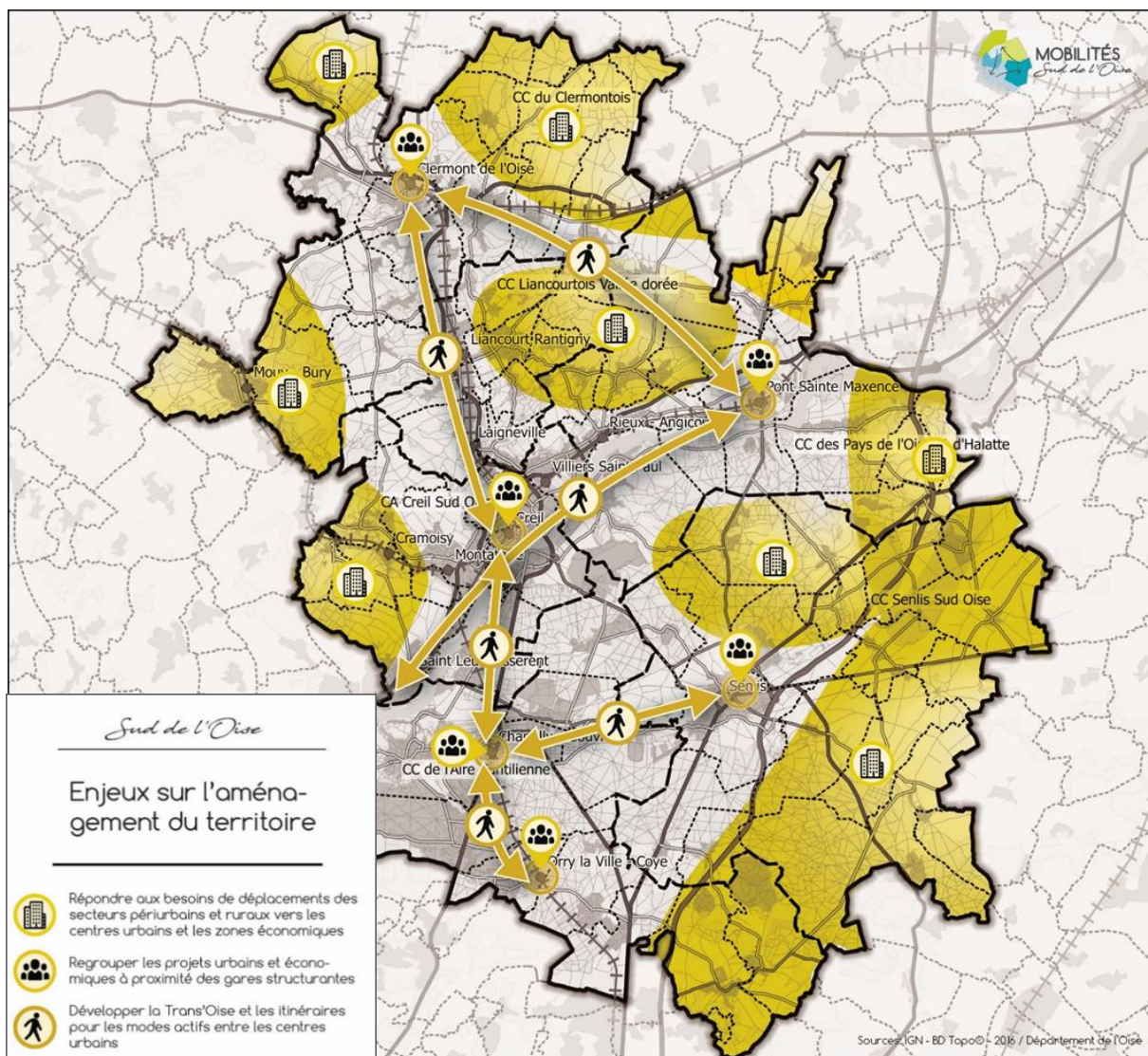


Enjeux de mobilité

Les analyses menées au cours du diagnostic, ainsi que les enseignements des tables rondes avec les acteurs locaux et les élus de chaque intercommunalité, ont permis d'identifier les principaux enjeux de mobilité à l'échelle du Sud de l'Oise. Ceux-ci se déclinent selon 4 thématiques : aménagement du territoire, transports collectifs et nouvelles solutions de mobilité, circulation et stationnement, déplacements des salariés et transports de marchandises.

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



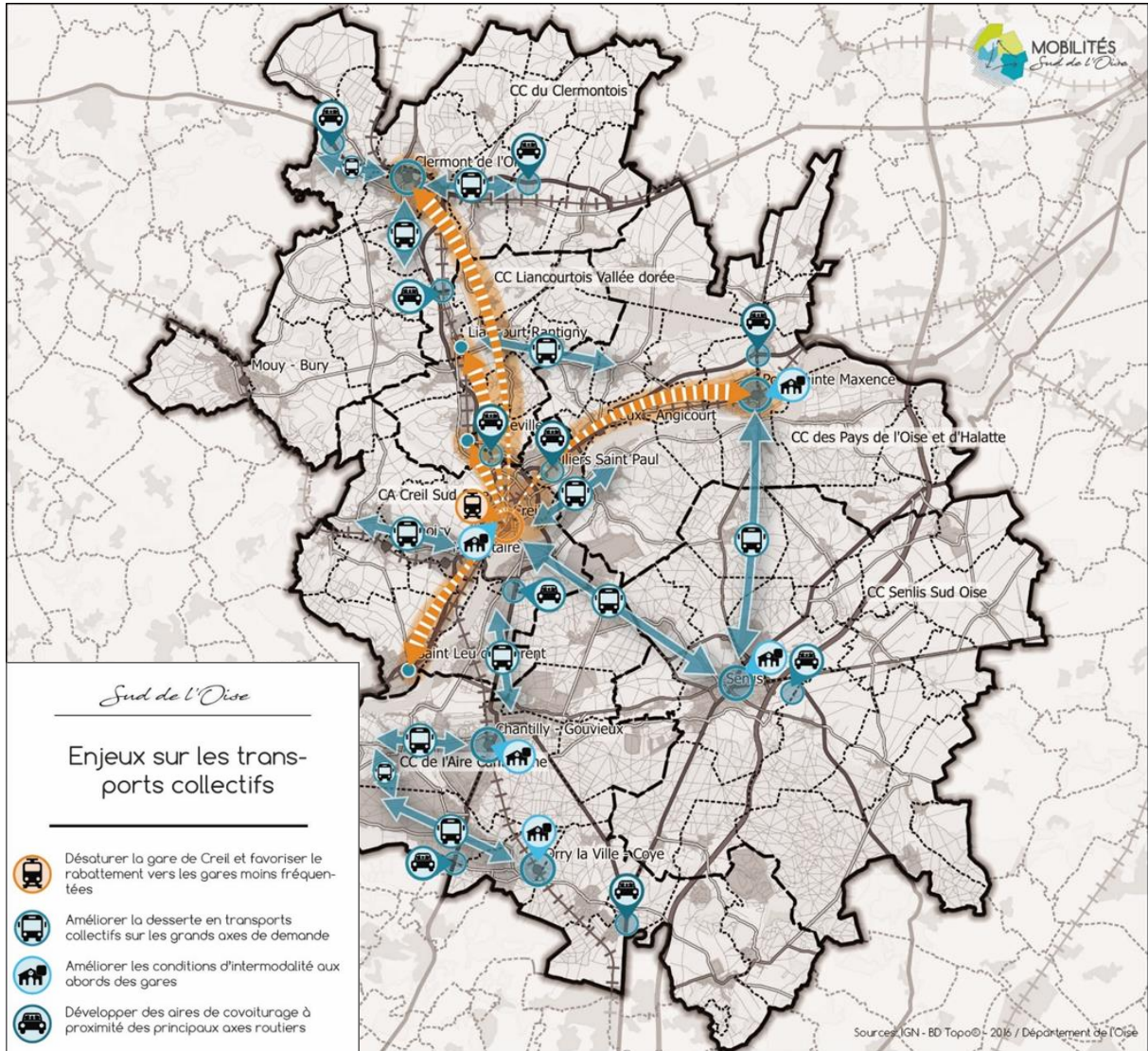


MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

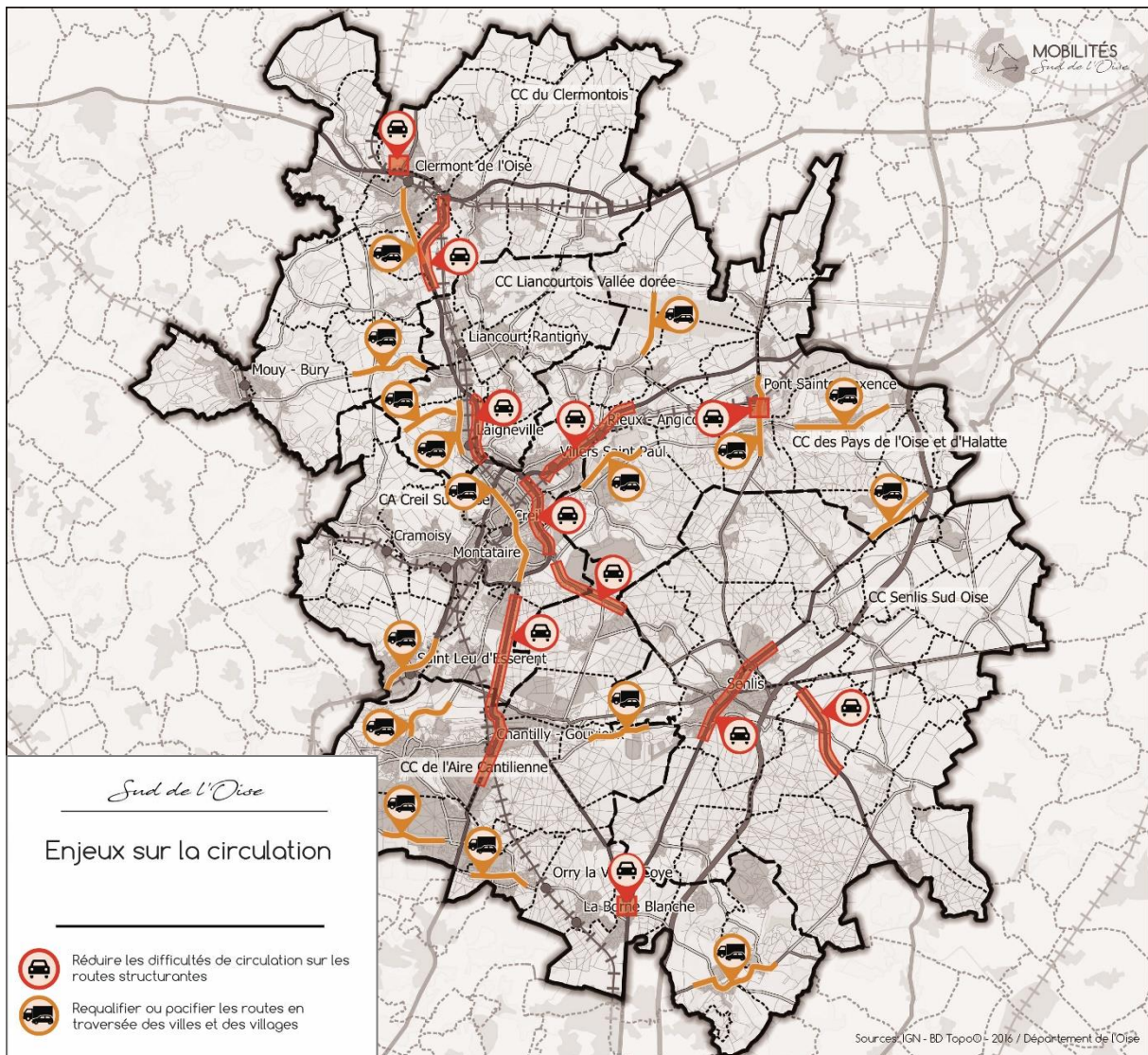
Transports collectifs : désaturer la gare de Creil, répondre aux grands axes de demande et améliorer l'intermodalité

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

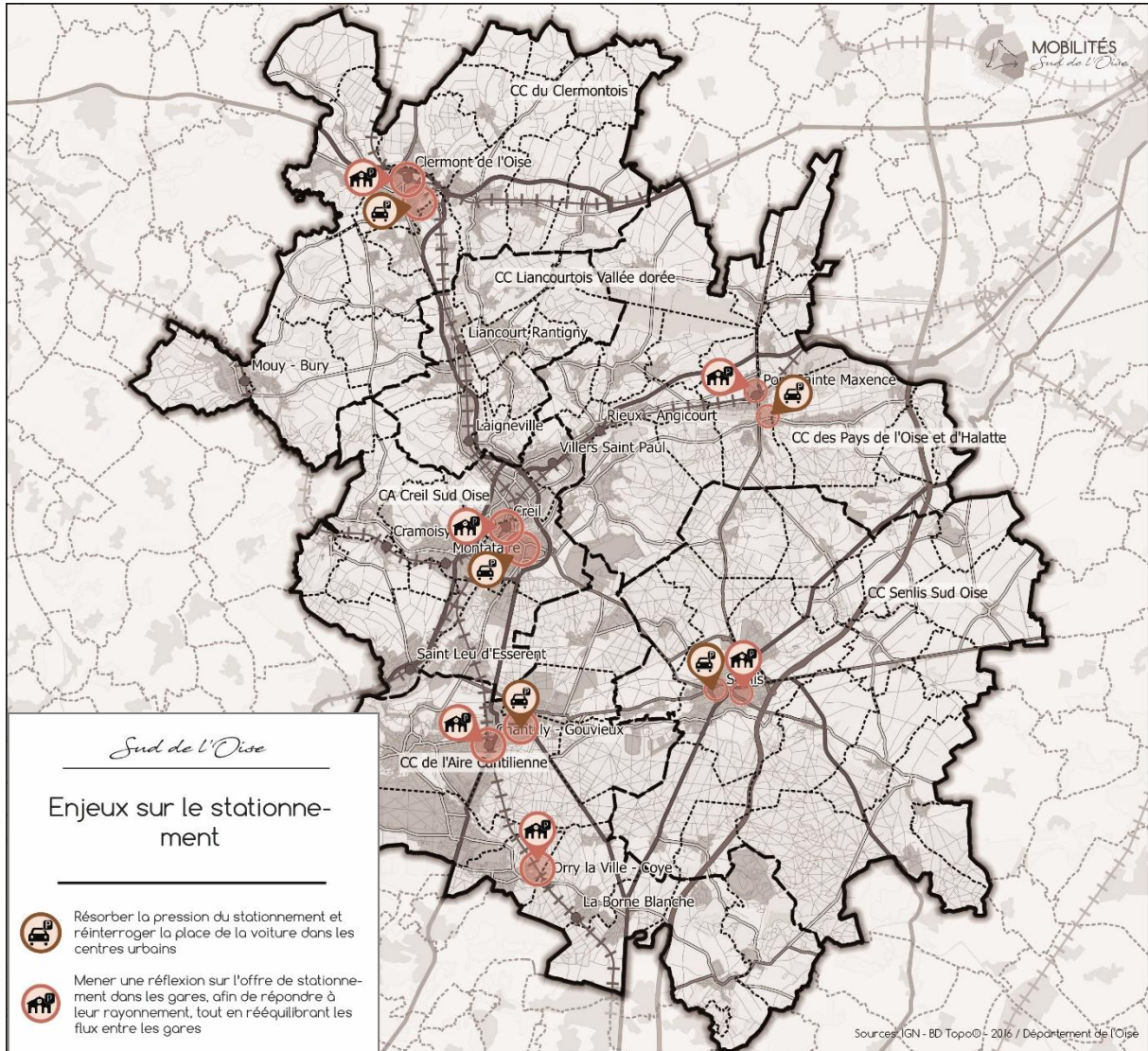




MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Carte 22 : Enjeux en termes de stationnement



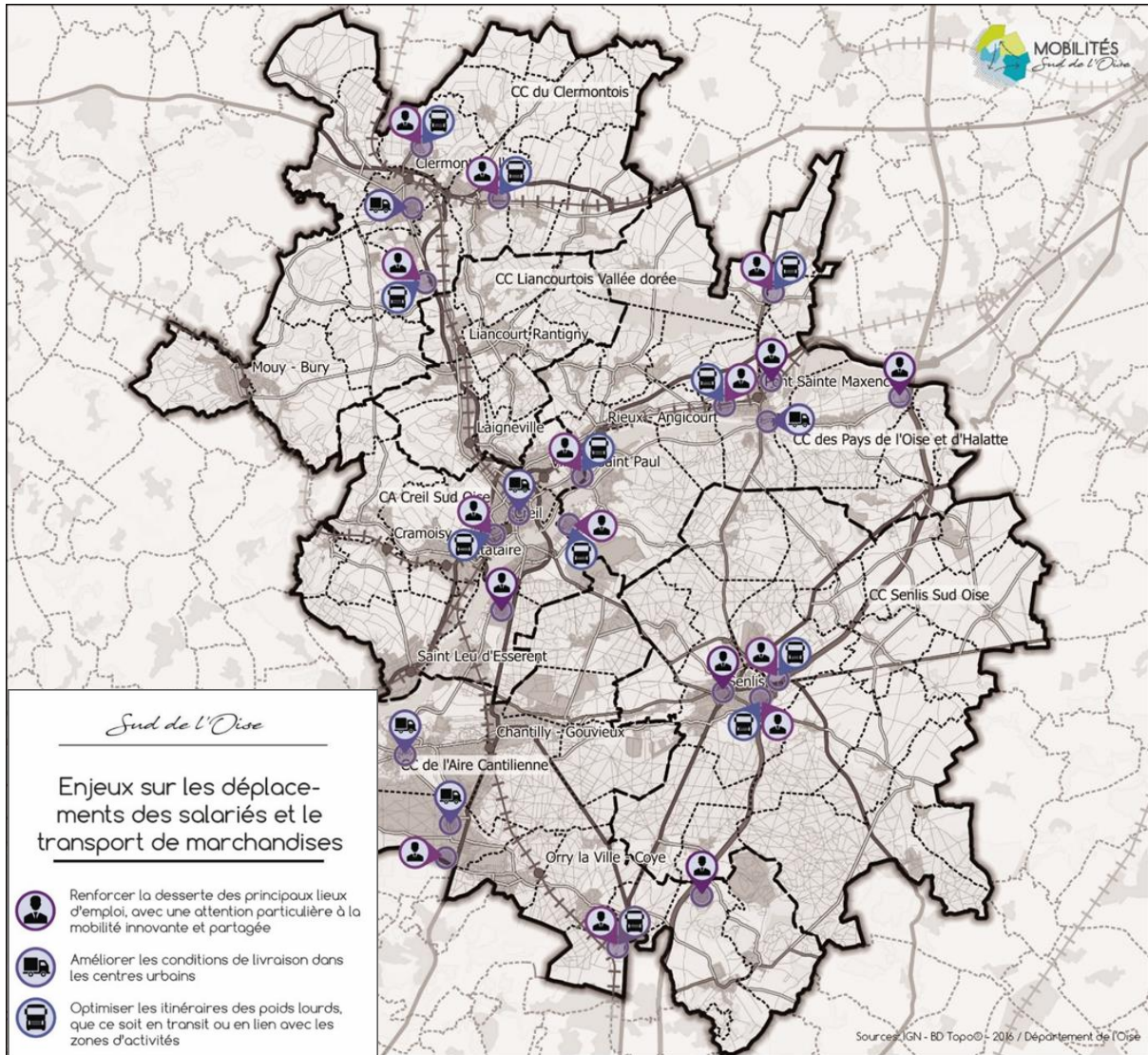


MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

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



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

A l'échelle de la CCSSO

Principaux enseignements du diagnostic

Des perspectives majeures de développement

Une dynamique soutenue

En particulier à travers la réalisation de l'écoquartier de la gare, de l'ilot Foch et du quartier Ordener à Senlis, la dynamique de développement de la CCSSO s'inscrit dans la logique de densification autour des gares et de densification des secteurs urbains existants. Néanmoins, la tache urbaine de Senlis a aussi pour caractéristique de s'écarter de sa structure principale et de s'étaler sur la commune voisine de Chamant. De plus, la nouvelle zone d'activités Portes de Senlis se développe à l'est de la ville, à l'écart de l'espace urbanisé.

Une forte attractivité

Avec une gare routière importante structurante, le cœur urbanisé de Senlis sud Oise s'inscrit comme un pôle économique majeur et constitue la centralité principale de la partie Sud-Est du Sud Oise. Elle regroupe 15 292 habitants et se caractérise par un dynamisme démographique, malgré son éloignement du réseau ferré.

77 955 déplacements
sont réalisés chaque jour les habitants de la CCSSO

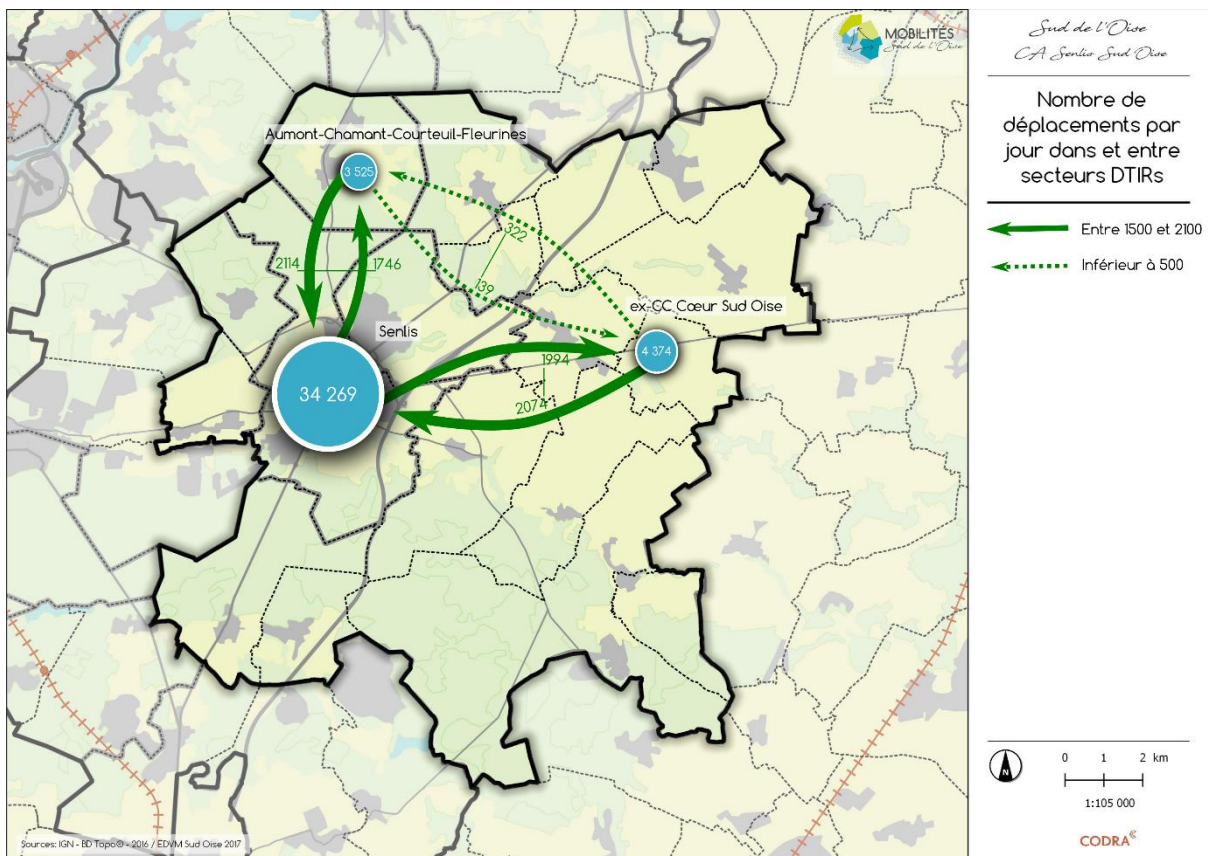
Des conditions de mobilité à améliorer

Flux de déplacement

Les habitants de la CCSSO réalisent 77 954 déplacements par jour, soit 3,70 déplacements par jour par personne (contre 3,84 à l'échelle de l'ensemble du Sud Oise). De plus, le territoire de la CCSSO est à l'origine de 72 330 déplacements par jour. Ces déplacements se répartissent de la manière suivante : 50 557 (70%) à l'intérieur de la CCAC, 15 668 (22%) en lien avec un autre EPCI du Sud de l'Oise et 6 105 (8%) en lien avec l'extérieur du Sud de l'Oise.

Plus d'un tiers (34%) 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.

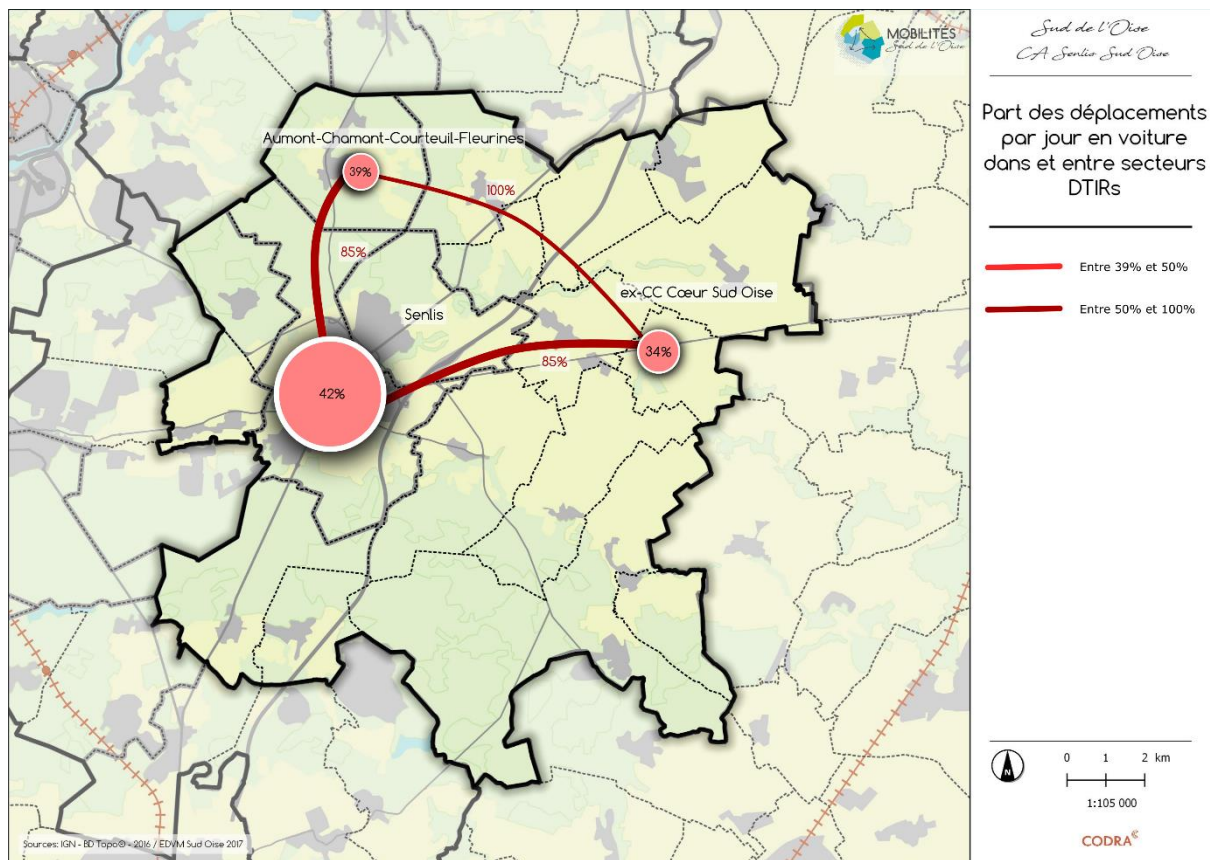
Carte 24 : Déplacements dans le territoire de la CCSSO



Flux de déplacements en voiture

Les habitants de la CCSSO réalisent 46 983 déplacements pour jour en voiture, soit 60% de l'ensemble des déplacements. L'usage de la voiture est significatif, y compris sur des liaisons courtes entre les pôles urbains du territoire : 39% des déplacements de moins de 2 km sont réalisés en voiture.

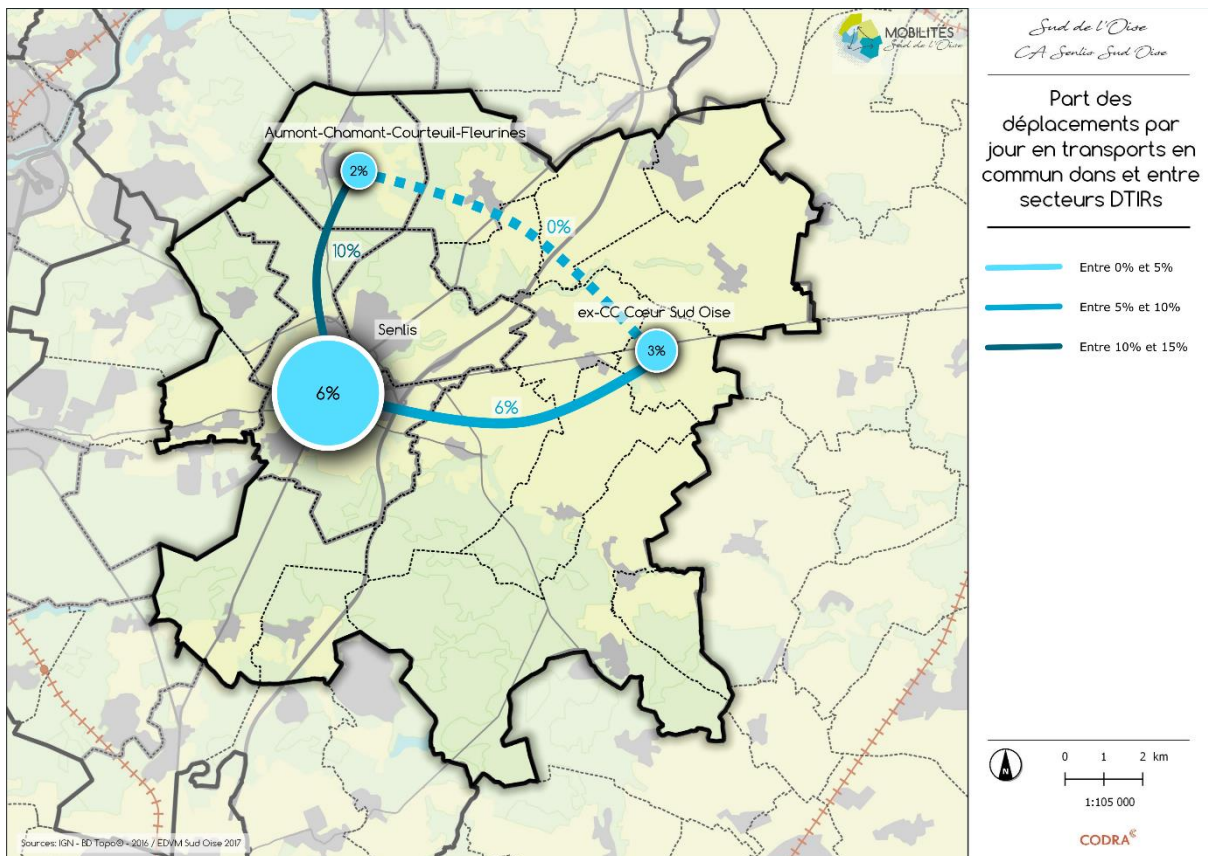
Carte 25 : Déplacements en voiture dans le territoire de la CCSSO



Usage des transports collectifs

33 655 déplacements sont réalisés chaque jour en transports collectifs, soit 9% de l'ensemble des déplacements. La desserte faible ou absente sur une grande partie du territoire explique notamment cette faible part.

Carte 26 : Déplacements en transports collectifs dans le territoire de la CCSSO





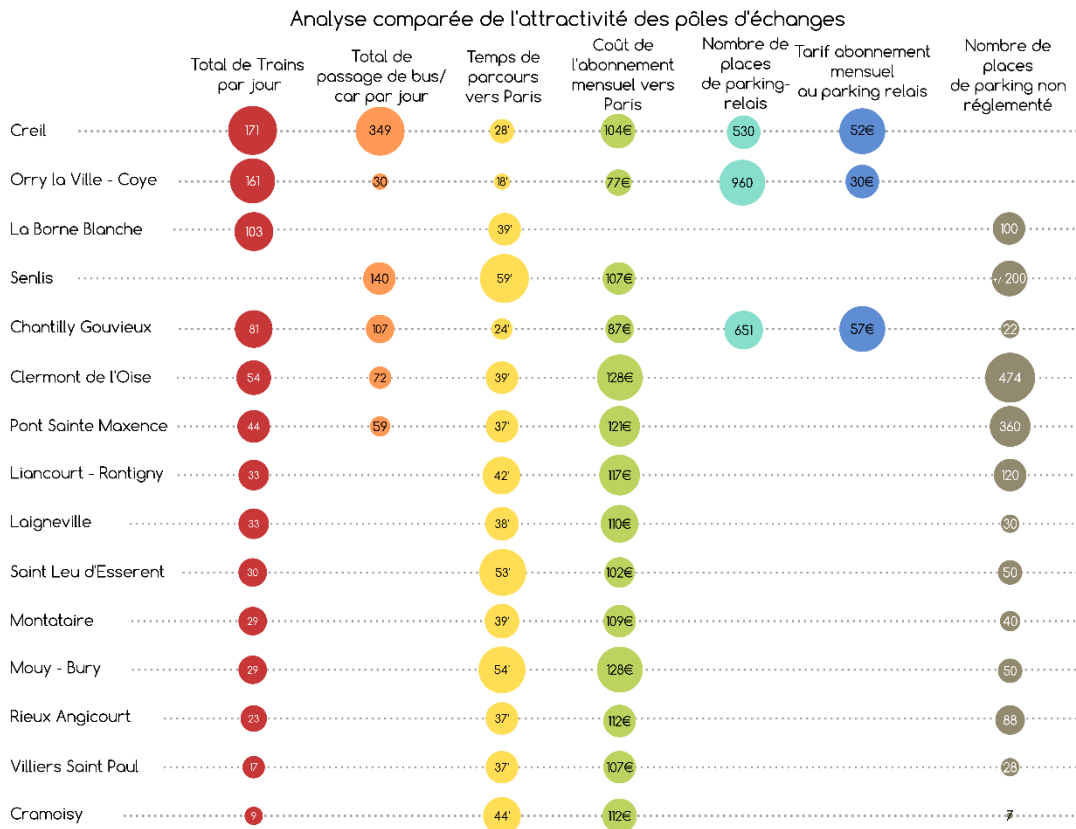
MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Desserte multimodale

Si le pôle d'échanges de Senlis n'est pas desservi par le train, il constitue le deuxième pôle d'échanges en termes de nombre de dessertes par les transports collectifs urbains ou interurbains (après le pôle d'échanges de Creil). La ligne 15, qui relie les pôles d'échanges de Senlis et de Chantilly, permettant un accès au train depuis Senlis, participe à cette desserte à hauteur de 46 passages par jour, soit plus d'un quart de la desserte interurbaine de ce pôle d'échanges.

Analyse comparée de l'attractivité des pôles d'échanges



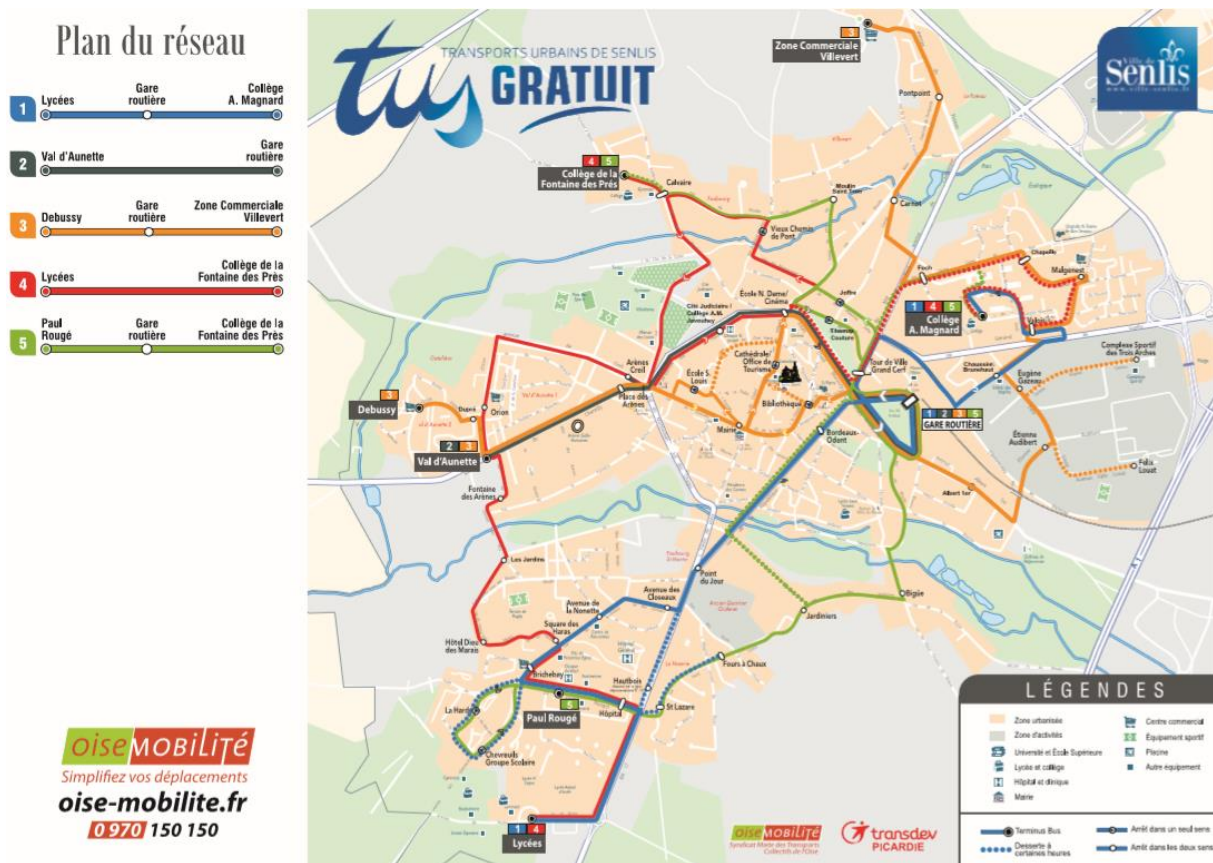
Desserte en transports collectifs

Autorité organisatrice de la mobilité, la Ville de Senlis organise le réseau TUS (Transports Urbains de Senlis) à l'échelle du territoire communal.

Ce réseau, composé de 5 lignes régulières organisées en étoile autour du centre-ville et plus particulièrement de la gare routière, a été réorganisé en 2008 pour mieux répondre aux besoins pendulaires. Son usage est entièrement gratuit.

Ce réseau urbain assure une desserte fine des quartiers de la commune, y-compris les principaux équipements, en particulier les établissements scolaires, en plus du rôle de rabattement vers le pôle d'échanges de Senlis pour 4 d'entre elles. En revanche, aucune desserte n'est assurée en dehors des limites communales (en lien avec le périmètre du ressort de mobilité).

Carte 27 : Réseau de transports collectifs de la CCSSO



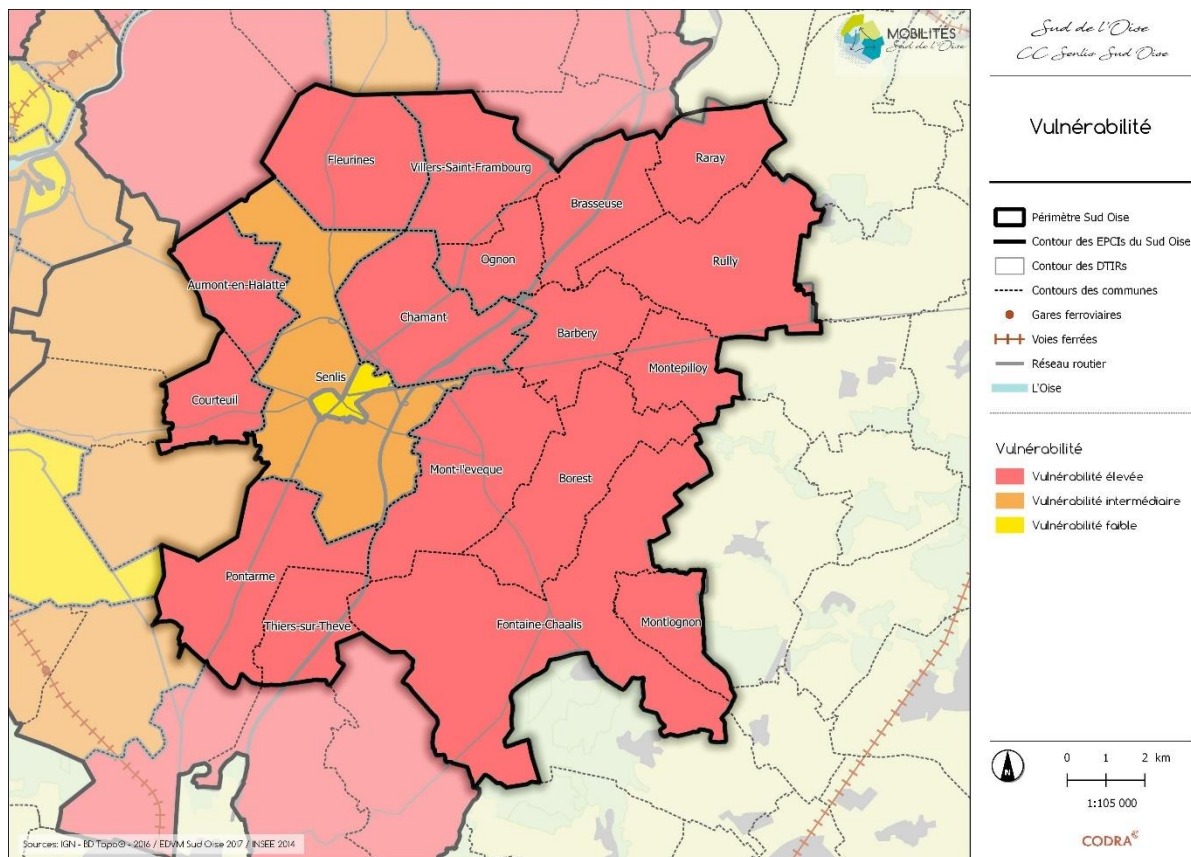
Source : Communauté de Communes Senlis Sud Oise

Vulnérabilités en termes de mobilité

Senlis, et plus encore sa partie centrale, se caractérise par un niveau de vulnérabilité plus faible que le reste du territoire, en raison d'un usage modéré de la voiture et d'une desserte en transports collectifs importante (gare routière, réseau urbain TUS), malgré le niveau de revenu limité de la population.

Tout le reste du territoire de la CCSSO présente une vulnérabilité élevée : revenu souvent élevé, taux de motorisation élevé, distance parcourue en voiture très importante, desserte en transports collectifs faible. Pour cette partie du territoire, la réalisation des déplacements autrement qu'en voiture semble très difficile, voire souvent impossible. Les ménages de ces secteurs sont aujourd'hui dépendants de leurs voitures pour leurs déplacements quotidiens.

Carte 28 : Vulnérabilités en termes d'accès à la mobilité





Covoiturage

Le territoire de la CCSSO compte une aire de covoiturage spontanée et non aménagée dans le parking d'un centre commercial, dans la ville de Senlis. Bien que non aménagée par les collectivités, cette aire de covoiturage montre un besoin pour les habitants du territoire qui se rendent dans les centralités extérieures.

De plus, plusieurs communes de la CCSSO 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.

Itinéraires cyclables

Les habitants de la CCSSO réalisent 1,2% de leurs trajets 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.

Le territoire est desservi par l'EuroVélo 3, permettant notamment un déplacement à vélo vers Pont-Sainte-Maxence, empruntant des aménagements protégés.

En cours d'étude, la voie verte Senlis - Chantilly sera mise en service à l'horizon 2022/2023. Aménagée par la CCSSO et cofinancée par le CD60, elle deviendra l'itinéraire officiel de l'Avenue Verte Paris - Londres en remplacement de l'itinéraire provisoire passant actuellement par Avilly-Saint-Léonard sur voie partagée.

De plus, la CCSSO a lancé un schéma modes actifs, sous maîtrise d'ouvrage du PNR, en 2019, afin de développer un réseau cyclable structurant sur son territoire.

Dans le centre-ville de Senlis, les déplacements des cyclistes sont facilités par la réglementation en zone de rencontre. Aux heures de pointe, la cohabitation avec le trafic automobile se révèle toutefois difficile (en raison de la faible largeur des voiries).

Transport de marchandises

La zone d'activités Senlis Sud Oise et la future zone des Portes de Senlis, bénéficient de conditions de desserte privilégiées, à travers l'autoroute A1 et la RD1324. De plus, à proximité directe du cœur urbanisé, elles pourraient facilement être desservies par les transports collectifs urbains.

Traversée par d'importantes voies routières (RD 1017, RD924, RD 330...), la ville de Senlis est fortement impactée par le trafic routier. La circulation des poids lourds dans le secteur urbain engendre des nuisances pour les riverains, des



dysfonctionnements en termes de mobilité et des problèmes de sécurité et de pollution.

Environnement et mobilité

Biodiversité

Le territoire est intégralement inclus dans le Parc Naturel Régional Oise - Pays de France.

Un site Natura 2000 « Habitats » (ZSC) est présent sur le territoire (Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville). Il est fragmenté en plusieurs zones géographiques sur la partie Sud et Ouest du territoire.

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

Consommation d'espace

Sur la CCSSO, la consommation d'espace est en diminution. L'urbanisation s'est principalement développée autour de Senlis.

Pollution de l'air

Les émissions de la CCSSO sont dominées par le transport routier, à l'origine de contributions significatives, à hauteur de 63 et 56%, aux émissions de PM2.5 et PM10 et de 89% aux émissions de Nox, ainsi que par le secteur résidentiel dans une moindre mesure, à l'origine de contributions d'entre 12 et 25% aux émissions de SO2, COVNM, PM2.5 et PM10.

Gaz à effet de serre

Les émissions de GES de la CCSSO représentent 387 498 tCO2eq tous secteurs confondus. La part du secteur routier est d'environ 78%, avec 303 169 tCO2eq, représentant environ 12,21 tonne/an/habitant.

Les véhicules personnels dominent ces émissions, avec plus de 68 % de la part des GES du secteur transport.

Ces chiffres mettent en évidence la forte contribution de l'autoroute A1 traversant le territoire. Considérant les orientations du plan de déplacements, celui-ci ne pourra pas agir significativement sur les émissions en provenance de cet axe routier (emprunté par les habitants du territoire mais également pas des personnes extérieures mais qui sont comptabilisées dans l'inventaire).

En l'absence de données transmises par ATMO HDF, les émissions du secteur routier ont été estimées sur la base des émissions moyennes par habitant des territoires voisins pour les véhicules personnels, les véhicules utilitaires et les poids-lourds. Pour les émissions des bus et des motos, elles ont été conservées sur la base de l'inventaire (considérant que celles-ci sont liées au trafic réalisé par les habitants du territoire).

Les estimations sont présentées dans le tableau ci-dessous :

GES en tCO2e Détail du secteur "transport routier"	CC Senlis Sud Oise (Total - ATMO HDF)	CC Senlis Sud Oise (hors autoroute)
Véhicules personnels	207 279	37 232
Véhicules utilitaires	42 119	7 198
Poids-lourds	46 715	6 702
Bus	5 307	5 307
Motocycles	1 749	1 749
Somme EPCI	303 169	58 188

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 PGD en matière de déplacement, mais aussi en lien avec le développement urbain.

Aménagement, urbanisme et mobilité

- Regrouper les nouveaux projets urbains et économiques en priorité à proximité de la gare routière de Senlis, dans le prolongement des projets urbains engagés ou assurer la chaîne de déplacement jusqu'à la gare,
- Répondre aux besoins des déplacements des différentes villes du territoire vers les zones d'emploi, anticiper l'urbanisation future et l'arrivée de la zone logistique Goodman à Senlis,
- Améliorer les conditions de déplacement à pied ou à vélo sur la RD1017 en traversé de Senlis, développer des itinéraires cyclables entre les différentes communes, profiter de l'arrivée de la voie verte vers Chantilly et poursuivre le développement des itinéraires modes actifs,
- Réduire la circulation sur les axes structurants traversant des villages et des zones naturelles pour limiter les nuisances auprès des riverains.

Transports collectifs, gares et solutions innovantes

- Améliorer le rabattement en les vers la gare routière de Senlis et vers les gares à proximité (Chantilly, Orry-la-Ville, Survilliers-Fosses) depuis les différents secteurs du territoire, en tenant compte de leur rayonnement et de leur complémentarité avec les autres gares,
- Améliorer la desserte en transports collectifs depuis les villages du territoire vers les pôles urbains intérieurs (ex : zone d'activité de Senlis) et extérieurs (ex : zone de Saint Maximin, parc Alata...),
- Améliorer les conditions de correspondance au niveau de la gare routière de Senlis (bus, car, train) et accueillir les modes actifs, en anticipant l'évolution de leur desserte future,
- Communiquer sur les solutions innovantes existantes ou à venir (ex : Rézo pouce) et développer ces solutions sur les territoires périurbains (ex : TAD, autopartage, covoiturage, PDE...).

Circulation et stationnement

- Réduire les difficultés de circulation sur la RD1017, particulièrement en traversée de Senlis et sur les routes structurantes assurant une liaison vers les pôles extérieurs (RD1330, RN330),
- Interroger l'aménagement de la rue de la République (RD1017), afin de renforcer son statut local et de délimiter les conflits entre usagers, réduire le

trafic de transit sur l'ensemble des voies locales (rue du Châtel, route de Saint Léonard, RD1324...),

- Réduire la pression du stationnement dans le centre de Senlis en renforcer le rôle des parkings situés en périphérie de ce secteur, améliorer la cohabitation avec les autres usagers de la voirie,
- Proposer une offre de stationnement aux abords de la gare routière de Senlis dans le cadre du réaménagement du pôle afin d'éviter la pression sur l'espace public et de répondre à son rayonnement dans le cadre d'une vision multimodale.

Mobilité des salariés et des élèves, transport de marchandises

- Renforcer la desserte des principaux lieux d'emploi existants, notamment la zone d'activité de Senlis, et futurs, notamment la zone Goodman et le Centre Hospitalier de Senlis, proposer des liaisons vers les grandes zones d'emploi périphériques (zone de Saint Maximin, Parc Alata, Centre de Creil), avec une attention particulière à la mobilité innovante (covoiturage, autopartage...),
- Améliorer les conditions de livraison dans le centre de Senlis, développer l'usage de véhicules plus adaptés à ce contexte,
- Retravailler le jalonnement routier sur les grands axes (ex : RD1330) et apaiser les voies locales afin de réduire le trafic de poids lourds, anticiper l'arrivée des flux de poids lourds dans la zone Goodman,
- Améliorer les conditions de déplacements aux abords des établissements scolaires et de formation (notamment pour les vélos et les piétons), renforcer la desserte en transports collectifs vers ces établissements, améliorer l'insertion urbaine des cars scolaires.

Vision prospective de la mobilité

Panorama des grandes tendances 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^{ème} et a fortiori du 4^{ème} 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 matérielle), 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 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 impactant 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 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 d'avantage de l'économie sociale et solidaire et du développement durable s'installent aussi progressivement au côté de l'économie classique :

- 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 de 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'autopartage.

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 marchandise 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 réservation, 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 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 mobilité « 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 peut 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^{ème} 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 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 à instaurer 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 décarbonisant 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 disponibilité de l'énergie, mais aussi la prise en compte de la biodiversité, par la

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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.



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 décéléré.

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 drastiques des coûts d'exploitation grâce à la disparition des chauffeurs est fortement contrebalancé par un besoin systématique d'un agent embarqué, dont le rôle

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

évolue vers une notion de service multi-usages : aide aux utilisateurs à mobilité 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).

STRATEGIE DE MOBILITE A L'HORIZON 2030

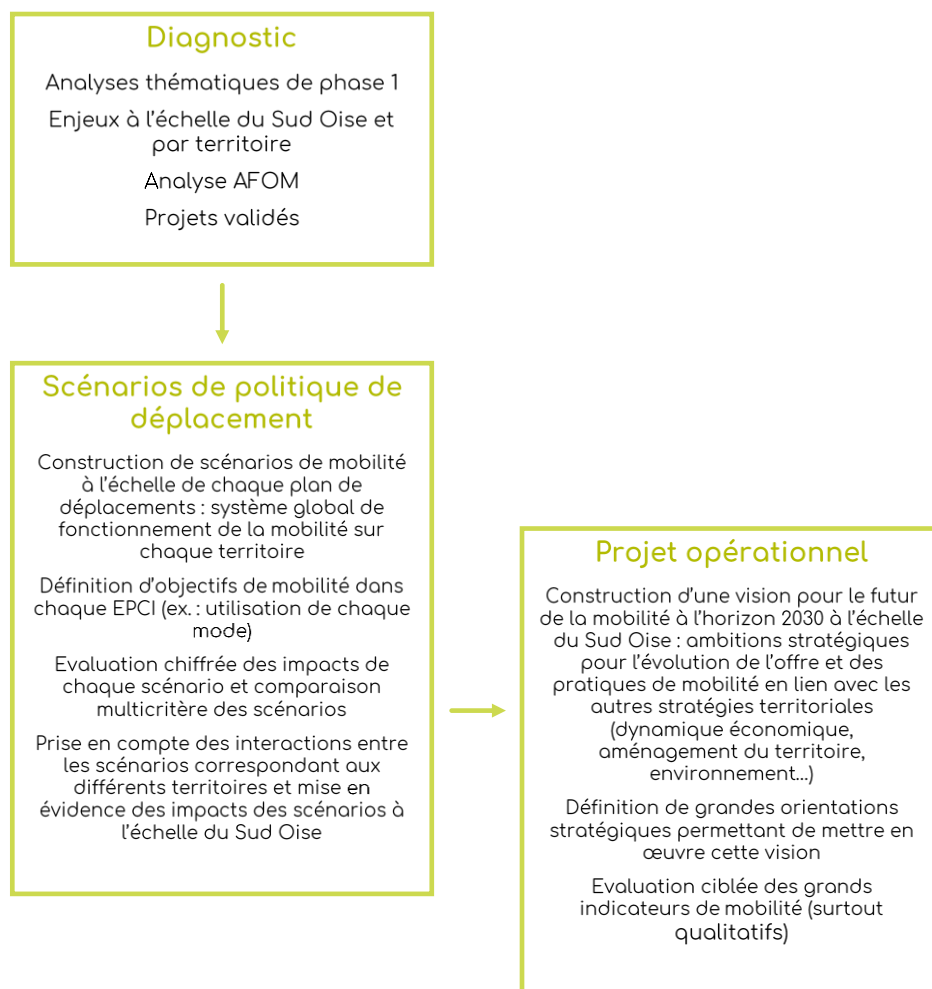
Les scénarios de mobilité

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 de la CCPOH.

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 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 :





Méthode de construction des scénarios

Les trois scénarios de mobilité construits pour le territoire de la CCSSO 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).

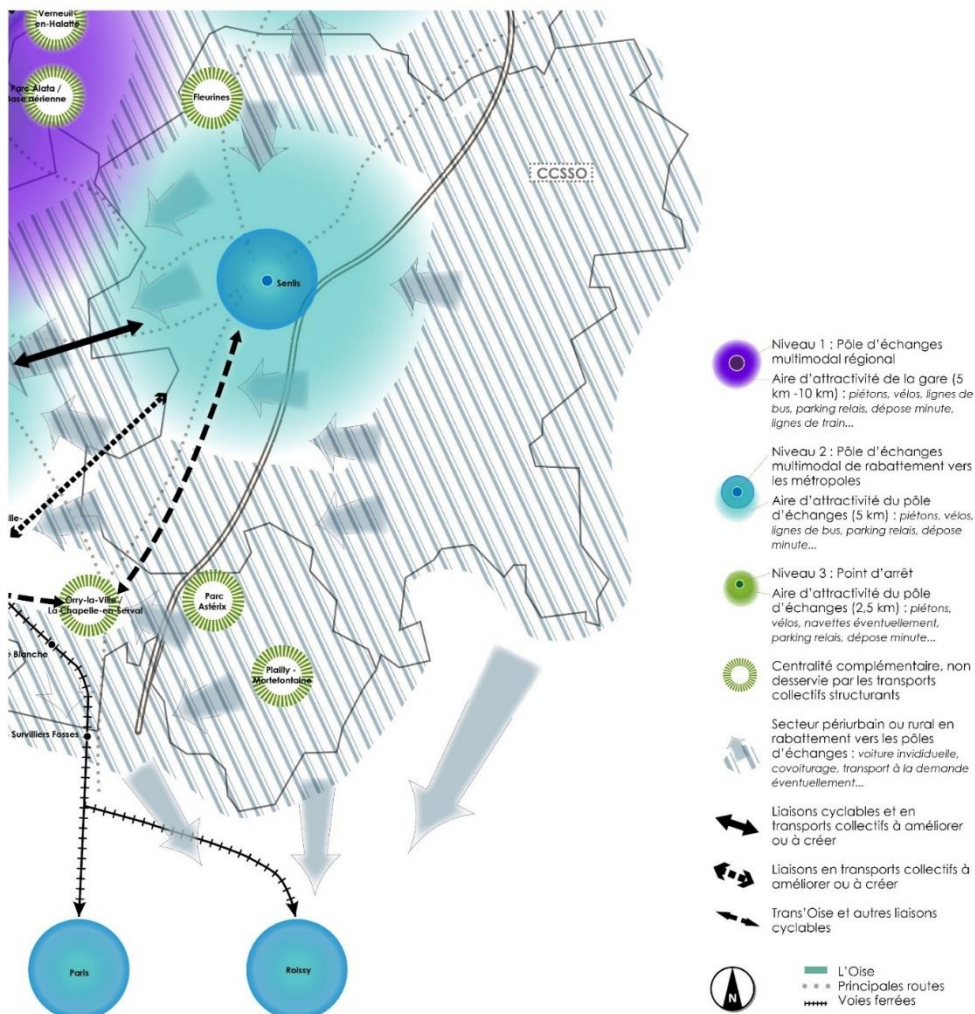
Enfin, les trois scénarios ont été conçus, dans le cadre d'approches différentes pour le futur de la mobilité. S'ils répondent tous aux grands objectifs de mobilité (de manière distincte), les divergences portent particulièrement sur les points suivants :

- 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

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.

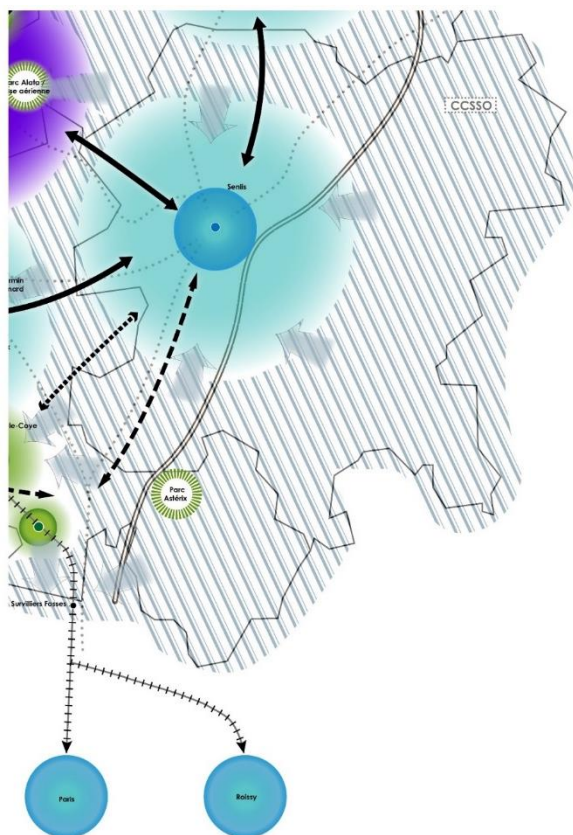
Scénario 1 : Au fil de l'eau, poursuite des tendances en cours





MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO



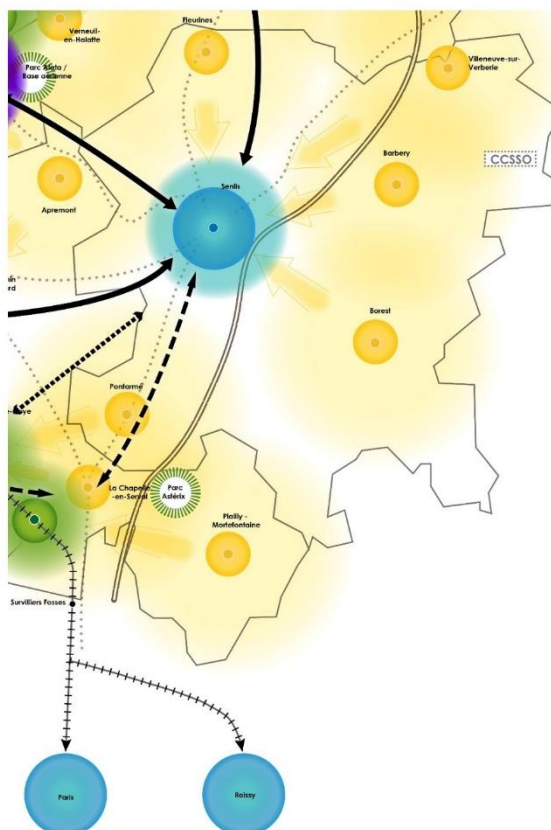
- Niveau 1 : Pôle d'échanges multimodal régional**
Aire d'attractivité de la gare (5 km) : piétons, vélos, lignes de bus, parking relais, dépose minute...
 - Niveau 2 : Pôle d'échanges multimodal de rabattement vers les métropoles**
Aire d'attractivité du pôle d'échanges (5 km) : piétons, vélos, lignes de bus, parking relais, dépose minute, voiture partagée...
 - Niveau 3 : Point d'arrêt**
Aire d'attractivité du pôle d'échanges (1 à 2,5 km) : piétons, vélos, parking-relais, dépose minute, voiture partagée...
Aire d'attractivité du pôle d'échanges (2,5 à 5 km) : piétons, vélos, parking-relais, dépose minute, voiture partagée...
 - Centralité complémentaire, non desservie par les transports collectifs structurants
 - Secteur périurbain et rural, en rabattement vers les pôles d'échanges : transport à la demande, covoiturage, autopartage, solutions connectées
 - Liaisons cyclables et en transports collectifs à améliorer ou à créer
 - Liaisons en transports collectifs à améliorer ou à créer
 - Trans'Oise et autres liaisons cyclables
- L'Oise
 Principales routes
 Voies ferrées

Scénario 2

Réponse aux déplacements pendulaires en priorité

Scénario 3

Retour progressif à la proximité



- Niveau 1 : Pôle d'échanges multimodal régional**
Aire d'attractivité de la gare (5 km) : piétons, vélos, lignes de bus, parking relais, dépose minute...
 - Niveau 2 : Pôle d'échanges multimodal de rabattement vers les métropoles**
Aire d'attractivité du pôle d'échanges (5 km) : piétons, vélos, ligne de bus, voiture, parking-relais, dépose minute, voiture partagée
 - Niveau 3 : Point d'arrêt**
Aire d'attractivité du pôle d'échanges (2,5 km) : piétons, vélos, navette locale, dépose minute, voiture partagée
 - Centralité complémentaire, non desservie par les transports collectifs structurants
 - Niveau 4 : Espace de mobilité rurale**
Aire d'attractivité de l'espace de mobilité rurale (2,5 à 5 km) : piétons, vélos, transport à la demande, voiture partagée...
 - Liaisons entre les espaces de mobilité rurale et les autres PEM (TAD, navettes locales ponctuellement, voiture partagée...)
 - Liaisons cyclables et en transports collectifs à améliorer ou à créer
 - Liaisons en transports collectifs à améliorer ou à créer
 - Trans'Oise et autres liaisons cyclables
- L'Oise
 Principales routes
 Voies ferrées

Le scénario 1 s'appuie sur une poursuite de la politique de mobilité actuelle et des projets en cours sur le territoire de la CCSSO. Le réseau de transports collectifs urbains reste organisé à l'échelle communale, tandis que de nombreuses lignes de car desservent la gare routière de Senlis, permettant des liaisons vers les pôles extérieurs, notamment Chantilly.

Les projets urbains et les projets de zones économiques déjà engagés se poursuivent, notamment à Senlis. Cette concentration du développement urbain à Senlis risque d'accentuer les pratiques de rabattement vers cette centralité, sans véritable solution de transport alternatif à la voiture depuis les espaces périurbains. De plus, cette centralité est elle-même polarisée par Creil et Chantilly-Gouvieux, renforçant les risques de saturation sur ces pôles d'échanges. Par ailleurs, l'implantation de l'entrepôt Goodman favorisera les flux de voitures et de poids lourds, et les nuisances qui leurs sont liées.

Le scénario 2 cible principalement les déplacements utilitaires qui structurent la journée type des actifs et des scolaires. Il vise à faciliter l'accès aux emplois, aux lieux d'études, aux gares et aux centralités urbaines extérieures.

Le réseau de transports collectifs s'étend à l'échelle de cœur urbanisé (Senlis et communes limitrophes) permettant des déplacements entre les secteurs périphériques et le pôle d'échanges de Senlis. Des lignes interurbaines se développent également entre Senlis et les autres centralités du Sud Oise (ex : Creil). Ces lignes apportent une réponse à une grande partie des déplacements vers l'emploi et les études.

De cette manière, l'aire d'influence du pôle d'échanges de Senlis se voit renforcée. Toutefois, aucune solution n'est apportée dans les secteurs périurbains à l'est du territoire par des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Dans ces secteurs, la voiture perdure en tant que mode majoritaire pour les rabattements vers le pôle de Senlis et pour les déplacements vers les pôles extérieurs.

Le scénario 3, qui vise un retour progressif à la proximité, s'organise autour d'un pôle de niveau 2, celui de Senlis, dont l'aire d'attraction est contenue, et d'un maillage d'espaces de mobilité rurale. Ces lieux offrent des points d'accès à la mobilité et des solutions de rabattement vers Senlis dans les villages : transport à la demande, covoiturage, autopartage, location de vélos, parkings relais, espaces de coworking, etc.

Le réseau de transports collectifs reste organisé à l'échelle de la ville de Senlis, concentrant une grande partie des déplacements urbains. Des services partagés / à la demande sont développés dans les secteurs périurbains, prenant appui



notamment sur les aires de mobilité rurale. Ces services ont pour vocation d'apporter une réponse à une grande partie des déplacements vers le pôle d'échanges de Senlis ou vers les autres centralités du sud Oise.

La dynamique du territoire est alors complétée par un développement urbain des centralités locales accueillant un espace de mobilité rurale (Fleurines en priorité, puis Pontarmé, Villeneuve-sur-Verberie, et Barbery), intégrant des densifications et des renouvellements. Hiérarchisées, ces centralités intègrent essentiellement des projets de services / activités / équipements et dans une moindre mesure de l'habitat. Cette mixité urbaine vient en support des nouveaux services de mobilité. De plus, le projet d'écoquartier de Senlis sera relié à la zone d'activités Senlis Sud Oise par une voie verte.

Evaluation et comparaison des scénarios

Les chiffres clés

Dans la continuité des tendances en cours, le premier scénario ne permet pas d'évolution substantielle des habitudes de mobilité des habitants. Seuls quelques usagers de la voiture se reportent sur les transports collectifs, en lien avec les améliorations de la desserte déjà engagées.

Le scénario 2, mettant l'accent sur le développement de la desserte urbaine à l'échelle de la zone dense, permet de réduire de manière plus significative la part modale de la voiture (-8 points) et d'augmenter celle des transports collectifs (+6 points) par rapport à l'état initial. La part modale du vélo triple, grâce au développement de pistes cyclables vers les centralités urbaines et les zones d'emploi, alors que celle de la marche stagne.

Le scénario 3, plus ambitieux que le scénario 2 en matière d'usage des modes actifs, permet de quintupler la part modale du vélo. Il est en outre le seul à permettre une augmentation de la part modale de la marche (+7 points). La part modale des transports en commun évolue moins que dans le scénario 2, mais gagne 2 points. Ces augmentations sont rendues possibles par une baisse importante de la part modale de la voiture, qui perd 12 points.

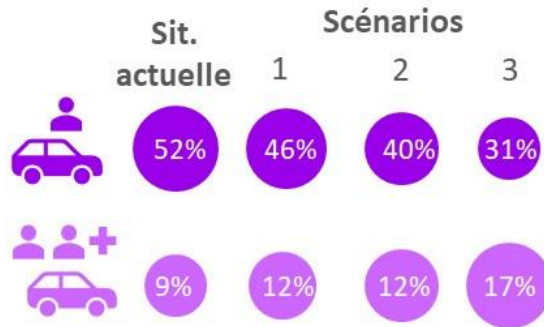
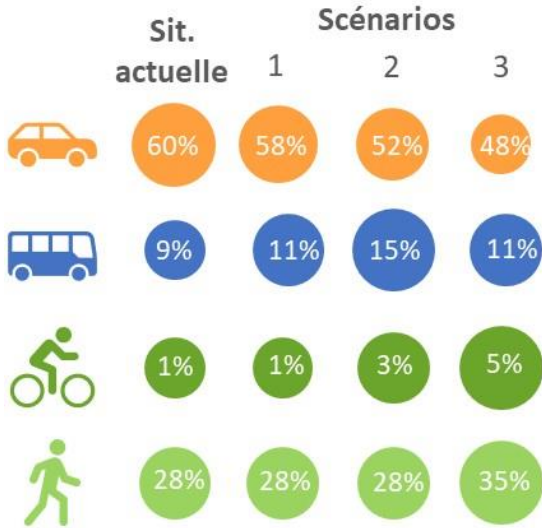
Le report modal de la voiture vers les autres modes et le partage des véhicules permet une diminution des flux routiers. Le taux de remplissage des véhicules joue aussi un rôle important dans cette baisse. Dans le scénario 3, même si la part de la voiture reste légèrement inférieure à celle du scénario 2, le nombre moyen de personnes par véhicule est beaucoup plus élevé, conduisant à une importante réduction de la circulation automobile.

Ces trois scénarios permettent de réduire le trafic automobile sur le territoire, de 14% pour les scénarios 1 et 2 et de 20% pour le scénario 3.



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO



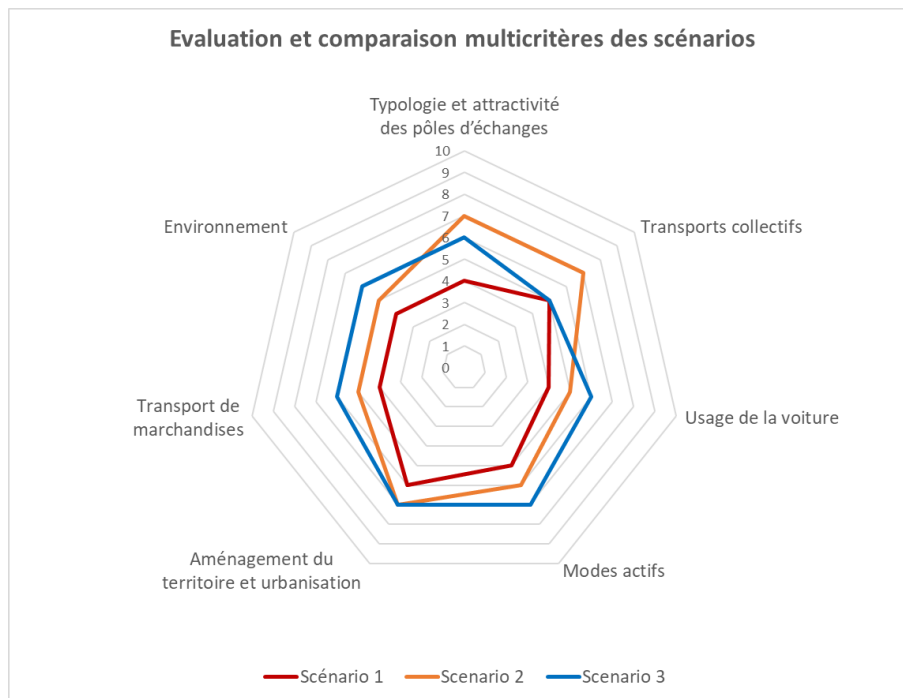
	Taux de remplissage des véhicules particuliers	Trafic généré sur le territoire (nombre de véhicules par jour)
Situation actuelle	1,34	35 069
Scénario 1	1,49	30 304
Scénario 2	1,55	26 173
Scénario 3	1,84	20 311

Evaluation multicritères

Le premier scénario est celui offrant les moins bons résultats pour l'ensemble des critères de notation, qu'il s'agisse du niveau de réponse aux enjeux de mobilité ou aux enjeux environnementaux.

Le scénario 2 offre de meilleurs résultats, car le développement des transports collectifs conduit à une réduction de la circulation automobile et à une amélioration des indicateurs environnementaux.

Par ailleurs, le scénario 3, qui offre plusieurs points d'accès à la mobilité pour les habitants du territoire, obtient les meilleurs résultats pour tous les critères. Il permet en effet de mieux couvrir les besoins de mobilité de la population et de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture chaque jour sur le territoire, au profit des autres modes de déplacements plus vertueux pour l'environnement.



Si le scénario 3 répond le mieux aux besoins de la population, le scénario 2 obtient de meilleurs résultats en termes de typologie et d'attractivité des pôles d'échanges d'une part et de transports collectifs d'autre part.

Dans le scénario 2, les transports collectifs jouent un rôle essentiel et le pôle d'échanges de Senlis, le seul du territoire, dispose d'une forte attractivité et de très bonnes conditions de rabattement à travers ces transports.

Quant au scénario 3, il présente de meilleurs résultats en termes d'usage des différents modes (hormis pour les transports collectifs). En effet, la voiture y est moins utilisée et les modes actifs sont davantage utilisés, tandis que les transports de marchandises génèrent moins de poids lourds sur la RD 1017. Ce scénario conduit donc à une importante réduction des émissions de polluants sur le territoire.

Evaluation en termes de modalités de mise en œuvre

Le scénario 1 étant dans la continuité des pratiques en cours, il dispose globalement d'une bonne faisabilité. Toutefois, il implique très probablement un renforcement des contraintes sur le stationnement dans la centralité urbaine de Senlis, le rendant politiquement complexe.

Le scénario 2 dispose d'une meilleure faisabilité politique, mais il implique d'importants changements en termes d'organisation du réseau de bus, de moyens financiers et de gouvernance de la mobilité.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Au contraire, le scénario 3 nécessite une prise de conscience globale et une modification des pratiques de mobilité de la population. Toutefois, il ne nécessite pas la réalisation d'une étude de restructuration du réseau de bus, les moyens financiers à mobiliser sont plus modérés et les partenariats sont plus faciles à mettre en œuvre.

Evaluation en termes d'impacts sur l'environnement

Pour le Scénario 1, les actions tendanciennes centrées sur le pôle d'échanges de Senlis sont susceptibles de permettre un étalement urbain et une artificialisation des sols en périphérie, mais de manière relativement limitée (application de la charte du PNR), affectant l'urbanisme, le bruit, le patrimoine et les paysages. La part de la voiture reste importante sur une grande partie du territoire (hormis à Senlis), ne permettant pas d'obtenir des bénéfices sur la qualité de l'air ou les GES. Ces indicateurs sont par ailleurs dégradés par l'augmentation du trafic de poids lourds pour les activités projetées.

Pour le Scénario 2, le pôle d'échanges de Senlis est conforté à l'aide de l'amélioration des conditions d'intermodalité, notamment pour les modes actifs. Le réseau de transports collectifs se développe à l'échelle de Senlis et les communes limitrophes, avec des incidences favorables sur l'usage des transports collectifs et sur le développement durable du territoire. Le développement urbain par densification et renouvellement urbain, en veillant à la mixité urbaine, permet de limiter l'artificialisation des sols et de réduire l'impact sur le milieu naturel à l'Est et au Sud du territoire. Toutefois, la partie Est du territoire bénéficie peu de ce scénario de mobilité et la voiture reste prédominante.

Pour le Scénario 3, des efforts sont menés pour donner une place importante au vélo, à travers l'aménagement d'infrastructures cyclables pour les déplacements interurbains. Des développements urbains sont envisagés, dans le respect de la charte du PNR, aux abords des nouvelles aires de mobilité rurale, en complément de la polarité de Senlis. Le développement de voies vertes bénéficiera également au milieu naturel.

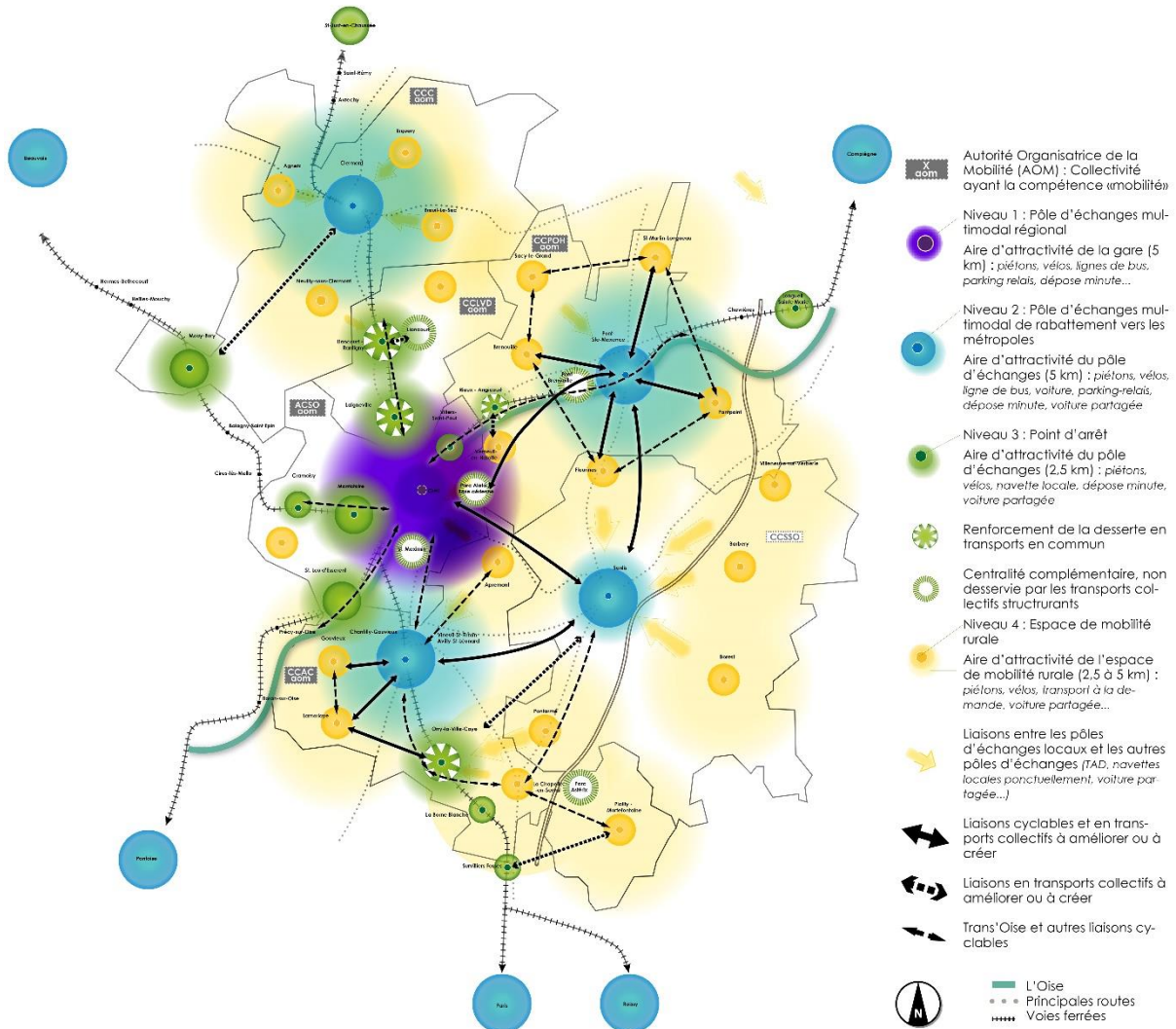


MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Grands principes de la stratégie à l'échelle du Sud Oise



Trois scénarios ont été étudiés pour chaque territoire de projet. Les élus ont retenu une stratégie de mobilité dans chaque territoire à l'horizon 2030. La combinaison de ces scénarios fait apparaître une stratégie de mobilité mutualisée à l'échelle du Sud de l'Oise.

La stratégie de mobilité pour le Sud Oise à l'horizon **2030** vise à 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.

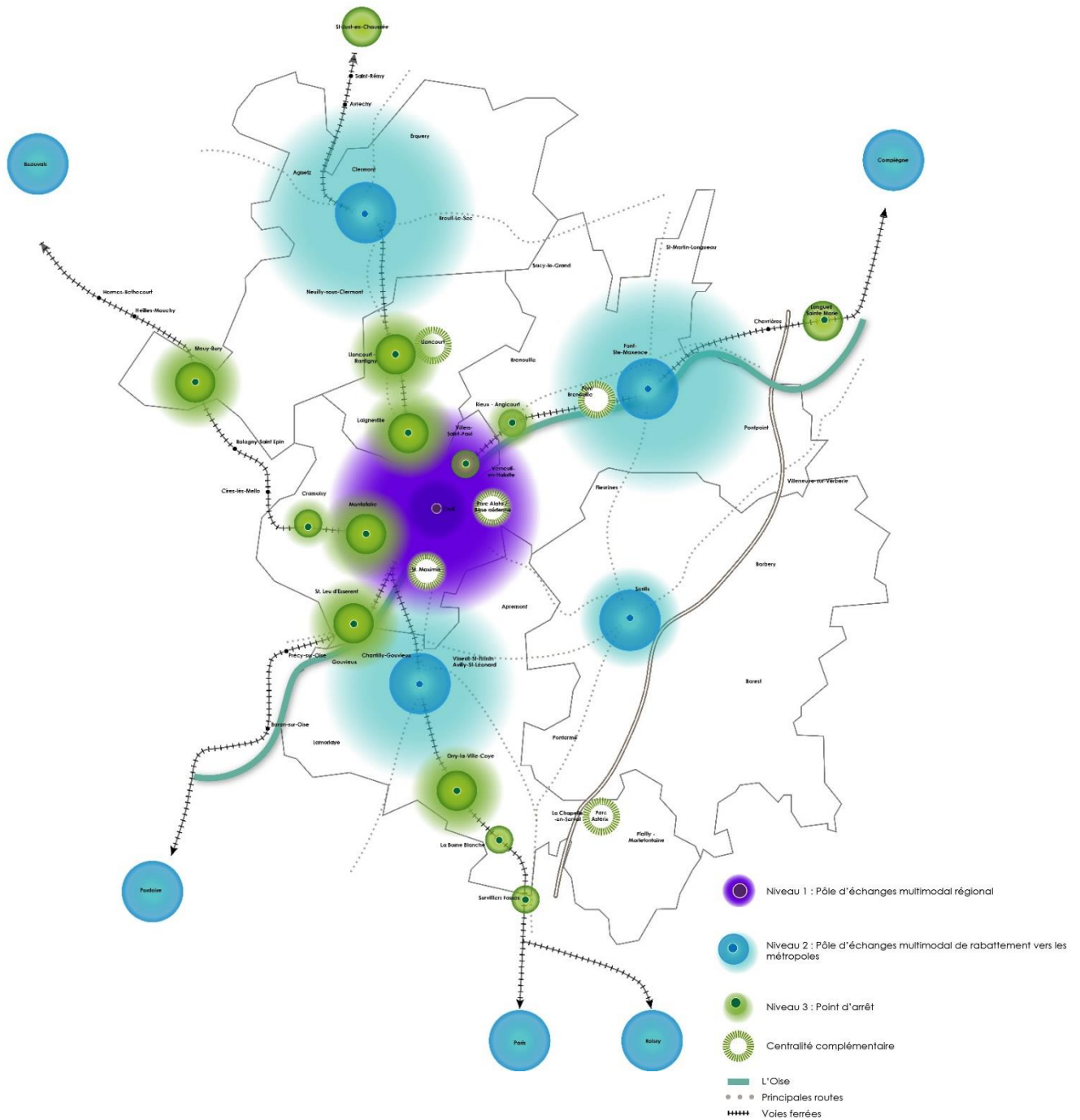
Si le pôle d'échanges de Creil reste le point central de la mobilité sur le territoire, le développement des autres pôles d'échanges, qui deviennent plus attractifs, permet de mieux équilibrer les pratiques de déplacements. De plus, la transformation des espaces publics aux abords des pôles d'échanges contribue à améliorer les conditions de pratique des modes actifs et la qualité de vie dans ces secteurs.

Les aires de mobilité rurale maillent le territoire et permettent aux habitants des secteurs ruraux d'avoir accès à des alternatives au "tout voiture". Les transports collectifs offrent de bonnes conditions de mobilité dans les espaces urbanisés, en particulier en direction des pôles d'échanges de rabattement vers les métropoles. Les modes actifs jouent un rôle important dans ce scénario. Les liaisons cyclables sont développées dans l'aire d'influence des pôles et entre les centralités urbaines. La circulation dans les centres urbains est apaisée pour permettre le développement des modes actifs.

Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges

Dynamiques actuelles

Carte 29 : Pôles d'échanges dans la situation actuelle



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 déplacement.

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.



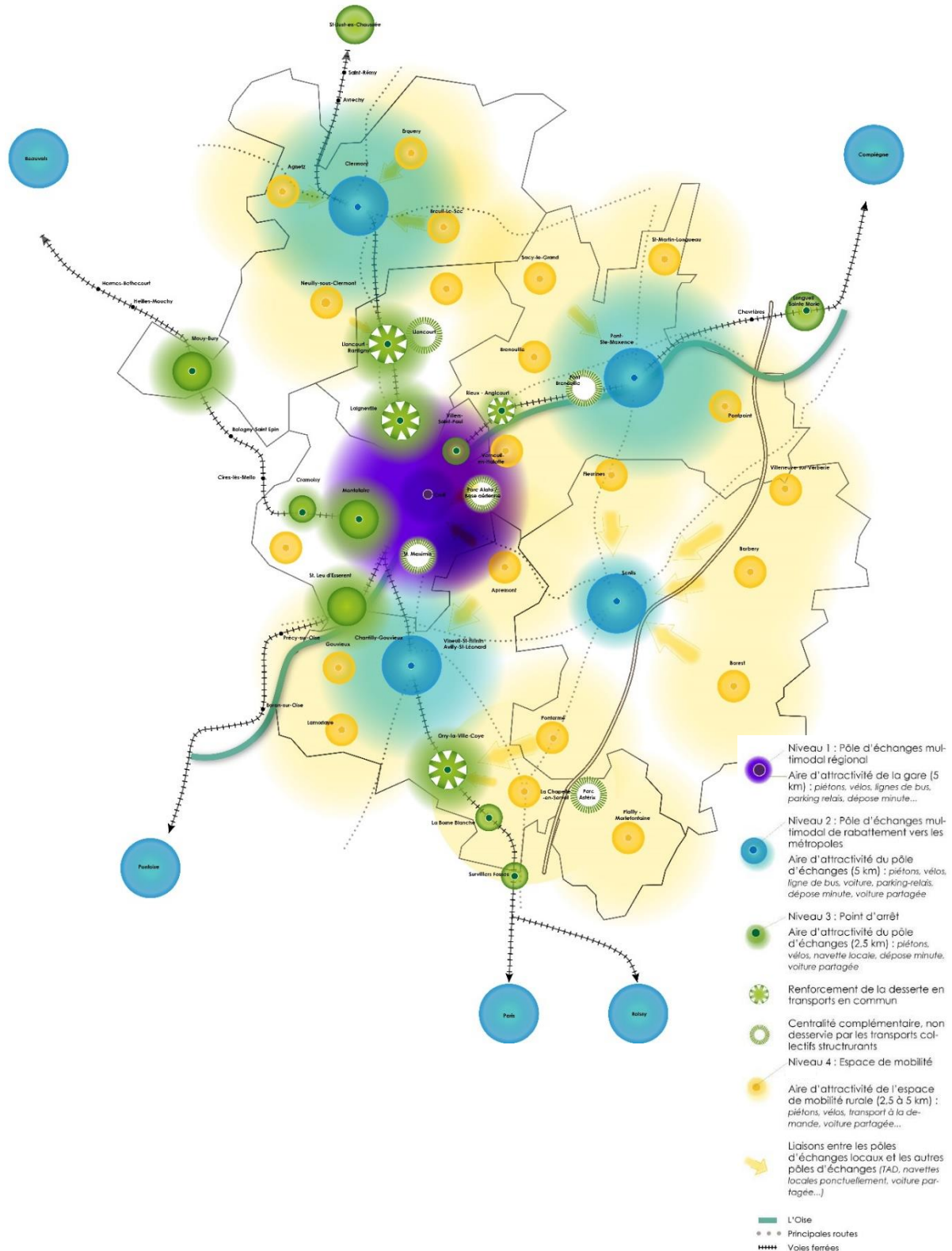
MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Dynamiques futures

Maillage du territoire

Carte 30 : Pôles d'échanges dans la situation future



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 dans le 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.

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO</p>

Principe d'insertion et de desserte des 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 des centres-villes ou en entrée de villages, 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 Pontarmé, 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 à Senlis, en sortie du cœur urbanisé, aux abords de la RD 1324. 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.



Stratégie de mobilité à l'échelle de la CCSSO

Au regard de la configuration du territoire, avec un espace urbanisé assez resserré et un vaste espace périurbain, les élus du territoire ont décidé de retenir le scénario 3, consistant à concentrer les ressources pour les lignes régulières dans le cœur urbanisé et à déployer plusieurs points d'accès à la mobilité dans les secteurs périurbains. Dans ces lieux, des services à la demande ou partagés proposent des liaisons vers le pôle d'échanges de Senlis.

Ce scénario, combinant donc une offre régulière renforcée au sein de l'espace dense, y-compris vers les zones d'activités, et une offre légère dans les autres secteurs du territoire, correspond bien au contexte du territoire et aux ambitions des élus d'apporter une réponse de mobilité à l'ensemble des habitants.

Les résultats attendus du scénario retenu (scénario 3)

D'ici 2030, le scénario retenu permettra d'importantes évolutions des parts modales, offrant une bonne réponse aux objectifs de développement durable.

La part modale de la voiture diminuera de 12 points. Le report modal sera en partie effectué vers les transports collectifs, dont la part augmentera de 3 points.

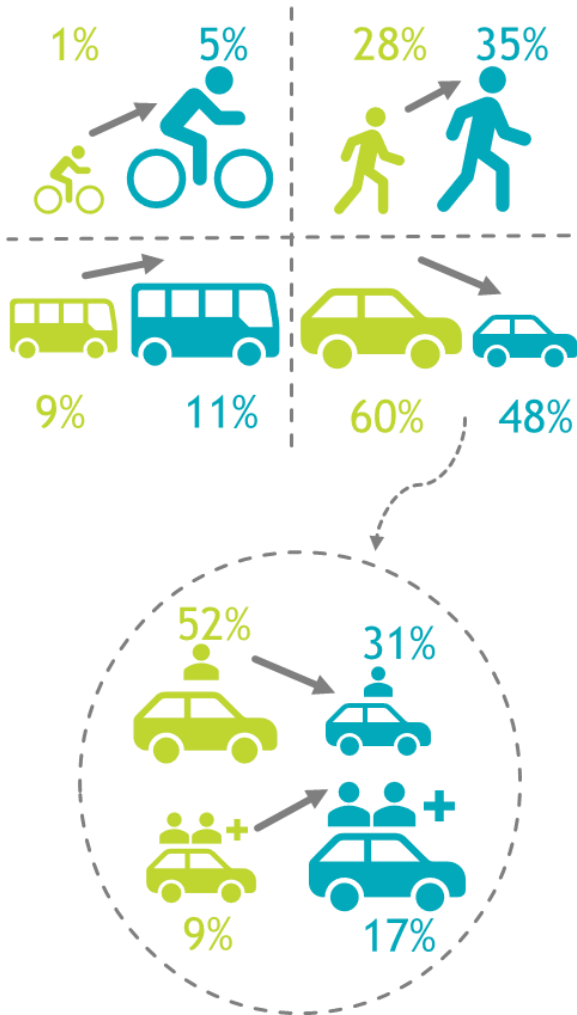
Les modes actifs verront leur part augmenter de manière importante. Celle du vélo sera multipliée par 5 alors que celle de la marche augmentera de 7 points.

La réduction de la part de la voiture et le renforcement du partage des véhicules permettra de diminuer le nombre de voitures en circulation sur le territoire. La part modale de la voiture partagée sera de 17% (soit 8 points de plus qu'aujourd'hui) et le remplissage moyen des véhicules passera de 1,34 à 1,84 personne par voiture.

L'apaisement de la circulation, le développement des modes actifs et, à plus long terme, les évolutions urbaines permettront de réduire la distance moyenne parcourue en voiture par jour et par personne, passant de 13,8 km aujourd'hui à 10,5 km à l'horizon 2030.

L'ensemble de ces éléments conduira à une réduction importante des déplacements en voiture sur le territoire, qui passeront de près de 47 000 par jour aujourd'hui à moins de 38 000, soit une baisse de 20% environ.

Les objectifs de parts modales en 2030



> Les usages de la voiture par les habitants de Senlis Sud Oise :

AUJOURD'HUI	2030
46 983 déplacements par jour réalisés en voiture	37 418
35 069 véhicules émis chaque jour sur le territoire	20 311
1,34 personnes par véhicule en moyenne	1,84
13,8 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	10,5

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

Impact sur l'environnement du scénario retenu

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

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

Direction de l'évolution :

	Défavorable		Favorable
	Neutre		Très favorable

Pour le Scénario 1, les actions tendanciennes d'urbanisation, en application de la charte du PNR, permettront une densification du secteur central et une forte maîtrise du développement ailleurs. Toutefois, la part de la voiture reste importante, ne permettant pas d'avoir des bénéfices sur la qualité de l'air ou les GES (dégradée par l'augmentation du trafic PL pour les activités projetées).

Pour le Scénario 2, le pôle d'échanges de Senlis est conforté. Son aire d'influence se voit étendue à l'aide du développement des transports collectifs et des modes



actifs. Le développement par densification et renouvellement urbain, en veillant à la mixité urbaine, permet de limiter l'artificialisation des sols et de réduire l'impact sur le milieu naturel à l'Est et au Sud du territoire. La partie Est du territoire ne bénéficie toutefois pas de scénario de mobilité et la voiture reste prédominante.

Pour le Scénario 3, les transports collectifs réguliers restent organisés à l'échelle communale (au moins dans un premier temps), tandis que des solutions plus légères de mobilité sont apportées dans les territoires périurbains. Des efforts sont faits pour laisser une place importante au vélo au travers d'aménagement d'infrastructures spécifiques pour les déplacements interurbains. Des développements sont envisagés, dans le respect de la charte du PNR, notamment à Senlis. Le développement d'une voie verte bénéficiera également au milieu naturel.

L'évaluation quantitative de l'impact sur les émissions de GES et de particules (PM₁₀) de ces scénarios a été réalisé sur la base de l'inventaire des émissions 2012 fournis 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
- La 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 d'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.

Globalement, le scénario 3 retenu présente une amélioration de la situation et contribue à diminuer les émissions de GES et de PM₁₀ de près de 57% des véhicules individuels et de 11 à 12% du transport routier (hors contribution de l'A1). Ce scénario représente une baisse de 7% des émissions des véhicules individuels totaux du territoire (incl A1), et une baisse de 1.7% des émissions du transport routier total du territoire (incl A1).

Situation actuelle	Le chiffre clé		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	
Le transport routier contribue à hauteur de 78% des émissions de GES sur le territoire (principalement en lien avec l'A1 dont la contribution est estimée à plus de 80% sur les Véhicules personnels, les PL et véhicules utilitaires) et près de 56 % des émissions de PM10	Emissions de PM10 du transport routier en t/an (hors contribution de l'A1)	47	48	44	41.2	-12%
	Emissions du transport routier en tCO2e/an (hors contribution de l'A1)	58 188	59 902	55 259	51 546	-11%
L'autosolisme représente 86% des véhicules en circulation, avec un taux moyen d'occupation de 1,34 et une distance parcourue de 13,8 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an (hors contribution de l'A1)	37 232	30 628	23 634	15 966	-57%
	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an (hors contribution de l'A1)	31	26	20	13.5	-57%

Ces évolutions sont cohérentes avec les objectifs du PCAET du territoire regroupant la CCAC, la CCSSO et la CCPOH. Pour rappel, le PCAET vise une réduction des GES de 55% pour les véhicules individuels à l'horizon 2050, de 48 % pour les autres véhicules et de 53 % sur le secteur transport routier global.

Globalement le Plan de Mobilités 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 leurs opérationnalisations, plusieurs mesures d'Evitement, 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 mises en œuvre en particulier pour les thématiques à enjeux suivants :

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

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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

- **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,
- 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.

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 de transport collectifs régionales privilégient les déplacements scolaires. Ces lignes répondent peu aux déplacements entre les centralités du Sud Oise, hormis la liaison Senlis-Chantilly qui offre de bonnes conditions de mobilité, de même que les liaisons cyclables, sauf sur la liaison Senlis – Pont Sainte Maxence.

Dans le Sud Oise, 6 réseaux de transport en commun co-existent. Majoritairement à vocation locale (3 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 décembre 2020 sur le fait d'acquérir cette compétence, ce qui offrirait la possibilité d'étendre les réseaux à l'échelle intercommunale. 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 fissures.

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

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 :

- **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
- **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)
- **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
- **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 billettique ou de tarification

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 de 81% la fréquentation des transports collectifs (soit + 58 326 passagers 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



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).



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020

Reçu en préfecture le 18/12/2020

Affiché le 18/12/2020

ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE

SLOW

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

Loi LOM : 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."

Loi 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

Maître(s) d'ouvrage

EPCI du territoire

SMBCVB

SMTCO

Région Hauts-de-France

Partenaire(s)

Département de l'Oise

Communes

Entreprises

Administrations

Etablissements scolaires

Gouvernance

• 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 techniques

• Financeur(s)

• 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 mise à disposition en open data



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Illustrations



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 loi 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

La loi LOM encourage fortement les communautés de communes à devenir AOM. En effet, au 1er juillet 2021, la compétence sera reprise par la Région pour les communautés des communes qui n'ont pas acquis cette compétence.

Pourtant, cette disposition ne s'applique pas aux réseaux communaux préexistants.

De plus, la loi 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 coutures à l'usager.

• 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 chaque EPCI du territoire (en application de la loi 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.

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.



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

SLOW

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

Loi 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

Maître(s) d'ouvrage

EPCI du territoire
SMBCVB

• Estimation financière

Etude sur la compétence Mobilité : environ 40 K €

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France
Département de l'Oise
SMTCO
SMBCVB
Communes

• Financier(s)

Gouvernance

- 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



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

Des lignes du réseau de car interurbain assurent des liaisons entre les centralités du territoire, mais elles privilégient les déplacements scolaires. Elles restent peu adaptées aux déplacements quotidiens, en termes de tracé et d'horaires. De plus, certaines liaisons, telles que Senlis - Pont-Sainte-Maxence, ne disposent d'aucune offre adaptée.

Les EPCI du territoire 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 de car, 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 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

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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

Etudier l'amélioration de la desserte sur les principaux de demande identifiés : Creil - Senlis, Pont-Sainte - Maxence - Senlis, 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 territoire limitrophes, en partenariat avec la Région Hauts-de-France et la Région Ile-de-France, par exemple sur les liaisons CCPOH - Région du Compiégnois, CCC - Beauvaisis, CCC - Thelloise ou CCAC - Survilliers-Fosses.

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

Interactions avec d'autres démarches

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Partenaire(s)

• Impacts de l'action

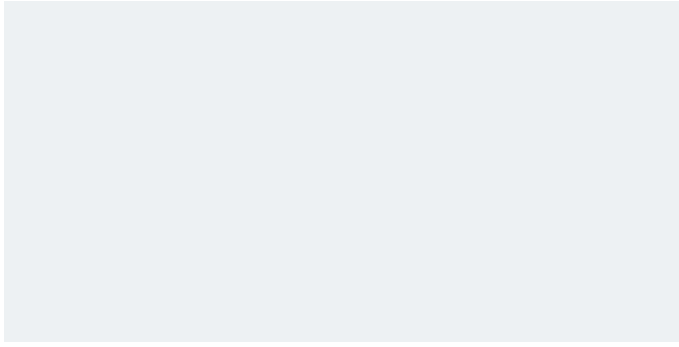
• Estimation financière

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

• Financeur(s)

EPCI
 Région Ile-de-France
 SMTCO

Gouvernance



- 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



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 Schéma 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% à 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.

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 SR3V Hauts-de-France.

Interactions avec d'autres démarches

Maître(s) d'ouvrage

EPCI

Département de l'Oise

Partenaire(s)

Département de l'Oise

SMTCO (référencement des itinéraires sur Oise-Mobilité.com)

Région Hauts-de-France

PNR

Gouvernance

• Impacts de l'action

• Estimation financière

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

• Financeur(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables (en km)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Part modale du vélo dans le Sud Oise

Nombre de cyclistes sur les voies cyclables interurbaines (comptages)



Illustrations



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, montre 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

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

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



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020

Reçu en préfecture le 18/12/2020

Affiché le 18/12/2020

ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE

SLOW

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

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

Partenaire(s)

EPCI
Communes
SANEF
SMTCO
Gestionnaires de voirie

Gouvernance

• Impacts de l'action

• 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 €

• Financeur(s)

• 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



Illustrations



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

Le Rézo Pouce est un système d'autostop organisé en temps réel (de manière connectée ou classique) 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

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

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

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Interactions avec d'autres démarches

Maître(s) d'ouvrage

PNR Oise Pays de France

Communes

Partenaire(s)

EPCI

SMTCO

Gouvernance

• Impacts de l'action

• 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)

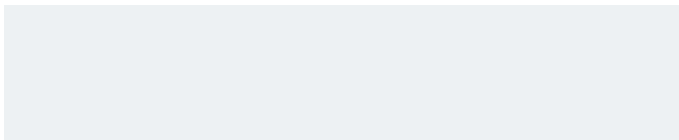
• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'arrêts Rézo Pouce

Nombre d'utilisateurs de ce service

Part modale de ce service

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	



Illustrations



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 (à confirmer).

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% à en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

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

Maître(s) d'ouvrage

SE 60
SEZEO

Département de l'Oise

Partenaire(s)

EPCI
Communes

Gouvernance

• **Impacts de l'action**

• **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)**

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Nombre de bornes de recharge

Pourcentage de véhicules électrique dans le parc automobile

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	



Illustrations



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 CO² 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 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% à en 2017 à 40% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Présentation de l'action

Réaliser une étude sur l'opportunité pour l'utilisation de l'Oise pour le transport de marchandises, 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).

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

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO</p>

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 lors des échanges sur le développement durable.

Interactions avec d'autres démarches

Maître(s) d'ouvrage

VNF
 EPCI
 CCI Oise

Partenaire(s)

Entreprises
 Transporteurs

Gouvernance

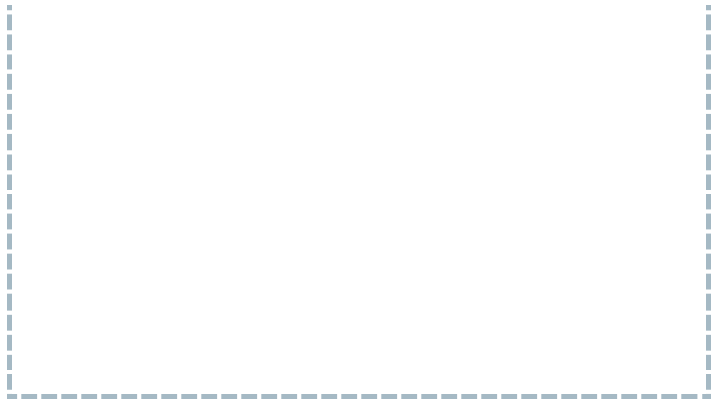
• Impacts de l'action

• Estimation financière

Etude sur le transport fluvial : environ 80 K €

• Financier(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation



Part de transports de marchandises réalisés par voie d'eau

Par de transports de marchandises réalisé par voie routière



Illustrations



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 fonctionnalité et d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Chantilly, Clermont, Creil, Pont Sainte Maxence et Senlis.

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 multimodales 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 délégation de service public pour le réseau régional interurbain en 2021, ce qui représente une opportunité pour apporter des ajustements à la desserte.

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 se caractérisent par 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. Pour cela, il sera indispensable d'établir une réglementation du stationnement aux abords des gares.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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

Analyser le potentiel de développement des gares de niveau 3 présentant des conditions d'intermodalité insuffisantes. Définir l'opportunité de renforcer l'intermodalité sur ces lieux,



selon la fréquentation, la situation au sein de 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 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.

Réaliser une étude d'intermodalité dans les gares qui nécessitent un renforcement des conditions d'accès multimodales, a minima pour les gares de Liancourt-Rantigny et Laigneville (voir projet de territoire de la CCLVD).

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.

Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de mobilité, avec notamment une l'information sur l'offre multimodale (en temps réel).

Interactions avec d'autres démarches

Schéma modes actifs des EPCI
SRADDET Hauts de France

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-d-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)

Exploitants parkings de gare

• Impacts de l'action

• 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 €

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France
 Département de l'Oise
 SNCF Gares & Connexions / SNCF Réseau
 Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)
 Usagers

• Financeur(s)

Gouvernance

• 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



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'utilisateur, 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 "(Aucune suggestion)". Les aires disposent d'une identité visuelle clairement définie.

Le SMTCO à travers le SISMO a la charge de déployer une signalétique et une information voyageur commune dans les points d'arrêts desservis par une ligne urbaine ou interurbaine.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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 le cas échéant, informant les usagers sur les dessertes des lignes de bus et de car (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)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

SMTCO (étude de communication)

Communes (aménagements)

Partenaire(s)

Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)

Usagers

Département de l'Oise

• Impacts de l'action

• 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)

Gouvernance

- 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



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 11

Créer un Espace Mobilité ou un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité

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

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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 Espace Mobilité aux abords des pôles d'échanges de Creil, Senlis, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly et Clermont.

Identifier les parcelles ou les locaux disponibles pour implanter ces lieux, en s'appuyant sur les projets urbains prévus aux abords des gares, notamment à Senlis, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly et Clermont.

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...).

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 événements.



Mettre en place un bus 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).

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

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

EPCI

• 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)

SMTCO
Exploitants des réseaux de transports collectifs
Communes

• Financier(s)

Gouvernance

- Indicateurs de suivi et d'évaluation
- Nombre d'Espaces Mobilité ou de Points Mobilité
- Nombre de visiteurs annuels



Illustrations



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

Le SMTCO a mis en place le système SISMO en 2010. Il s'agit d'un outil innovant combinant l'information et la billettique des réseaux de transport collectifs routiers desservant l'Oise.

Le système de billettique est mis à disposition de l'ensemble des AOM adhérentes. Les nouveaux réseaux urbains l'intégreront de manière automatique.

Toutefois, le système SISMO n'est pas compatible avec le système Pass Pass, développé par le SMIRT à l'échelle de l'ex Nord - Pas-de-Calais, permettant notamment d'emprunter les TER régionaux.

La Région Hauts-de-France souhaiterait rendre possible l'interopérabilité entre ces systèmes, dans un objectif de niveau de service harmonisé. Dans le cadre du renouvellement du SISMO en 2022, la Région et le SMTCO étudient la possibilité de le rendre compatible avec le Pass Pass.

Le SMTCO a récemment amélioré son outil "Oise Mobilité", en développant une interface avec le système d'information ViaNavigo (Ile-de-France). Ceci permet d'effectuer une recherche d'itinéraire pour un déplacement entre l'Oise et l'Ile-de-France.

Une grande partie des déplacements des habitants du Sud Oise ont pour destination la Région Ile-de-France. Une approche transversale des offres de mobilité avec l'Ile-de-France, à la fois en termes d'information, de tarification et de billettique, pourra

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% 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

Accompagner l'évolution du système SISMO, associé au Pass Oise Mobilité (à l'échelle de l'Oise), pour le rendre compatible avec le Pass Pass, permettant notamment d'accéder aux TER avec le même support.

Partager les données nécessaires avec la Région Hauts-de-France et participer aux réunions de travail organisées sur cette thématique.

Marquer la volonté du territoire de mettre en place une billettique et / ou tarification intégrées entre le Pass Oise Mobilité (ou éventuellement le Pass Pass) et le Pass Navigo.

Collaborer à une éventuelle étude sur les données de mobilité existantes et sur leur compatibilité avec le système ViaNavigo (y-compris les données des services de mobilité assurés par des opérateurs privés).

Rendre systématiquement les nouveaux services de mobilité (autopartage, location de vélos,...) accessibles via le pass Oise Mobilité.

Interactions avec d'autres démarches

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

SMTCO

Hauts-de-France Mobilités

Ile-de-France-Mobilités

• Estimation financière

Mise en place du système SISMO 2 : à préciser par le SMTCO

Intégration avec le Pass Navigo : à préciser par le SMTCO

Etude sur la billettique : environ 50 K €

Partenaire(s)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Région Hauts-de-France

Exploitants des réseaux de transports collectifs

• Financeur(s)

Gouvernance

- 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 Pass Navigo
 Degré d'intégration entre Oise Mobilité et ViaNavigo (nombre de services de mobilité concernés)



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 13

Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité (y-compris les 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 système 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 permet aussi d'offrir 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.

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

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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 l'ensemble des 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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 l'évolution des réseaux / 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.

Etudier la possibilité de mettre un place un système de post-paiement pour l'ensemble des services de mobilités référencés dans cet outil. Mettre en place un système harmonisé et construire le support juridique de l'outil.

Interactions avec d'autres démarches

• Impacts de l'action

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)

Gouvernance

- 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



Action Complémentaire

Action n° 14

Engager des actions de 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 billetterie) peut favoriser le report modal.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 80% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à 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	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)
 SMTCO

• Estimation financière

Actions de sensibilisation : environ 30 K / an par EPCI, soit 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
 PNR
 Associations d'Usagers des Transports

• Financeur(s)

Gouvernance

- 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

Une mobilité humaine et sociale

Quelle est la situation de départ ?

Le centre-ville de Senlis bénéficie de conditions correctes de déplacement en modes actifs, notamment grâce à une morphologie urbaine qui favorise la proximité et qui contraint la voiture et à une réglementation qui pacifie la circulation (zone de rencontre). Cette situation se traduit par une forte pratique de la marche à pied, qui atteint 35% des déplacements à Senlis. Toutefois, la voiture reste assez prégnante dans le centre-ville, représentant un obstacle à la pratique des modes actifs. Dans le reste de la CCSSO, les déplacements en modes actifs sont plus difficiles, faute d'aménagements sécurisés, bien que de grands itinéraires desservent le territoire.

Les habitants de la CCSSO réalisent 60% de leurs déplacements en voiture, le plus souvent seuls dans leur véhicule (1,34 personne par voiture en moyenne). De même, les déplacements entre le cœur d'agglomération (Senlis) et le reste des communes de la CCSSO souffrent d'une faible desserte en transports collectifs, la voiture personnelle restant souvent la seule solution crédible de mobilité.

La zone d'activités Cœurs Sud Oise bénéficie d'une desserte par une ligne du réseau TUS. Toutefois, de manière globale les zones d'activités, fortement génératrices de déplacements pendulaires, présentent un faible niveau de desserte depuis les villages. A ce jour, les entreprises de la CCSSO n'ont pas pour obligation de réaliser un Plan de Mobilité. Toutefois, elles peuvent le faire de manière volontaire. Aucune entreprise du territoire n'a souhaité se lancer dans cette démarche pour le moment. Un PDIE a toutefois été réalisé dans le pôle de Roissy, montrant le poids des habitants de la CCSSO parmi les salariés de cette zone.

En termes d'accessibilité PMR, le réseau urbain de la Ville de Senlis ne dispose pas de Schéma Directeur d'Accessibilité ni d'Agenda d'Accessibilité Programmé. Plusieurs communes travaillent à l'amélioration de l'accessibilité des espaces publics. Toutefois, la mise en accessibilité des espaces publics reste réalisée au coup par coup, au gré des projets d'aménagement.

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 organismes proposent des aides personnalisées pour ces publics en matière de mobilité.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

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
- 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 :

- Mettre en œuvre une stratégie de développement du vélo et de la marche à l'échelle intercommunale, à travers la création de liaisons et de services dédiés à ces usagers, et poursuivre l'effort de pacification du centre historique de Senlis
- Travailler avec les équipements publics et les zones d'activités pour favoriser l'usage des modes collectifs, actifs ou partagés et anticiper l'implantation des nouvelles zones d'activités pour favoriser une mobilité durable
- Développer des solutions adaptées à ces publics entre les villages et le cœur urbanisé
- Mieux informer les usagers sur les offres de mobilité permettant d'accéder aux services publics disponibles sur le territoire ou à proximité

Quels sont les objectifs ?

A travers cet axe thématique et dans le cadre du projet global et multimodal, l'objectif est qu'en 2030, 75% des déplacements de proximité soient réalisés à pied ou à vélo (contre 60% 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 30% à 40% (soit une augmentation de 10 points).



Action Prioritaire

Action n° 15

Doter l'intercommunalité d'un réseau d'infrastructures cyclables continu dans les espaces périurbains et ruraux

Orientation :

Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

Enjeux associés

L'EuroVélo 3, traversant le territoire, assure une liaison de Senlis à Pont-Sainte-Maxence, via Chamant et Villers-Saint-Frambourg. De plus, une voie verte reliera Senlis à Chantilly sur l'emprise de l'ancienne voie ferroviaire à court terme.

Ces deux axes pourront renforcer la pratique du vélo vers les centralités extérieures, notamment pour le rabattement vers les gares et pour les loisirs. Toutefois, d'autres liaisons vers l'extérieur restent à assurer, notamment vers le noyau urbain de Creil.

A l'intérieur du territoire, en dehors des axes cités plus haut, aucune liaison cyclable ne permet de relier les villages à Senlis, ou bien les villages entre eux. Les axes routiers ne sont pas adaptés à la pratique du vélo en toute sécurité (trafic, vitesse...), ce qui représente le frein principal au vélo.

Les centres-bourgs bénéficient d'espaces publics de qualité et de voiries pacifiées. Toutefois, ils sont souvent traversés par des voies routières structurantes (RD 1017, RD 924, RD 1324), présentant des conditions difficiles pour les piétons et représentant une coupure pour ces usagers.

L'amélioration des cheminements piétons dans les centres-bourgs disposant d'une aire de mobilité rurale renforcera l'accessibilité locale à ces équipements et constituera un levier important de report vers les modes actifs ou partagés.

Plusieurs Communes ont créé des arceaux dans les centres-bourgs. Toutefois, l'offre actuelle n'est pas compatible avec les ambitions établies pour le développement de ce mode.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Créer des itinéraires cyclables entre Senlis et les autres communes du territoire ou de l'extérieur (Fleurines, Chamant, Mont-l'Évêque, Pontarmé et Courteuil), dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable.

Créer des liaisons vers Creil, desservant le bourg d'Aumont-en-Halatte, le Parc Alata et la Base Aérienne, et vers Orry-la-Ville. Finaliser la construction de la voie verte Senlis - Chantilly sur les emprises de l'ancienne voie ferrée.

Mettre en place un jalonnement adapté aux déplacements utilitaires sur les liaisons cyclables, affichant le temps de parcours vers les principales destinations.

Créer des cheminements piétons continus, sécuritaires et confortables entre les secteurs résidentiels et les centres-bourgs, en priorité dans les communes disposant d'une aire de mobilité (Barbery, Fleurines, Pontarmé, Borest et Brasseuse), à l'horizon 20

Poursuivre l'installation d'arceaux vélo dans les centres-bourgs, en privilégiant les sites qui accueilleront une aire de mobilité rurale, dans le but de répondre à la demande de rabattement à vélo vers ces lieux d'intermodalité.

Etablir un cahier de références techniques pour les arceaux vélo, dans le cadre du schéma modes actifs, garantissant une qualité homogène sur tout le territoire.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

EPCI (pour les liaisons desservant plusieurs communes)
Communes (pour les liaisons au sein des communes)
Département (pour les RD hors agglomération)

Partenaire(s)

SMTCO
Département de l'Oise
Région Hauts-de-France

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable: à préciser
Mise en œuvre du schéma directeur cyclable : entre 5 et 10 M € (à préciser)
Création de cheminements piétons et réaménagement des espaces publics aux abords des aires de mobilité : entre 200 K et 500 K € par site (selon les situations)
Création de 10 parkings vélo dans les centres-bourgs, avec une dizaine d'arceaux chacun : environ 40 k €

• Financier(s)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO



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 dans la CCSSO (en km)
- Part modale du vélo dans la CCSSO
- Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)
- Part modale des modes actifs (vélo, marche à pied) pour accéder aux aires de mobilité rurale
- Nombre de places de stationnement cyclable dans les villages



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 16

Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) permettant de relier les différents quartiers de Senlis

Orientation :

Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

Enjeux associés

Une requalification des espaces publics aux abords du pôle d'échanges de Senlis est prévue dans le cadre de l'étude d'intermodalité.

Les déplacements à pied entre les différents secteurs restent difficiles, notamment en raison des coupures correspondant aux infrastructures routières et aux intersections routières.

Malgré l'attractivité des espaces publics du centre-ville, les liaisons piétonnes restent à définir et à jalonner.

La Ville de Senlis a mis en place des arceaux vélo au niveau du centre-ville, mais l'offre actuelle n'est pas compatible avec les ambitions établies pour le développement de ce mode.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Mettre en place un réseau de cheminements piétons prioritaires pour les liaisons entre les différents secteurs de la Senlis, ainsi que vers les pôles d'échanges, à l'horizon 2030.

Définir des principes d'aménagement garantissant un bon niveau de sécurité, confort et lisibilité sur ces cheminements.

Prolonger la rue Brunehaut jusqu'au pôle d'échanges de Senlis, permettant d'améliorer l'accès pour les modes actifs, en évitant d'emprunter les carrefours très chargés aux heures de pointe (ex. : carrefour du Cerf).

Poursuivre la création progressive d'arceaux vélo dans le centre-ville de Senlis, au fur et à mesure du développement de ce mode.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R28, R30)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

Commune de Senlis

Partenaire(s)

CCSSO
Département de l'Oise

Gouvernance

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Développement du réseau cyclable au sein de Senlis : environ 2 M € (coût intégré dans la mise en œuvre du schéma directeur) (à préciser)

Emplacement vélo abrité et sécurisé dans le pôle d'échanges de Senlis (20 places) : environ 12 K €

• Financeur(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables à Senlis (en km)

Part modale du vélo à Senlis

Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	



Nombre de places de stationnement cyclable à Senlis
 Nombre de places de stationnement cyclable aux abords du pôle d'échanges, proportion de places fermées et sécurisées
 Part modale du vélo pour se rendre dans le pôle d'échanges (enquête auprès des usagers)



Illustrations

Action Complémentaire

Action n° 17

Accompagner la mise en place d'un service de location de vélos et créer une aide à l'acquisition de VAE à l'échelle intercommunale

Orientation :

Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité

Enjeux associés

Une aide financière était proposée par le PNR jusqu'à récemment, mais elle a été supprimée.

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.

Le vélo à assistance électrique peut élargir le périmètre d'employabilité des personnes en difficulté, tout en répondant aux impératifs environnementaux (même s'il reste peu accessible à l'achat).

L'aide à l'achat pourrait constituer une incitation importante pour accéder à ce mode de déplacements, notamment pour les publics vulnérables.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Etudier la demande potentielle pour un service de location de vélos à l'échelle intercommunale (dans le cadre du schéma directeur cyclable).

Intégrer ce service dans le futur local dédié au vélo à proximité directe du pôle d'échanges de Senlis.

Mettre en place cette mesure avec une petite flotte d'une vingtaine de vélos (dans un premier temps). Lancer un appel d'offres pour assurer la gestion et le suivi de ce système.

Etudier l'opportunité de la création d'un dispositif d'aide à l'acquisition de VAE (dans le cadre du schéma directeur modes actifs).

Expérimenter ces deux mesures pendant un an, évaluer les résultats et décider de son évolution en conséquence (ex : élargissement de la flotte de vélos).



Mettre en place une démarche de communication sur ces mesures en faveur du vélo.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R30)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Partenaire(s)

Exploitant du système

Gouvernance

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Achat d'une flotte de 10 vélos : environ 10 K €
Fonctionnement du service de location de VAE (réservations, réparations, entretien...) : environ 150 000 € par an
Aide à l'acquisition d'un VAE : 500 € max par bénéficiaire, environ 10 000 € au total par an (pour 20 bénéficiaires)

• Financeur(s)

• 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)



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 18

Former et sensibiliser les élèves des établissements scolaires à la pratique des modes actifs

Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements

Enjeux associés

Le programme Moby, développé par Eco CO2 (soutenu par l'Etat dans le cadre des CEE) est destiné à sensibiliser les élèves des établissements scolaires à l'écomobilité et à accompagner les établissements dans la mise en place d'un Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES).

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.

La sensibilisation et l'acculturation des enfants et adolescents aux modes actifs se renforcent avec une approche des déplacements en relative autonomie.

Les interventions auprès de ces publics constituent un excellent levier de changement de comportement des générations futures, mais aussi des générations actuelles (messages envers les parents).

La sécurité du cycliste dépend de sa vigilance, de son habilité ainsi que des connaissances des règles de la circulation.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Elaborer des PDES dans les écoles du territoire à travers le programme Moby (ateliers de sensibilisation, enquête sur les déplacements domicile/ école, bilan des émissions de CO2, plan d'actions...) à l'horizon 2025.

Mettre en œuvre les plan d'actions des PDES à l'horizon 23030 : sécurisation des cheminements, pédibus, pistes cyclables, parking vélo, challenge vélo...

Développer l'apprentissage du vélo dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière et du programme national Savoir Rouler à Vélo, en faisant appel à des associations locales, telles que l'AUSV.

Organiser des animations et des sessions d'apprentissage à l'utilisation du vélo au quotidien dans les écoles, les centres de loisirs, etc..

Créer une offre de stationnement vélo sécurisé et abrité sur le site des établissements.

Créer des supports de communication dédiés à l'usage de la marche et du vélo, en associant les élèves à leur contenu.

Interactions avec d'autres démarches

Schéma des circulations douces
 SRADDET (R28, R30)
 PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

Communes
 CCSSO
 Département (collèges)

Partenaire(s)

Collège ou école
 Elèves
 Police municipale
 Association de promotion des modes actifs / vélo-école

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Salaire d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 50 k par an
 Réalisation d'un PMES : environ 40 k €
 Aménagement des abords d'un établissement scolaire : entre 5k € et 25k € selon les besoins
 Communication et sensibilisation : 2 k € par site
 Coût total de communication (10 interventions) : environ 20 k € par an

• Financier(s)

Gouvernance

- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Parts modales des modes actifs vers les établissements scolaires



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 19

Accompagner les principaux employeurs du territoire dans l'évolution des déplacements domicile-travail et professionnels (conformément à la LOM)

Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements

Enjeux associés

Un plan de déplacements a été réalisé sur la zone Senlis Sud Oise en 2012, conduisant à la création d'arrêts de bus au sein de la zone, mais qui restent peu utilisés (fréquences, amplitudes, individualisme).

A ce jour, la CCSSO n'intervient pas dans les zones d'activités pour évoquer la mobilité, mais les entreprises sont associées aux réunions sur cette thématique. La CCSSO a mise en place des démarches de développement durable (ex : déchets) dans la zone Senlis Sud Oise. Elles pourraient préfigurer des actions sur la mobilité.

La CCSSO souhaite renforcer la prise en compte du développement durable dans l'aménagement et la gestion de la zone d'activités, en promouvant les modes durables et en améliorant l'accessibilité multimodale vers cette zone.

Au regard de leur localisation aux abords des axes routiers et de l'absence de liaisons cyclables, les entreprises attirent un nombre très faible de déplacements à vélo. Les représentants des entreprises estiment que la demande potentielle reste faible, en raison de la dispersion des lieux d'habitat des salariés.

Les entreprises de Senlis disposent d'environ 2 000 salariés, mais à peu près autant de visiteurs, venant surtout d'Ile-de-France (notamment Roissy) et du Compiégnois (enquête réalisée en 2012 dans la zone Senlis Sud Oise).

Le potentiel pour développer les déplacements à vélo vers les entreprises de Senlis n'est pas négligeable. De plus, le potentiel du covoiturage est considéré comme très important (nombreux déplacements réalisés en même temps vers les mêmes zones d'activité)

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Accompagner la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone Senlis Sud Oise à l'horizon 2025. Poursuivre le travail sur le développement durable déjà engagé dans cette zone, en y intégrant la thématique de la mobilité dès 2020.



Profiter de l'arrivée d'Amazon dans la zone Les Portes de Senlis pour travailler avec cette entreprise sur la mobilité des salariés et des livraisons, idéalement dans le cadre d'un plan de mobilité.

Réaliser des interventions dans les zones d'activités (Senlis, Chamant, Fleurines) pour informer les salariés sur la desserte multimodale de ces zones. Réaliser des affiches et des plaquettes, mises à disposition dans les entreprises, résumant l'offre de mobilité desservant ces zones.

Organiser des actions de sensibilisation auprès des chefs d'entreprise, pour faire connaître les bienfaits et les actions en lien avec le vélo (arceaux, vestiaires, douches, ateliers) et le covoiturage (plateforme d'échanges, horaires flexibles...)

Organiser des actions de sensibilisation auprès des salariés, permettant aux salariés de connaître et de tester les services existants sur le territoire (location de VAE, covoiturage...).

Lancer une campagne sur le covoiturage, intégrant des interventions dans les entreprises, des réunions, des affiches, des plaquettes etc..., et encourager des politiques internes compatibles avec cette pratique (ex : places dédiées, horaires flexibles).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R30, R31)

PPA (M5, M6, M7)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Entreprises, gestionnaires des zones d'activités

SMTCO

Partenaire(s)

CCI de l'Oise

• Impacts de l'action

• Estimation financière

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

Réalisation d'un plan de mobilité entreprise : entre 40 k et 60 k €

Interventions dans les entreprises : 2 k € par site par an

Coût total de communication (10 interventions) : environ 20 k € par an

• Financeur(s)

Collectivités compétentes (Voirie, Urbanisme)
 Salariés
 ADEME
 Exploitants des réseaux de transports collectifs
 AU5V et associations en lien avec la mobilité

Gouvernance

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



● **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

- Nombre de Plans de Mobilité Entreprises sur le territoire
- Nombre et proportion de salariés concernés sur le territoire
- Part de salariés se rendant au travail en transports collectifs, modes actifs, covoiturage...
- Proportion de retards des employés



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 20

Mettre en accessibilité progressivement les voiries et espaces publics du territoire

Orientation :

Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements

Enjeux associés

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants est dans l'obligation d'établir un PAVE, 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.

La Loi établit le principe de continuité de la chaîne du déplacement, intégrant le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Tout obstacle situé le long de cette chaîne doit être supprimé.

Les communes mettent les espaces publics en accessibilité progressivement (à préciser).

A ce jour, les communes engagent les études et les travaux de mise en accessibilité de manière individuelle (compétence communale).

Les techniciens des communes disposent de compétences et de connaissances variées sur les aménagements d'accessibilité PMR.

Aucun référentiel technique commun concernant ces aménagements n'a été mis en place sur le territoire.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Réaliser un PAVE à l'échelle intercommunale ou des PAVE communaux coordonnés à l'échelle intercommunale à l'horizon 2025.

Définir les sites ou les équipements prioritaires, qui devront faire l'objet d'une mise en accessibilité des espaces publics, et établir une programmation pour les travaux d'ici 2030.

Lancer successivement les travaux de mise en accessibilité des espaces publics, en essayant de mutualiser les commandes, dans la mesure du possible. Garantir l'accessibilité PMR du pôle d'échanges, des aires de mobilité et des principaux équipements.

Organiser des formations sur les aménagements PMR à destination des techniciens des communes, afin d'échanger sur les modalités techniques de mise en place de ces



aménagements (dans le cadre de la mise en œuvre de PAVE intercommunal ou des PAVE communaux)

Etablir un cahier de références techniques pour les aménagements vélo, permettant d'assurer une qualité homogène à l'échelle intercommunale (dans le cadre du ou des PAVE)

Réaliser des visites du territoire pour favoriser une prise de conscience de la réalité des conditions de déplacements des PMR, avec éventuellement une mise en situation ou un accompagnement par des associations de PMR.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R27, R28, R30)

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 respecter le nouveau cadre réglementaire et prendre ainsi en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées.

Maître(s) d'ouvrage

Communes

Partenaire(s)

CCSSO

• Impacts de l'action

• Estimation financière

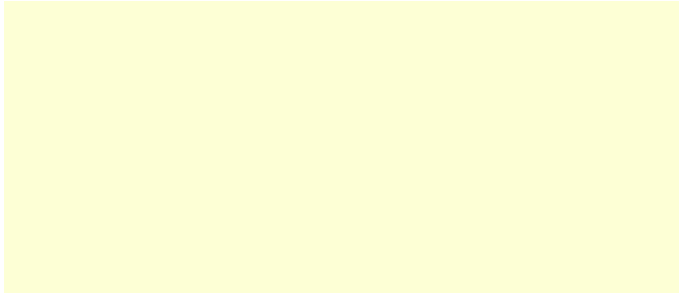
Salaires d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 60 k par an

Mise en accessibilité des espaces publics : entre 250 k € et 500 k € par commune (à préciser)

Coût d'une formation sur l'accessibilité PMR à destination des techniciens des communes : environ 4 000 €. Coût total annuel (2 formations) estimé environ 8 k €

• Financeur(s)

Associations de PMR



Gouvernance

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Part de linéaire de voirie accessible aux PMR
- Nombre formations et réunions sur la l'accessibilité PMR



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 21

Accompagner les publics vulnérables dans leurs mobilités quotidiennes

Orientation :

Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements

Enjeux associés

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 d'emploi au public, envoi des candidatures aux entreprises, organisation de rencontres...) Une des plateformes Proch'Emploi, située à Creil, couvre tout le Sud Oise.

Pour les entreprises, les difficultés de mobilité des éventuels candidats constituent un frein au recrutement sur le territoire. Pour les demandeurs d'emploi, l'absence de solutions de mobilité ou de compétences de mobilité peut constituer un frein à l'emploi, en particulier pour les personnes non motorisées.

Les publics en difficulté ont souvent une faible connaissance et une faible compétence sur les réseaux de transports collectifs et les autres solutions de mobilité existantes. De plus, les difficultés d'accès aux structures sociales peut représenter une première source d'exclusion pour ces publics en difficulté.

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 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Poursuivre, renforcer et faire connaître 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. Sensibiliser les entreprises aux contraintes de mobilité des demandeurs d'emploi.

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 (dans le cadre des plans de mobilité).



Organiser des réunions avec les structures sociales (Pôle Emploi, Missions Locales, CCAS, PIJ) pour les sensibiliser aux enjeux de mobilité inclusive et pour les informer sur les solutions de mobilité existantes.

Faire connaître la plateforme Oise Mobilité et les offres de mobilité disponibles, ainsi les aides financières à la mobilité (ex : pass permis), auprès des publics vulnérables.

Mener des interventions de manière régulière (1 à 2 fois par an) dans les structures d'accueil ou d'hébergement pour informer les publics sur les solutions de mobilité disponibles.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R27, R28, R30)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Association Proch'Emploi

Partenaire(s)

Structures sociales (Mission Locale, Pôle Emploi, CCAS, PIJ)

Entreprises

Demandeurs d'emploi

SMTCO

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Réunions entre les entreprises et les demandeurs d'emploi (dispositif Proch'Emploi) : à préciser

Coût pour l'organisation d'une rencontre sur la mobilité inclusive : environ 4 k €. Coût annuel total (2 formations) : environ 8 k €.

Information des structures sociales sur la mobilité : aucun surcoût par rapport à leurs interventions habituelles

Supports de communication sur la mobilité : environ 10 k par an

• Financeur(s)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

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

Opinion des entreprises sur les conditions de recrutement

Fréquentation des transports collectifs

Nombre de réunions avec les structures sociales

Horizon de réalisation



Illustrations



Action Complémentaire

Action n° 22

Mettre en place un bus de mobilité solidaire, proposant des services itinérants

Orientation :

Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements

Enjeux associés

Les habitants des communes périphériques aux centres urbains (communes périurbaines et rurales) n'ont pas toujours accès aux services publics et sociaux du territoire.

Les publics en situation de précarité, les demandeurs d'emploi, les jeunes, les personnes âgées peuvent rencontrer des difficultés d'accès aux services publics.

L'outil numérique n'est pas toujours suffisant, soit qu'il ne propose pas les services attendus, soit que les publics en situation de fragilité ne sont pas en capacité de l'utiliser (compétences, connexion...).

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Identifier les services et acteurs porteurs susceptibles de contribuer à une action collective de services publics et sociaux itinérants : CCAC, communes, Pôle Emploi, Mission locale, CAF, Assurance maladie, MDPH, Département, DGFIP, Préfecture, RAM, etc.

Acheter ou louer un camping-car et l'aménager de manière à pouvoir recevoir du public (espace de confidentialité, accès Internet, photocopieuse, scanner, imprimante, téléphone, wifi, webconférence...).

Organiser un planning de tournée et mettre en place un partenariat avec les acteurs pertinents (porteurs des aires de mobilité, communes, centres d'action sociale, etc.) pour l'accueil du service itinérant.

Organiser la communication et la sensibilisation en direction des acteurs potentiellement partenaires pour qu'ils intègrent le dispositif et le fassent connaître à leurs ayants-droits ou habitants.

Former des agents ou intervenants des différents acteurs partenaires pour qu'ils prennent en charge en relai l'organisation des tournées et du contact avec le public / ou recruter une équipe dédiée et formée par les différents acteurs partenaires.

Intégrer si possible et pertinent des plages de la tournée dédiées à la mise en situation d'habitants peu mobiles pour leur faire découvrir les services locaux du territoire et les aires de mobilité.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R27, R31, R32)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO
Communes

Partenaire(s)

Structures sociales (Mission Locale, Pôle Emploi, CCAS, PIJ)

Gouvernance

• **Impacts de l'action**

• **Estimation financière**

Achat et aménagement du camping-car : 60 à 70 K€

Salaires du conducteur et du chargé de solidarité sociale (en relai des organismes partenaires): environ 50 k € par an (à mutualiser avec les autres EPCI du Sud Oise)

Coût de fonctionnement (essence, matériel, plaquettes...): environ 20 k € par an

• **Financeur(s)**

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**



Nombre d'interventions des services itinérants

Nombre de visites annuelles des services sociaux itinérants



Illustrations

Une mobilité efficace et performante

Quelle est la situation de départ ?

Aujourd'hui, la ville de Senlis, à travers son pôle d'échanges, concentre l'offre en transports collectifs de la CCSSO. Ce pôle d'échanges concentre de nombreuses lignes régulières urbaines et interurbaines, mais souffre d'un aménagement peu organisé, peu lisible et peu confortable pour les usagers. Le projet d'intermodalité actuellement en cours de définition permettra cependant d'y remédier.

Le réseau TUS, géré par la Ville de Senlis, assure une liaison entre les différents quartiers de la commune, desservant le centre-ville, les principaux équipements, les zones d'activités ou commerciales, en convergence vers le pôle d'échanges. Les lignes interurbaines assurent quant à elles des liaisons performantes vers les centralités extérieures, notamment Roissy, Chantilly et Orry-la-Ville, mais moins qualitatives vers d'autres centralités, telles que Creil ou Pont-Sainte-Maxence. En dehors de Senlis, les secteurs périurbains ne sont desservis que par les lignes interurbaines, proposant un niveau de desserte assez faible, pas adapté aux besoins des actifs. Les habitants de ces secteurs ne disposent pas de solutions alternatives à la voiture pour se déplacer, que ce soit entre les villages ou en direction de Senlis.

Le dispositif Rézo Pouce (autostop organisé) se développe sur le territoire, répondant à certains déplacements ponctuels, mais sa montée en puissance reste assez lente. Malgré l'absence d'aires de covoiturage officielles, des pratiques de covoiturage spontanées sont constatées dans certains parkings, montrant un besoin sur le territoire.

La zones d'activités Senlis Sud Oise bénéficie d'une très bonne accessibilité routière, tout comme la zone Goodman, en cours de développement. De plus, la localisation de ces zones, à proximité directe du cœur urbanisé, favorise la desserte en transports collectifs et en modes actifs. Toutefois, la quasi-totalité des livraisons vers les zones existantes reste réalisée en poids lourds, générant des difficultés pour les autres usagers, notamment sur la RD 1017 en traversée de Senlis.

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 :

- 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
- 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 :

- Réaménager le pôle d'échanges de Senlis, mettre en place 5 aires de mobilité rurale et créer des infrastructures dédiées au covoiturage à proximité de l'Autoroute, répondant à une grande partie des besoins en mobilité dans les espaces concernés
- Valoriser les lignes régulières interurbaines existantes à Senlis et restructurer le réseau TUS pour renforcer la desserte vers les principales zones d'activités du territoire
- Offrir des services de mobilité dans les espaces de mobilité, assurant des déplacements entre les villages et vers le pôle d'échanges de Senlis
- Expérimenter des services de livraisons propres et de faibles dimensions (ex : vélo-cargo) pour les trajets de dernier km dans le centre et développer des solutions plus vertueuses pour les flux depuis / vers les zones d'activités

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 28% 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 9% à 11% (soit + 3 points).



Action Prioritaire

Action n° 23

Mettre en œuvre le projet de pôle d'échange multimodal à Senlis et créer des aires de mobilité rurale dans les villages

Orientation :

Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles

Enjeux associés

L'étude d'intermodalité du pôle d'échanges s'est achevée récemment, définissant plusieurs mesures pour son réaménagement : requalification des arrêts de bus, réaménagement des espaces publics, création d'un parking souterrain de 200 places.

Le but de ce projet est d'améliorer les conditions d'intermodalité dans le pôle d'échanges et d'accroître la fréquentation des transports collectifs. Il est d'autant plus important que la mise en œuvre du PDM devrait conduire à une montée en puissance de ce pôle d'échanges sur le territoire.

Aujourd'hui, le cycliste qui arrive dans le pôle d'échanges ne dispose d'aucun service dédié (stationnement, information, réparation...). La mise en place d'un local vélo dans le pôle d'échanges pourrait représenter un levier important du développement du vélo (cycliste quotidien, touriste...).

Le SMTCO a implanté des panneaux d'information dynamique sur les départs des bus et des cars dans tous les pôles d'échanges du Sud Oise, hormis à Senlis. Cette absence d'information en temps réel est pénalisante pour l'utilisateur et représente un frein à l'usage des transports collectifs.

Dans le cadre de la transformation envisagée dans ce pôle, il semble indispensable d'offrir une information multimodale en temps réel aux usagers.

Les aires de mobilité rurale, destinées à devenir les principaux lieux de mobilité dans les secteurs périurbains, devront aussi proposer une information dynamique sur l'ensemble des services disponibles.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Réaménager le pôle d'échanges en 2021 pour améliorer les conditions d'intermodalité: voiries, postes à quai, abribus, mobilier, panneaux, parking-relais (200 places), arrêt d'autostop organisé, espace de covoiturage...



Réaménager les espaces publics aux abords de ce pôle, afin d'améliorer les conditions de circulation à pied, de sécurité routière et d'attente des bus.

Créer un local dédié au vélo à proximité du pôle d'échanges (ex : dans le rez-de-chaussée d'un bâtiment du futur éco-quartier), offrant des services variés, tels que la réparation, la location, l'information, etc...

Organiser des animations sur le vélo sur ce lieu, en partenariat avec l'association AU5V (ex : tests de vélos, marquage de vélos...). Se réunir avec les commerçants de vélos de Senlis, afin d'identifier leur participation dans les services associés.

Mettre en place une consigne vélo fermée et sécurisée dans le pôle d'échanges multimodal de Senlis, disposant d'un dimensionnement qui réponde aux ambitions établies pour ce mode dans le plan de mobilité.

Implanter un (ou plusieurs) panneau(x) d'information dynamique dans le pôle d'échanges, intégrant le réseau urbain, le réseau interurbain, le service de TAD et le service d'autostop organisé.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30, R31)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

CSSO
Commune de Senlis

Partenaire(s)

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Réaménagement du pôle d'échanges : coût à préciser par la CCSSO
Coût de création d'un local vélo dans le pôle d'échanges : environ 200 k € (à préciser)
Coût de fonctionnement du local vélo (salaires, animations, matériel...) : environ 50 k par an
Subventions aux associations pour la gestion de ce site : intégré au coût de fonctionnement
Coût des services proposés par ce local vélo : déjà intégrés dans d'autres actions
Mise en place d'un panneau d'information dynamique (système SISMO) dans le pôle d'échanges : environ 10 k € (à préciser)

• Financier(s)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Région Hauts-de-France

SMTCO

Exploitants du réseau de bus et du réseau de car

Exploitants du service de TAD et du service d'autostop organisé

Prestataires de services vélo

AU5V

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Fréquentation du pôle d'échanges de Senlis

Part des modes actifs pour se rendre au pôles d'échanges de Senlis

Part des transports collectifs pour se rendre au pôles d'échanges de Senlis

Part des services à la demande ou partagés pour se rendre au pôles d'échanges de Senlis

Nombre de visiteurs ou clients par an dans le local vélo

Taux d'utilisation de la consigne vélo du pôle d'échanges

Horizon de réalisation



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 24

Maîtriser la circulation et le stationnement afin de limiter la place de la voiture à Senlis

Orientation :

Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

Enjeux associés

Dès 2011, la Ville de Senlis a décidé de mettre en place une zone de rencontre dans le centre historique. Cette mesure a permis d'apaiser la circulation, mais la pratique des modes actifs reste difficile, en raison de la présence trop importante de la voiture (trafic de transit, stationnement...).

En situation de circulation perturbée sur les axes structurants (ex : RD 1017, RD 924), des véhicules traversent le centre-ville, générant des nuisances pour la vie locale. Les longs linéaires en sens unique dans ce secteur (ex : axe Châtel / Villevert) permettent ces pratiques.

La zone de rencontre reste à conforter, en termes réduction de la circulation, de développement des modes actifs et de promotion de l'animation locale. Plusieurs études montrent que l'accessibilité piétonne est positive pour la vitalité d'un centre-ville (le piéton est un meilleur consommateur que l'automobiliste).

L'aménagement routier et la circulation élevée sur la RD 1017 (y-compris de poids lourds) sont à l'origine d'un effet de coupure dans le centre de Senlis, pénalisant pour les modes actifs.

Le centre-ville de Senlis est pourvu de 1 742 places de stationnement, dont 80% gratuites non réglementées. De plus, trois parkings sont situés en périphérie du centre-ville, disposant de 250 places gratuites non réglementées.

Les études de stationnement ont montré un dysfonctionnement du stationnement dans le centre-ville, traduisant un déséquilibre entre l'offre et la demande et une faible extension du périmètre réglementé.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 60% à en 2017 à 75% en 2030.

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

Générer près de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 5 000 à pied et 3 000 à vélo.

Présentation de l'action

Réaliser une étude de circulation dans le centre-ville de Senlis : comptages de véhicules, évaluation des flux en transit, hiérarchie de la voirie (statut des voies), plan de circulation, principes d'aménagement des voies en fonction de leur hiérarchie...

Revoir le plan de circulation du centre-ville afin d'éviter les longues lignes droites à sens unique (Châtel / Villevert, Beauvais / Sainte Geneviève). Mettre en place des aménagements



et un jalonnement adaptés au statut souhaité sur chaque axe à l'horizon 2025, en cohérence avec la zone de rencontre.

Expérimenter des journées piétonnes dans le centre-ville une fois par mois ou par semaine. Organiser des animations dans l'espace public à cette occasion (jeux, marchés, terrasses élargies, activités sportives...).

Evaluer cette mesure en termes de trafic, de flux piétons, d'activités piétonnes et d'opinions des usagers (enquête). Réaliser une comparaison avant / après. Etudier la piétonnisation partielle ou totale du centre-ville, en fonction des résultats de l'étude

Lancer une étude urbaine visant la transformation de la RD 1017 en traversée du centre-ville en boulevard urbain, permettant de donner une place plus équilibrée à l'ensemble des modes. Réaliser les travaux nécessaires et faire évoluer la réglementation de la circulation à l'horizon 2030.

Dans le centre ancien : réduire progressivement l'offre en stationnement et mettre en place une tarification. Dans les autres secteurs du centre-ville : réglementer le stationnement (ex : zone bleue). En périphérie du centre-ville : poursuivre la création de parkings, proposant une réglementation avantageuse.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R28, R30)

PPA (M6, M7)

Maître(s) d'ouvrage

Commune de Senlis

Département de l'Oise

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Etude de circulation à Senlis : environ 40 k €. Modification du plan de circulation, en cohérence avec la zone de rencontre : environ 100 k €.

Réaménagement des espaces publics à Senlis : environ 500 k €

Coût pour l'organisation d'une Journée Piétonne (fermeture au trafic, surveillance, animations...) : environ 20 k €. Coût total pour une douzaine de Journées Piétonnes par an : environ 240 k €.

Réalisation d'une étude sur la marche à pied à Senlis : environ 40 k €

Etude urbaine pour la transformation de la RD 1017 en traversée de Senlis : environ 200 k €. Requalification de la RD 1017 en traversée de Senlis : environ 1 M € (à préciser).



Eventuelle suppression des places à Senlis : aucun coût direct associé (coût intégré à l'aménagement de la zone de rencontre). Création d'un parking en périphérie du centre-ville de Senlis (une vingtaine de places) : environ 40 k €.

Partenaire(s)

CCSSO
Commerçants
Habitants

• **Financier(s)**

Gouvernance

• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Linéaire de voirie en zone de rencontre (en km).
Nombre d'espaces publics requalifiés et surface concernée (en m2).

Trafic sur les voiries principales du centre-ville de Senlis. Part de trafic en transit dans le secteur.

Part modale de la marche à Senlis. Nombre de piétons dans les sites stratégiques (comptages de piétons).

Comportements et activités réalisées par les piétons (observations terrain)

Trafic moyen journalier, vitesse moyenne et part de poids lourds sur la RD 1017 à Senlis.

Offre de stationnement dans le centre-ville, part de places payantes et réglementées. Taux d'occupation et de rotation (enquête de stationnement).



Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

SLOW



Action Prioritaire

Action n° 25

Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle intercommunale

Orientation :

Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux

Enjeux associés

Dans les secteurs périurbains, les ménages sont souvent dépendants de la voiture, regard des distances à parcourir et de l'absence de solutions alternatives. Les personnes précaires peuvent se retrouver isolées des services sociaux et des opportunités urbaines.

Ces secteurs périurbains sont à l'origine d'un nombre important de déplacements en voiture vers Senlis, vers les autres centralités du Sud Oise ou vers l'Ile-de-France.

Il convient d'apporter une réponse aux déplacements des secteurs périurbains, contribuant également à réduire la congestion. Au regard de la faible densité, cela impliquera la création d'un service à la demande assurant un rabattement depuis les villages vers le cœur urbain.

Le Rézo Pouce est un système d'autostop organisé en temps réel (de manière connectée ou classique) s'appuyant sur un réseau de points d'arrêts. Porté par le PNR, il couvre partiellement le territoire. La fréquentation ne décolle pas de manière significative. Il reste peu connu et difficile à utiliser.

Il n'existe aucun service d'autoportage public sur le territoire. La création d'une offre d'autoportage permettrait à des ménages périurbains de se passer de leur seconde voiture (dans un premier temps).

Le PNR mène actuellement une étude sur l'autoportage sur son territoire, y-compris sur la CCSSO.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Créer des aires de mobilité rurale à Barbery, Fleurines, Pontarmé, Borest et Brasseuse, de préférence dans les centres-bourgs. Desservir des aires par des liaisons cyclables et des cheminements piétons. Créer aussi des places de stationnement pour les voitures et des consignes vélo.

Créer un service de TAD à l'échelle intercommunale desservant l'ensemble des villages, avec quelques liaisons par semaine vers le pôle d'échanges de Senlis. Implanter des arrêts de TAD et d'autostop organisé dans les aires de mobilité rurale. Garantir la cohérence avec les lignes interurbaines.



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020

Reçu en préfecture le 18/12/2020

Affiché le 18/12/2020

ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE

SLOW

Mettre en place une signalétique dans les aires de mobilité rurale, avec une identité visuelle commune à l'échelle du Sud Oise. Implanter un panneau d'information dynamique dans ces lieux, intégrant les transports collectifs, le TAD et l'autostop organisé (selon les services fournis).

Mettre en place un service d'autopartage : acquérir des véhicules, créer des stations dans les communes (y-compris dans les aires de mobilité), mettre à disposition quelques véhicules dans ces stations, instaurer des abonnements avec des tarifs incitatifs

Poursuivre le développement de l'autostop organisé, en couvrant l'ensemble des communes du territoire. Installer des arrêts sécurisés et repérables dans les centres-villes ou centres-bourgs, aux abords des principaux axes routiers, dans le pôle d'échanges et dans les aires de mobilité rurale.

Permettre l'intégration de la solution d'autopartage à l'abonnement de transports collectifs. Apporter éventuellement un soutien financier aux communes et aux opérateurs, notamment dans la première phase de développement du service.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30, R31)

PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Communes concernées

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

PNR Oise - Pays de France

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Coût pour une aire de mobilité (10 places de stationnement, station d'autopartage, emplacements vélo, borne de recharge, signalétique) : environ 50 k €. Coût total d'investissement (5 aires de mobilité) : environ 250 k €.

Transport à la demande - Achat d'un minibus pour le TAD : environ 35 k €. Création d'un arrêt : environ 200 €. Coût total d'investissement (2 minibus, 17 arrêts, soit 1 par commune périurbaine) : environ 74 000 k € (à préciser)

Transport à la demande - Coût d'exploitation : environ 5 € / km. Coût total d'exploitation (2 lignes de 10 km, 1 aller-retour par jour ouvrable) : environ 40 k € par an.

Autostop connecté - Création d'un arrêt : environ 2 000 € (à préciser). Coût total pour la création d'un arrêt dans chaque aire de mobilité : environ 10 000 € (à préciser).

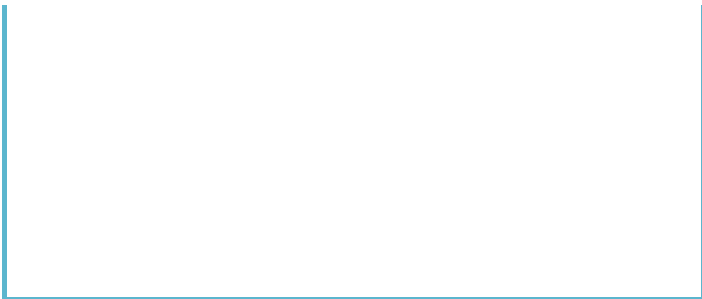
Autopartage - Coût d'un véhicule électrique : environ 25 k € (prise en compte du bonus



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020
 Reçu en préfecture le 18/12/2020
 Affiché le 18/12/2020
 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE



écologique). Coût total d'investissement (10 véhicules électriques, soit 2 par aire de mobilité) : 250 k €. Coût total de fonctionnement (location de batterie, entretien)
 Installation de 6 panneaux d'information dynamique (pôle d'échanges de Senlis et aires de mobilité) : environ 60 000 k €. Création d'une plateforme de réservation de services de mobilité (TAD, covoiturage, autopartage) : environ 35 k €.

Partenaire(s)

SMTCO
 Exploitants du service de TAD et du service d'autostop organisé
 Opérateurs d'autopartage
 Usagers

• Financier(s)

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Fréquentation des aires de mobilité (comptage) et parts modales pour y accéder (enquête).
 Fréquentation du service de TAD. Part d'utilisateurs arrivant en TAD au pôle d'échanges de Senlis.
 Nombre de communes couvertes par l'autostop organisé. Nombre d'arrêts sur le territoire.
 Nombre d'utilisateurs de l'autostop organisé. Part modale de ce service.
 Nombre de stations d'autopartage. Nombre de véhicules en autopartage.
 Nombre d'abonnés au service d'autopartage. Nombre d'utilisations annuelles.

Horizon de réalisation



	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020  ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE </div>
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 26

Créer une aire de covoiturage à vocation multimodale à proximité de l'échangeur autoroutier

Orientation :

Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux

Enjeux associés

Le Département implante des aires Covoitur'Oise, mais il n'existe aucune aire sur le territoire de la CCSSO. Des aires ont été créées à proximité de la CCPOH, surtout sur la Plaine d'Estrées et le Pays du Valois. En partie, elles sont utilisées certainement par des habitants de la CCSSO.

Le taux moyen d'occupation des véhicules est de 1,34 dans la CCPOH. La pratique du covoiturage est donc déjà présente, mais elle reste à renforcer. Le covoiturage représente un des grands leviers pour réduire la circulation automobile et les nuisances associées.

Près de 18% des actifs du territoire travaillent dans le pôle de Roissy, tandis que 27% travaillent à Senlis, notamment dans la zone d'activités Senlis sud Oise. La grande majorité des déplacements vers ces sites sont réalisés en voiture, notamment par un conducteur seul dans son véhicule.

Les déplacements des habitants, convergeant vers Senlis, Creil, Chantilly et Roissy, fortement concentrés dans le temps, montrent un potentiel très important pour le covoiturage.

Pour favoriser le covoiturage, il conviendra d'intervenir dans les lieux de destination des déplacements (zones d'activités) et dans les lieux d'origine (Senlis, villages...).

La SANEF envisage la création d'une aire de covoiturage sur du foncier lui appartenant au niveau de l'échangeur de Senlis.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Créer une aire de covoiturage à vocation multimodale aux abords de l'échangeur de l'autoroute, en partenariat avec la SANEF, pour accueillir les flux en sortie du territoire.

Assurer une desserte de cette aire de covoiturage par la future ligne urbaine entre le centre de Senlis et Les Portes de Senlis. Etudier la desserte par les lignes interurbaines.

Desservir cette aire de covoiturage par des liaisons cyclables et des cheminements piétons. Equiper cette aire d'une offre en stationnement cyclable. Doter certaines places de bornes de recharge pour véhicules électriques.



Faire évoluer progressivement cette aire de covoiturage pour y implanter des services de mobilité et des services urbains (à terme).

Créer une plateforme de covoiturage pour la CCSSO ou un espace dédiée dans la plateforme Covoiturage Oise pour les salariés se rendant aux zones d'activités du Sud Oise ou au pôle de Roissy. Dans tous les cas, s'assurer de l'intégration de ce dispositif dans la plateforme Covoiturage Oise.

Garantir la coordination entre cette mesure et les interventions réalisées dans les entreprises du territoire en faveur de la mobilité durable.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R30, R31)

PPA (M6)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Communes

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

CCI de l'Oise

Entreprises

Salariés

Pôle Emploi

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Création d'une aire de covoiturage d'une cinquantaine de places : environ 100 k €

Services associés dans l'aire de covoiturage : bornes de recharge, stationnement cyclable, etc. : environ 20 k €

Itinéraires cyclables : coût intégré à la mise en œuvre du schéma modes actifs

Création d'une aire de covoiturage : coût intégré à la plateforme de réservation de services de mobilité

Intégration d'un lieu d'échange sur le covoiturage dans les tiers-lieux : aucun surcoût associé

• Financier(s)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Création d'une aire de covoiturage à proximité de l'autoroute

Fréquentation de l'aire de covoiturage

Part modale du covoiturage dans l'ensemble des déplacements et dans les déplacements domicile-travail

Taux moyen de remplissage des véhicules

Nombre d'utilisateurs de la plateforme de covoiturage

Horizon de réalisation



Illustrations

Action Prioritaire

Action n° 27

Soutenir le maintien de la ligne régionale n°40 (Creil - Roissy) et étudier la création / le renforcement des liaisons interurbaines vers les centralités du Sud Oise et vers le pôle de Roissy

Orientation :

Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux

Enjeux associés

La liaison Roissy-Picardie permettra un accès direct en train de Creil vers Roissy, mais pas depuis Senlis.

La ligne 40 reste essentielle sur le territoire, pour accéder rapidement à Roissy.

Des besoins ont également été identifiés depuis Senlis vers Creil et Pont-Sainte-Maxence, concernant la mise en place d'une desserte régulière adaptée aux actifs.

La mise en place d'une liaison vers Compiègne ressort aussi comme un enjeu sur le territoire.

Quant à la liaison de Senlis vers Chantilly, elle est déjà performante, à travers la ligne 15 du réseau interurbain.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Etudier avec la Région la création d'une ligne de car Senlis - Pont-Sainte-Maxence.

Etudier avec la Région une évolution de la ligne 40 ou la création d'une nouvelle ligne interurbaine vers Creil, avec une offre adaptée aux actifs (fréquence, horaires...).

Etudier avec la Région la possibilité de créer une ligne de car Compiègne - Senlis - Chevrières - Parc Astérix - Roissy, empruntant l'Autoroute A1.

A plus long terme, étudier avec l'Etat la transformation progressive de l'Autoroute A1 en axe multimodal, disposant de voies réservées aux transports collectifs et / ou au covoiturage.

Soutenir la création d'arrêts des lignes de car internationales (Flixbus, Ouibus) dans les espaces urbanisés du territoire.



Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R25, R29, R31)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Partenaire(s)

CCSSO
Exploitant du réseau de cars interurbains

Gouvernance

Cette action est sous compétence de la Région Hauts-de-France

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Aucun coût direct associé

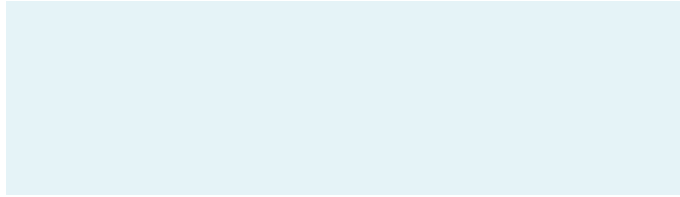
• Financeur(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de lignes interurbaines desservant Senlis
- Fréquence des lignes interurbaines desservant Senlis
- Fréquentation des lignes interurbaines desservant Senlis

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO

Envoyé en préfecture le 18/12/2020
 Reçu en préfecture le 18/12/2020
 Affiché le 18/12/2020
 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE



Horizon de réalisation



Illustrations



Action Complémentaire

Action n° 28

Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les aires de mobilité rurale

Orientation :

Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux

Enjeux associés

Le SE60 et le Département de l'Oise installent des bornes de recharge de véhicules électriques "Mouv'Oise" sur l'espace public, dont 12 dans le territoire de Senlis Sud Oise.

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

Les bornes Mouv'Oise 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, ainsi que principaux objectifs du plan de déplacements, notamment en termes de qualité de l'air.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Poursuivre le travail avec le SE 60 pour identifier les lieux d'implantation des bornes Mouv'Oise.

Implanter au moins une borne Mouv'Oise dans chaque commune à l'horizon 2030.

Installer des bornes Mouv'Oise dans le pôle d'échanges de Senlis et dans toutes les aires de mobilité.



Interactions avec d'autres démarches

PPA (M7)
PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

SE 60
Département de l'Oise

Partenaire(s)

CCSSO
Communes

Gouvernance

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Coût intégré à la création des aires de mobilité rurale.

• Financier(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de bornes de recharge

Pourcentage de véhicules électrique dans le parc automobile

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 29

Organiser la logistique dans les espaces urbains et améliorer les conditions de livraison dans les zones d'activités

Orientation :

Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

Enjeux associés

Le centre-ville de Senlis présente une configuration contrainte, avec une voirie très étroite. La réglementation interdit la circulation de poids-lourds, mais elle n'est pas toujours respectée. Les livraisons se font majoritairement par véhicules légers.

Les flux de livraisons sont à l'origine de difficultés dans ce secteur, notamment en raison de la voirie contrainte, de la circulation soutenue et du faible nombre d'aires dédiés aux véhicules de livraisons.

La création d'aires dédiées aux livraisons pourrait améliorer la situation. Toutefois, pour répondre entièrement à cet enjeu, il sera important de réduire la place de la voiture individuelle dans le centre de Senlis (circulation, stationnement).

Les principales zones d'activités se caractérisent par un très bonne accessibilité routière, au regard de leur localisation à proximité des axes routiers majeurs (A1, RD 1324...).

Les livraisons vers les zones d'activités du territoire se font quasi exclusivement en 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 cœur urbanisé. Leur réduction contribuera à améliorer la qualité de l'air sur le territoire.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% à en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Identifier la demande en termes d'espaces de stationnement pour les livraisons, notamment devant les commerces principaux (supermarchés, épicerie,...) à Senlis et dans les villages. Créer ces aires de livraison d'ici 2022.

Proposer des espaces multi-fonctionnels pour la gestion des livraisons à Senlis (ex : place de livraison à certains moments de la journée et place de parking ou terrasse de café à d'autres moments), en cohérence avec la zone de rencontre.



Lancer une étude d'opportunité pour la création d'un centre de distribution dans la zone Senlis Sud Oise, permettant de regrouper les flux de marchandises. Dans ce cadre, identifier les éventuelles parcelles disponibles pour ce centre de distribution.

En fonction des résultats, implanter le centre de distribution de manière expérimentale (au moins dans un premier temps) en concertation avec le gestionnaire de la zone d'activités. Lancer un marché pour sélectionner l'opérateur de cet équipement.

Etablir une stratégie pour organiser les flux entre le centre de livraisons et l'entreprise de destination, en utilisant des véhicules plus propres. Echanger avec les transporteurs proposant de genre de services. Communiquer sur les résultats de cette expérimentation auprès des entreprises.

Organiser un groupe de travail avec les entreprises des zones d'activités afin d'identifier les autres leviers disponibles pour favoriser les livraisons plus massifiées ou plus propres. Intégrer cette thématique dans les démarches sur le développement durable.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3)

PPA (M7)

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Communes

Partenaire(s)

Commerçants

• Impacts de l'action

• Estimation financière

Coût pour l'aménagement d'une aire de livraison : environ 4 k €. Coût total pour les aires de livraisons (10 aires à Senlis et 10 sur le reste du territoire) : environ 80 k €

Etude d'opportunité pour la création d'un centre de distribution : environ 50 k €

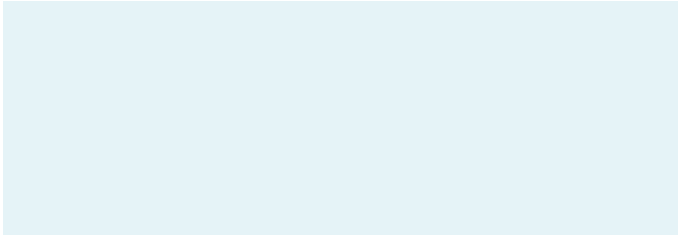
Création d'un centre de distribution : environ 100 k €

Actions de communication auprès des entreprises : coûts intégrés aux autres actions de communication dans les entreprises

• Financier(s)

Habitants
 Gestionnaires des zones d'activités
 Opérateurs de services de logistique urbaine
 Opérateur du centre de distribution
 Transporteurs

Gouvernance



- Indicateurs de suivi et d'évaluation
- Nombre d'aires de livraison à Senlis
 Nombre d'aires de livraison dans les villages
 Nombre de poids lourds sur les routes structurantes
 Nombre de poids lourds dans le cœur urbanisé
 Part des modes alternatifs pour les flux du dernier km



Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Une mobilité planifiée et cohérente

Quelle est la situation de départ ?

La tache urbaine de Senlis s'étale sur la commune voisine de Chamant. Néanmoins, la charte du PNR Oise- Pays de France, qui couvre en intégralité la CCSSO, limite le développement urbain. Les projets de développement urbain en cours dans la CCSSO vont globalement dans le sens d'une densification de l'existant, notamment à proximité du pôle d'échanges de Senlis (écoquartier de la gare, quartier Ordener, entrepôts logistiques...).

La compétence Mobilité est assurée aujourd'hui à l'échelle de la Ville de Senlis. La CCSSO n'a pas pris de décision quant à une prise éventuelle de la compétence Mobilité. Le scénario 3, retenu par la Ville de Senlis, n'implique pas obligatoirement une extension du ressort de mobilité à l'échelle intercommunale. Toutefois, il est important de préciser que les liaisons entre les communes du territoire seront donc gérées par la Région Hauts-de-France, y compris si elles ont pour rôle d'assurer un rabattement vers le pôle d'échanges de Senlis, dans le cadre de la mise en œuvre du PGD.

Aujourd'hui, la Ville de Senlis et le SMTCO informent le public sur les offres de mobilité existantes sur le territoire. Toutefois, le niveau de connaissance de ces dessertes reste assez faible, notamment pour les lignes interurbaines.

Le niveau de trafic est élevé sur la RD 1017, avec une proportion importante de véhicules en transit, y-compris de poids lourds. Cette circulation importante génère des nuisances pour la vie locale, auxquelles le PGD devra répondre.

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 :

- 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

Les grandes orientations définies à l'échelle du Sud Oise sont déclinées localement :

- Maîtriser le développement urbain futur, en le concentrant en priorité aux abords des pôles d'échanges (Senlis, EMR) et déployer des services variés et adéquats à proximité des espaces de mobilités situés dans les bourgs des communes rurales
- Etablir les collaborations nécessaires à la mise en place d'une offre de mobilité variée et intégrée à l'échelle intercommunale
- Informer le grand public sur les solutions de mobilité partagée et organiser des campagnes de sensibilisation sur la mobilité durable
- Apaiser la circulation automobile en traversée de Senlis et des villages du territoire, et réglementer le stationnement dans les secteurs à forte pression

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 de la CCSSO, de 13,8 km aujourd'hui à 10,5 km en 2030.



Action Prioritaire

Action n° 30

Privilégier le développement urbain et faire évoluer les normes de stationnement aux abords du pôle d'échanges et des aires de mobilité

Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

Enjeux associés

Un éco-quartier sera développé aux abords du pôle d'échanges de Senlis, intégrant 600 à 800 logements, des équipements (crèche, école artistique), des activités, des commerces et des services. Ce projet s'inscrit dans la volonté de privilégier le développement et la densification dans ce secteur.

Ce projet prévoit un nouveau maillage viaire, un apaisement de la circulation et un parking public pour les usagers de l'éco-quartier et du pôle d'échanges. De plus, une coulée verte sera aménagée sur les emprises de l'ancienne voie ferrée, créant une liaison vers les autres quartiers et vers la zone Senlis Sud Oise.

Ce projet s'inscrit également dans le réaménagement du pôle d'échanges de Senlis. La transformation du secteur permettra d'améliorer les conditions de déplacements pour tous les usagers, notamment pour les modes actifs.

Le PLU de Senlis établit des normes de stationnement pour les zones à urbaniser (nombre de places par logement ou par m² de surface de plancher). Ces normes sont définies de manière générale et pas en fonction de la localisation des zones et de leur desserte en transports collectifs.

Les ménages à proximité d'un pôle d'échanges sont plus susceptibles d'utiliser les transports collectifs. Il est convenable d'optimiser le nombre de places de stationnement dans ces secteurs. De plus, cela pourra favoriser des pratiques de mobilité plus d

La mutualisation du stationnement constitue aussi une réponse pour optimiser le nombre de places et pour favoriser les pratiques de mobilité durables.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Dans les PLU, privilégier le développement urbain, définir des densités renforcées (densité minimale) et exiger une mixité fonctionnelle aux abords du pôle d'échanges et des aires de mobilité, hiérarchisés en fonction de la typologie de communes établie par le PNR.



Dans les PLU, conditionner les extensions urbaines à la présence / au développement d'un réseau de transport collectifs et de liaisons efficaces pour les modes actifs (à long terme).

Exiger au maximum une place de stationnement pour les constructions dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges de Senlis, en application du Code de l'Urbanisme.

Réduire les normes de stationnement aux abords des pôles d'échanges (rayon de 500 m), en fonction de leur desserte. Par exemple : -30% autour du pôle d'échanges de Senlis, - 20% autour des aires de mobilité de Fleurines et Pontarmé et -10% dans autour des

Prévoir une souplesse pour les normes de stationnement afin d'encourager une mutualisation dans les projets urbains (ex : réduire les exigences de 25% lorsque les places sont mutualisées). Réduire les normes d'au moins 15% dans les constructions qui intègrent une offre d'autopartage ou des bornes de recharge de véhicules électriques (Code de l'Urbanisme).

Etablir des exigences pour la création de places de stationnement vélo, avec des normes renforcées aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité rurale. Intégrer des exigences qualitatives pour ce stationnement. Instaurer des normes de stationnement vélo dans les zones d'activités.

Interactions avec d'autres démarches

Charte du PNR : mettre en œuvre la stratégie d'aménagement à travers une typologie de communes, dans laquelle la ville-pôle de Senlis, desservie par les transports collectifs, répond majoritairement aux besoins en logements. Dans une moindre mesure, les bourgs-centres, notamment Fleurines.

Charte du PNR : Maîtriser l'étalement urbain, en le limitant aux enveloppes urbaines des villes, des bourgs et des villages, qui incluent les sites urbains constitués existants et les secteurs potentiels d'urbanisation (voir schéma de référence de la Charte).

SRADDET : Intensifier dans les SCOT et PLU le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des pôles d'échanges multimodaux (zonage spécifique, enveloppes urbaines, règles permettant la densité)

SRADDET : Encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports collectifs, en lien avec l'ossature régionale.

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

Code de l'Urbanisme (art. L151-35): Pour les constructions destinées aux logements sociaux, aux logements intermédiaires, aux établissements

• Impacts de l'action



d'hébergement de personnes âgées et aux résidences universitaires, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'

Maître(s) d'ouvrage

Communes

Partenaire(s)

CCSSO

PNR Oise - Pays de France

Promoteurs privés

Gouvernance

• Estimation financière

Aucun coût direct associé

• Financeur(s)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part du développement urbain situé à proximité du pôle d'échanges de Senlis et des aires de mobilité (en % de surface)

Densité urbaine à proximité du pôle d'échanges et des aires de mobilité

Normes de stationnement de voitures en fonction de la desserte

Normes de stationnement de vélos en fonction de la desserte

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Horizon de réalisation



Illustrations

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Action Prioritaire

Action n° 31

Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs desserte multimodale

Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

Enjeux associés

La zone d'activités Senlis Sud Oise se situe aux abords de la RD 1324, à l'est de Senlis, à proximité de l'espace urbanisé. A court terme, elle bénéficiera d'une bonne desserte par les transports collectifs et les liaisons modes actifs.

La zone d'activités Portes de Senlis, intégrant un entrepôt Goodman, sera livrée en 2020.

Cette zone sera à l'origine d'un important trafic quotidien de voitures et de poids lourds. Il convient de limiter ces flux autant que possible, notamment en proposant une desserte en transports collectifs et en modes actifs de cette zone.

Le moment de l'implantation de cette activité constitue par ailleurs le moment idéal pour échanger avec les chefs d'entreprise et les salariés afin de favoriser une mobilité plus durable.

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.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Améliorer la desserte en transports collectifs de la zone d'activités Senlis Sud Oise et mettre en place une desserte de la zone Portes de Senlis à l'horizon 2025.

Communiquer auprès des salariés des entreprises sur la desserte des zones d'activités en transports collectifs (dans le cadre des interventions sur la mobilité et de l'accompagnement aux plans de mobilité).

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.



Privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans les zones économiques considérées comme prioritaires, bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et en modes actifs.

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

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

SRADDET (R27, R30, R31)

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO

Communes

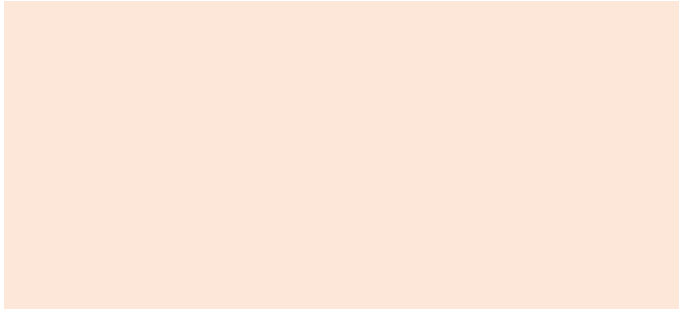
• Estimation financière

Coût intégré aux futures démarches de planification urbaine

Partenaire(s)

Entreprises des zones d'activités

• Financier(s)



Gouvernance

• 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



Action Prioritaire

Action n° 32

Créer des tiers-lieu aux abords du pôle d'échanges de Senlis et des aires de mobilité rurale

Orientation :

Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable

Enjeux associés

Malgré la présence de quelques commerces à proximité, le pôle d'échanges de Senlis constitue aujourd'hui plutôt un lieu de passage qu'un lieu d'activités ou un lieu de vie.

L'arrivée de l'éco-quartier constitue une opportunité pour développer un tiers-lieu aux abords du pôle d'échanges de Senlis, répondant aux différents besoins des usagers.

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.

La Ville de Senlis porte un projet d'espace de coworking dans l'ancienne caserne de Senlis.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Dans les PLU des communes, adapter les zonages et règlements de façon à autoriser / exiger des vocations diverses aux abords du pôle 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 Senlis et Fleurines, ciblés par la charte du PNR pour le développement urbain.

Dans le cadre du projet d'éco-quartier de Senlis, prévoir un local pour installer un tiers-lieu, regroupant de nombreux services (espace de coworking, locaux associatifs, permanences de services sociaux, distributeurs automatiques de produits...).

Développer des projets urbains ou immobiliers spécifiques aux abords des aires de mobilité, afin de créer des tiers-lieux, regroupant de nombreux services locaux.

Aménager des espaces publics évolutifs permettant d'accueillir différents usages en fonction de la temporalité (heure, jour, évènement...).

Créer un bus social en 2020, offrant des services locaux itinérants, desservant les secteurs peu denses du territoire (villages ruraux, quartiers périphériques de Senlis).

Interactions avec d'autres démarches

Charte du PNR : faciliter l'implantation de fonctions diversifiées à Chamant, identifié en tant que "village" (activités artisanales, et activités n'engendrant pas de nuisance, petits commerces, activités de service, télétravail)

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 centres-villes, des centres-bourgs et des polarités rurales.

SRADDET (R27, R28, R31)

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Estimation financière

Coût moyen d'un tiers-lieu (local, matériel, subventions, communication...) : environ 185 k €

Coût total (6 tiers-lieux, soit 1 dans chaque pôle d'échanges ou aire de mobilité) : 1,1 M €

Partenaire(s)

CCSSO

PNR Oise - Pays de France

Commerçants et prestataires de services

• Financier(s)

Gouvernance

- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de tiers-lieux

Nombre de visiteurs annuels



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 33

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, la Ville de Senlis informe la population sur l'offre du réseau TUS à travers différents supports : site internet, magazine communautaire, plaquettes, affiches.

Toutefois, il n'existe pas de local commercial dédié au réseau urbain, ce qui s'explique en partie par la gratuité du réseau. Ceci limite les moyens disponibles pour en informer les voyageurs, notamment pour les usagers occasionnels.

Des lignes de car interurbaines assurent des liaisons vers les centralités à proximité (Chantilly, Creil) et vers Roissy, mais la Ville de Senlis ne fournit une information sur cette desserte. Elles n'est pas toujours connue du public.

Le SMTCO assure par ailleurs une information sur la desserte multimodale à travers le système Oise Mobilité : plans, horaires, recherche d'itinéraires, etc...

Une campagne d'information sur le Rézo Pouce a également été lancée récemment par la CCSSO et le PNR.

La Ville de Senlis n'organise pas des animations ou des interventions en lien avec la mobilité. La sensibilisation à la mobilité durable (ex : test de solutions de mobilité, conseils personnalisés, aides financières...) constitue un excellent levier pour le

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 13,8 km en 2017 à 10,5 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 60% à en 2017 à 48% en 2030.

Retirer près de 10 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Profiter de l'évolution du réseau TUS pour lancer une campagne de communication sur la mobilité, intégrant l'ensemble des solutions de mobilité disponibles (transports urbains, 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.

Faire connaître les solutions existantes pour se rendre aux centralités du territoire (ex : Zone Senlis Sur Oise) ou de l'extérieur (ex : Roissy). Fournir une information sur les modalités d'accès



aux équipements, autres que la voiture individuelle (ex : fiches de rendez-vous administratifs, consultations médicales...).

Organiser des animations régulières dans le pôle d'échanges et les aires de mobilité, proposant des informations, des conseils personnalisés et des tests de services de mobilité (vélo à assistance électrique, Rézo Pouce...).

Sensibiliser les usagers aux avantages des services de covoiturage et autopartage (ex : déplacements domicile-travail). Mobiliser l'ensemble des ressources de communication à disposition pour créer une communauté autour de ces services.

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)

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

CCSSO
SMTCO

• Estimation financière

Salaires d'un chargé de mission mobilité (mutualisé par les EPCI du Sud Oise) : environ 60 k par an

Salaires des chargés de communication : coûts intégrés à ceux du service Communication de la CCPOH

Coût d'une campagne de communication sur la mobilité durable (conception des documents, impression, distribution,...) : environ 5 k. Coût annuel total (pour deux campagnes) : environ 10 k € par an.

Campagne de sensibilisation lors de la semaine de la mobilité dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité : environ 20 k €

Deux campagnes de sensibilisation annuelles (hors semaine de la mobilité) : environ 10 k €

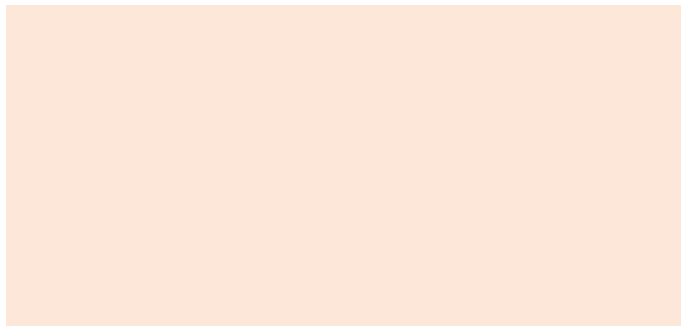
Opération "Un mois sans ma voiture" (communication, accompagnement individualisé, prix aux participants...) : environ 20 k €

Partenaire(s)

• Financeur(s)



Région Hauts-de-France
PNR
AUSV



Gouvernance

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

- **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
 - Nombre de campagnes sur la sécurité routière
 - Nombre d'interventions dans l'espace public sur cette la sécurité routière
 - Nombre d'accidents impliquant des modes actifs par an

Horizon de réalisation



Illustrations



Action Prioritaire

Action n° 34

Organiser la circulation de poids lourds dans les espaces urbanisés

Orientation :

Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

Enjeux associés

La réglementation interdit la circulation de poids lourds dans le centre-ville de Senlis, mais elle n'est pas toujours respectée. Des poids lourds rentrent donc dans le centre-ville, générant d'importantes nuisances pour les autres usagers.

En dehors de la situation spécifique à Senlis, les flux de livraison vers les commerces des autres secteurs du territoire sont à l'origine d'un trafic de poids lourds traversant le cœur urbanisé du territoire.

L'arrivée de la zone Portes de Senlis va générer un important trafic de poids lourds quotidiens. Il sera indispensable de faire en sorte que ces poids lourds accèdent à la zone par la RD 1324 directement depuis l'Autoroute, afin d'éviter qu'ils traversent le centre-ville de Senlis.

Plusieurs axes routiers supportent un trafic de transit important, alors qu'ils traversent des espaces urbanisés. Quatre sections ont été identifiées comme particulièrement problématiques : RD 1017 à Fleurines et Pontarmé, RD 1324 à Senlis et route de Saint-Léonard à Senlis.

Une meilleure identification du caractère local de ces sections de voirie pourra favoriser la cohabitation entre tous les usagers. Cette stratégie contribuera également à développer la pratique des modes actifs au sein des villages.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 28% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 9% en 2017 à 11% en 2030.

Générer près de 2 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Mettre en place une réglementation des livraisons (accès des véhicules, itinéraires empruntés, lieux et horaires de livraisons) cohérente à l'échelle du cœur urbanisé du territoire (Senlis + communes limitrophes). Contrôler et verbaliser les poids-lourds qui circulent dans le centre-ville de Senlis.

Définir des réglementations et des aménagements d'apaisement de la circulation sur les sections routières en traversée des espaces urbanisés présentant un trafic de transit élevé, en coordination avec le Département de l'Oise.



Mettre en œuvre ces réglementations et ces aménagements à l'horizon 2025 : zones 30, signalisation d'entrée en zone apaisée, espaces partagés, élargissement des espaces dédiés aux modes actifs...

Organiser des réunions avec les représentants de Goodman, afin de les encourager à adopter une politique de mobilité durable pour les déplacements des salariés et des marchandises, notamment au moment de leur installation dans la zone d'activités.

Définir un plan de circulation en lien avec la zone Goodman, permettant aux poids lourds d'éviter de traverser du centre-ville de Senlis (en connexion avec l'autoroute) : accès depuis l'est par la RD 1324, sortie vers le nord par la RD 1017.

Etudier les mesures en lien avec cette stratégie : interdiction de la RD 1017 dans le centre-ville aux poids lourds, interdiction du mouvement RD 1017 Sud / RD 1324, etc... Etudier avec la SANEF la prise en charge du coût du péage de Senlis par l'EPCI, afin d'éviter les flux de transit en traversée de Senlis.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R30)

PPA (M7)

• Impacts de l'action

Maître(s) d'ouvrage

Commune de Senlis

Communes de Senlis, Fleurines et Pontarmé

Département de l'Oise

• Estimation financière

Etude des flux de poids lourds : coût intégré à l'étude de circulation à Senlis

Définition des itinéraires de poids lourds : coût intégré à l'action sur le plan de circulation à Senlis

Apaisement et requalification de chaque section de route : environ 250 k €. Coût total (quatre sections de route) : environ 1 M €.

Partenaire(s)

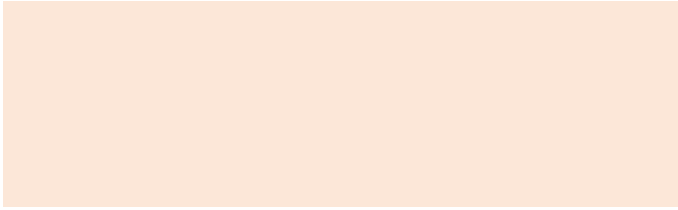
CCSSO

Commerçants

• Financier(s)

Habitants
 Transporteurs
 Opérateurs de services de logistique urbaine

Gouvernance



• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

Trafic moyen journalier et part de poids lourds dans le centre-ville de Senlis

Trafic moyen journalier et part de poids lourds sur la RD 1017 et la RD 924 à Senlis

Trafic moyen journalier et part de poids lourds sur la RD 1017 à Fleurines et Pontarmé, la RD 1324 à Senlis et la route de Saint-Léonard à Senlis

Vitesse moyenne sur la RD 1017 à Fleurines et Pontarmé, la RD 1324 à Senlis et la route de Saint-Léonard à Senlis



Illustrations

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 loi 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
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
11	Prioritaire - 2025	Créer un Espace Mobilité ou un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité
12	Prioritaire - 2025 2030	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billetterie interoperables 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
13	Prioritaire - 2025	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité (y-compris les services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS
14	Complémentaire - 2020 2025 2030	Engager des actions de 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...)

Une mobilité humaine et sociale		
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité		
15	Prioritaire - 2025 2030	Doter l'intercommunalité d'un réseau d'infrastructures cyclables continu dans les espaces périurbains et ruraux
16	Prioritaire - 2025	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) permettant de relier les différents quartiers de Senlis
17	Complémentaire - 2025	Accompagner la mise en place d'un service de location de vélos et créer une aide à l'acquisition de VAE à l'échelle intercommunale
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		
18	Prioritaire - 2025	Former et sensibiliser les élèves des établissements scolaires à la pratique des modes actifs
19	Prioritaire - 2020 2025 2030	Accompagner les principaux employeurs du territoire dans l'évolution des déplacements domicile-travail et professionnels (conformément à la LOM)
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
20	Prioritaire - 2025 2030	Mettre en accessibilité progressivement les voiries et espaces publics du territoire
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		
21	Prioritaire - 2020 2025 2030	Accompagner les publics vulnérables dans leurs mobilités quotidiennes
22	Complémentaire - 2020 2025	Mettre en place un bus de mobilité solidaire, proposant des services itinérants
Une mobilité efficace et performante		
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles		
23	Prioritaire - 2025	Mettre en œuvre le projet de pôle d'échange multimodal à Senlis et créer des aires de mobilité rurale dans les villages
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
24	Prioritaire - 2025 2030	Maîtriser la circulation et le stationnement afin de limiter la place de la voiture à Senlis
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
25	Prioritaire - 2020 2025	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle intercommunale
26	Prioritaire - 2020 2025	Créer une aire de covoiturage à vocation multimodale à proximité de l'échangeur autoroutier
27	Prioritaire - 2025 2030	Soutenir le maintien de la ligne régionale n°40 (Creil - Roissy) et étudier la création / le renforcement des liaisons interurbaines vers les centralités du Sud Oise et vers le pôle de Roissy
28	Complémentaire - 2020 2025 2030	Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les aires de mobilité rurale

Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
29	Prioritaire - 2025 2030	Organiser la logistique dans les espaces urbains et améliorer les conditions de livraison dans les zones d'activités
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
30	Prioritaire - 2025 2030	Privilégier le développement urbain et faire évoluer les normes de stationnement aux abords du pôle d'échanges et des aires de mobilité
31	Prioritaire - 2025 2030	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs desserte multimodale
32	Prioritaire - 2025	Créer des tiers-lieu aux abords du pôle d'échanges de Senlis et des aires de mobilité rurale
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
33	Prioritaire - 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		
34	Prioritaire - 2020 2025 2030	Organiser la circulation de poids lourds dans les espaces urbanisés

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

COHERENCES, COMPATIBILITES ET CONFORMITES DU PDU

A compléter

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020  ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE </div>
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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

A compléter

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020  ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE </div>
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

Synthèse des indicateurs proposés

En cours de définition

ANNEXE ACCESSIBILITE

Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel

La loi du 11 février 2005 oblige les acteurs de l'aménagement et du transport public à rendre les services de transports collectifs relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Aussi, tous les véhicules destinés aux services de transport en commun renouvelés ou acquis doivent répondre aux normes d'accessibilité pour les personnes handicapées, de même que tous les arrêts desservis par les lignes (sauf impossibilité technique).

La LOM prévoit aussi des évolutions des conditions de mobilité pour les personnes handicapées, en particulier :

- La gratuité ou une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs, généralisée dans les transports publics
- L'accessibilité de places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique pour les personnes à mobilité réduite
- La publication des données relatives à l'accessibilité des services et des parcours

Au jour de la réalisation du présent rapport, les lignes du réseau TUS, desservant Senlis, ne sont pas accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. Par ailleurs, la CCSSO ne dispose pas de Schémas Directeurs d'Accessibilité - Agendas d'Accessibilité Programmée.

En outre, seules 1 des 9 lignes du réseau interurbain régional desservant le territoire de la CCSSO est accessible aux PMR : la ligne 15. Cette ligne, très structurante pour la CCSSO, relie la gare routière de Senlis à la gare ferroviaire de Chantilly.

En outre, la Région Hauts-de-France organise un service de transport spécifiquement destiné aux personnes à mobilité réduite, avec des véhicules dédiés. Mis en place en 2014, le service TIVA (Transport Isarien en Véhicule Adapté) propose deux offres distinctes :

- TIVA porte à porte : un service de transport collectif à la demande en porte à porte pour les adultes handicapés à plus de 80% habitant dans l'Oise,
- TIVA lignes régulières : ce service est proposé en remplacement des lignes régulières interurbaines non accessibles aux personnes à mobilité réduite

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020 ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

SLOW

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Envoyé en préfecture le 18/12/2020 Reçu en préfecture le 18/12/2020 Affiché le 18/12/2020  ID : 060-200066975-20201217-2020CC07174-DE </div>
	Projet de Plan Global de Déplacements (PGD) de la CCSSO	

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

A compléter