

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/01

ELECTIONS DES REPRESENTANTS DANS LES STRUCTURES PARTENAIRES ET INSTANCES

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

- **Pour le Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Brèche (SMBVB)**

Le Président rappelle que ce syndicat a vocation à assurer l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'animation et la révision du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Brèche. Il assure également le suivi administratif et technique de la Commission Locale de l'Eau.

Ce syndicat regroupe les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre suivants :

- Communauté d'Agglomération Creilloise,
- Communauté de Communes Rurales du Beauvaisis,
- Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées,
- Communauté de Communes des Vallées de la Brèche et de la Noye,
- Communauté de Communes de Crèvecœur le Grand,
- Communauté de Communes du Clermontois,
- Communauté de Communes du Liancourtois,
- Communauté de Communes du Plateau Picard.

Les collectivités membres seront représentées, au sein des instances délibérantes du Syndicat Mixte par des délégués. Le nombre de délégués, dont dispose chaque collectivité et établissements, est déterminé en fonction de leur population respective, de leur surface sur le bassin versant de la Brèche et du linéaire de cours d'eau qui les traverse et par application du tableau figurant dans le projet de statuts qui arrête le nombre de délégués correspondant.

Le nombre de membres est de :

- 4 membres titulaires
- 2 membres suppléants

En date du 07 mars 2022, le conseil communautaire a désigné les représentant suivants :

TITULAIRES	SUPPLEANTS
M. Olivier FERREIRA	M. Thierry BALLINER
M. Patrick DAVENNE (Rantigny)	M. Jean-Paul MARAZANOFF (Bailleval)
M. Jeremy LAGACHE (MSE)	
M. Jean-François CROISILLE	

À la suite du décès récent de Monsieur Jean Paul MARAZANOF, élu à Bailleval, il convient de désigner un suppléant.

Le scrutin est secret sauf décision contraire prise à l'unanimité par l'organe délibérant.

Le membre suppléant désigné en remplacement de Monsieur Jean Paul MARAZANOF est Monsieur Romuald GERARD.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, approuve à l'unanimité le remplacement de Monsieur Jean Paul MARAZANOF par Monsieur Romuald GERARD.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.



A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,

Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/02

**AUTORISATION DES DEUX PREMIERS VICE-PRESIDENTS A SIGNER
DES ACTES ADMINISTRATIFS**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Le Président expose :

- Que conformément à l'article L1311-13 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), à savoir :

"Les maires, les présidents des conseils départementaux et les présidents des conseils régionaux, les présidents des établissements publics rattachés à une collectivité territoriale ou regroupant ces collectivités et les présidents des syndicats mixtes, sont habilités à recevoir et à authentifier, en vue de leur publication au fichier immobilier, les actes concernant les droits réels mobiliers ou immobiliers ainsi que les baux, passés en la forme administrative par ces collectivités et établissements publics.

Lorsqu'il est fait application de la procédure de réception et d'authentification des actes mentionnés au premier alinéa, la collectivité territoriale ou l'établissement public partie à l'acte

est représenté, lors de la signature de l'acte, par un adjoint ou un vice-président dans l'ordre de leur nomination".

Le Président de la Communauté de Communes du Liancourtois - la Vallée dorée peut recevoir et authentifier des actes passés en la forme administrative et ayant la même valeur que les actes notariés et recevables, à ce titre, par le Service de la Publicité Foncière en vue de leur publication.

- Qu'il s'agit d'un pouvoir propre du Président qui ne peut être délégué.
- Que cette procédure n'est possible que lorsque la Communauté de Communes est partie à l'acte.
- Que le Président ne représente pas la Communauté de Communes puisqu'il procède à l'authentification de l'acte.
- Que, conformément au 2^{ème} alinéa de l'article L.1311-13 du CGCT, il appartient au Conseil Communautaire d'autoriser à signer les actes, en même temps que les co-contractants, les Vice-Présidents de la Vallée dorée dans l'ordre de leur nomination, à savoir :
 - * Monsieur MENN, 1^{er} Vice-Président,
 - * Monsieur BOUCHER, 2^{ème} Vice-Président.

Ceci exposé, Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir :

- L'autoriser à appliquer, chaque fois que cela sera possible, les dispositions contenues dans l'article L.1311-13 du CGCT relatives aux actes en la forme administrative, reçus et authentifiés par le Président, actes pouvant concerner les acquisitions, les cessions, les échanges, les baux, les biens vacants et les constitutions de servitudes portant sur des immeubles bâtis ou non bâtis,
- Autoriser à signer les actes, en même temps que les co-contractants, les Vice-présidents de la Communauté de Communes dans l'ordre de leur nomination, à savoir :
 - * Monsieur MENN, 1^{er} Vice-Président,
 - * Monsieur BOUCHER, 2^{ème} Vice-Président.

Actes qui seront ensuite transmis au Service de la Publicité Foncière à des fins de publication.

- Donner pouvoir au Président pour prendre toutes les décisions et signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, autorise, à l'unanimité, le Président à :

- À appliquer, chaque fois que cela sera possible, les dispositions contenues dans l'article L.1311-13 du CGCT relatives aux actes en la forme administrative, reçus et authentifiés par le Président, actes pouvant concerner les acquisitions, les cessions, les échanges, les baux, les biens vacants et les constitutions de servitudes portant sur des immeubles bâtis ou non bâtis,
- À signer les actes, en même temps que les co-contractants, les Vice-présidents de la Communauté de Communes dans l'ordre de leur nomination, à savoir :
 - * Monsieur MENN, 1^{er} Vice-Président,
 - * Monsieur BOUCHER, 2^{ème} Vice-Président.
- Donne pouvoir au Président pour prendre toutes les décisions et signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.



A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,

Olivier
Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/03

**DEFINITION DES ATTRIBUTIONS DE COMPENSATION ET DE TRANSFERT DE CHARGE DANS
LE CADRE DE LA COMPETENCE VOIRIE D'INTERET COMMUNAUTAIRE**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que lors du Conseil communautaire du 02/05/2022, la Communauté de communes a mis à jour le périmètre de la compétence Voirie d'intérêt communautaire. Ainsi, ont été définies d'intérêt communautaire :

- Prolongement de la rue des Marais à Labruyère (de la rue de l'égalité jusqu'au fond de la voie)
- Rue de Nogent à Laigneville
- Rue de la Brèche à Mogneville (de la rue du lavoir au fond de la voie)
- Rue Joseph Cugnot à Laigneville (Zone des cailloux)
- Rue de la croix blanche à Monchy Saint Eloi
- Rue des Acacias à Rantigny,
- Chemin du Marais au sein de la ZA de la Petite Vallée à Cauffry.
- La Place de la gare de sa jonction à la Route de Mouy jusqu'à la rue de la Brèche à Rantigny,
- La future voie de desserte du projet « Village de marques » à Cauffry de sa jonction avec l'Avenue Albert 1er à Liancourt jusqu'au futur projet, lorsqu'elle sera publique,
- La future voie traversante du site Caterpillar de sa jonction avec le futur lotissement avec la gare à Rantigny,

- La voirie interne à Vallourec si celle-ci devient publique.

Concernant les liaisons douces, pour être classées d'intérêt communautaire, elles doivent être inscrites au schéma directeur des modes actifs et/ou répondre aux critères suivants, en lien avec les compétences exercées par l'EPCI :

- Etre classée comme « réseau structurant » dans le cadre du schéma directeur des modes actifs,
- Assurer la liaison entre 2 communes,
- Assurer la desserte de zones d'activité,
- Permettre le rabattement vers un équipement communautaire,
- Permettre le rabattement vers un équipement lié à la compétence mobilités : gare ferroviaire, gare routière/PEM, aire de covoiturage, ...
- Etre en site propre.

La cartographie globale associée est rappelée en annexe de la présente délibération.

Dans la délibération du 02/05/2022, il a été précisé que les attributions de compensation (AC) et transferts de charge liés à cette compétence seraient définies ultérieurement. En effet, plusieurs exceptions permettent de revoir les AC fixées et notamment l'AC peut être ajustée à chaque nouveau transfert ou restitution de compétence.

Une Commission locale d'évaluation des charges transférées (CLECT) a eu lieu le 13/06/2022. Dans ce cadre, les AC et les transferts de charge sur les voiries et liaisons douces existantes (carte générale et zooms des voiries concernées annexés) ont été définies selon la règle de révision libre des AC comme suit :

- 3,75 € / ml pour les liaisons douces
- 10 € / ml pour les voiries d'intérêt communautaire

Appliquées aux voiries et liaisons douces existantes, le montant des AC est le suivant :

Gestionnaire actuel	Commune	Secteur	Nature	Linéaire (m)	Calcul de l'AC
Commune	CAUFFRY	ZA la Petite Vallée	Voie	366	3 660,00
Commune	LABRUYERE	Rue du Marais	Voie	238	2 380,00
Commune	LAIGNEVILLE	Rue du 8 mai 1945	Liaison douce	1438	5 392,50
Commune	LAIGNEVILLE	Rue de Nogent	Voie	727	7 270,00
Commune	MOGNEVILLE	Rue de la Brèche	Voie	512	5 120,00
Commune	RANTIGNY	Place de la Gare	Voie	243	2 430,00
Commune	RANTIGNY	Rue des Acacias	Voie	285	2 850,00
				TOTAL	29 102,50

Ainsi, ces montants viendront en déduction des AC actuelles.

Ces montants ont également été appliqués aux voiries du Syndicat Mixte de la Vallée de la Brèche (SMVB) qui ont basculé en gestion de la Communauté de communes du Liancourtois. Ces montants ne correspondent pas à des AC mais à des transferts de charge :

Gestionnaire actuel	Commune	Secteur	Nature	Linéaire (m)	Calcul du transfert de charge
SMVB	LAIGNEVILLE	Rue Joseph Cugnot	Voie	411	4 110,00
SMVB	MONCHY ST ELOI	La Croix Blanche	Voie	552	5 520,00
				TOTAL	9 630,00

Concernant la liaison douce accolée à la RD262 (déviation venant d'être créée par le Département), le montant du transfert de charge liée à la gestion de cette liaison douce sera acté ultérieurement dans la délibération actant la signature de la convention de gestion.

Les conseils municipaux cités devront également délibérer pour les AC les concernant.

Ainsi, Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir :

- Fixer les AC et les transferts de charge à :
 - o 3,75 € / ml pour les liaisons douces
 - o 10 € / ml pour les voiries d'intérêt communautaire
- Appliquer ces montants aux voiries et liaisons douces existantes ayant basculé en intérêt communautaire.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, autorise, **à l'unanimité**, le Président à :

- Fixer les AC et les transferts de charge à :
 - o 3,75 € / ml pour les liaisons douces
 - o 10 € / ml pour les voiries d'intérêt communautaire
- Appliquer ces montants aux voiries et liaisons douces existantes ayant basculé en intérêt communautaire.

Ont voté **POUR (20)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

ABSTENTIONS (4) : Messieurs Bernard GOSSET, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Madame Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET).

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

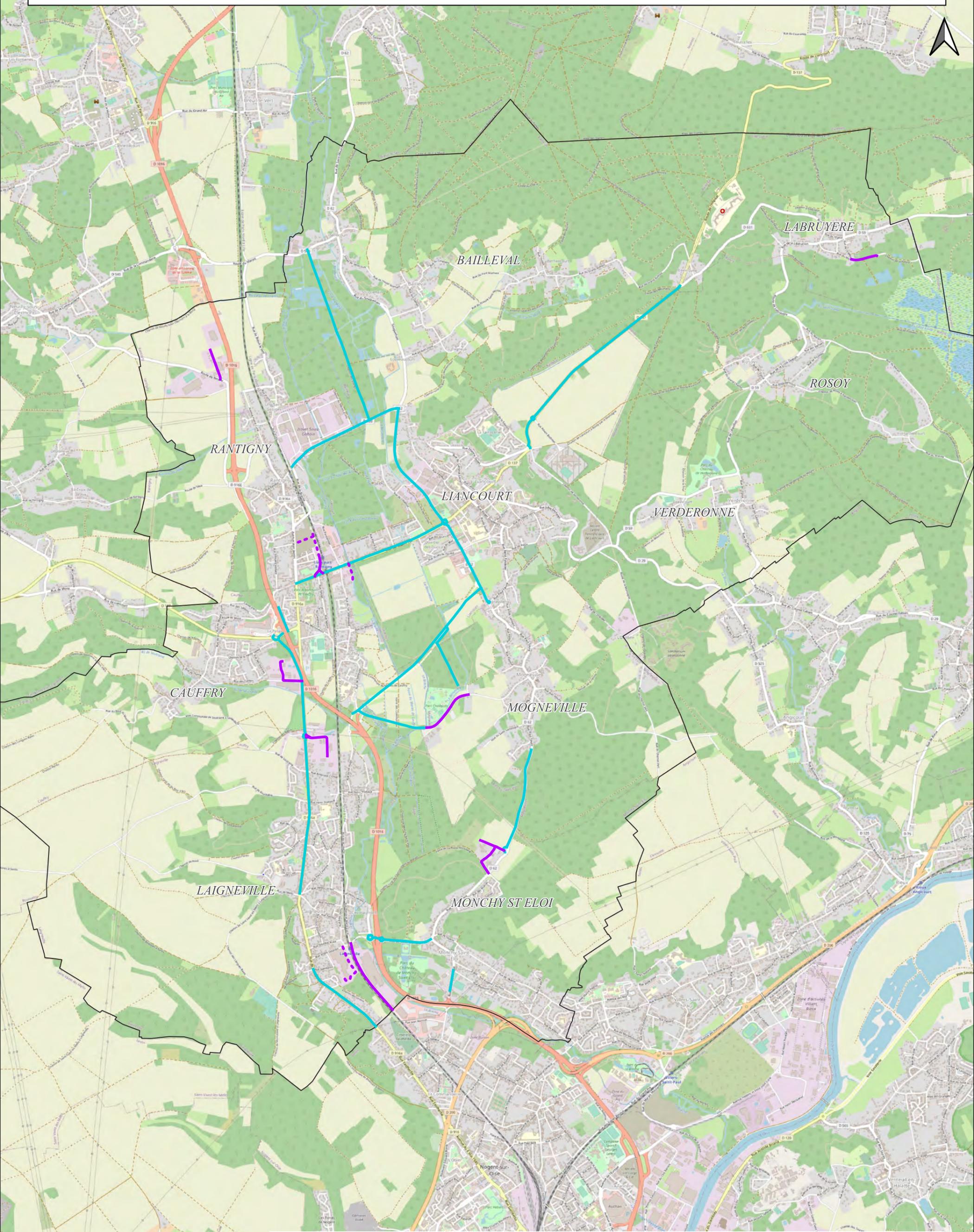
Le Président,



Olivier Ferreira

Olivier FERREIRA

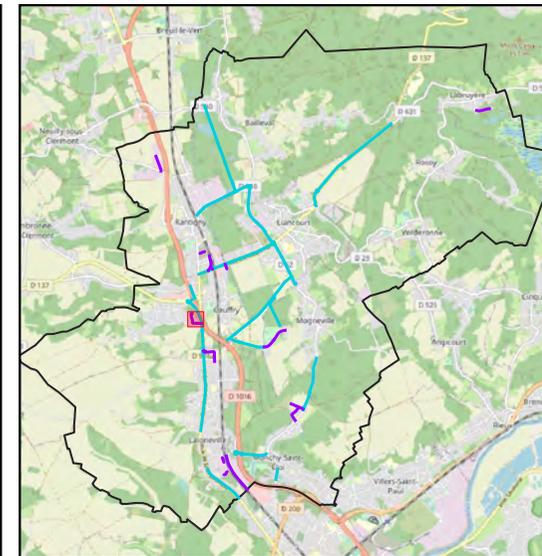
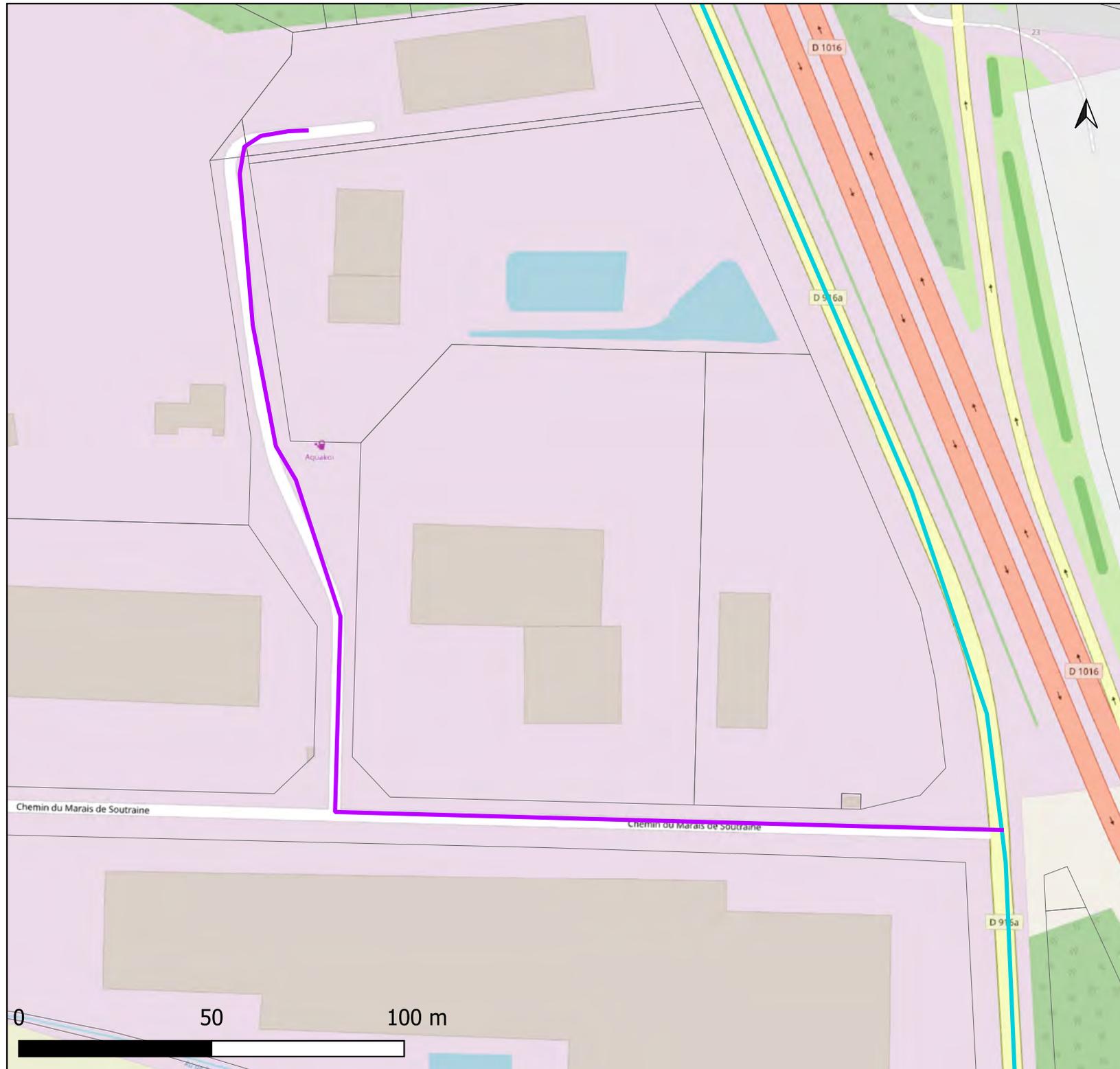
Carte 4 : Voiries communautaires



0 750 1 500 m



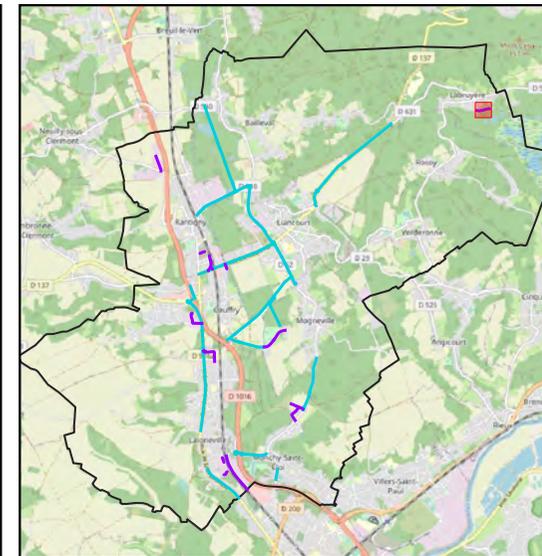
- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- - - Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés, sous statut privé (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)



- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
ZA LA PETITE VALLEE	366

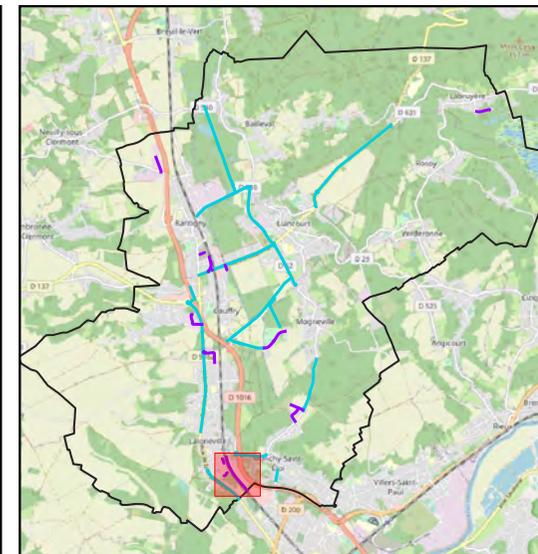
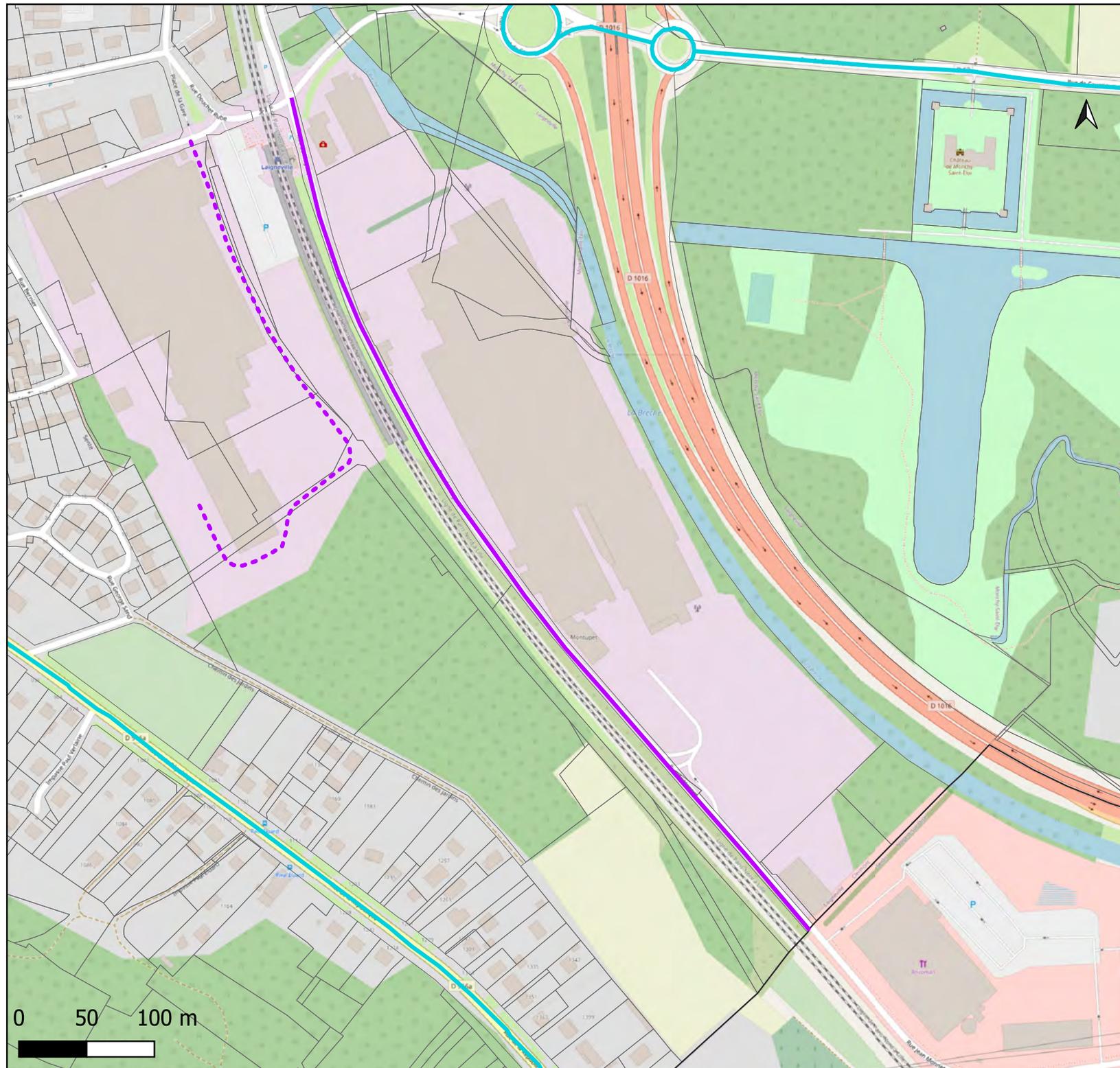
**ZA LA PETITE VALLEE
CAUFFRY**



 Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DU MARAIS	238

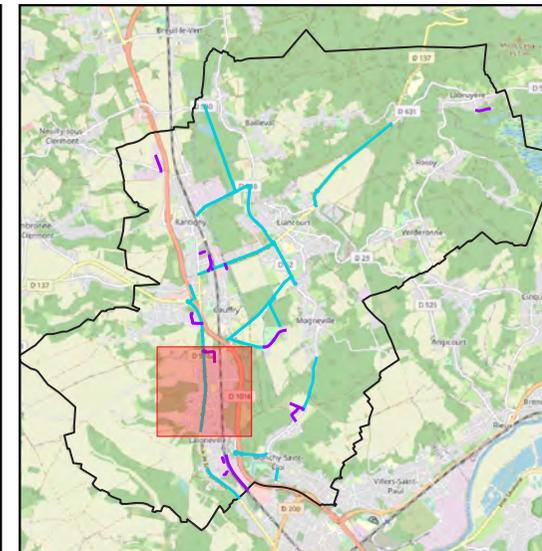
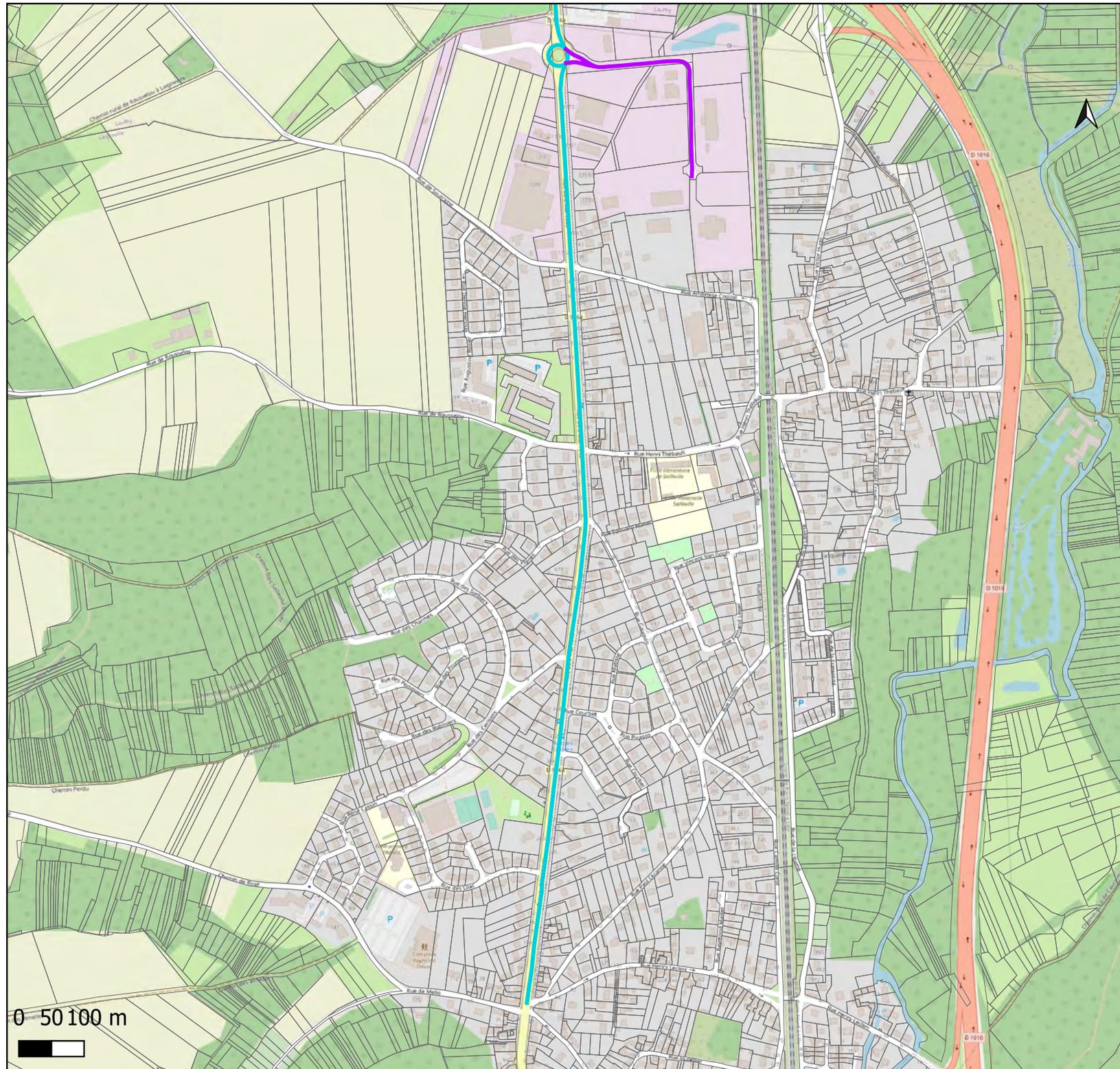
**RUE DU MARAIS
LABRUYERE**



- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- - - Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés, sous statut privé (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DE NOGENT	727

**RUE DE NOGENT
LAIGNEVILLE**

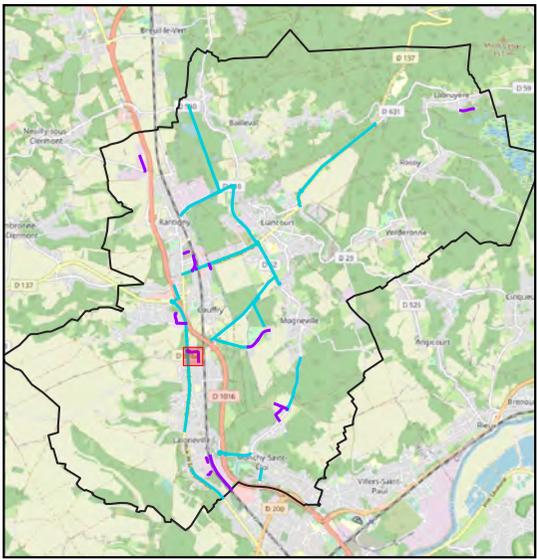
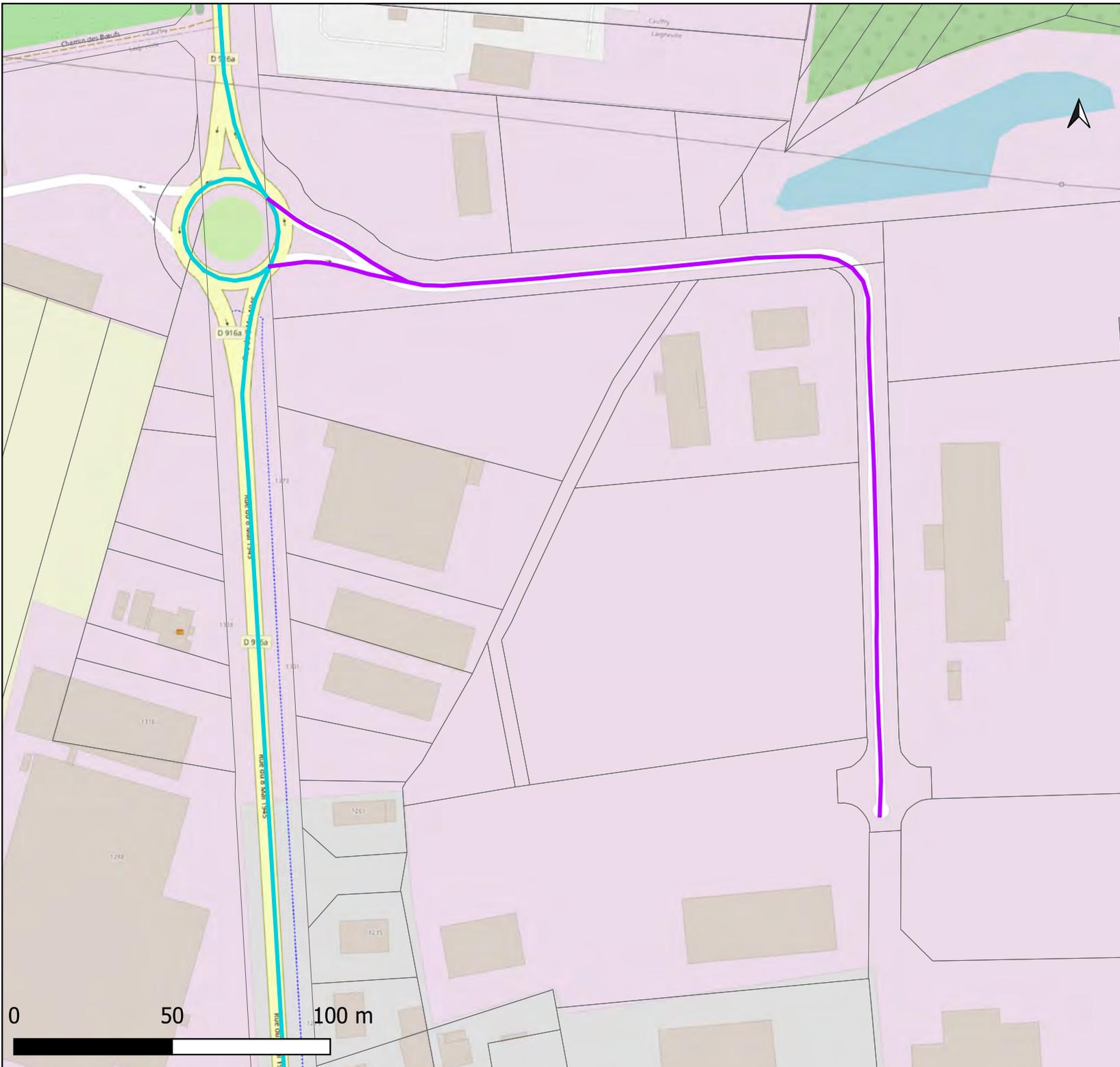


- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DU 8 MAI 1945	1438

**LIAISON DOUCE DE LA
RUE DU 8 AI 1945
LAIGNEVILLE**

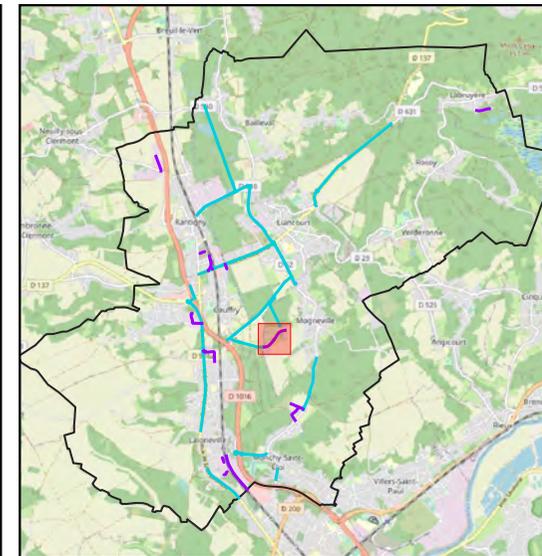
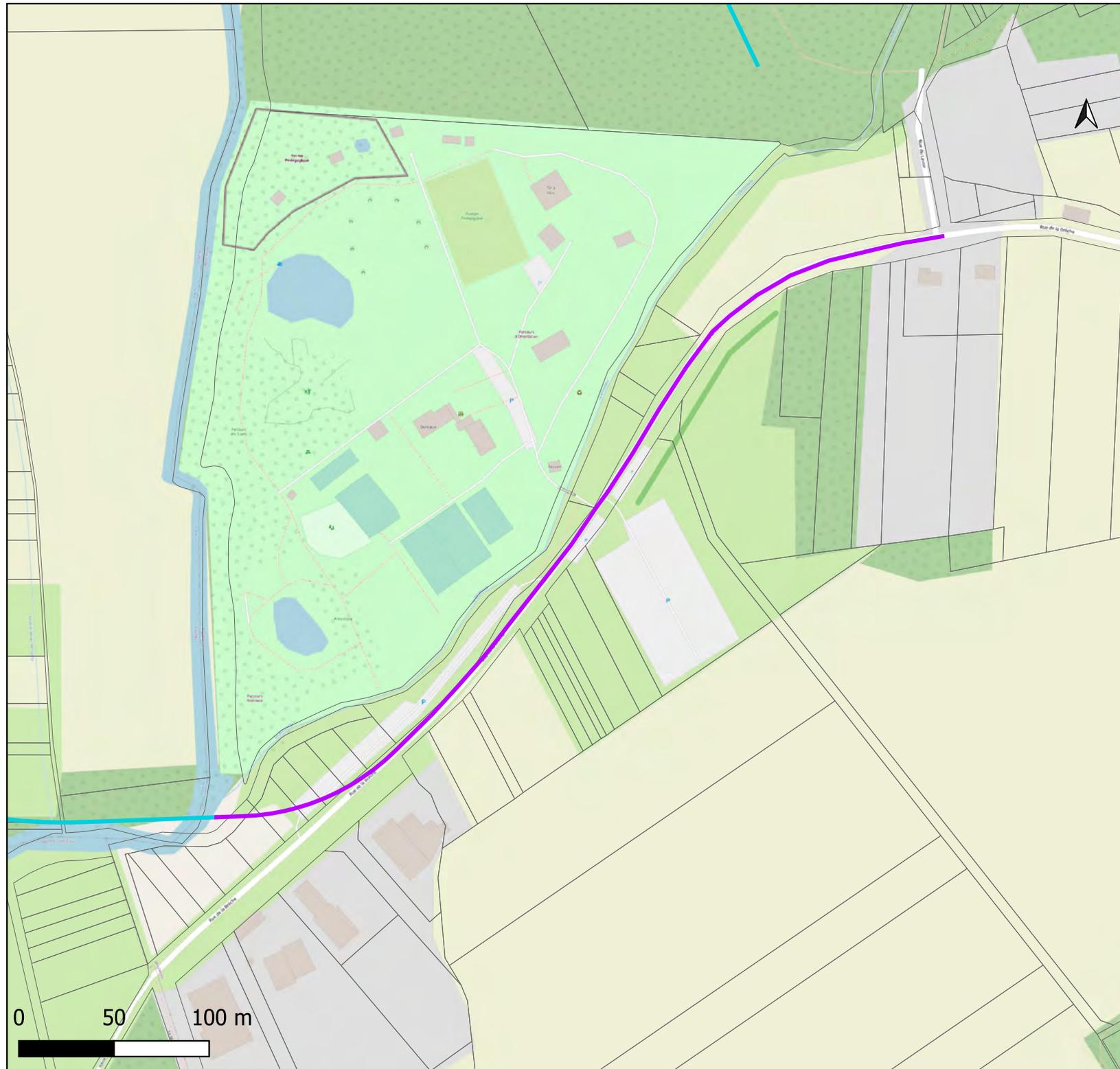




- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R JOSEPH CUGNOT	411

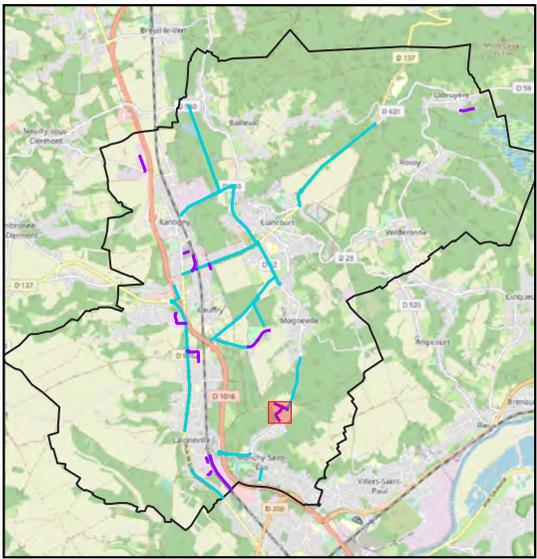
**RUE JOSEPH CUGNOT
LAIGNEVILLE**



- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DE LA BRECHE	512

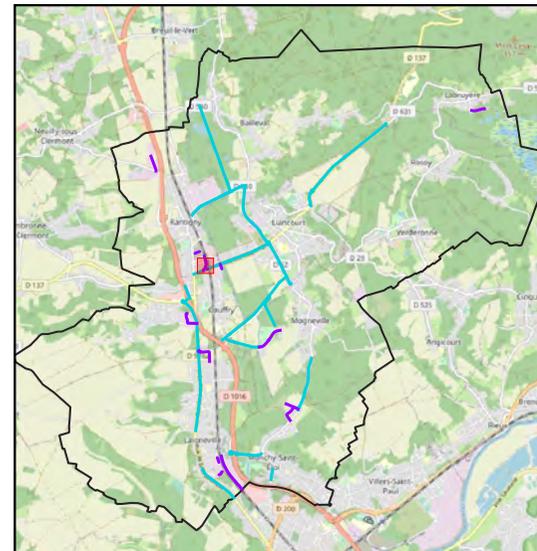
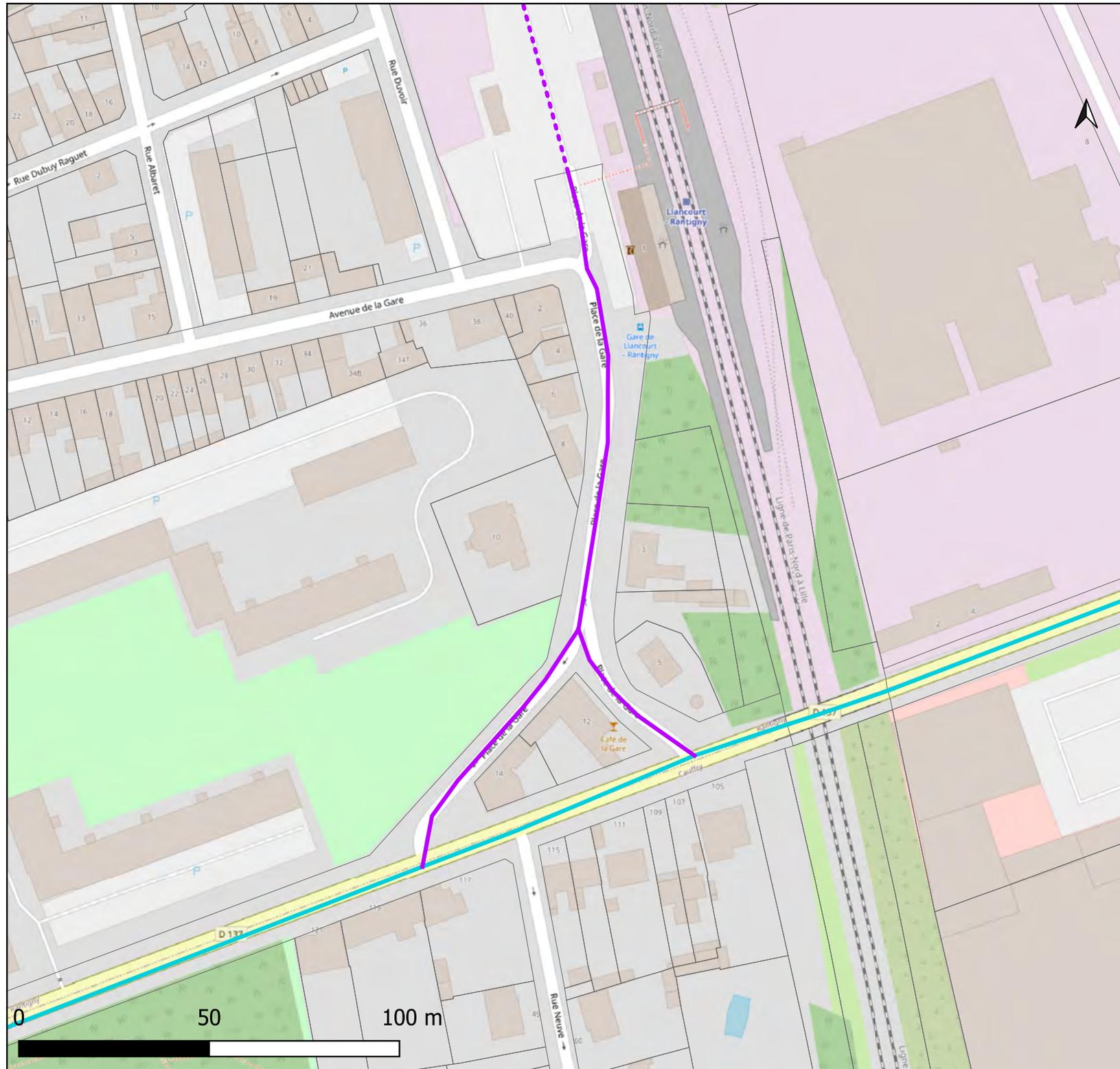
RUE DE LA BRECHE
MOGNEVILLE



— Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
— Intérêt communautaire : liens doux (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DE LA CROIX BLANCHE	552

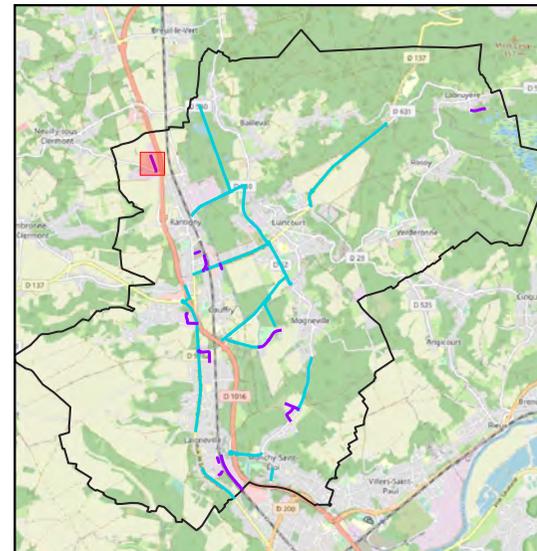
**LA CROIX BLANCHE
MONCHY-SAINT-ELOI**



- Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)
- - - Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés, sous statut privé (délibération du 02/05/2022)
- Intérêt communautaire : liaisons douces (accotements, chemins, sentiers) (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
PL DE LA GARE	243

**GARE
RANTIGNY**



 Intérêt communautaire : voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés (délibération du 02/05/2022)

Nom	longueur (m)
R DES ACACIAS	285

**RUE DES ACACIAS
RANTIGNY**



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/04

PASSAGE A LA NOMENCLATURE M57 A COMPTER DU 01/01/2023 – BUDGET PRINCIPAL

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose et rappelle le contexte réglementaire et institutionnel :

En application de l'article 106 III de la loi n °2015-9941 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRé), les collectivités territoriales et leurs établissements publics peuvent, par délibération de l'assemblée délibérante, choisir d'adopter le cadre fixant les règles budgétaires et comptables M57 applicables aux métropoles.

Cette instruction, qui est la plus récente, la plus avancée en termes d'exigences comptables et la plus complète, résulte d'une concertation étroite intervenue entre la Direction générale des collectivités locales (DGCL), la Direction générale des finances publiques (DGFIP), les associations d'élus et les acteurs locaux. Destinée à être généralisée, la M57 deviendra le référentiel de droit commun de toutes les collectivités locales d'ici au 1er janvier 2024.

Reprenant sur le plan budgétaire les principes communs aux trois référentiels M14 (Communes et Etablissements publics de coopération intercommunale), M52 (Départements) et M71 (Régions), elle a été conçue pour retracer l'ensemble des compétences exercées par les collectivités territoriales. Le budget M57 est ainsi voté soit par nature, soit par fonction avec une présentation croisée selon le mode de vote qui n'a pas été retenu.

Le référentiel budgétaire et comptable M57 étend en outre à toutes les collectivités les règles budgétaires assouplies dont bénéficient déjà les Régions, offrant une plus grande marge de manœuvre aux gestionnaires. C'est notamment le cas en termes de gestion pluriannuelle des crédits avec, en fonctionnement, la création plus étendue des autorisations d'engagement mais également, à chaque étape de décision, le vote des autorisations en lecture directe au sein des documents budgétaires. **Par ailleurs, une faculté est donnée à l'organe délibérant, à l'occasion du vote du budget, de déléguer à l'exécutif la possibilité de procéder, dans la limite de 7,5% des dépenses réelles de chacune des sections, à des mouvements de crédits de chapitre à chapitre, à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel.** Ces mouvements font alors l'objet d'une communication à l'assemblée au plus proche conseil suivant cette décision.

Il est à noter que la nomenclature M57 introduit la règle de l'amortissement au prorata temporis pour les nouvelles immobilisations amortissables, à compter de leur date de mise en service.

Compte tenu de ce contexte réglementaire et de l'optimisation de gestion qu'elle introduit, il est proposé d'adopter la mise en place de la nomenclature budgétaire et comptable et l'application de la M57, pour le Budget Principal, à compter du 1er janvier 2023.

Les budgets annexes Eau, Assainissement et SPANC ne sont pas concernés. La nomenclature M49 est maintenue.

VU le décret du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,

VU l'article L.2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'arrêté interministériel du ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et du ministre de l'action et des comptes publics du 20 décembre 2018 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M57 applicable aux collectivités territoriales uniques,

VU l'article 242 de la loi de finances n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 pour 2019,

VU l'avis préalable du comptable public assignataire de l'EPCI en date du 22/06/2022.

CONSIDERANT que l'EPCI souhaite adopter la nomenclature M57, plan de compte développé, à compter du 1er janvier 2023 et que cette norme comptable s'appliquera au budget Principal de la Communauté de communes du Liancourtois – la Vallée dorée.

Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir :

1 - autoriser le passage à la nomenclature M57, plan de compte développé, à compter du 1er janvier 2023 ;

2 - prendre note que l'EPCI devra adopter un règlement budgétaire et financier au plus tard lors de la séance de conseil qui précède l'adoption du 1^{er} budget primitif en M57.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, autorise, **à l'unanimité**, le Président à :

1 - autoriser le passage à la nomenclature M57, plan de compte développé, à compter du 1er janvier 2023 ;

2 - prendre note que l'EPCI devra adopter un règlement budgétaire et financier au plus tard lors de la séance de conseil qui précède l'adoption du 1^{er} budget primitif en M57.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier Ferreira

Olivier FERREIRA

De: annie.lieure <annie.lieure@dgfip.finances.gouv.fr>
Envoyé: mercredi 22 juin 2022 15:58
À: Marianne Lefebvre; olivier.grattepanche
Objet: Re: passage à la M57

bonjour madame,

Vous avez mon avis favorable pour passage au 01/01/2023

cdt



Annie LIEURE tel: 03.44.78.51.28
Inspecteur Divisionnaire fax: 03.44.78.49.72
Centre des Finances Publiques
de St Just en Chaussée
tel: 03 44 77 40 01



Adoptez l'éco-attitude.
N'imprimez ce mail que si c'est vraiment nécessaire

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/05

**PROPOSITION ANNULATION PARTIELLE – DOSSIER SEDEI
BUDGET EAU POTABLE ET BUDGET ASSAINISSEMENT**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOICHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOICHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose les faits. En décembre 2017, la CCLVD a émis une facture à l'attention de SEDEI, syndic de la Résidence du Plessis sise 4 place du Chanoine Snejdareck à Liancourt. Le compteur était doté d'un module de télérelève mais la CCLVD ne recevait pas les données. Un courrier d'information de consommation anormale a été émis le 22/02/2018, à l'attention de SEDEI.

La fuite se trouvait sur un raccord placé sur la canalisation générale d'alimentation du bâtiment D de la résidence. La recherche de la fuite a été difficile puisque la fuite se trouvait dans un vide sanitaire situé sous le bâtiment. Il a été nécessaire de creuser un accès en passant par un appartement. La compagnie d'assurance a mis beaucoup de temps à donner son accord pour effectuer les réparations.

Les réparations ont eu lieu le 2 mai 2018, dépassant le délai d'un mois maximum après l'envoi de notre courrier d'alerte.

Les factures de 2017 et 2018 s'élèvent au total à 134 302.92 € pour un volume de 25 539 m3.

SEDEI a déposé un dossier de réclamation auprès du médiateur de l'eau. Le médiateur a émis un avis et indique que pour tenir compte des difficultés particulières de localisation et de réparation, il pourrait être accordé un dégrèvement de la part eau de 25 % (5 844 m³), de plus concernant la part assainissement, l'eau perdue n'a pas rejoint le réseau de collecte des eaux usées, ainsi le service n'a pas été rendu et le médiateur estime qu'un dégrèvement de 25 303 m³ doit être appliqué.

La CCLVD a accepté la proposition sous réserve que SEDEI justifie de l'absence d'assainissement de l'eau perdue.

SEDEI a refusé la médiation.

Une réunion s'est tenue le 26 avril 2022 en présence de représentants des copropriétaires, de SEDEI et de la CCLVD, il a été conjointement convenu de mettre en œuvre la proposition stricte du médiateur de l'eau. Un projet de protocole d'accord a été transmis pour signature.

Monsieur le Président demande de bien vouloir accepter l'accord de la médiation, soit d'appliquer une annulation de 79 653.62€ TTC, ainsi que de lui permettre de signer le protocole d'accord après acceptation des deux parties. Enfin, Monsieur le Président appuiera la demande de SEDEI d'échelonner le restant à verser (56 649.27 €) dans la limite d'un échelonnement de paiement sur 5 ans, sous réserve d'acceptation de Madame la Trésorière.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, accepte, **à l'unanimité**, l'accord de la médiation et autorise le Président à appliquer une annulation de 79 653.62€ TTC et à signer le protocole d'accord après acceptation des deux parties.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

La Communauté de communes du Liancourtois – la Vallée dorée

Référence : PDC 04813 – SEDEI Résidence du Plessis à Liancourt

Dossier suivi par Madame Marianne LEFEBVRE pour la CCLVD

Dossier suivi par Madame Jennifer LIENARD pour SEDEI

Protocole d'accord transactionnel

ENTRE

La **Communauté de communes du Liancourtois – la Vallée dorée**, désignée ci-après CCLVD, représentée par Monsieur Olivier FERREIRA, Président, sise 1 rue de Nogent, 60290 Laigneville,

d'une part

ET

SEDEI, Syndic de copropriété de la Résidence du Plessis à Liancourt, représenté par, sis 9 bis rue Clément Ader, 60200 Compiègne,

d'autre part

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRETENT CE QUI SUIIT :

Objet du protocole d'accord

Article 1^{er}

1.1 Le présent protocole d'accord concerne l'acceptation par les parties d'un accord amiable quant à l'annulation de consommations d'eau et d'assainissement.

1.2 Il est rappelé que :

1.2.1 Exposé des faits :

En décembre 2017, la CCLVD a émis une facture à l'attention de SEDEI, syndic de la Résidence du Plessis sise 4 place du Chanoine Snejdareck à Liancourt. Le compteur était doté d'un module de télérelève

mais la CCLVD ne recevait pas les données. Un courrier d'information de consommation anormale a été émis le 22/02/2018, à l'attention de SEDEI.

La fuite se trouvait sur un raccord placé sur la canalisation générale d'alimentation du bâtiment D de la résidence. La recherche de la fuite a été difficile puisque la fuite se trouvait dans un vide sanitaire situé sous le bâtiment. Il a été nécessaire de creuser un accès en passant par un appartement. La compagnie d'assurance a mis beaucoup de temps à donner son accord pour effectuer les réparations.

Les réparations ont eu lieu le 2 mai 2018, dépassant le délai d'un mois maximum après l'envoi de notre courrier d'alerte.

Les factures de 2017 et 2018 s'élèvent au total à 134 302.92 € pour un volume de 25 539 m3.

SEDEI a déposé un dossier de réclamation auprès du médiateur de l'eau. Le médiateur a émis un avis et indique que pour tenir compte des difficultés particulières de localisation et de réparation, il pourrait être accordé un dégrèvement de la part eau de 25 % (5 844 m3), de plus concernant la part assainissement, l'eau perdue n'a pas rejoint le réseau de collecte des eaux usées, ainsi le service n'a pas été rendu et le médiateur estime qu'un dégrèvement de 25 303 m3 doit être appliqué.

La CCLVD a accepté la proposition sous réserve que SEDEI justifie de l'absence d'assainissement de l'eau perdue.

SEDEI a refusé la médiation.

A la suite de la réunion du 26 avril 2022, tenue en présence de représentants des copropriétaires, de SEDEI et de la CCLVD, il a été conjointement convenu de mettre en œuvre la proposition stricte du médiateur de l'eau.

Article 2

2.1 Il est décidé que :

Le calcul financier de l'annulation des consommations d'eau et d'assainissement tel que proposé par le médiateur de l'eau est joint en annexe n° 1.

Le total de l'annulation est de 79 653.62 € TTC. Le reste à payer est de 54 649.27 € TTC, y compris abonnements.

2.2 Obligations des parties

2.2.1 Pour la CCLVD

La CCLVD s'engage à proposer cette annulation au conseil communautaire de juin 2022.

La CCLVD accorde un délai jusqu'au 27/10/2022 pour permettre à SEDEI de payer sa dette ou de demander un échéancier au SGC de Saint-Just-en-Chaussée (Trésorerie de rattachement de la CCLVD).

La CCLVD appuiera toute demande de SEDEI pour obtenir un échéancier suffisant afin de lui permettre de solder sa dette auprès du SGC de Saint-Just-en-Chaussée. Le SGC de SGC de Saint-Just-en-Chaussée est seul décisionnaire pour accepter la mise en place d'un échéancier.

2.2.2 Pour SEDEI

SEDEI s'engage à effectuer les démarches nécessaires pour obtenir le versement du restant dû auprès des assureurs du promoteur et du plombier, responsables des malfaçons. Dans l'hypothèse où cette démarche n'aboutit pas, SEDEI s'engage à payer la somme de 54 649.27 € TTC ou à demander un échéancier auprès du SGC de Saint-Just-en-Chaussée avant la fin du délai accordé par la CCLVD pour solder ce montant.

Article 3

3.1 Non-respect des dispositions du présent protocole d'accord

En cas de non-respect du délai accordé par la CCLVD, en cas d'absence de paiement ou en cas de non-respect de l'éventuel échéancier accordé par la Trésorière du SGC de Saint-Just-en-Chaussée, le présent protocole d'accord sera considéré comme caduc. La CCLVD reviendra sur l'annulation des consommations accordées et SEDEI devra payer la totalité des consommations liées à la fuite, soit 134 302.92 € TTC, et ce sans délai. Le SGC de Saint-Just-en-Chaussée appliquera les procédures de recouvrement nécessaires.

Article 4

4.1 Engagements réciproques

Le présent protocole d'accord vaut transaction définitive relativement à son objet, au sens des dispositions des articles 2044 et suivants du Code Civil.

A l'égard de cet objet, les parties se désistent réciproquement de leurs instances et de leurs actions.

Chacune des parties s'engage à exécuter de bonne foi et sans réserve les dispositions du présent protocole d'accord.

Les parties reconnaissent avoir pris connaissance de l'article 2052 du Code Civil, aux termes duquel « la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet ».

Fait à Laigneville, le

« Bon pour accord »

Pour la CCLVD

Pour SEDEI

Le Président, Olivier FERREIRA

Facture 2017	11 982.00 m3		dégrèvement	5844 m3 pour eau		25303 m3 ass		
nature	quantité	px unitaire en HT	Total HT	% TVA	Montant TTC	annulation	total annul HT	TTC
conso eau	11 982.00	2.299	27 546.62	5.50	29 061.68	2 922.00	6 717.68	7 087.15
conso ass	11 982.00	1.985	23 784.27	10.00	26 162.70	11872.17	23 566.25	25 922.88
redevance pollution	11 982.00	0.22	2 636.04	5.50	2 781.02	2922.00	642.84	678.20
redevance modernisation	11 982.00	0.30	3 594.60	10.00	3 954.06	11872.17	3 561.65	3 917.82
redevance prélèvement	11 982.00	0.08	1 013.68	5.50	1 069.43	2 922.00	247.20	260.80
					63 028.89			37 866.84

Facture 2018	13 557.00 m3							
nature	quantité	px unitaire en HT	Total HT	% TVA	Montant TTC	annulation	total annul HT	TTC
conso eau	13 557.00	2.299	31 167.54	5.50	32 881.76	2 922.00	6 717.68	7 087.15
conso ass	4 075.00	1.985	8 088.88	10.00	8 897.76	4 037.34	8 014.13	8 815.54
conso ass	9 482.00	2.045	19 390.69	10.00	21 329.76	9 394.38	19 211.51	21 132.66
redevance pollution	13 557.00	0.22	2 982.54	5.50	3 146.58	2 922.00	642.84	678.20
redevance modernisation	1 828.00	0.30	548.40	10.00	603.24	4 037.34	1 211.20	1 332.32
redevance modernisation	11 729.00	0.24	2 814.96	10.00	3 096.46	9 394.38	2 254.65	2 480.12
redevance prélèvement	13 557.00	0.08	1 146.92	5.50	1 210.00	2 922.00	247.20	260.80
					71 165.56			41 786.78

Total					134 194.45	Annulation		79 653.62
Reste à payer conso					54 540.83	hors abonnement		
abonnement					108.44			
Total reste à payer					54 649.27			

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/06

DÉCISION MODIFICATIVE N° 2 - BUDGET EAU

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que dans le cadre du dossier SEDEI, l'annulation d'un montant de 15 215.44€ H.T sur le budget assainissement concerne le compte 673.

Le compte 673 n'étant pas suffisamment provisionné, il est nécessaire de faire une décision modificative comprenant d'éventuels écritures à venir.

Monsieur le Président propose de modifier les écritures comptables suivantes :

Section d'Exploitation

Désignation Chapitre	Article	Dépenses	Recettes
022 – Dépenses imprévues (<i>exploitation</i>)	022 – Dépenses imprévues	- 30 000.00 €	+ 0.00 €
67 – Charges exceptionnelles	673 – Titres annulés (sur exercices antérieurs)	+ 30 000.00 €	+ 0.00 €
TOTAL		+ 0.00 €	+ 0.00 €

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, approuve, à l'unanimité, la proposition de décision modificative n°2 du budget eau.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/07

DÉCISION MODIFICATIVE N° 3 - BUDGET ASSAINISSEMENT

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtizia COQUELLE, Laëtizia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtizia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que Dans le cadre du dossier SEDEI, l'annulation d'un montant de 57 819.39€ H.T sur le budget assainissement concerne le compte 673.

Le compte 673 n'étant pas suffisamment provisionné, il est nécessaire de faire une décision modificative comprenant d'éventuels écritures à venir.

Monsieur le Président propose de modifier les écritures comptables suivantes :

Section d'Exploitation

Désignation Chapitre	Article	Dépenses	Recettes
022 – Dépenses imprévues (<i>exploitation</i>)	022 – Dépenses imprévues	- 50 000.00 €	+ 0.00 €
67 – Charges exceptionnelles	673 – Titres annulés (sur exercices antérieurs)	+ 50 000.00 €	+ 0.00 €
TOTAL		+ 0.00 €	+ 0.00 €

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, approuve, **à l'unanimité**, la proposition de décision modificative n°3 du budget assainissement.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier Ferreira
Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/08

MODIFICATION DU TABLEAU DES EMPLOIS

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose qu'un agent du service communication est en congé longue maladie et à moins de deux ans de la retraite.

Celui-ci ne devrait pas réintégrer ses fonctions.

Depuis son absence, le service est en difficulté et ne peut répondre à toutes les demandes, ni se développer. C'est pourquoi la communauté de communes a souhaité palier à cette absence et recruter sous contrat un remplaçant.

Cependant, cette recherche, a permis notamment de recevoir la candidature d'un fonctionnaire expérimenté dans le domaine et qui était celle qui correspondait le plus aux attentes du service.

Aussi, Monsieur le Président propose au conseil communautaire la :

- Création d'un poste de Technicien territorial au budget principal à compter du 1^{er} septembre 2022

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, approuve, **à l'unanimité**, la création d'un poste de technicien territorial au budget principal à compter du 1^{er} septembre 2022.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/09

AQUISITION DE LA CHAMPIGNONNIERE DE LA CROIX MADELEINE A LAIGNEVILLE

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que le projet de territoire de la Communauté de communes du Liancourtois - la Vallée dorée (CCLVD) pose les objectifs suivants en matière de développement soutenable de l'agriculture :

- Objectif 61 – Pérenniser la production agricole locale dans des conditions favorisant producteurs et consommateurs.
- Objectif 62 - Inciter les agriculteurs à une conversion vers le bio ou acquérir des terrains pour créer une production en propre.

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de territoire, une veille foncière a été mise en œuvre sur le territoire de la CCLVD.

Madame Sylvie MAENE, demeurant à BAILLEVAL (Oise) 20 Grande Rue, en tant que propriétaire, Monsieur Louis MAENE et Madame Ginette MICHELOT son épouse, demeurant à LAIGNEVILLE (Oise) 1182 rue de la République, en tant qu'usufruitiers, ont proposé de vendre leur bien à la communauté de communes pour un montant de 80 000 euros.

Il s'agit d'une carrière anciennement à usage de champignonnière, située au pied d'une falaise de pierre calcaire, accessible depuis la rue de la République, via un chemin longeant les jardins ouvriers (servitude). La surface de la champignonnière est de 3 hectares et se situe à une vingtaine de mètres sous terre. La champignonnière correspond à plusieurs caves d'exploitation, reliées par un réseau de galeries, débouchant sur une entrée unique. Elle est équipée d'un système de chauffage / aération alimenté par une chaudière fuel. L'activité de culture du champignon a cessé il y a peu.

La Direction Départementale des Finances Publiques de l'Oise a été saisie par voie dématérialisée en date du 11 février 2022 afin d'évaluer la valeur vénale du bien. Elle a rendu un avis en date du 2 mai 2022 par lequel elle a considéré qu'une acquisition à un prix compris entre 35 000 et 55 000 euros pouvait être envisagée.

L'objectif de l'EPCI est de faire perdurer la production « traditionnelle » de champignons sur notre territoire. Il est à noter que d'autres acquéreurs se sont manifestés auprès des propriétaires pour réaliser des opérations de remblais de la carrière. Ces derniers proposent la somme de 80 000 euros, obligeant l'EPCI à présenter une offre identique.

VU l'avis des Services Fiscaux de l'Oise en date du 2 mai 2022 fixant un prix d'acquisition entre 35 000 et 55 000 euros,

VU le projet de territoire de la CCLVD,

CONSIDERANT la volonté de la CCLVD de voir perdurer sur son territoire la production « traditionnelle » de champignons afin de favoriser les « circuits courts » en matière alimentaire,

CONSIDERANT la possibilité de signer rapidement un bail rural avec un exploitant agricole s'engageant à poursuivre la production de champignons,

CONSIDERANT que la possibilité de préemption par la SAFER, s'il y a un porteur d'un projet agricole, n'est pas privilégiée au vu de l'urgence de l'installation du nouvel exploitant. Les délais d'une telle préemption n'étant pas compatible avec le projet et pourraient générer le désistement de l'exploitant, étant entendu que la filière « champignons » est sous tension actuellement,

Il est demandé au Conseil Communautaire :

- d'acquérir à l'amiable la champignonnière de la Croix Madeleine, 810 rue de la République à Laigneville au prix de 80 000 euros auprès de Madame Ginette MAENE, Monsieur Louis MAENE domiciliés 1182 rue de la République à Laigneville et Madame Sylvie MAENE, domiciliée 20 grande rue à Bailleval, propriétaires en indivision, pour permettre la production « traditionnelle » de champignons sur son territoire,
- d'autoriser Monsieur le Président à signer les pièces afférentes à ce dossier et notamment de signer l'acte de vente et subdéléguer le cas échéant.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, approuve, **à l'unanimité**, :

- L'acquisition à l'amiable la champignonnière de la Croix Madeleine, 810 rue de la République à Laigneville au prix de 80 000 euros auprès de Madame Ginette MAENE, Monsieur Louis MAENE domiciliés 1182 rue de la République à Laigneville et Madame Sylvie MAENE, domiciliée 20 grande rue à Bailleval, propriétaires en indivision, pour permettre la production « traditionnelle » de champignons sur son territoire,
- Autorise Monsieur le Président à signer les pièces afférentes à ce dossier et notamment de signer l'acte de vente et subdéléguer le cas échéant.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/10

**AUTORISATION AU PRESIDENT A SIGNER UN BAIL PRECAIRE POUR LA LOCATION DE LA
CHAMPIGNONNIERE DE LA CROIX MADELEINE A LAIGNEVILLE**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOORBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que La Communauté de communes du Liancourtois - la Vallée dorée va se rendre propriétaire de la champignonnière de la Croix Madeleine, 810 rue de la République à Laigneville, anciennement à usage de champignonnière, située au pied d'une falaise de pierre calcaire, accessible depuis la rue de la République, via un chemin longeant les jardins ouvriers (servitude).

La surface de la champignonnière est de 3 hectares et se situe à une vingtaine de mètres sous terre. La champignonnière correspond à plusieurs caves d'exploitation, reliées par un réseau de galeries, débouchant sur une entrée unique. Elle est équipée d'un système de chauffage / aération alimenté par une chaudière fuel. L'activité de culture du champignon y a cessé il y a peu. Il est actuellement étudié la nature et le montant des travaux à réaliser dans la champignonnière avant d'envisager la signature d'un bail rural.

Il est proposé de passer un bail précaire (entre la date d'acquisition du bien et le 31 décembre 2022) avec la SAS « La cave aux champignons », représentée par Monsieur Christophe MENARD, son gérant afin que celui-ci y exploite à son bénéfice des champignons de façon « traditionnelle ».

VU l'acte d'acquisition de la champignonnière de la Croix Madeleine à signer par la CCLVD,

CONSIDERANT la volonté de la CCLVD de voir perdurer sur son territoire la production « traditionnelle » de champignons afin de favoriser les « circuits courts » en matière alimentaire,

CONSIDERANT la nécessité d'avoir des éléments complémentaires concernant la nature et le montant des travaux à réaliser dans la champignonnière avant d'envisager la signature d'un bail rural,

Il est demandé au Conseil Communautaire d'autoriser Monsieur le Président :

- à signer avec la SAS « La cave aux champignons » domiciliée au 810 rue de la République à Laigneville, représentée par Monsieur Christophe MENARD, son gérant un bail précaire, entre la date d'acquisition du bien et le 31 décembre 2022, pour la location de la champignonnière de la Croix Madeleine, 810 rue de la République à Laigneville pour un montant de loyer de 650 euros HT mensuel.
- ainsi que toutes les pièces afférentes à ce dossier.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, **à l'unanimité** :

- approuve la signature avec la SAS « La cave aux champignons » domiciliée au 810 rue de la République à Laigneville, représentée par Monsieur Christophe MENARD, son gérant un bail précaire, entre la date d'acquisition du bien et le 31 décembre 2022, pour la location de la champignonnière de la Croix Madeleine, 810 rue de la République à Laigneville pour un montant de loyer de 650 euros HT mensuel.
- Autorise le Président à signer toutes les pièces afférentes à ce dossier.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,


Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/11

ADHESION A LA MISSION LOCALE DU CLERMONTOIS, LIANCOURTOIS ET LA VALLEE DU THERAIN

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que les 436 missions locales, présentes sur l'ensemble du territoire national avec plus de 6 800 sites, exercent une mission de service public de proximité afin de permettre à tous les jeunes de 16 à 25 ans de surmonter les difficultés qui font obstacle à leur insertion professionnelle et sociale.

1,1 millions de jeunes sont accompagnés, chaque année, par les missions locales. Près de 13 600 professionnels les accompagnent dans leur recherche d'emploi.

Les missions locales font partie du service public de l'emploi et entretiennent des relations privilégiées avec Pôle emploi dans le cadre d'un partenariat renforcé. Elles s'appuient sur des dispositifs mis en place par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics.

Sur notre territoire, cette mission d'insertion des jeunes est assurée par la Mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain. A l'heure actuelle ce sont les communes qui adhèrent à la Mission locale. Pour l'année 2021, 779 jeunes ont été en contact avec la Mission locale.

Au vu de l'enjeu intercommunal et de l'axe 4 du projet de territoire dont l'objectif est de poursuivre le développement économique du territoire, notamment en favorisant l'accès à l'emploi, aussi bien pour les employeurs que pour les salariés, il est pertinent que l'adhésion bascule à l'échelon intercommunal.

Le montant de l'adhésion est assis sur la population (1.50 € / habitant). Ainsi, sur la base de la population légale au 01/01/2021 – date de référence statistique 01/01/2018 (source INSEE), le montant de la cotisation pour l'année 2022 est le suivant :

Communes concernées	Nombre d'habitants	Montant en € / habitant	Montant de la cotisation 2022
Bailleval	1515	1,50	2 272,50
Cauffry	2605	1,50	3 907,50
Labruyère	709	1,50	1 063,50
Laigneville	4763	1,50	7 144,50
Liancourt	7014	1,50	10 521,00
Mogneville	1531	1,50	2 296,50
Monchy-Saint-Eloi	2236	1,50	3 354,00
Rantigny	2549	1,50	3 823,50
Rosoy	646	1,50	969,00
Verderonne	500	1,50	750,00
Total	24068		36 102,00

Ainsi, le Président demande à autoriser la Communauté de communes du Liancourtois à adhérer à la Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, autorise, **à la majorité**, le Président à adhérer à la Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain.

Ont voté **POUR (23)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

CONTRE (1) : Monsieur Jean-François CROISILLE.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,


Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/12

**MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE DE VELO A ASSISTANCE
ELECTRIQUE**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président expose que considérant l'action n°17 du Plan de Mobilité du Grand Creillois visant à développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire, à communiquer sur ce service et à adapter la flotte en fonction de la demande,

La Communauté de communes du Liancourtois la Vallée dorée souhaite proposer à compter de septembre 2022 une alternative aux déplacements courte distance, jusqu'ici majoritairement réalisés en voiture sur l'intercommunalité.

La solution commercialisée par la société « TEEBIKE » consiste en une roue avant disposant d'un moteur électrique dans le moyeu. Cette solution novatrice s'adapte sur quasiment tous les types de vélos pour adultes ou enfants. Elle permet le réemploi des vélos des usagers ou à défaut de vélos mis à disposition via Sud Oise Recyclerie.

Le fonctionnement du service repose notamment sur un partenariat avec Sud Oise Recyclerie pour ce qui concerne le montage des roues et l'entretien des vélos.

La gestion du service (retraits, retours ...) sera effectuée au Parc Chédeville.

La CCLVD est lauréate de l'appel à projet AVELO2 porté par l'ADEME. 30 000 € HTR de dépenses ont été inscrits dans le budget pour la mise en place du service. Des dépenses de communication afférentes au projet sont également prévues. Le taux de subventionnement de l'ADEME est de 60% de montant de la dépense.

Les périodes de location et les tarifications proposées sont les suivantes :

Périodes de location	Tarifs en vigueur
6 mois	60 €
1 an	100 €

Service supplémentaire : Location pour 1€/mois en plus pour un boulon antivol.

Le service de location est accessible aux habitants de la CCLVD ainsi qu'aux personnes travaillant sur l'intercommunalité.

Ces tarifs seront rattachés à l'encaissement des produits mentionnés dans l'article 4 - point 5 « Prestations » de l'arrêté constitutif de la régie d'avances et de recettes du Parc Chédeville.

Aussi, Monsieur le Président demande aux membres du Conseil communautaire de bien vouloir :

- Valider la mise en place d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique à compter de septembre 2022,
- Valider le règlement annexé à la présente délibération,
- L'autoriser à engager les crédits nécessaires.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, approuve à l'**unanimité** :

- la mise en place d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique à compter de septembre 2022,
- le règlement annexé à la présente délibération,

et autorise le Président à engager les crédits nécessaires.

Ont voté **POUR (21)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Madame Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

ABSTENTIONS (3) : Messieurs Roger MENN, Yves NEMBRINI, Madame Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN).

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

CONDITIONS GENERALES D'ACCES ET D'UTILISATION DU SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE DE ROUES A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Validées par délibération n°XXX/XX, le XX/XX/XXXX

PREAMBULE

Les présentes conditions générales définissent les conditions et modalités d'accès et d'utilisation du service de location longue durée de roues assistance électrique avec ou sans vélo. Elles sont acceptées sans aucune réserve par la signature du contrat de location auquel elles sont jointes. Leur contenu pourra être amené à évoluer et sera de fait applicable à l'utilisateur.

A noter : Ce terme d'« usager » désigne la personne ayant souscrit au contrat de location.

ARTICLE 1 – OBJET DU SERVICE

Ce service de location longue durée de roues à assistance électrique avec ou sans vélo est proposé par la Communauté de Communes du Liancourtois – la Vallée dorée (CCLVD). Il est destiné aux résidents et/ou actifs du territoire, afin de leur proposer une alternative aux déplacements en voiture pour leurs trajets quotidiens (usage local), notamment les trajets domicile-travail.

La mise en place du service et sa gestion sont assurées par la Communauté de Communes du Liancourtois – la Vallée dorée en collaboration avec la Recyclerie Sud Oise. Le montage des roues, la maintenance des vélos fournis dans le cadre de ce service de location sont assurées par la Recyclerie Sud Oise.

A noter : La location des roues à assistance électrique avec ou sans vélo n'a pas de limite par foyer, seulement dans la limite des roues et vélos mis à disposition par la CCLVD. Dans le cas échéant, une liste d'attente pourra être mise en place.

ARTICLE 2 – DUREE ET TARIFS DE LOCATION

Durée de location :

Ce service permet de louer une roue à assistance électrique avec ou sans vélo pour **une durée de 6 mois minimum à 1 an maximum**. La location du vélo est gratuite car mise à disposition de l'utilisateur avec la roue intégrée. Au terme de cette mise à disposition, l'utilisateur pourra bénéficier à nouveau de ce service en souscrivant une nouvelle durée de location.

Tarifs de location en vigueur :

Périodes de location	Tarifs en vigueur
6 mois	60 €
1 an	100 €

Service supplémentaire : Location pour 1€/mois en plus d'un boulon antivol.

Aucun remboursement ne pourra être effectué si l'utilisateur décide d'arrêter la période de location avant son échéance. Si l'utilisateur souhaite étendre sa période de location, cela pourra se faire uniquement si la roue avec ou sans vélo mis à disposition ne sont pas réservés pour un autre utilisateur et après règlement de la période auprès de la CCLVD.

ARTICLE 3 – CONDITIONS D'ACCES AU SERVICE

La location de roues à assistance électrique s'adresse aux personnes physiques dont **la résidence principale ou le lieu de travail est situé sur le territoire de la Communauté de Communes du Liancourtois – la Vallée dorée.**

L'utilisateur déclare être majeur, apte à la pratique du vélo, et n'avoir connaissance d'aucune contre-indication médicale.

Il peut néanmoins être consenti une utilisation aux mineurs âgés de 16 à 18 ans dans le cadre d'un stage ou d'un apprentissage, sous la responsabilité des parents.

La CCLVD ne pourra être tenue pour responsable des accidents et dommages dus à l'inaptitude de l'utilisateur.

La Communauté de Communes se réserve le droit de refuser toute demande de prêt en cas d'absence de roues disponibles.

Il est rappelé qu'il est nécessaire de disposer d'un téléphone portable type smartphone permettant d'utiliser l'application « TEEBIKE » (Compatible IOS et ANDROID).

La CCLVD se réserve le droit de ne pas donner suite à des demandes de prêt si ces dernières entraînent de fait un dépassement de l'enveloppe financière ouverte pour le fonctionnement de ce service.

A noter : *La CCLVD peut refuser de louer une roue si le vélo amené par l'utilisateur et sur lequel le montage doit être fait ne répond pas aux caractéristiques techniques nécessaires ou ne permet pas de circuler en toute sécurité. La CCLVD ne pourrait en aucun cas être tenue responsable en cas d'incidents techniques survenant sur l'application « TEEBIKE ». La CCLVD se réserve également le droit d'apprécier la capacité de l'utilisateur à utiliser correctement la roue à assistance électrique dans le cadre du présent service de location et de refuser l'accès à quiconque ne satisfaisant pas aux présentes conditions générales, sans être tenue de fournir aucune justification.*

ARTICLE 4 – ELEMENTS A FOURNIR ET REGLEMENT DE LA LOCATION

La personne souhaitant bénéficier d'une location est invitée à compléter le formulaire sur le site <https://www.ccl-valleedoree.fr>.

L'utilisateur sera recontacté afin de lui préciser la date de remise du matériel.

Les sessions de montage/maintenance/retour du matériel se feront systématiquement au Parc Chédeville, en présence de la Recyclerie. La fréquence de ces sessions de montage/maintenance/retour sera déterminée selon la demande. La récurrence ne pourra être inférieure à un mois et selon les délais de livraison et les disponibilités de la CCLVD ou de la Recyclerie.

Les usagers seront tenus informés de la date de la prochaine session à minima 15 jours avant et via les supports de communication habituels de la CCLVD et du Parc Chédeville.

Éléments à remettre à l'accueil du parc Chédeville :

- ✓ **Une pièce d'identité** (carte d'identité, passeport ou permis de conduire) ;
- ✓ **Un justificatif de domicile** datant de moins de 3 mois **ou une attestation employeur** si la résidence principale ne se situe pas sur le territoire de la Vallée dorée ;
- ✓ **Une attestation de responsabilité civile** (l'attestation doit préciser que l'utilisateur est bien assuré pour l'usage d'un vélo à assistance électrique ainsi que ses ayants-droits, conformément aux dispositions du contrat de location et du présent règlement),
- ✓ **Le règlement correspondant à la durée de la location** (espèces ou chèque à l'ordre de la Communauté de communes du Liancourtois - la Vallée dorée), Pour chaque location de vélo, une autorisation de prélèvement SEPA sera réalisée. Cette autorisation reste valable en cas de reconduction du contrat de location sans interruption.
- ✓ **La caution de 400 €** : dépôt d'un chèque à l'ordre de la Communauté de communes du Liancourtois - la Vallée dorée (celui-ci ne sera pas encaissé sauf en cas de sinistre dû à la responsabilité de l'utilisateur ou de non-restitution de la roue à assistance électrique).

La location sera accordée, par la Communauté de Communes, à l'utilisateur après :

- signature du contrat de la location ;
- signature des présentes conditions générales ;
- réception des documents demandés ci-dessus et règlement de la location.

ARTICLE 5 – MODALITES D'UTILISATION DU MATERIEL LOUE

L'utilisateur s'engage à conduire prudemment et à respecter le code de la route.

Il est rappelé que le port du casque est fortement conseillé, ainsi que le port du gilet jaune de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante (pluie, brouillard...). Toute utilisation anormale de la roue, toute pratique cycliste (notamment des figures ou rodéos) ou tentative de bricolage de la roue sont exclues.

Lors de chaque période d'inutilisation du vélo comportant la roue à assistance électrique, l'utilisateur s'engage à :

- Attacher le cadre de son vélo personnel ou du vélo proposé pour la location ainsi que la roue avant à un support fixe par le biais d'un antivol ;
- Retirer le support de smartphone en période de non-utilisation (ne jamais le laisser sur le guidon) et le stocker dans un endroit sécurisé.

A noter que l'utilisateur pourra s'adresser l'Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise (AU5V) pour procéder à un marquage bicycode du vélo fourni par la Recyclerie.

ARTICLE 6 – RESPONSABILITES DE L'USAGER

L'utilisateur qui consent la location est responsable du matériel dès le début de la location et jusqu'à la restitution. L'utilisateur s'engage à l'utiliser et à l'entretenir avec soin. Les accessoires annexes (support de smartphone, chargeur...) sont également sous la responsabilité de l'utilisateur et il lui est interdit de sous louer la roue à assistance électrique à une tierce personne ou organisme.

En cas de mise à disposition de la roue à assistance électrique à un ayant-droit autorisé (*cf. attestation de responsabilité civile*), l'utilisateur s'engage à vérifier son aptitude à la pratique d'un vélo à assistance électrique, l'absence de contre-indication médicale et la prise en charge, par son assurance, des dommages pouvant résulter de l'utilisation du vélo.

Peuvent être considérés comme ayant droit uniquement des personnes du même foyer (sous réserve de présentation d'une attestation responsabilité civile nominative).

EN CAS DE SINISTRE :

L'utilisateur est tenu responsable de tous les dommages causés à la roue, à ses accessoires et au vélo si loué pendant la période de location (bris et vol compris), qu'il en soit ou non l'auteur. Il devra par conséquent s'acquitter des frais de réparation nécessaires à la remise en état de la roue.

L'utilisateur s'engage à informer CCLVD dans les 48 heures de tout accident, perte, vol ou destruction du vélo ou accessoires mis à disposition.

En cas de vol, une déclaration auprès des services de police ou gendarmerie est obligatoire.

L'utilisateur n'est pas habilité à faire des modifications techniques ou de réparer par lui-même la roue à assistance électrique. En cas de crevaison, casse ou panne au cours de la location, l'utilisateur est invité à se rendre à la prochaine session de montage/maintenance/retour prévue au parc Chédeville.

Si les dommages incombent à la responsabilité de l'utilisateur (hors pannes et pièces d'usure), le montant des réparations ou du remplacement sera évalué par la Communauté de Communes et sera facturé à l'utilisateur qui devra payer la somme due au plus tard 15 jours après l'émission de la facture.

La caution sera restituée après règlement de la facture par l'utilisateur.

En cas de non-règlement des dommages, la caution sera encaissée et si le montant des dommages dépasse le montant de la caution, la trésorerie engagera une procédure pour recouvrer la différence.

ARTICLE 7 – REMISE DU MATERIEL LOUE

Remise de la roue avec ou sans du vélo mis à disposition en début de location :

La remise de la roue avec ou sans vélo s'effectuera sur rendez-vous au parc Chédeville situé au 10 Rue de la Brèche, 60140 Mogneville.

Le jour de la remise déterminera le premier jour de location, et par conséquent le jour de restitution de la roue. Ces deux dates seront inscrites sur le contrat de location en prenant en compte un créneau d'une semaine quant à la restitution du matériel.

La roue remise au titre du contrat de location est identifiée par un numéro, prenant l'intitulé de « Vélo n°X », qui sera identifiable par l'utilisateur sur l'application « Teebike ». La CCLVD, par l'intermédiaire de ses prestataires, s'engage à mettre à disposition des roues à assistance électrique ainsi que des vélos en bon état de fonctionnement et conformes à la réglementation en vigueur.

L'état de la roue et du vélo le cas échéant seront vérifiés en présence de l'utilisateur lors de la remise de l'équipement et la même opération de vérification se fera lors de la restitution.

Prise en main :

Lors de la remise de la roue avec ou sans vélo, le parc Chédeville veillera à fournir toutes les informations et recommandations suffisantes à la bonne utilisation de la roue pendant la durée de la location. Un guide d'utilisation de la roue sera remis à l'utilisateur.

A noter : Il est prévu un temps de prise en main de 20 minutes maximum en présence d'un salarié de la CCLVD. Cette prise en main comprendra l'explication de la connexion et du fonctionnement de l'application ainsi que la présentation des fonctionnalités de la roue à assistance électrique.

ARTICLE 8 – RESTITUTION DE LA ROUE EN FIN DE LOCATION :

La roue avec ou sans vélo et ses accessoires devront être restitués par l'utilisateur auprès de l'accueil du parc de Chédeville, à la date prévue sur le contrat de location (qui correspondra obligatoirement à une session de montage/maintenance/retour). Ce rendez-vous sera fixé lors de la remise initiale de la roue et du vélo si loué. Un mail de rappel sera envoyé à l'utilisateur avant la fin de l'abonnement.

En cas de non-restitution à la date prévue, une pénalité de 10 € par jour de retard sera facturée à l'utilisateur et ce dernier s'expose au dépôt d'une plainte pour vol.

La remise de la roue par un tiers au nom de l'utilisateur ne saura dégager ce dernier de ses responsabilités et vaut mandat de restituer.

L'utilisateur s'engage à restituer le matériel en bon état de fonctionnement et propre. A défaut, l'utilisateur devra s'acquitter du montant de la remise en état ou du nettoyage (10 €).

A noter : Il est formellement interdit de laver la roue avec un jet à haute pression. Si le vélo doit être nettoyé, il convient d'utiliser de l'eau non savonneuse en évitant les parties électroniques telles que le moteur, la batterie et la console, ou bien un chiffon sec.

Pour rappel, tous les dommages subis par les roues pendant la période de location seront à la charge de l'utilisateur.

La caution sera restituée à la fin de la location, après état des lieux de la roue par la personne en charge du service de location (cf. le parc Chédeville), si aucune dégradation ou dysfonctionnement n'est constaté. En cas de sinistre, se référer à l'article 6.

En cas de souhait de renouvellement de la période de location :

L'utilisateur souhaitant prolonger sa période de location de la roue à assistance électrique avec ou sans vélo, il devra prévenir les services du parc Chédeville au minimum 7 jours avant la fin de location prévue initialement. Le renouvellement sera accordé si la roue n'est pas réservée à une prochaine location et après règlement de cette nouvelle période de mise à disposition de la roue à assistance électrique.

ARTICLE 9 – MAINTENANCE

La maintenance préventive (cf. entretien et révision) sera effectuée par la Recyclerie Sud Oise, prestataire sous convention avec la Communauté de communes pour assurer l'entretien des vélos qu'elle mettra à disposition des usagers le cas échéant.

Elle comprend ce qui suit :

- ✓ Le contrôle et le réglage de la direction (serrage du cintre, potence et jeu de direction),
- ✓ Le contrôle et le réglage du système de freinage,
- ✓ Le contrôle et réglage de la transmission (manettes, dérailleurs, chaînes, roues et pneumatique, moyeux, manivelles et pédales),
- ✓ Le contrôle des accessoires, de l'éclairage, de la selle...

A noter : *La maintenance préventive peut s'appliquer sur le vélo personnel de l'utilisateur lors de la remise à la roue.*

La maintenance corrective (cf. réparations) est à la charge de l'utilisateur. L'utilisateur autorise la CCLVD à prélever les frais de réparations nécessaires sur la caution. Il est convenu que le montant de la caution ne saurait en aucun cas constituer une limite de garantie, le loueur conservant le cas échéant le droit de poursuivre le locataire à l'effet d'obtenir l'entier dédommagement de son préjudice. L'utilisateur ne pourra réclamer de dommages et intérêts pour trouble de jouissance ou immobilisation de la roue et du vélo si loué dans le cas de la maintenance corrective.

ARTICLE 10 – PROTECTION DES DONNEES PERSONNELLES

Les données collectées font l'objet d'un traitement dont la finalité est la gestion du service de location des roues à assistance électrique avec ou sans vélo. Elles sont exclusivement destinées à la Communauté de Communes du Liancourtois – la Vallée dorée (CCLVD), qui s'engagent à respecter la réglementation en vigueur en matière de traitement, stockage et sécurité des données personnelles et confidentielles, et notamment la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi que le Règlement Général sur la Protection des Données du 25 mai 2018. La durée de conservation de ces données n'excédera pas la durée de location (3 mois à 1 an).

Il pourra être proposé à l'utilisateur à la fin de la période de location de remplir un questionnaire anonyme relatif à l'utilisation du service de location vélo, de manière à pouvoir évaluer le service.

Nom de l'utilisateur :

Je reconnais avoir lu et approuvé les conditions générales d'accès et d'utilisation du service de location longue durée de roues à assistance électrique précédemment exposées.

Je consens à fournir mes données personnelles utiles à la gestion du service de location.

DATE : / /

Signature de l'utilisateur :

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/13

MODIFICATION DE LA GRILLE TARIFAIRE DU PARC CHEDEVILLE

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOICHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOICHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Il est proposé au Conseil communautaire une refonte partielle de la grille de tarification à compter du 1^{er} septembre 2022.

En effet, la CCLVD souhaite proposer un service de location longue durée de vélos à assistance électrique à compter du 1^{er} septembre 2022.

Le service est ouvert aux personnes ayant leur résidence principale ou travaillant sur l'une des 10 communes de la CCLVD.

Les tarifs et les durées de location sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

TARIFS DU PARC CHEDEVILLE 2022				
PUBLIC	CCL		HCCL	
Benji éjection	8,00 €		10,00 €	
Turbo paddler (1/2 h)	3,00 €		4,00 €	
Kayak (1/2 h)	3,00 €		4,00 €	
Tir à l'arc (1/2 h)	3,00 €		4,00 €	
Parcours aventure (1/2 h)	3,00 €		4,00 €	
Mini fermier (1/2h)	3,00 €		4,00 €	
Tennis (1h)	3,00 €		4,00 €	
Jeu d'énigmes famille (1h - 5 personnes max)	15,00 €		20,00 €	
Jeu d'énigmes famille + l'épreuve du Benji (1h - 5 personnes max)	20,00 €		25,00 €	
Pass arc (6 séances d'1/2h)	20,00 €		25,00 €	
Golf miniature (1h)	3,00 €		4,00 €	
petit vélo ou trottinette (1h)	3,00 €		4,00 €	
Structure gonflable (1/4 h)	3,00 €		4,00 €	
Trampoline (1/4 h)	3,00 €		4,00 €	
Rollers skate (1/2 h)	3,00 €		4,00 €	
Activité fitness (3/4 h)	4,00 €		5,00 €	
Boisson gouter	1,50 €		1,50 €	
Location petit kiosque	12,00 €		20,00 €	
Location grand kiosque	16,00 €		25,00 €	
CENTRES DE LOISIRS	CCL		HCCL	
<i>Objectif : harmoniser les effectifs par activités : proposition de passer l'effectif à 10 ou 20 enfants - réduire le temps de la location du golf et des vélos trottinettes à 1h au lieu d'une heure 30.</i>				
Tir à l'arc (10 personne - 1h) (on applique le même tarif que le forfait activité 1h : + cohérent)	40,00 €	50,00 €	50,00 €	60,00 €
Parcours aventure (12 personnes - 1/2 h) - (20 enfants maxi - 1/2 h) (on passe à 20 enfants : + de 95% des groupes ont des effectifs + élevé et ne respectaient pas le nombre maxi)	25,00 €	40,00 €	35,00 €	50,00 €
Petites structures gonflables (16 enfants 1/4 h) - (20 enfants - 1/4 h) (idem que le parcours aventure)	30,00 €	40,00 €	40,00 €	50,00 €
Grande structure gonflable (20 enfants - 1/4 h)	30,00 €	40,00 €	40,00 €	50,00 €
Trampolines (4 personnes - 1/4 h) (10 personnes - 1/4h)	10,00 €	25,00 €	14,00 €	35,00 €
Location rollers (12 personnes - 1,30 h)	30,00 €		40,00 €	
Location 6 vélos 6 trottinettes (12 personnes - 1h30) (10 enfants - 1 h)	35,00 €	25,00 €	45,00 €	35,00 €
Location VTT (12 enfants - 3 h) (10 enfants - 3h)	50,00 €		60,00 €	
Location court de tennis (1 courts - 1,30 h)	3,00 €		4,00 €	
Location golf miniature (14 personnes - 1,30 h) (10 personnes - 1 h)	30,00 €	25,00 €	42,00 €	35,00 €
Location jeux de cirque ou jeux d'énigmes	15,00 €		20,00 €	
Forfait 1 h activité sportives et environnementales (20 personnes)	50,00 €		60,00 €	
Forfait 2 h activité sportives et environnementales (20 personnes)	95,00 €		115,00 €	

TARIFS DU PARC CHEDEVILLE 2022		
personnes)		
Forfait 3 h activité sportives et environnementales (20 personnes)	135,00 €	160,00 €
Forfait Camping : 1,30 h d'activités libres de 09h30 à 11h (uniquement pour les séjours) : parcours aventure, structures gonflables, golf miniature, ferme pédagogique	60,00 €	90,00 €
Location tente 8 places	20,00 €	25,00 €
Nuitée camping (par personne)	5,00 €	7,00 €
SCOLAIRES	CCL	HCCL
Activités + équipements en accès libre	60,00 €	130,00 €
Activités + équipements en accès libre + 1 activité encadrée	110,00 €	220,00 €
Activités + équipements en accès libre + 2 activité encadrée	140,00 €	250,00 €
Activités + équipements en accès libre + 3 activité encadrée	160,00 €	275,00 €
Activités + équipements en accès libre + 4 activité encadrée	180,00 €	300,00 €
PRESTATIONS FESTIVES	CCL	HCCL
<p><i>Les anniversaires ado sont peu demandés. En revanche les enfants à partir de 10 ans demandaient à réaliser le benji. Proposition de fusionner les 2 prestations : forfait anniversaire : 3-16 ans - 10 enfants maxi - 2 possibilités dans les choix d'activités :</i></p> <p><i>1. soit 3 activités à choisir parmi : trampoline, kayak, parcours aventure, tir à l'arc, structure gonflable, golf miniature, ferme pédagogique</i></p> <p><i>2. soit 2 activités : benji éjection + 1 autre activité du parc</i></p>		
Anniversaire enfants 3-16 ans (10 enfants maxi) - formule de l'après-midi	80,00 €	90,00 €
Anniversaire enfants 3-16 ans (10 enfants maxi) - formule du matin	60,00 €	70,00 €
Anniversaire adolescents 12-17 ans (10 personnes maxi) - supprimé	80,00 €	90,00 €
Enterrements de vie de célibataires (12 personnes maxi) (10 personnes - suppression du kiosque inclus dans la formule)	80,00 €	90,00 €
Brocante - 1m linéaire	4,00 €	4,00 €
ESPACE LOCATIF	CCL	HCCL
Location pour une journée pour les associations de la CCL (valable une fois par an. Location un jour en semaine sauf le vendredi - horaires 09h30 - 18h30)	150,00 €	
Location pour une journée Particuliers, CE(sauf le vendredi - Horaires 09h30- 18h30)	230,00 €	390,00 €
Location WEEK-END particulier, CE.... (objectif : louer aux extérieurs - éviter les fraudes)	450,00 €	790,00 €
Location vaisselle	60,00 €	60,00 €
Remplacement vaisselle - par vaisselle cassée ou manquante	2,00 €	2,00 €
Location des sanitaires (des demandes sont régulièrement faites pour avoir accès aux sanitaires avec douches. Objectif : permettre l'accès aux nouveaux sanitaires attenant à la salle en les louant)	80,00 €	80,00 €

TARIFS DU PARC CHEDEVILLE 2022		
Ménage salle (sanitaires - sol - cuisine - vitres) rangé par l'utilisateur : tables - chaises - déchets - déco - vaisselles)	120,00 €	120,00 €
TARIF CNAS	CCL	HCCL
Kayak, tir à l'arc, Trampoline, Vélo/Rollers, parcours aventure, golf, St. Gonflable		3,50 €
LOCATION LONGUE DUREE DE VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE	CCL	ACTIF SUR LA CCL
Location 6 mois	60,00 €	60,00 €
Location 12 mois	100,00 €	100,00 €

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, approuve **à la majorité** la mise à jour de la grille tarifaire du Parc Chédeville pour la location longue durée de vélos à assistance électrique.

Ont voté **POUR (21)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Ont voté **CONTRE (3)** : Roger MENN, Yves NEMBRINI, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN).

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier Ferreira
Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/14

APPROBATION DU PLAN DE MOBILITES (PDM) DU GRAND CREILLOIS

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu le Code des Transports,
Vu le Code de l'Environnement,
Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,
Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,
Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbains,
Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
Vu la délibération du Conseil Syndical en date du 19 Avril 2016 prescrivant l'élaboration du PDM sur l'intégralité du territoire du Grand Creillois,
Vu la délibération du Conseil Syndical du SMBCVB en date du 5 décembre 2017 qui précise les modalités de concertation,
Vu la délibération du Conseil Syndical du SMBCVB en date du 26 février 2019 validant le diagnostic,

Vu la délibération du Conseil Syndical du SMBCVB en date du 29 juin 2021 arrêtant le projet de PDM,

Vu la délibération du Conseil Syndical du SMBCVB en date du 3 décembre 2019 qui approuve le choix d'un scénario,

Vu la délibération du Conseil Communautaire de la CCLVD en date du 14 septembre 2020 validant le plan d'action du projet de PDM,

Considérant que :

Démarche d'élaboration

L'élaboration du Plan De Mobilité (PDM, ex-PDU) s'est déroulée en plusieurs grandes étapes.

Le diagnostic, première phase du PDM, a consisté à :

- Identifier les façons de se déplacer des habitants du grand creillois en analysant notamment les résultats d'une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM), réalisée en 2017 auprès de 5 000 personnes résidant dans le sud de l'Oise ;
- Définir les enjeux et objectifs pour notre territoire au regard des thématiques réglementaires d'un Plan de Mobilité.

Pour permettre au territoire d'atteindre ces objectifs, les grands leviers retenus à l'issue de cette première phase sont :

- Mieux répondre aux déplacements entre les secteurs périurbains et le cœur d'agglomération ;
- Densifier et diversifier les activités aux abords des gares tout en rendant ces dernières plus intermodales ;
- Réinterroger la place de la voiture en ville et plus largement la fonction des espaces publics ;
- Améliorer les conditions de circulation à pied et à vélo notamment en traversée des agglomérations et le long des cours d'eau.

Sur la base du diagnostic réalisé et de l'évolution souhaitée du territoire, la stratégie a ensuite pu être définie et déclinée en plan d'actions.

La stratégie retenue pour le PDM – Grand Creillois 2030 se segmente en 4 axes, repris ci-dessous.

Chaque axe est décliné en fiches actions, détaillées dans le dossier de PDM annexé à la présente délibération.

AXES STRATEGIQUES
AXE-TRANSVERSAL (commun aux 5 PDM réalisés simultanément sur le sud de l'Oise)
AXE 1 Une mobilité humaine et sociale
AXE 2 Une mobilité efficace et performante
AXE 3 Une mobilité planifiée et cohérente

Le plan d'actions s'accompagne des outils de suivi et d'évaluation nécessaires à sa mise en œuvre opérationnelle.

Arrêt du projet de PDM

A l'issue de la procédure d'élaboration du PDM ayant associé les communes, les personnes publiques et les habitants, le projet de PDM du Grand Creillois a été arrêté par le Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021 après approbation du plan d'actions par les conseils communautaires de l'ACSO et de la CCLVD.

Consultation des personnes publiques associées

Conformément à l'article L. 1214-15 du Code des Transports, le projet arrêté a été soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernées.

Le 30 juillet 2021, l'ensemble des personnes publiques associées, appelées à délivrer un avis sur le projet de plan de mobilité, a été destinataire d'un courrier indiquant les identifiants et mots de passe leur permettant de télécharger les pièces constitutives du dossier PDM via un espace sécurisé sur le site www.mobilites-sud-oise.fr.

Les 21 communes couvertes par le PDM du Grand Creillois ont eu l'opportunité de formuler un avis sur le projet. Toutes ont émis un avis favorable à l'exception d'une commune.

La commune en question explique avoir émis un avis défavorable sur le projet de PDM afin d'être cohérente avec sa précédente opposition au transfert de la compétence mobilité à la Communauté de communes dont elle est membre. Aucun détail technique n'a été apporté pour justifier cette décision.

Les services de l'état (DDT et DREAL) soulignent la nécessité de créer un observatoire de l'accidentologie comme le prévoit l'article L.1214-3 du Code des Transports.

Ils recommandent d'améliorer les objectifs de réduction des émissions de polluants afin de s'inscrire dans les objectifs du Plan de Prévention de l'Atmosphère de Creil (PPA : -15% sur 5 ans

contre -16% sur 10 ans pour le PDM). Le SMBCVB, en accord avec l'ACSO et la CCLVD, a procédé à un ajustement du calendrier et des moyens pour la mise en œuvre de certaines actions stratégiques pour la qualité de l'air.

Ils rappellent la nécessité d'avoir un suivi détaillé de la mise en œuvre du PDM en s'appuyant sur des indicateurs spécifiques afin qu'un bilan mi-parcours puisse avoir lieu au bout de 5 ans.

Il est nécessaire que le PDM comprenne un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables. Les schémas modes actifs élaborés par chacune des AOM apportent les précisions demandées.

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) souligne la nécessité de compléter le diagnostic en analysant le potentiel de report modal du transport de marchandises de la route vers le fret et la voie d'eau. Une étude fluviale apportera les données aujourd'hui inexistantes sur ce sujet.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer l'étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions-mobilité sous sa forme de projet dans le plan de mobilité du Grand Creillois. Cette obligation porte sur le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

La Région Hauts-de-France souligne le caractère innovant de la démarche mutualisée à l'échelle de 6 EPCI du sud de l'Oise dans laquelle s'inscrivait le PDM du Grand Creillois. Elle se félicite d'avoir été associée tout au long des réflexions et que cette démarche vienne alimenter les travaux qui lui incombent notamment la rédaction des contrats opérationnels à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Le Conseil Départemental de l'Oise a formulé une réserve liée au fait que son intervention en matière de création d'équipements pour les modes actifs sera limitée à ses strictes compétences et selon ce qui a été acté dans sa politique de circulations douces.

Pour le Conseil Départemental, l'évolution de la RD1016 en axe à vocation multimodal (ex : création d'une voie réservée aux bus) n'est pas envisageable au vu des conditions actuelles de circulation. Une telle évolution est conditionnée à une réduction du trafic liée à la mise en œuvre globale des actions du PDM.

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) rappelle qu'il a été correctement associé tout au long du processus d'élaboration du PDM et qu'il contribuera à la mise en œuvre et ce, en tant que partenaire et dans le cadre de ses missions obligatoires aux actions qui le concernent directement ou indirectement.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO) souligne un projet arrêté de Plan de Mobilité aux orientations pertinentes qui vise à doter le territoire d'un large panel d'outils à même de répondre aux enjeux et besoins des différents espaces qui composent le Grand Creillois. Le FRET ferroviaire aurait pu faire l'objet d'une analyse plus détaillée. Elle souligne le fait que l'offre d'infrastructures fluviales publiques de transport de marchandises est actuellement insuffisante le long de l'Oise.

La réduction du trafic de poids-lourds en traversée des agglomérations visée par le PDM ne devra pas se faire au détriment des activités situées dans le tissu urbain.

Le SMBCVB, après concertation avec l'ACSO et la CCLVD, s'est positionné sur ces différentes remarques et observations dans le cadre des réponses apportées aux PPA (le mémoire en réponse est annexé à la présente délibération).

Enquête publique

Assorti des avis des personnes publiques associées, le projet de PDM a ensuite été soumis à une enquête publique, prescrite par arrêté du 8 décembre 2021 du Président du SMBCVB, pour une période allant du 17 janvier 2022 au 16 février 2022. Le projet de PDM présenté à l'enquête est celui qui a été arrêté le 20 décembre 2018.

Le Président du Tribunal Administratif d'Amiens a nommé M. Patrice LAINE en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête sur le projet de PDM.

Quatre permanences ont eu lieu sur deux sites différents :

- Lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 17h00 au siège de l'ACSO (24 rue de la villageoise à Creil),
- Vendredi 28 janvier 2022 de 14h00 à 17h00 au siège de la CCLVD (1 rue de Nogent à Laigneville),
- Vendredi 04 février 2022 de 14h00 à 17h00 au siège de l'ACSO,
- Mercredi 16 février 2022 de 14h00 à 17h00 au siège de la CCLVD.

L'enquête publique qui a débuté le lundi 17 janvier 2022 et qui s'est achevée le mercredi 16 février 2022 a duré 30 jours et avait pour but une déclaration de projet de PDM - Plan de Mobilités du Grand Creillois - couvrant 21 communes.

Aucun public ne s'est déplacé. Aucune annotation n'a été déposée dans les deux registres au siège de l'ACSO rue de la villageoise à Creil et à la CCLVD 1 rue de Nogent à Laigneville.

Cinq mails ont été reçus et annexés au PV de Synthèse.

Les remarques des PPA ont déjà été analysées par le SMBCVB et commentées. Des réponses ont été fournies aux interrogations du commissaire enquêteur. Voir ci-après :

Conformément à l'article L. 1214-16 du Code des Transports, le projet de PDM « Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique », le projet de plan de mobilité est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Les modifications apportées au projet de PDM permettent de compléter utilement le document sans remettre en cause ni les fondements qui ont présidé à son élaboration ni l'économie générale du projet arrêté.

Les propositions de modification sont détaillées dans le mémoire en réponses aux Personnes Publiques Associées, annexé à la présente délibération, celles-ci reprennent déjà les remarques et propositions de modification inscrites dans le mémoire en réponse relatif à l'enquête publique.

Le projet de PDM joint à la présente délibération intègre donc ces modifications.

Il vous est donc proposé d'approuver le projet de Plan de Mobilité 2030 du Grand Creillois tel qu'annexé comprenant les pièces administratives et techniques du PDM et ses annexes.

Ces observations du public ont fait l'objet d'une analyse et d'une réponse du maître d'ouvrage en concertation avec la CCLVD et l'ACSO (cf. Mémoire en réponse en annexe).

Ainsi, compte tenu du fait que les modalités de concertation prévues pour l'élaboration du PDM ont été intégralement respectées, que les remarques et recommandations des personnes publiques associées ont fait l'objet d'une analyse par le maître d'ouvrage et qu'enfin l'enquête publique qui a eu lieu entre le 17 janvier 2022 au 16 Février 2022 a conduit le commissaire enquêteur à émettre un avis favorable, il est proposé au Conseil communautaire :

- D'APPROUVER le Plan de Mobilité 2030 du Grand Creillois comprenant le PDM, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité annexés à la présente délibération ;
- DE S'ENGAGER à mettre en œuvre avec tous les partenaires concernés le programme d'actions du Plan de Mobilité 2030 du Grand Creillois, ainsi que les outils de suivi et d'évaluation ;
- D'AUTORISER le Président de la CCLVD ou son représentant à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- approuve le Plan de Mobilité 2030 du Grand Creillois comprenant le PDM, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité annexés à la présente délibération,
- s'engage à mettre en œuvre avec tous les partenaires concernés le programme d'actions du Plan de Mobilité 2030 du Grand Creillois, ainsi que les outils de suivi et d'évaluation ;
- autorise le Président de la CCLVD ou son représentant à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

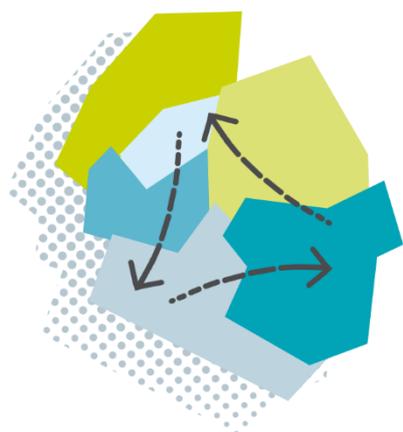
Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier Ferreira
Olivier FERREIRA



MOBILITÉS

Sud de l'Oise

Plan de Mobilité (PDM)

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

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

Projet approuvé en Conseil Communautaire de l'ACSO le 22/06/2022, en Conseil Communautaire de la CCLVD le 04/07/2022 et en Conseil Syndical du SMBCVB en septembre 2022.

Version du 10/06/2022

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

Maîtrise d'ouvrage



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



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



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

...ont accompagné cette démarche.

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

SOMMAIRE

Préambule.....	7
Une démarche originale, mutualisée à l'échelle du Sud Oise.....	7
Le territoire du Sud Oise	7
L'émergence d'une démarche mutualisée	8
Etapes de la démarche	9
Données mobilisées	9
Diagnostic	12
Scénarios.....	13
Programme d'actions	14
Concertation.....	15
Comités des maires.....	15
Tables rondes et ateliers	16
Séminaires	17
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.....	30
A l'échelle du Sud de l'Oise	30
Principaux enseignements du diagnostic.....	30
Adéquation entre l'offre et la demande de déplacements.....	49
Enjeux de mobilité.....	52
A l'échelle de Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise.....	58
Principaux enseignements du diagnostic.....	58
Synthèse des enjeux de mobilité.....	70
Vision prospective de la mobilité	72

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

Panorama des grandes tendances dimensionnantes pour la mobilité de demain	72
Incidences en termes d'évolution des usages	77
Zoom sur le véhicule autonome	78
Benchmarking de solutions de mobilité dans des milieux périurbains.....	80
Stratégie de mobilité à l'horizon 2030.....	92
Introduction méthodologique	92
Principes de construction des scénarios	92
Méthode de construction des scénarios.....	93
Les trois scénarios étudiés par le SMBCVB.....	94
Présentation des scénarios	94
Evaluation et comparaison des scénarios	98
Présentation de la stratégie de mobilité retenue.....	101
La stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise.....	109
Les grands principes de la stratégie.....	109
Les résultats attendus.....	111
Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges	113
Programme d'actions	118
Introduction méthodologique	118
Quatre axes stratégiques.....	118
Présentation des fiches actions	119
Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise.....	120
Une mobilité humaine et sociale	183
Une mobilité efficace et performante.....	243
Une mobilité planifiée et cohérente.....	293
Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030 .	341

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

Calendrier du plan d'actions..... 345

Cohérences, compatibilités et conformités du PDM.....349

Modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation....350

 Instances et dispositifs de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.....350

 Synthèse des indicateurs proposés..... 352

Glossaire 361

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

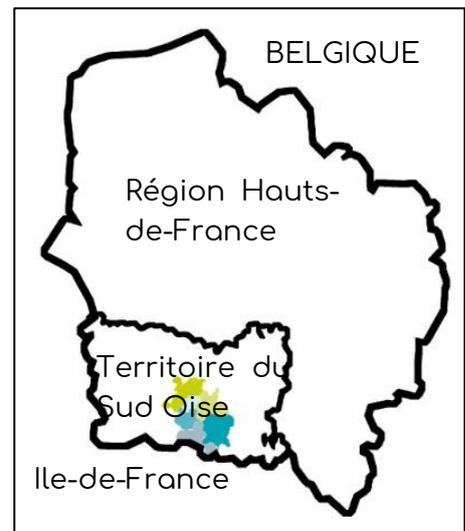
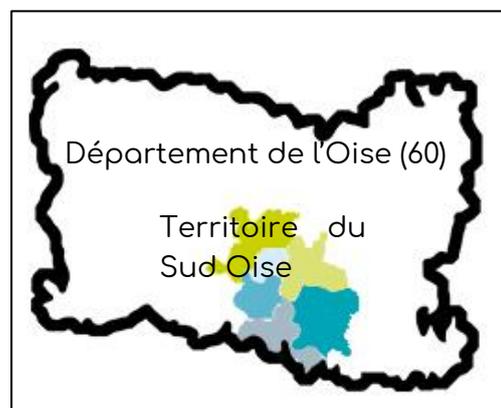
PREAMBULE

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

Le territoire du Sud Oise

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

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



Ce territoire regroupe 6 intercommunalités et 86 communes :

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

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

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

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

Ces Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) correspondent à 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 Mobilité (PDM) : 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 PDM du SMBCVB.

Le périmètre du PDM 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 Mobilité. Ces documents n'étant pas exigés par la Loi, il s'agit de plans de mobilité volontaires. Ils sont réalisés dans le cadre d'une démarche d'ensemble, nommée Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise, coordonnée par le SMBCVB.

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

Etapes de la démarche

Données mobilisées

Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM)

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

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

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

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

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

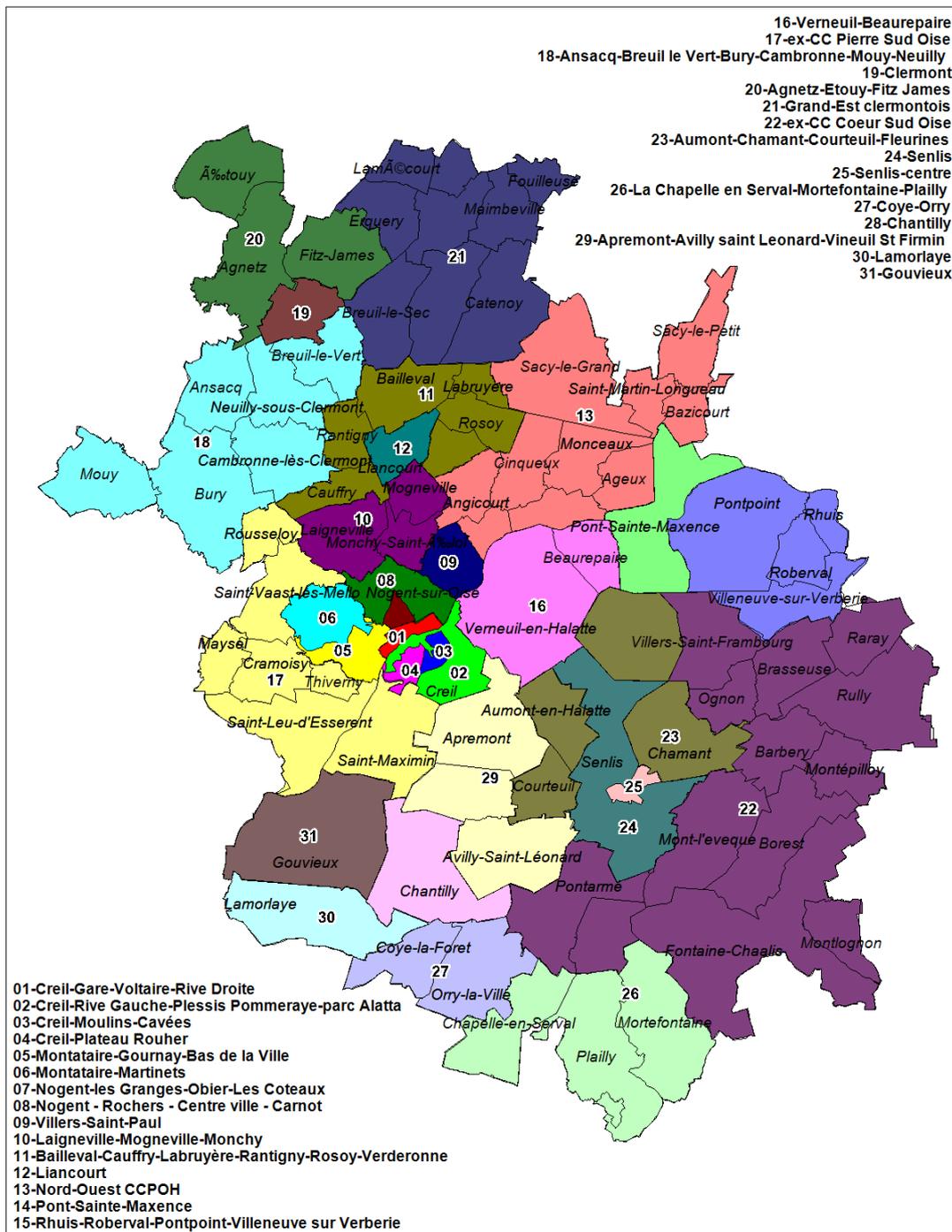
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

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

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

Carte 1: Périmètres de l'EDVM (2017)

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



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

Enquêtes de rabattement en gare et stationnement

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

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

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

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

Diagnostic

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

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

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

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

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

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

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

Scénarios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Programme d'actions

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

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

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

Il a été élaboré à partir :

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

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

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

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

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

Concertation

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

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

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

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

Comités des maires

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

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

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

Tables rondes et ateliers

Au cours de la phase 1, entre juillet et septembre 2018, **5 tables rondes** ont été organisées à Laigneville, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Mont-l'Evêque et Clermont (une table ronde dans chaque EPCI du Sud Oise). Associant les acteurs locaux de la mobilité sur les territoires (entreprises, associations d'usagers, représentants de conseils de quartier, institutionnels...), elles ont regroupé plus de 100 participants répartis dans 80 groupes de travail, pour plus de 300 contributions.

Ces ateliers avaient pour objectif de :

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

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

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

Par ailleurs, dans le cadre de la construction du plan d'actions (phase 3 de la démarche), **deux séries de 5 ateliers** ont été organisés, un dans chaque EPCI du territoire. Ces ateliers ont regroupé aussi bien des élus du territoire que des représentants de la société civile (associations, entreprises, etc...). La première série a été l'occasion de recueillir les propositions d'actions des participants pour chaque axe stratégique des Plans de Mobilité. 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.

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

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 Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise.

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 et de concevoir, de manière collaborative, les bases des scénarios de mobilité, puis de les faire évoluer.

Site internet et plate-forme de contributions en ligne

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

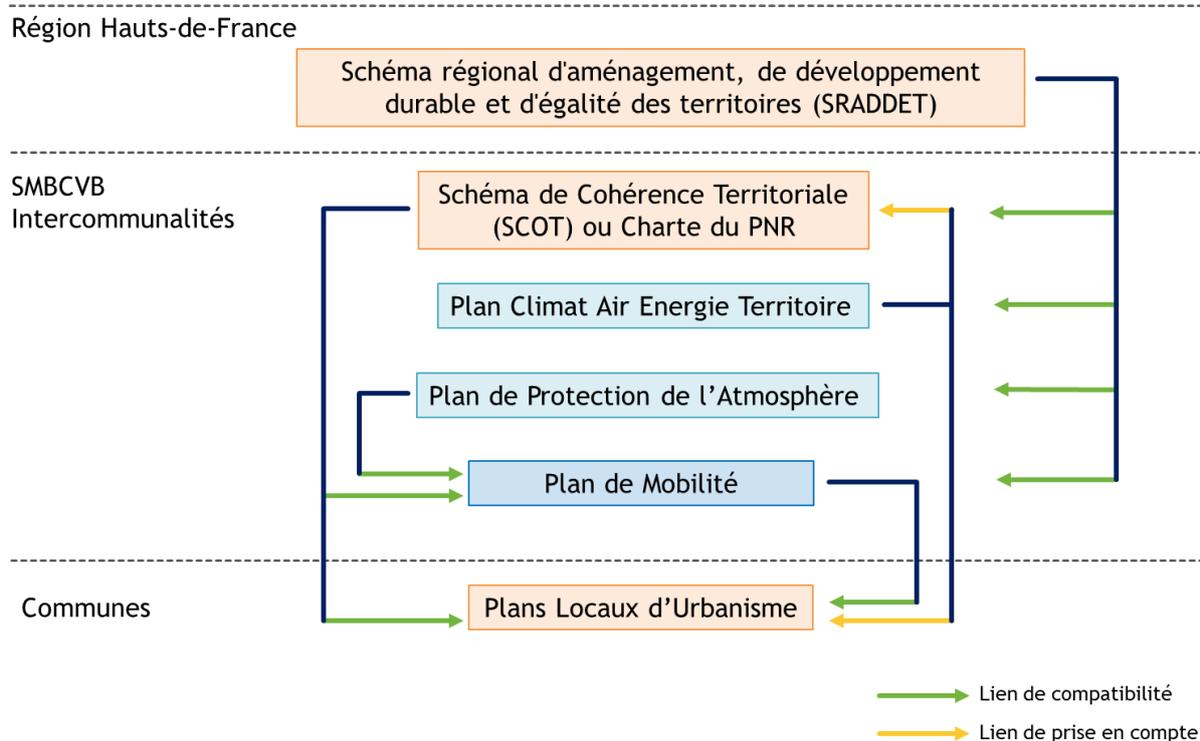
En outre, afin de permettre toujours au plus grand nombre de s'exprimer, une plate-forme de consultation en ligne a été mise en place durant 1,5 mois en juillet et août 2019.

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

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

Documents de cadrage et législation en vigueur

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



Documents de cadrage

Le SRADDET de la Région Hauts-de-France

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

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

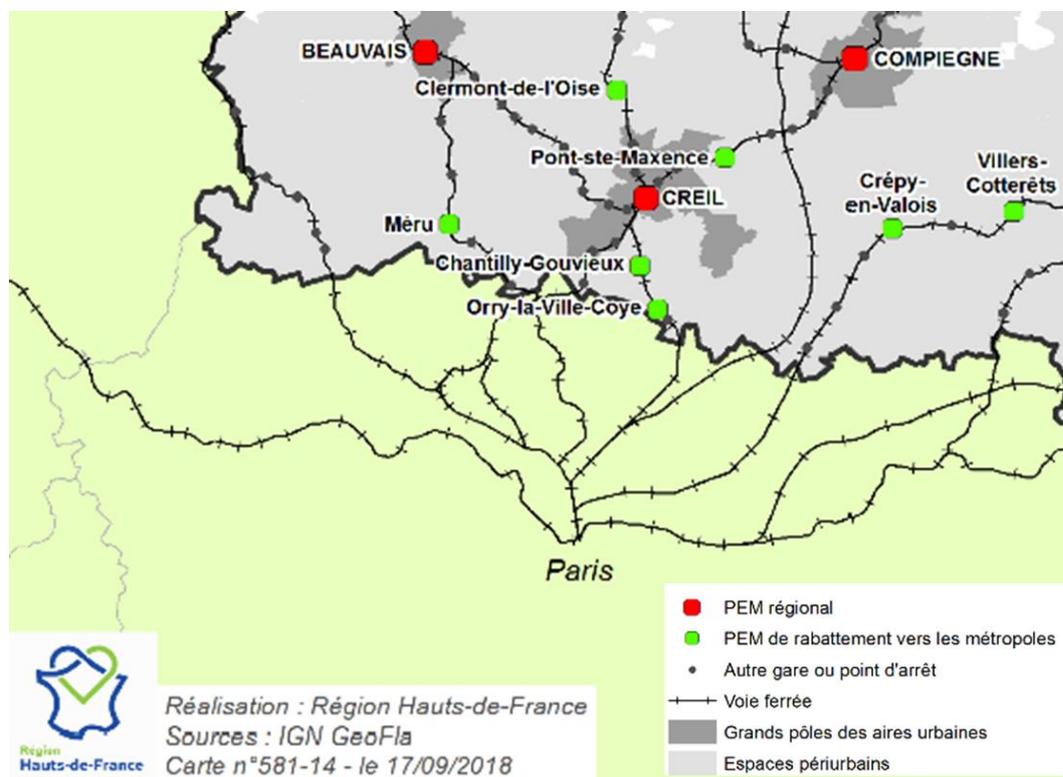
Le SRADDET des Hauts-de-France vise à garantir un système de transport fiable et attractif, et plus particulièrement une réduction des durées et des distances des déplacements quotidiens.

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

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

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

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



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

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

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 mobilité mutualisés.

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

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

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

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

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

Ces règles doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLUI, PLU), dans le Plan de Mobilité du Bassin Creillois et Vallées Bréthoise et, éventuellement, dans les PDM des autres territoires. Concernant les Plans de Mobilité volontaires, les EPCI ne sont pas obligés de prendre en compte les règles

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

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, villages-relais, villages). Les communes principales identifiées à travers les villes-pôles (Creil, Chantilly, Gouvieux, Lamorlaye, Pont-Sainte-Maxence, Senlis) et les bourgs-centres (Verneuil-en-Halatte, Fleurines, Saint-Maximin, Coye-la-Forêt, Orry-la-Ville, La Chapelle-en-Serval), porteuses de fonctions diversifiées et desservies par les transports en commun, doivent supporter l'essentiel du développement urbain futur du territoire. Les villes-pôles desservies par les transports en commun répondent majoritairement aux besoins en logement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PPA de la région de Creil

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

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

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

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

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

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

Législation en vigueur

Code des transports

Si 4 des EPCI du Sud Oise réalisent une démarche Plan de Mobilité volontaire, tous ont choisi d'élaborer un document identique à un Plan de Mobilité obligatoire. La méthodologie de réalisation des 5 documents est donc similaire, et tous répondent aux 11 objectifs du code des transports (prescrits pour les PDM obligatoires uniquement).

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

Ces 11 objectifs des PDM sont entrés en vigueur en 2010 (ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010) :

- Equilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que des personnes âgées)
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements (partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport, suivi des accidents impliquant des modes doux)
- Diminution du trafic automobile
- Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération : répartition de son affectation entre les différents modes de transport, mesures d'information sur la circulation
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement
- Organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales
- Amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et du covoiturage
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables

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

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

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

La LOM vise plus particulièrement 4 objectifs :

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

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

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

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

- Le déploiement de zones à faibles émissions pour un air plus respirable
- Le permis de conduire moins cher et plus rapide

En termes de gouvernance de la mobilité, la LOM vise à renforcer la continuité des territoires et l'inclusion de l'ensemble de la population dans la politique nationale de la mobilité. Pour cela, elle s'attache à ce que la compétence d'organisation des mobilités soit effectivement exercée sur l'ensemble du territoire français. Le projet de loi invite à ce que, d'ici le 1^{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 LOM simplifie également l'exercice de la compétence de mobilité par les collectivités territoriales, qui pourront mettre en place des solutions plus simples et mieux adaptées aux différents contextes (covoiturage, auto-partage, transport à la demande). De plus, elle vise à renforcer la coordination entre autorités organisatrices pour faciliter le parcours des voyageurs, ainsi que l'implication des employeurs et des usagers, avec la création de comités des partenaires.

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

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

Les dispositions de la LOM sont d'ores et déjà prises en compte dans le cadre de la définition de la politique de mobilité du Sud Oise, à travers les Plans de Mobilité Mutualisés (PDMM). Ainsi, les scénarios présentés tiennent compte des interactions

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

à l'échelle du Sud Oise, correspondant à un même bassin de mobilité, afin de proposer une stratégie cohérente à cette échelle.

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

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

Il est prévu aussi la mise en place d'un forfait mobilités, qui doit permettre aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an à leurs salariés se rendant au travail en covoiturage ou à vélo. Ce forfait peut être versé via « un titre mobilité », à l'instar des titres-restaurants.

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

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

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

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

Code de l'environnement

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

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

L'évaluation environnementale est un processus constitué de :

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

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

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

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC, ENJEUX ET PERSPECTIVES

A l'échelle du Sud de l'Oise

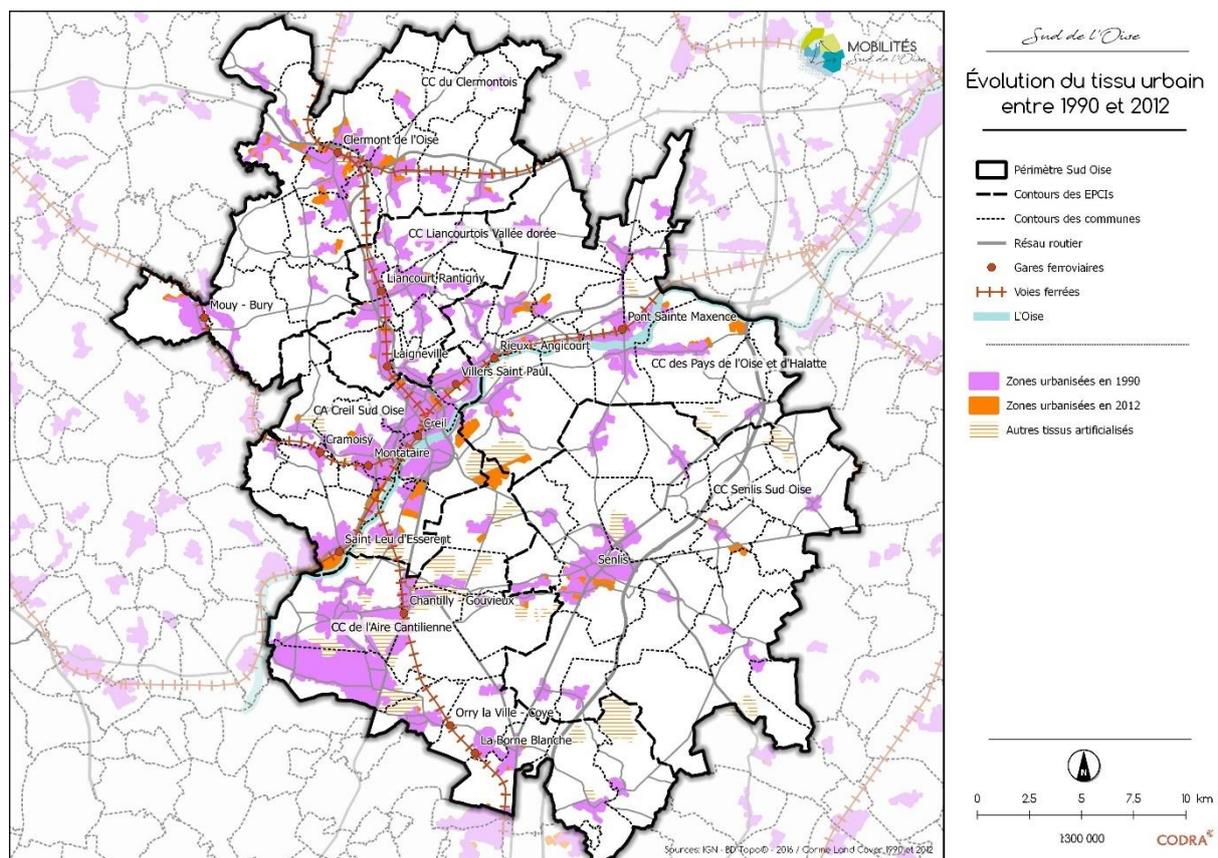
Principaux enseignements du diagnostic

Des perspectives majeures de développement

Une dynamique soutenue

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

Carte 3 : Evolution du tissu urbain entre 1990 et 2012

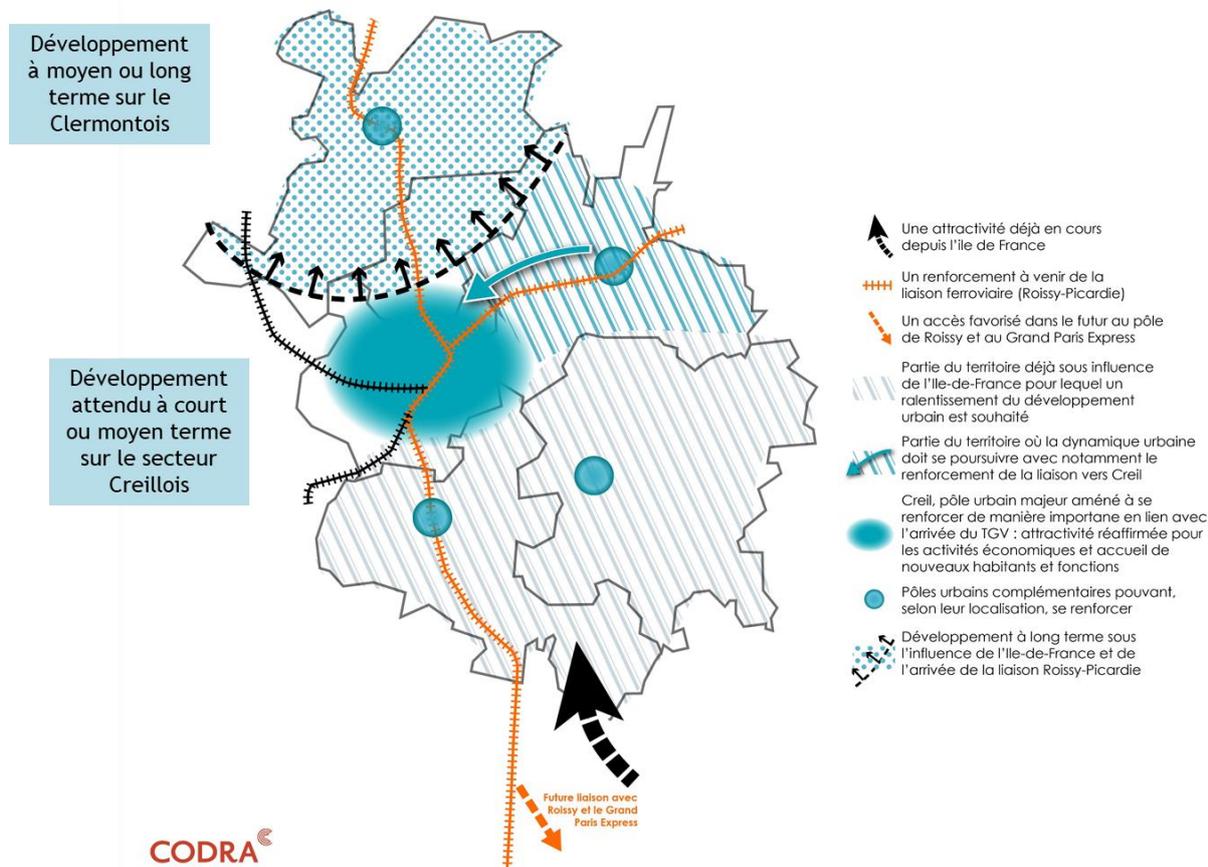


Une forte attractivité

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

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

Carte 4 : Perspectives de développement urbain



Des conditions de mobilité à améliorer

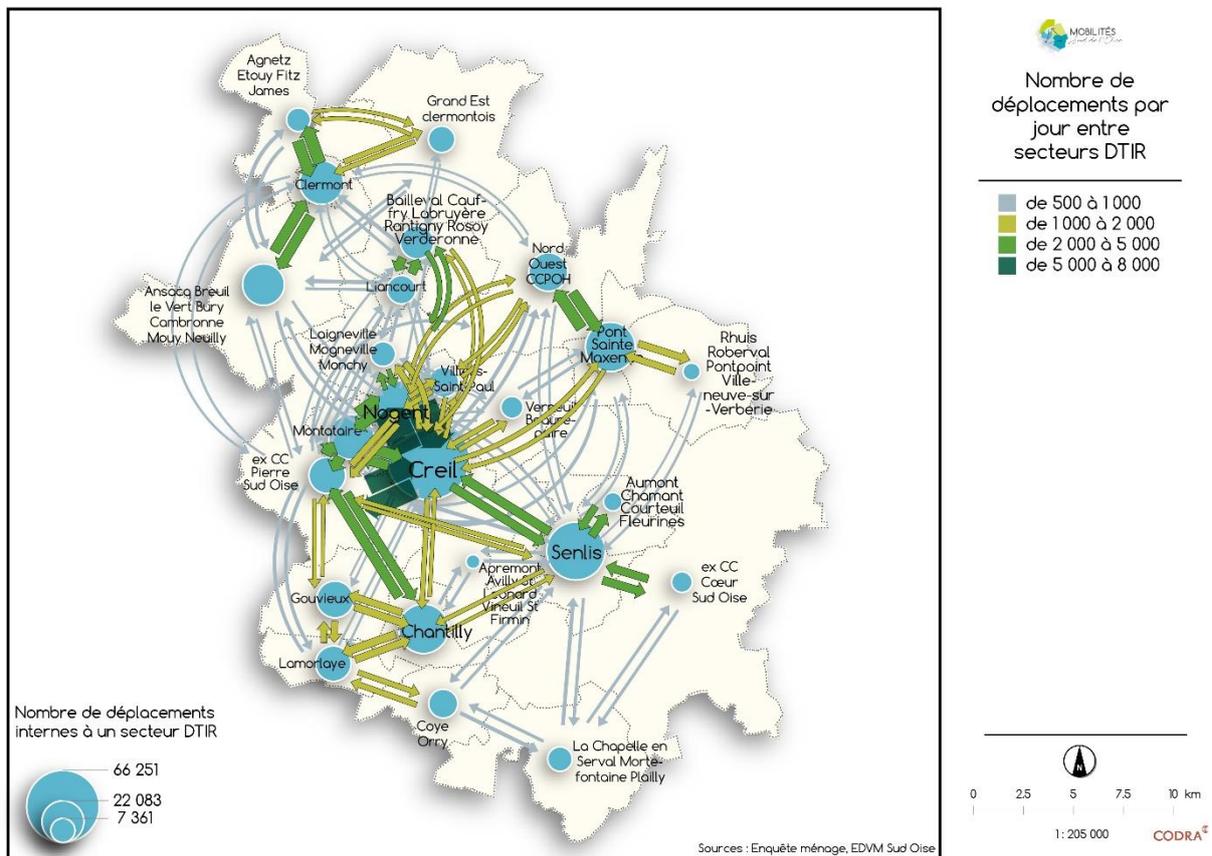
Flux de déplacement

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

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



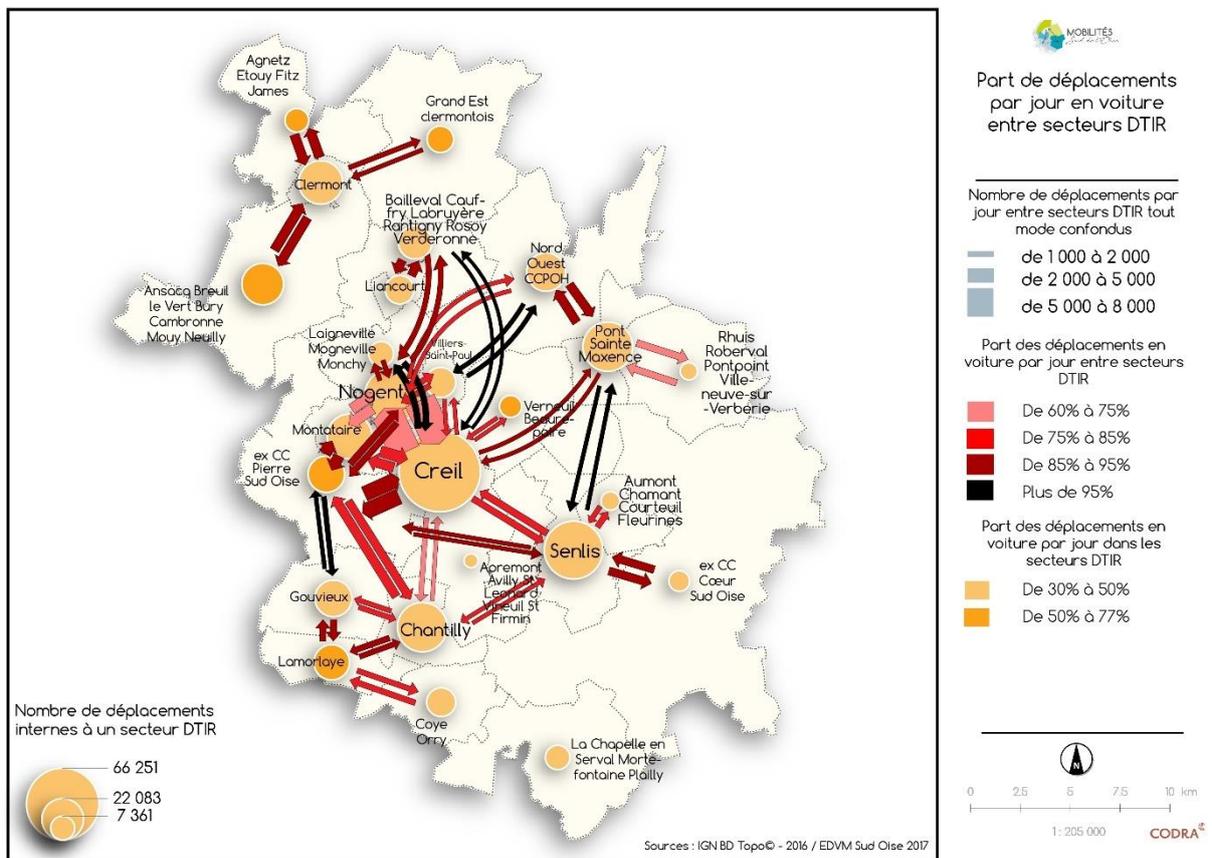
Flux en voiture

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

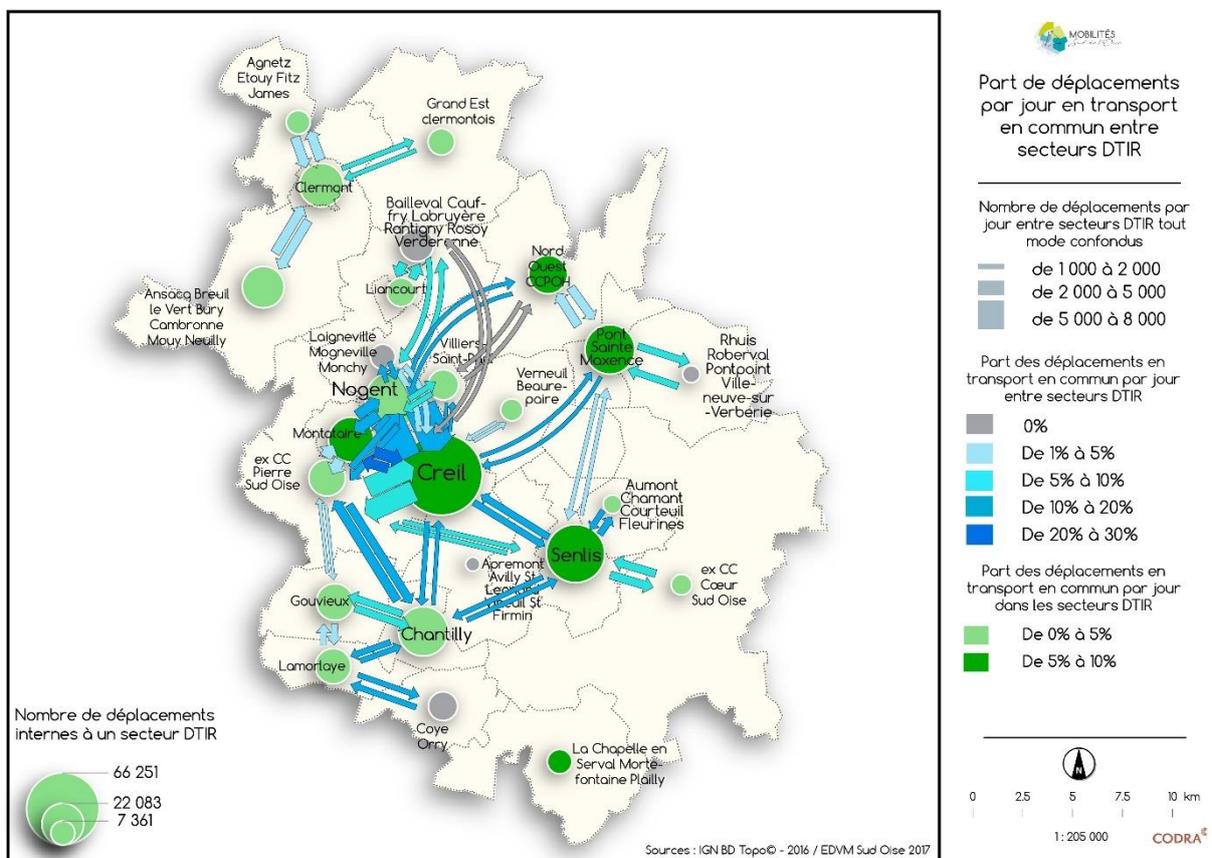
Carte 6 : Flux de déplacements en voiture en 2017



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).

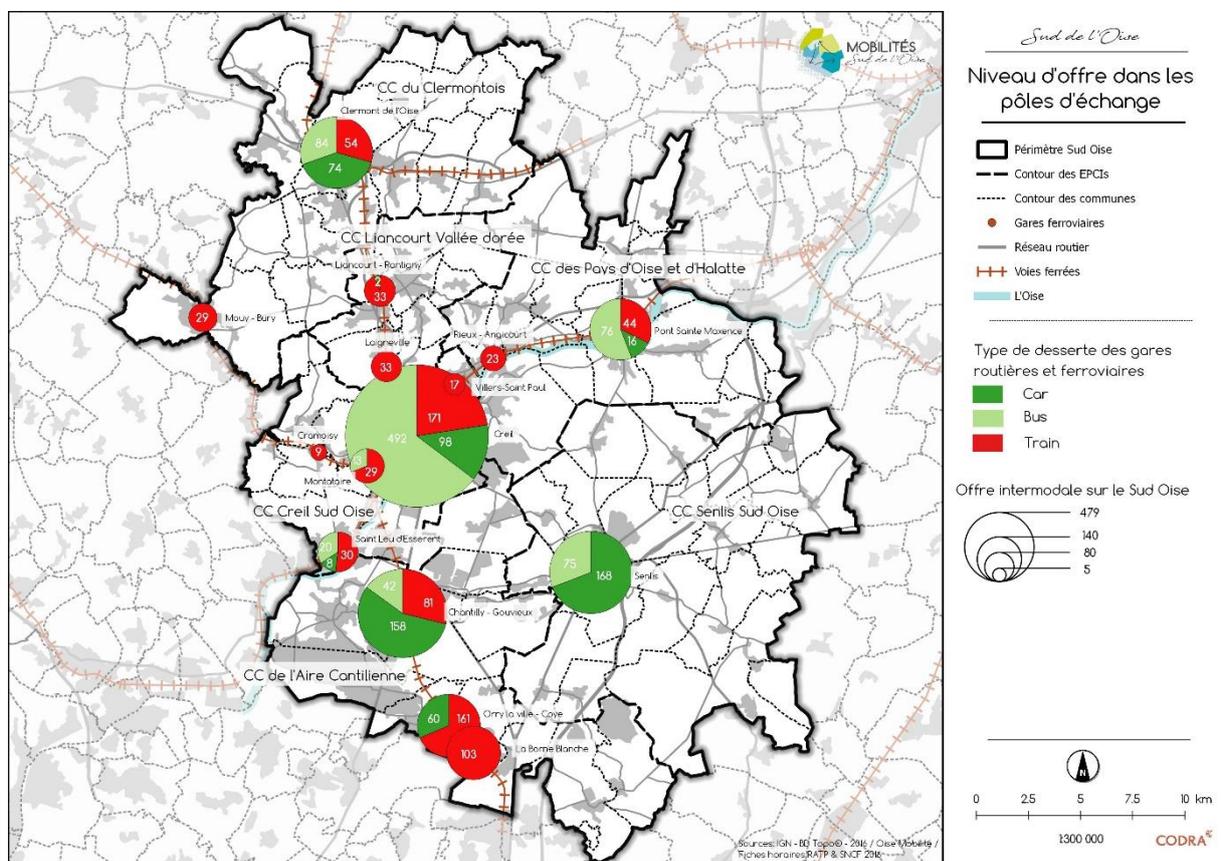
Carte 7 : Flux de déplacements en transports collectifs en 2017



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, offrant ainsi un potentiel de renforcement de leur fréquentation.

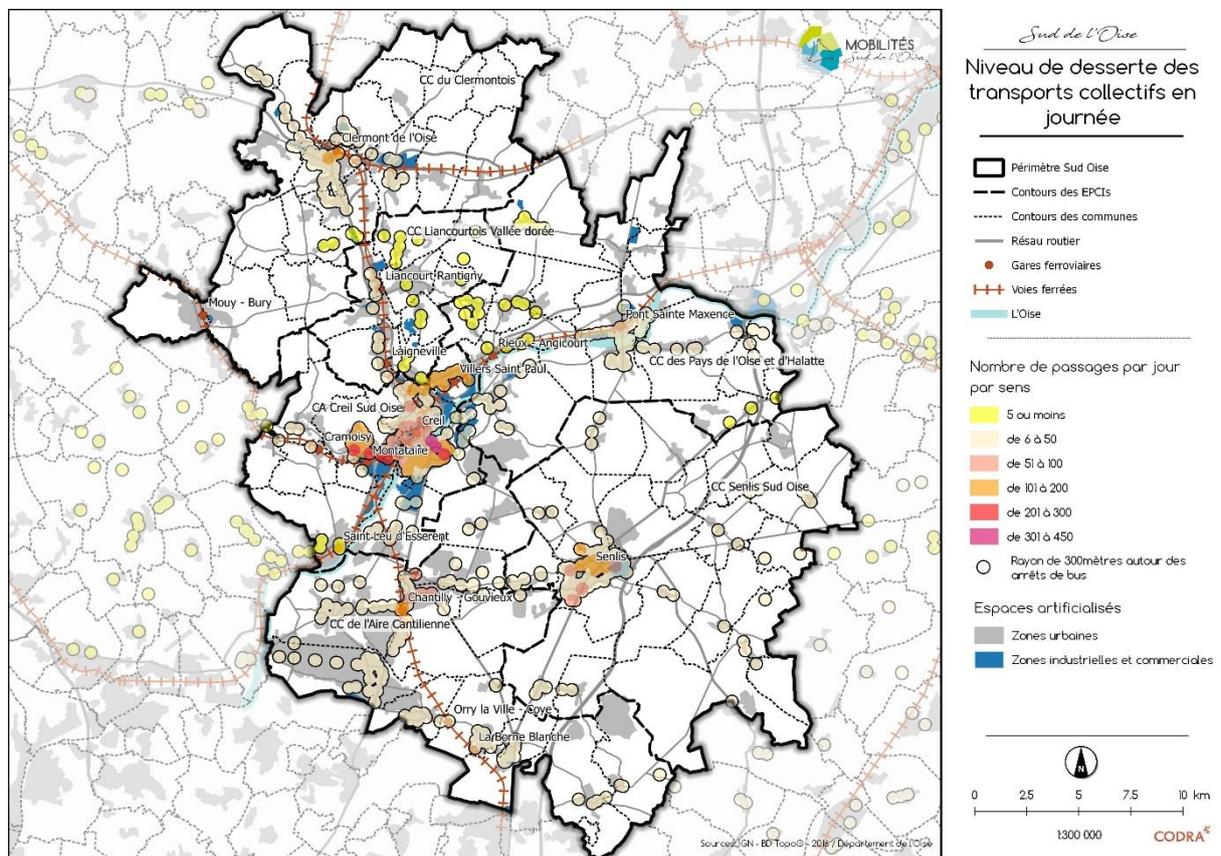
Carte 8 : Niveau d'offre dans les pôles d'échanges



Desserte des territoires

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

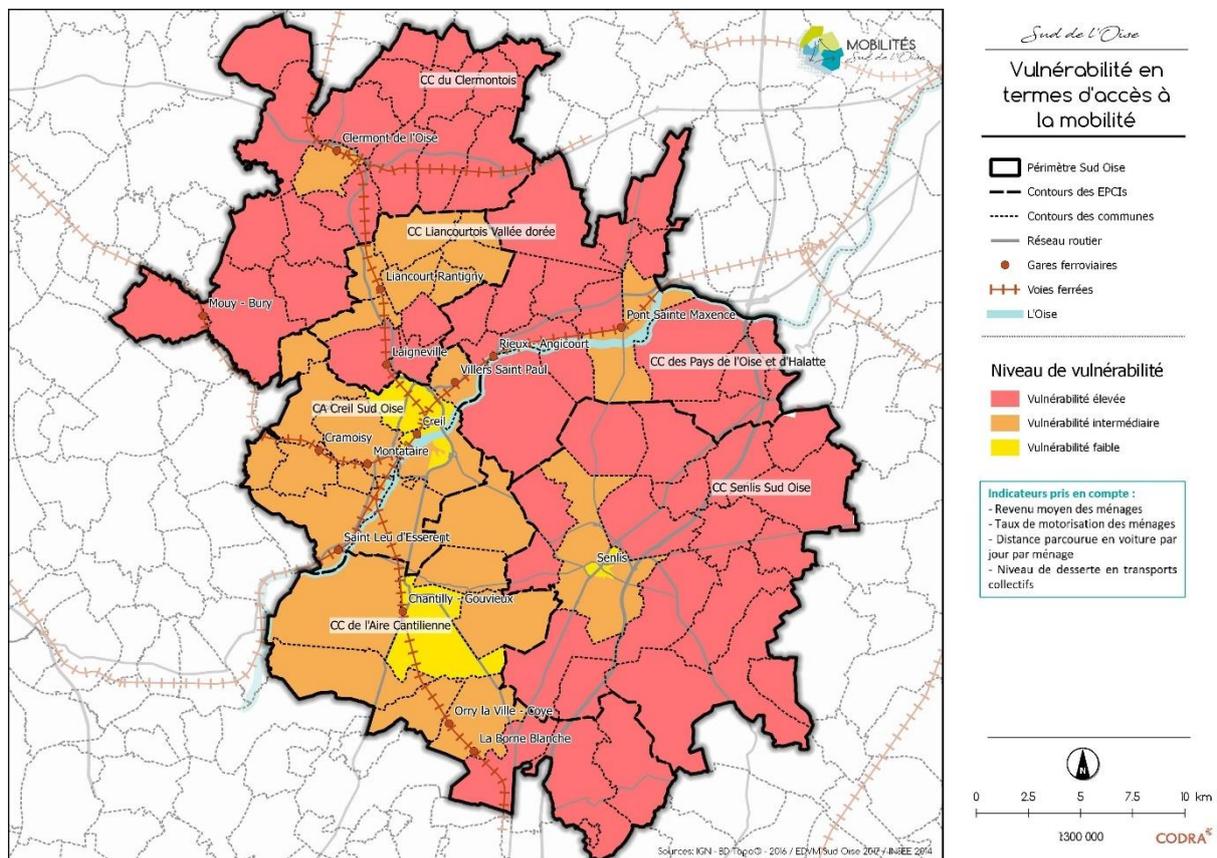
Carte 9 : Niveau de desserte des transports collectifs en journée



Vulnérabilités en termes d'accès à la mobilité

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

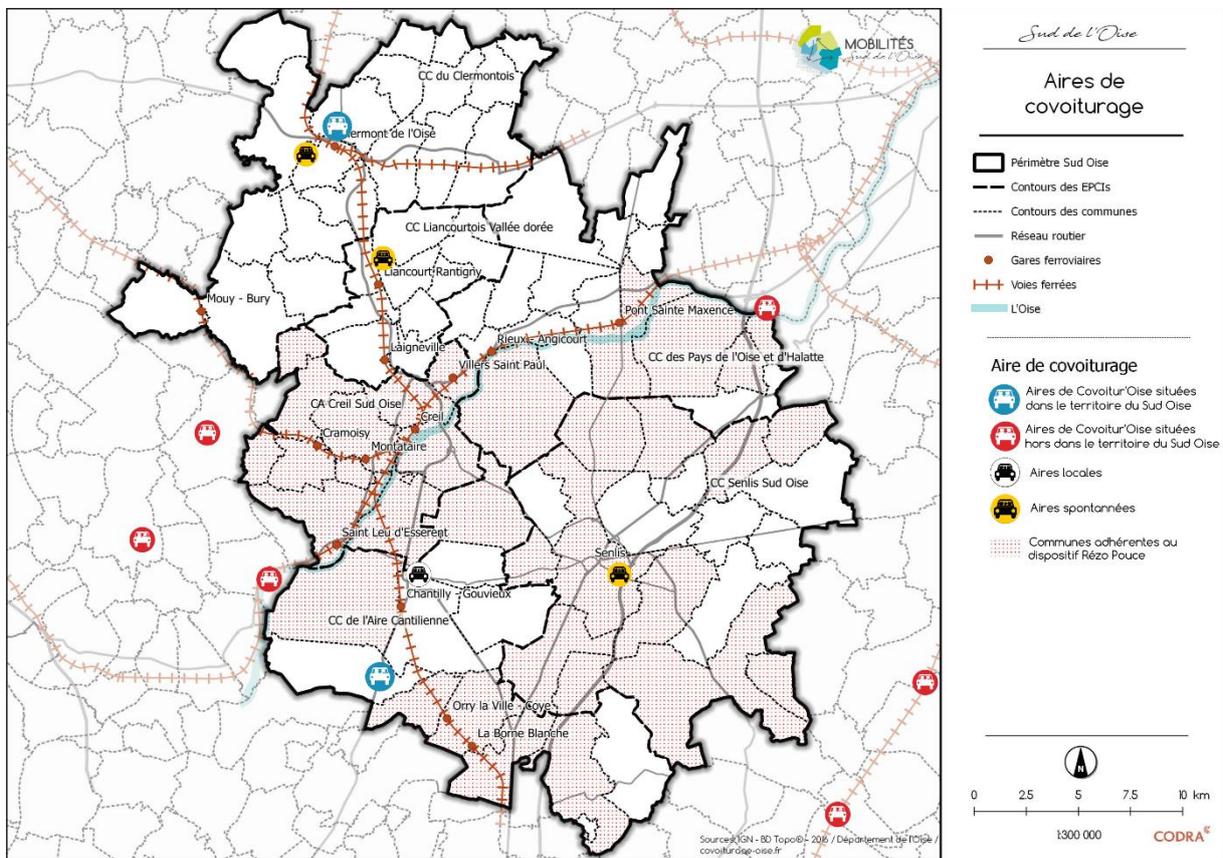
Carte 10 : Vulnérabilité en termes d'accès à la mobilité



Covoiturage

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

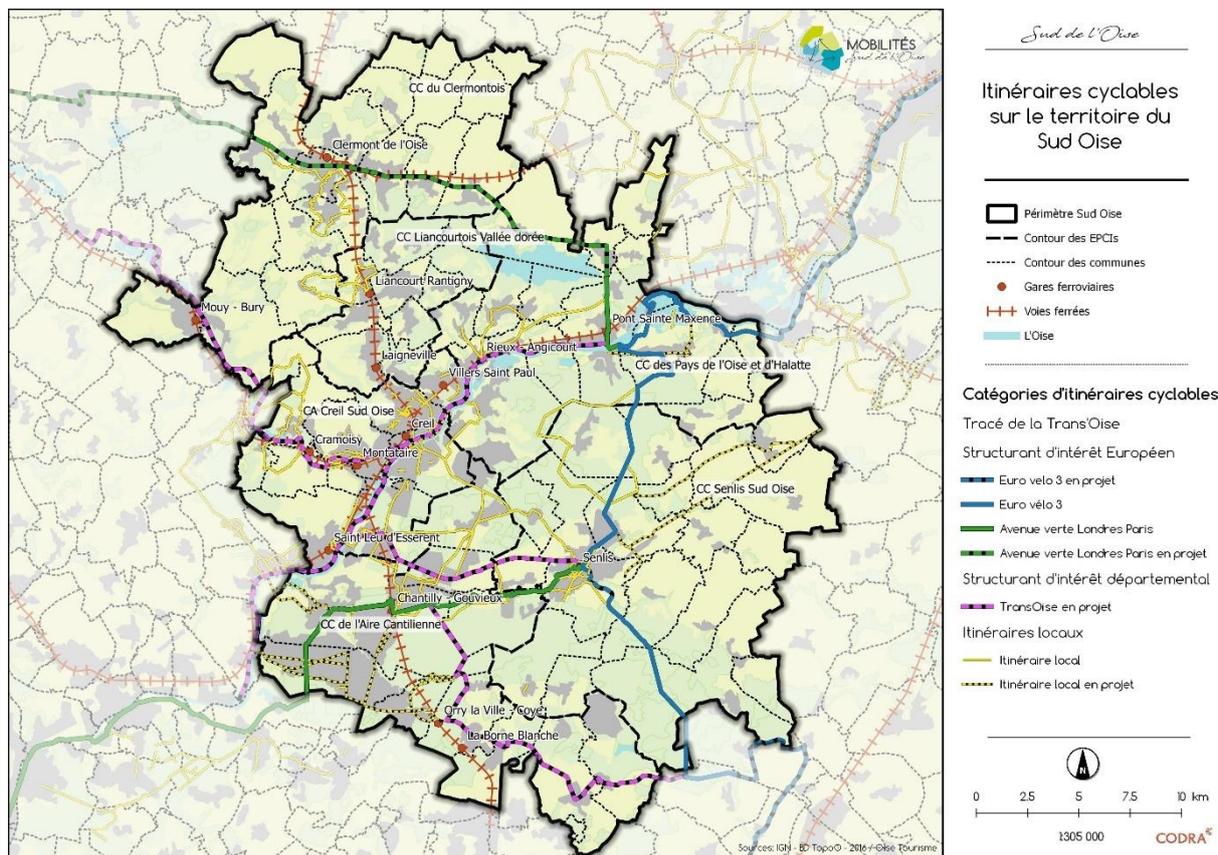
Carte 11 : Aires de covoiturage



Itinéraires cyclables

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

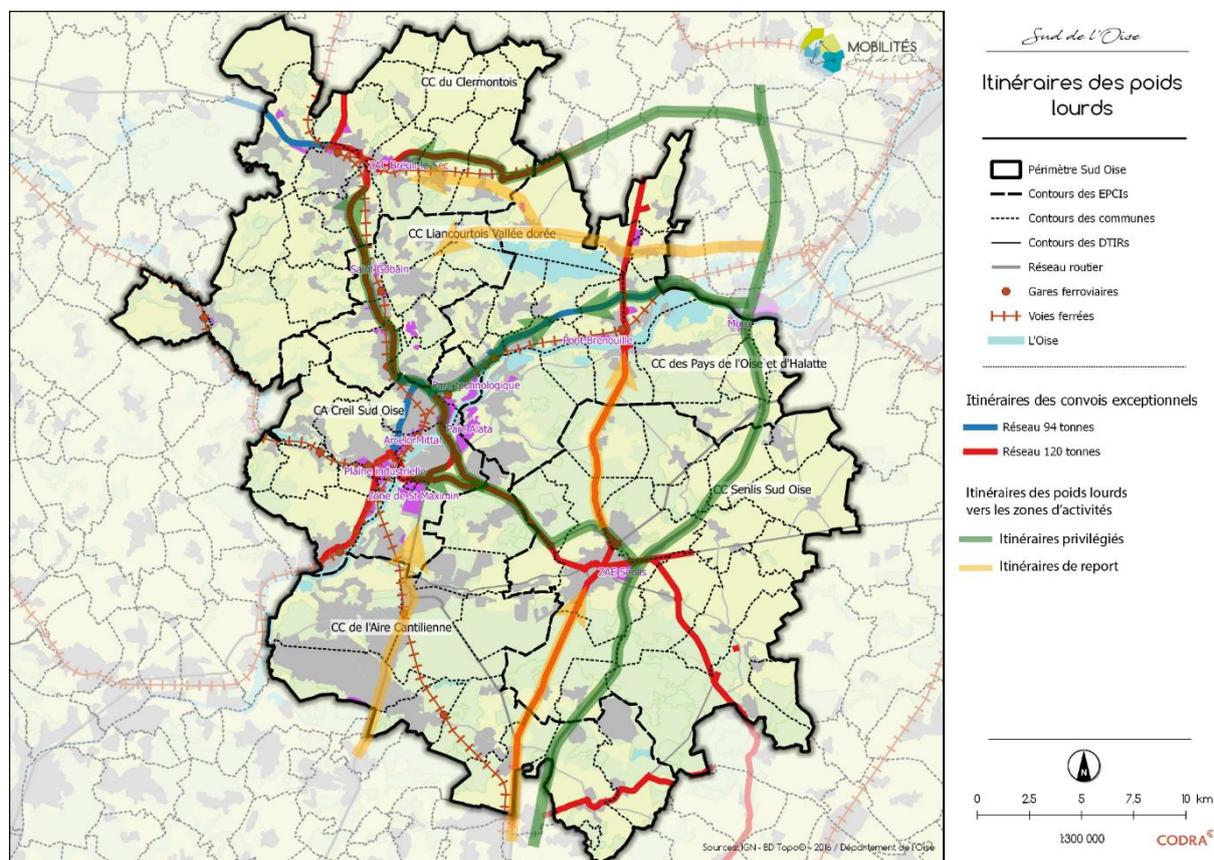
Carte 12 : Itinéraires cyclables



Transport de marchandises

Les zones d'activités bénéficient d'une bonne accessibilité depuis l'autoroute A1, mais le report d'une partie du trafic sur les voies locales génère des nuisances dans les secteurs urbains. La part du trafic poids lourds sur la RD 1016 en traversée de Chantilly, et sur la RD 1017 en traversée de Senlis, est de 4,5%. Le transport par rail et par voies navigables reste sous exploité. En effet, le réseau ferroviaire présente un potentiel pour le fret (étoile ferroviaire). Il existe également un potentiel de report du trafic de fret vers le fluvial, en lien avec les projets en cours (canal Seine Nord Europe, eau port...).

Carte 13 : Itinéraires des poids lourds



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

Flux économiques locaux

Les flux économiques locaux représentent un enjeu important. Ces activités doivent être permises par les évolutions du plan de mobilité, à la fois dans les secteurs urbains (ex: flux liés au tourisme en Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, projet de regroupement des activités de « Lactel » à Clermont...) et en dehors des zones urbaines : voiries « hors gel », besoins saisonniers (betteraves...) ou provisoires (chantier de construction, carrières temporaires...), transports de matières dangereuses...

Environnement et mobilité

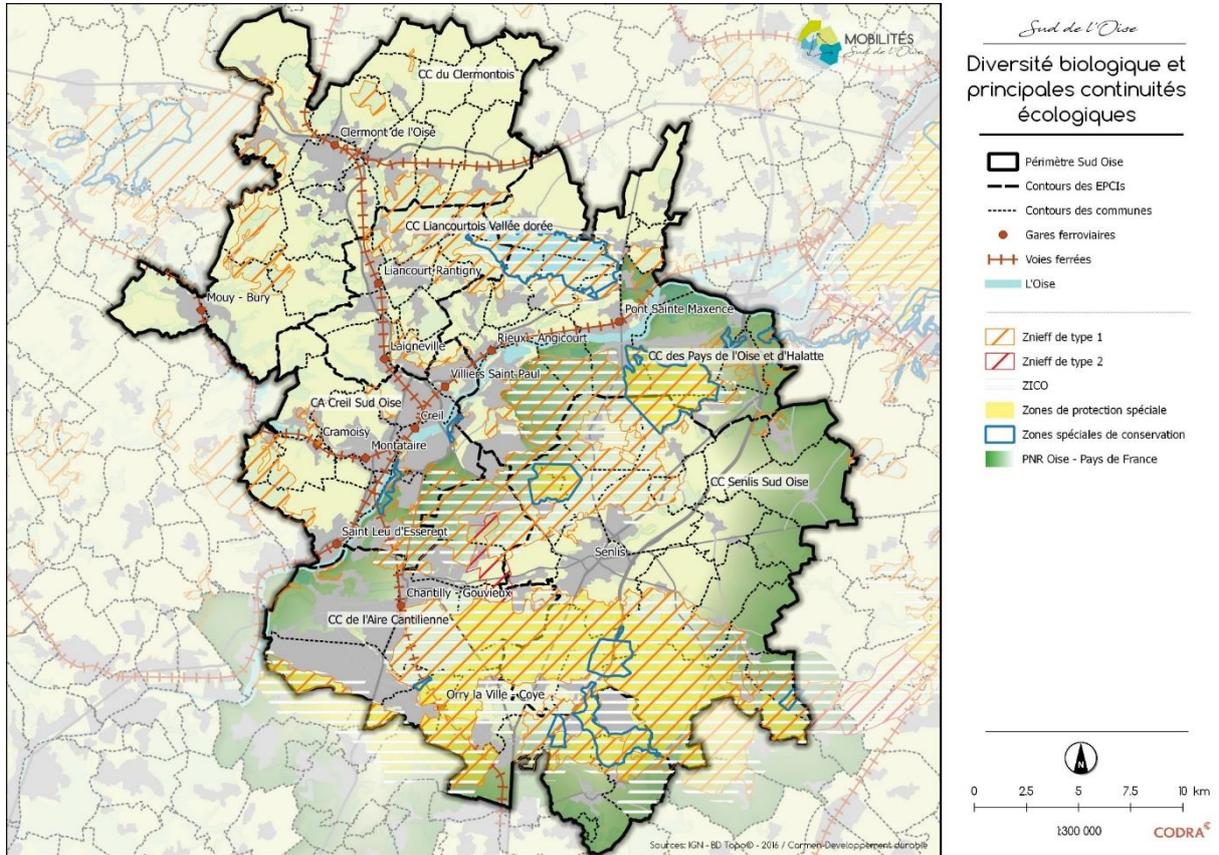
Biodiversité

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

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

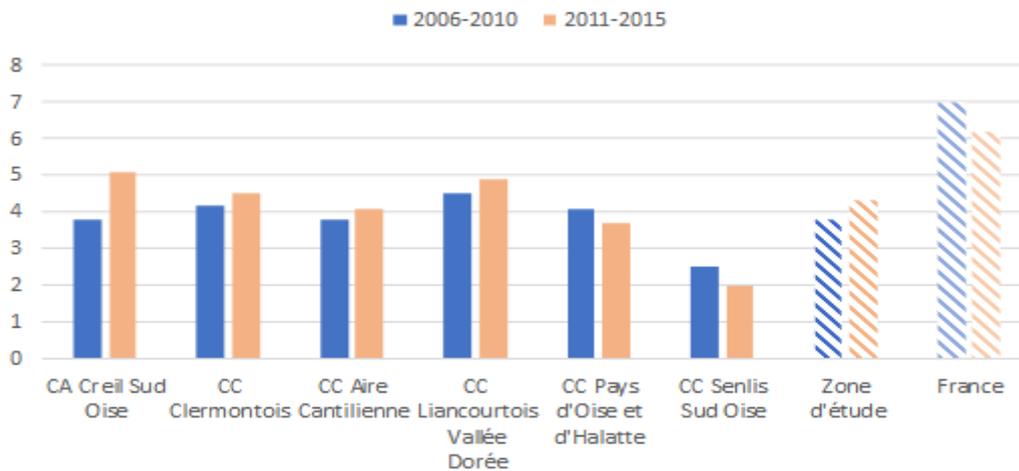
Une proportion importante du territoire est couverte par des ZNIEFF I et II. Les ZNIEFF ne constituent pas une protection réglementaire mais sont révélatrices d'un intérêt biologique et peuvent constituer un indice à prendre en compte dans les aménagements et projets.

Carte 14 : Diversité biologique et continuités écologiques



Urbanisation et consommation d'espace

L'indice de construction correspond au nombre de logements commencés par an pour 1 000 habitants. Sur la période 2006 à 2015, l'indice de construction moyen des 6 territoires s'est situé en-dessous de la moyenne nationale.



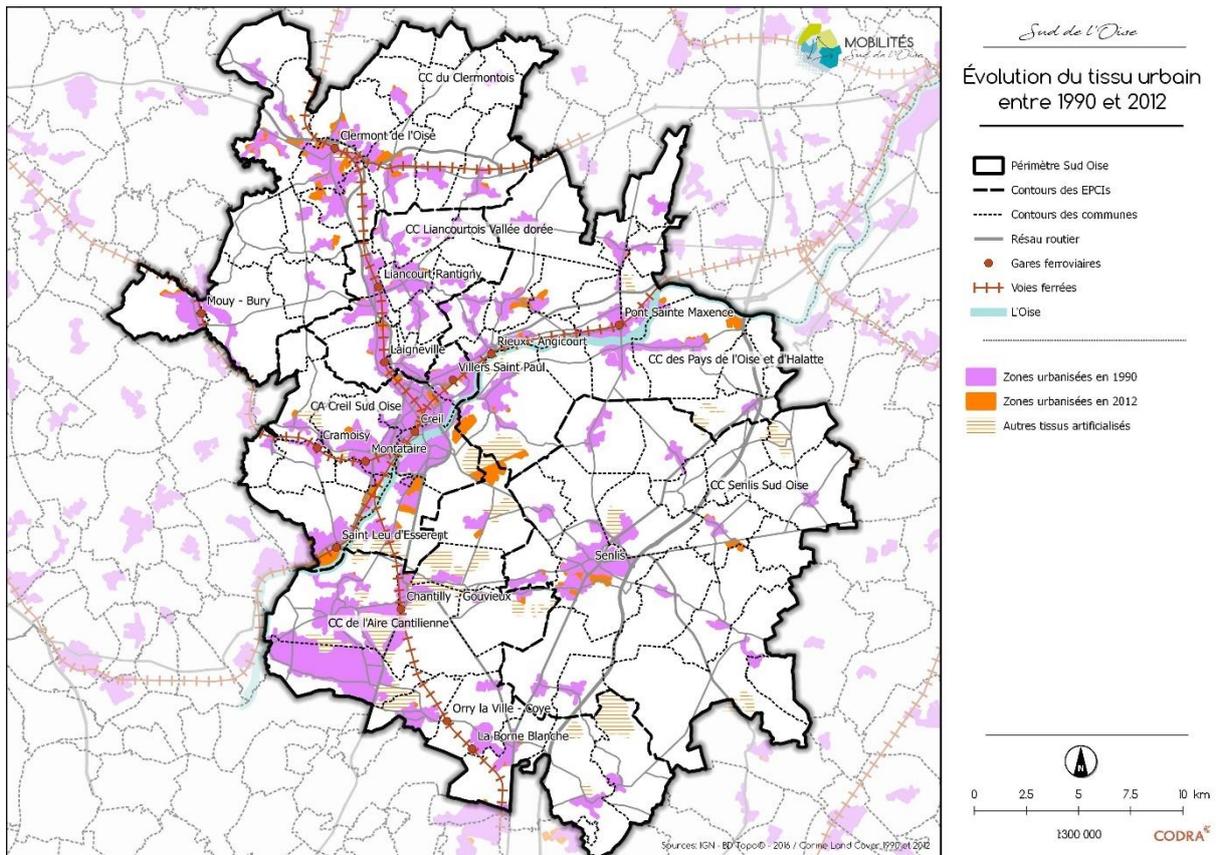
Source : Sitadel 2 (2011-2015)

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

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

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

Carte 15 : Evolution du tissu urbain entre 1990 et 2012

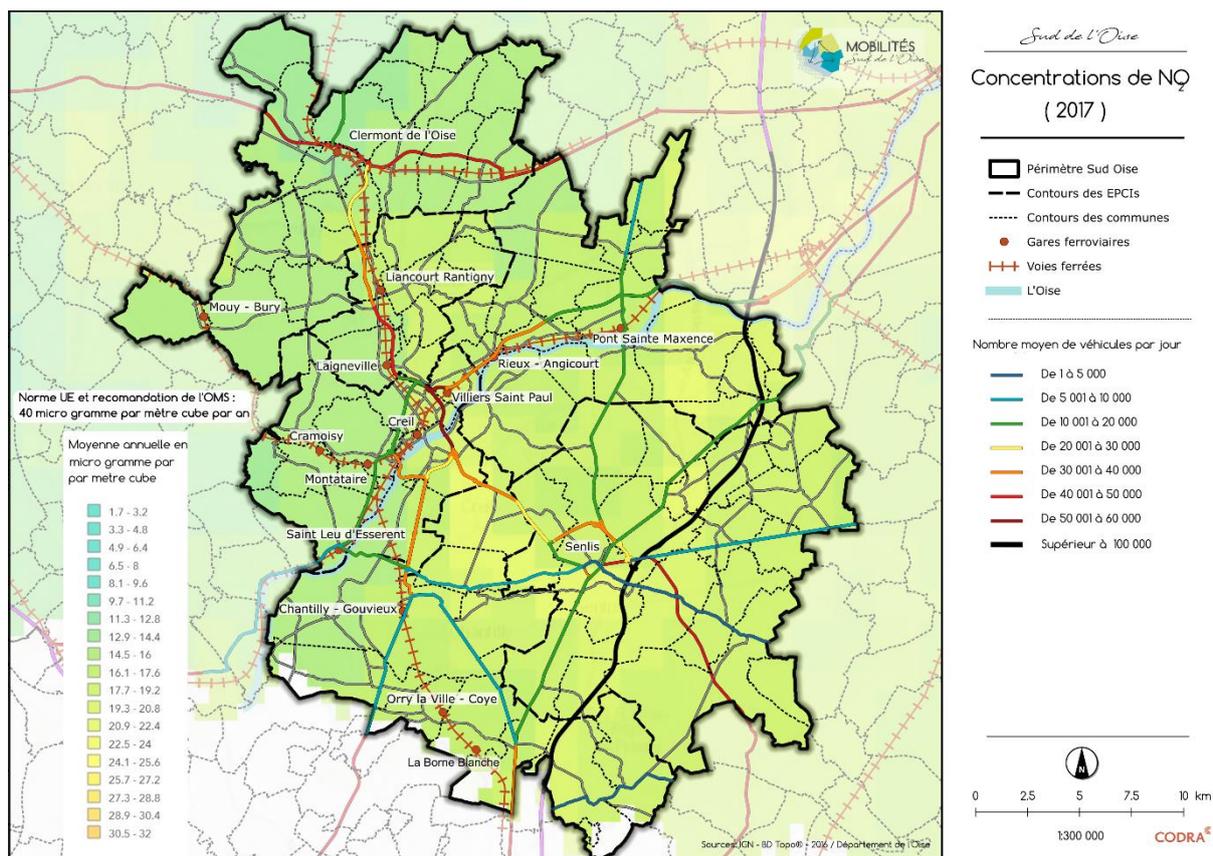


Pollution de l'air

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

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

Carte 16 : Concentrations de NO₂ en 2017

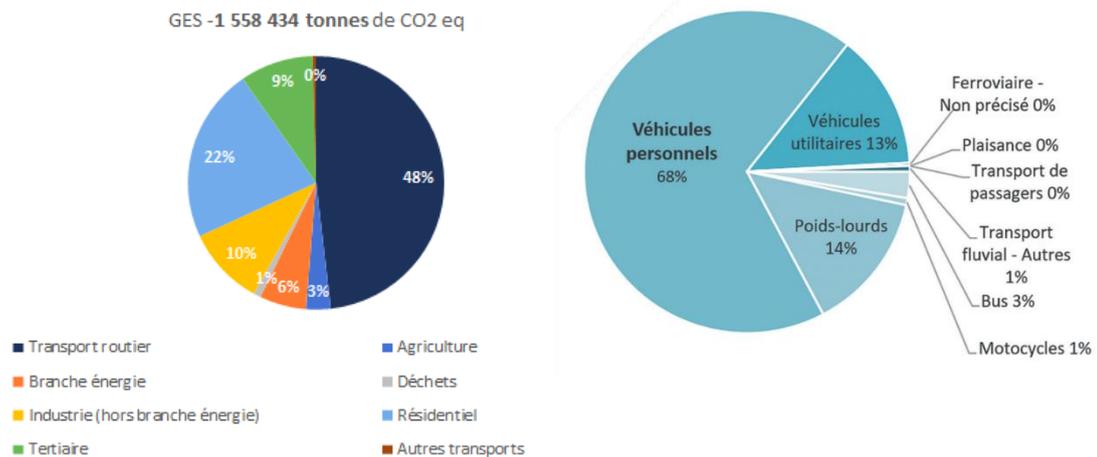


Gaz à effet de serre

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

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

Emissions de CO2 sur le territoire



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

Avantages / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Les actions des Plans de Mobilité 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 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>

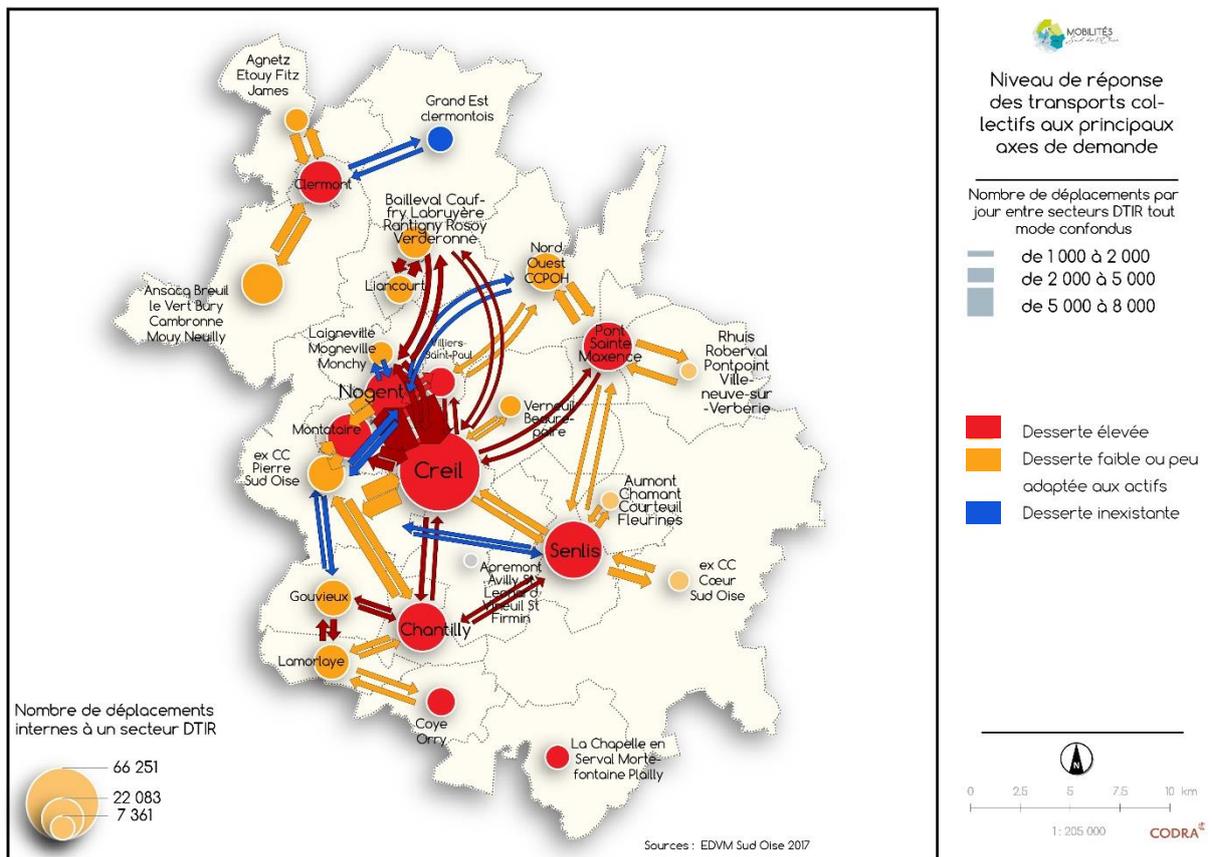
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseaux urbains en développement (Le Bus) ou en restructuration (réseau urbain de l'ACSO) ▪ Projets qui pourront renforcer l'attractivité des pôles, notamment aux abords des gares, un potentiel d'amélioration de la santé, du cadre de vie et de l'attractivité du territoire ▪ Arrivée de la ligne TGV et du barreau Roissy - Picardie, mise en œuvre de la LOM, 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 ▪ 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 de manière détaillée. Ces deux informations ont été croisées pour déterminer le niveau de réponse des transports collectifs aux principaux axes de demande. La carte ci-dessous montre les liaisons empruntées plus de 1 000 fois par jour (tous modes confondus) et le niveau de desserte des transports collectifs sur ces liaisons. Cela permet de faire ressortir les axes sur lesquels un renforcement de l'offre existante (en jaune) ou une création d'une offre nouvelle (en bleu) sont à envisager.

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



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

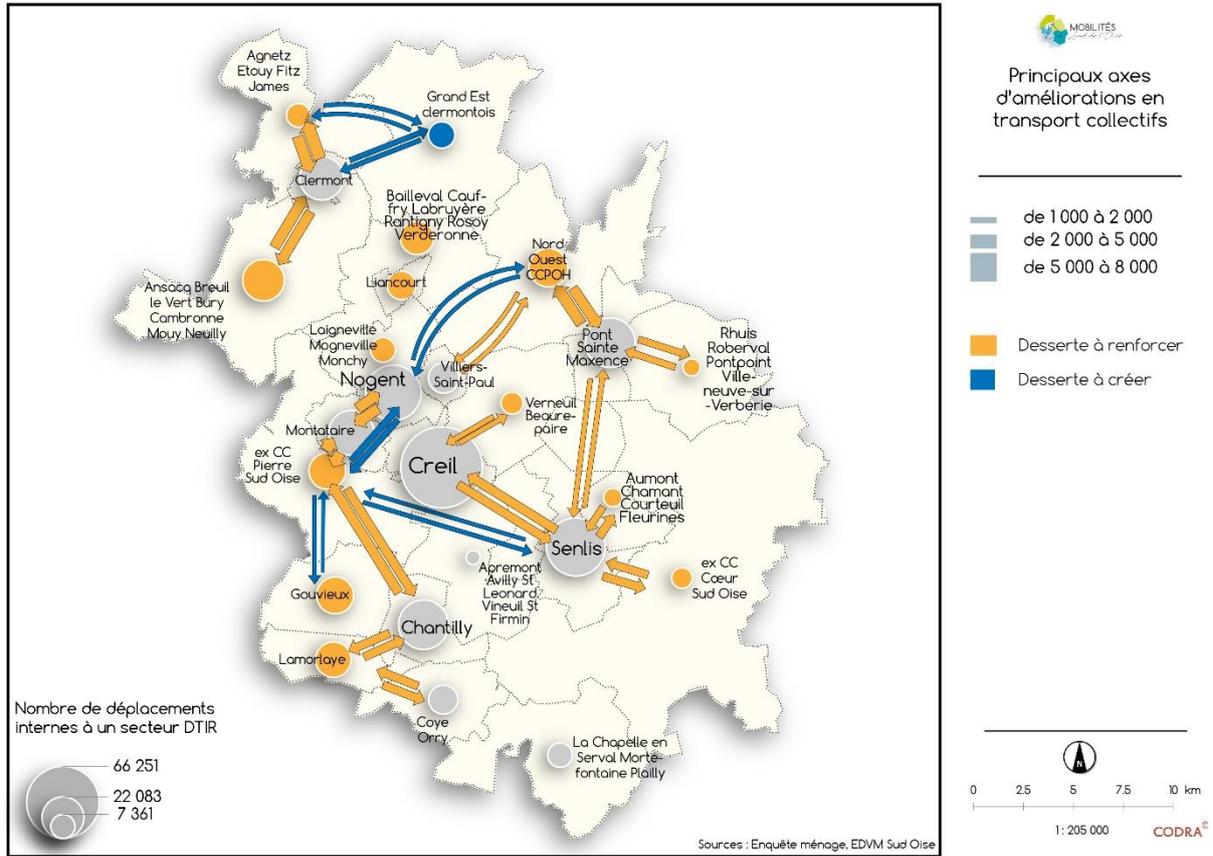
Principaux axes d'amélioration en transports collectifs

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

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

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

Carte 18 : Principaux axes d'amélioration en transports collectifs

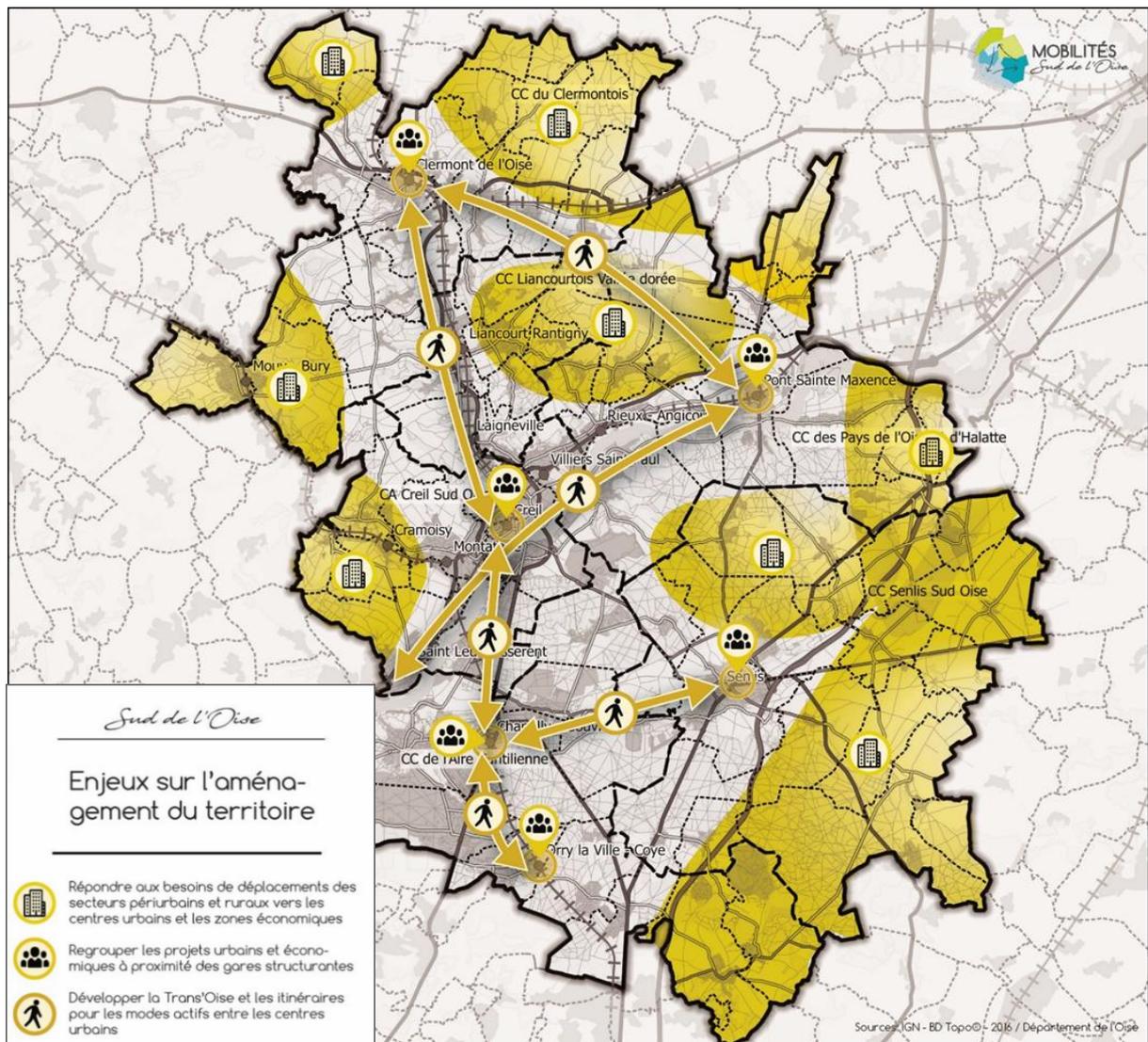


Enjeux de mobilité

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

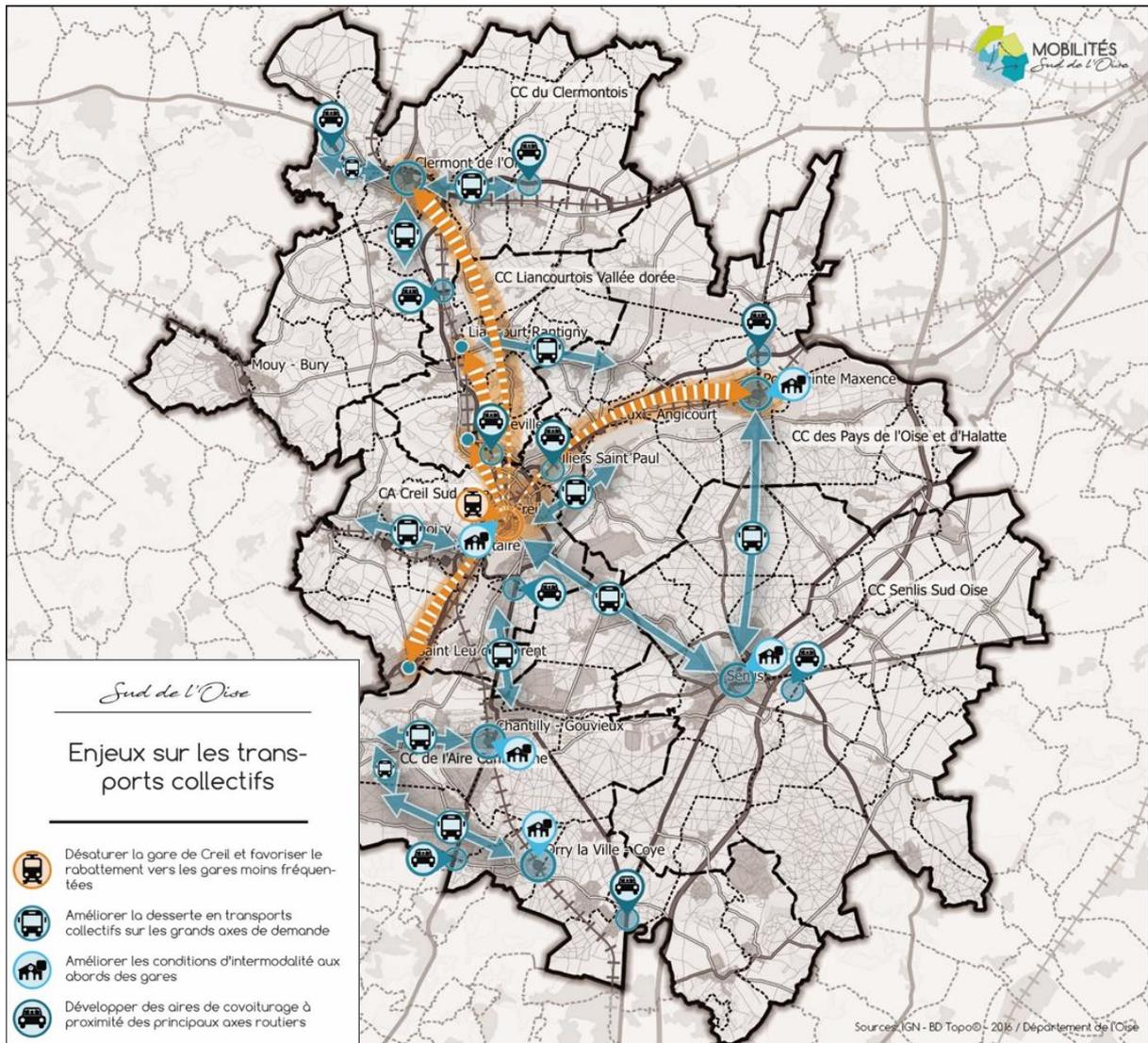
Aménagement du territoire : répondre aux besoins des secteurs périurbains et regrouper l'urbanisation future aux abords des pôles d'échanges

Carte 19 : Enjeux en termes d'aménagement du territoire



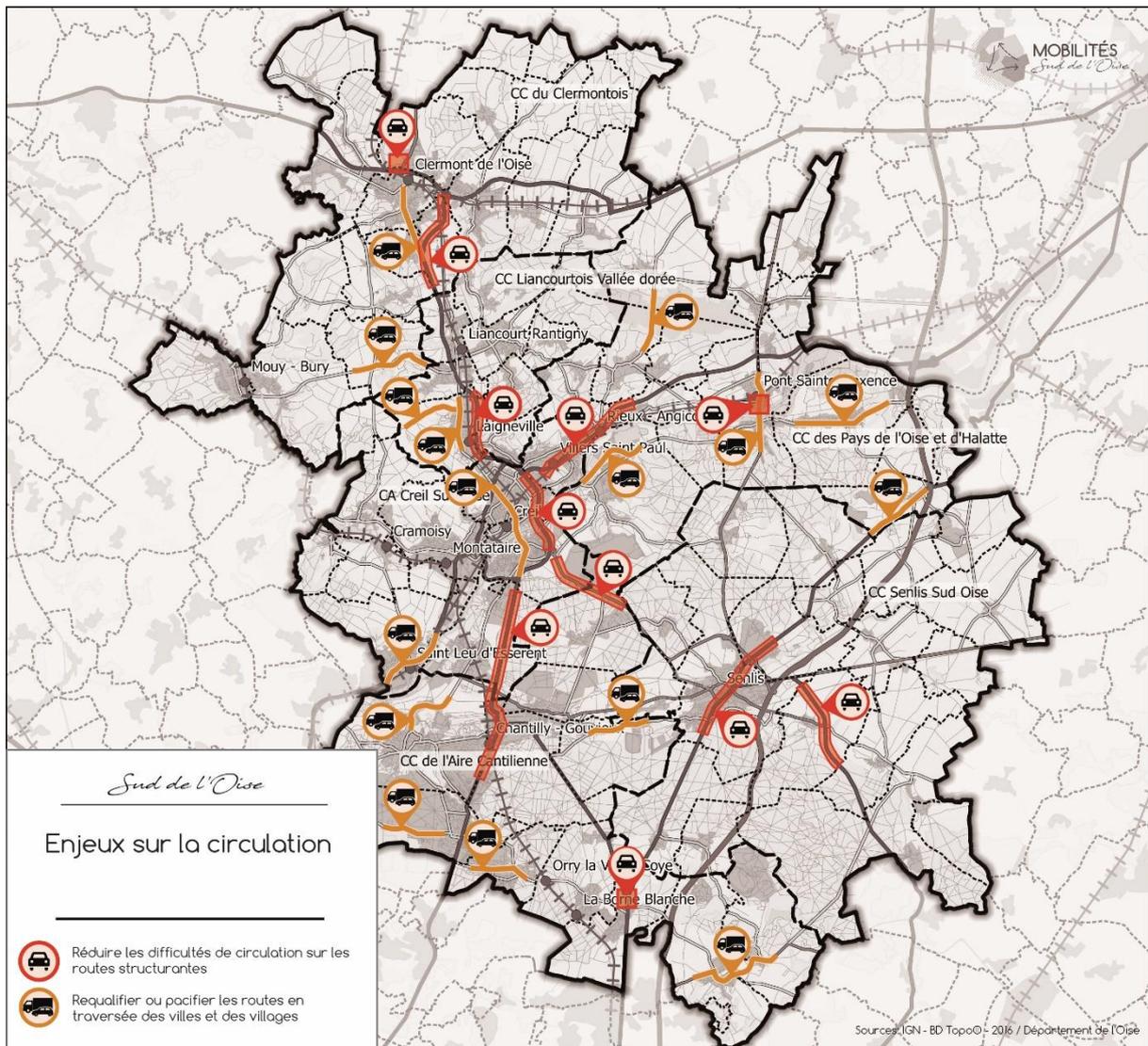
Transports collectifs : désaturer la gare de Creil, répondre aux grands axes de demande et améliorer l'intermodalité

Carte 20 : Enjeux en termes de transports collectifs

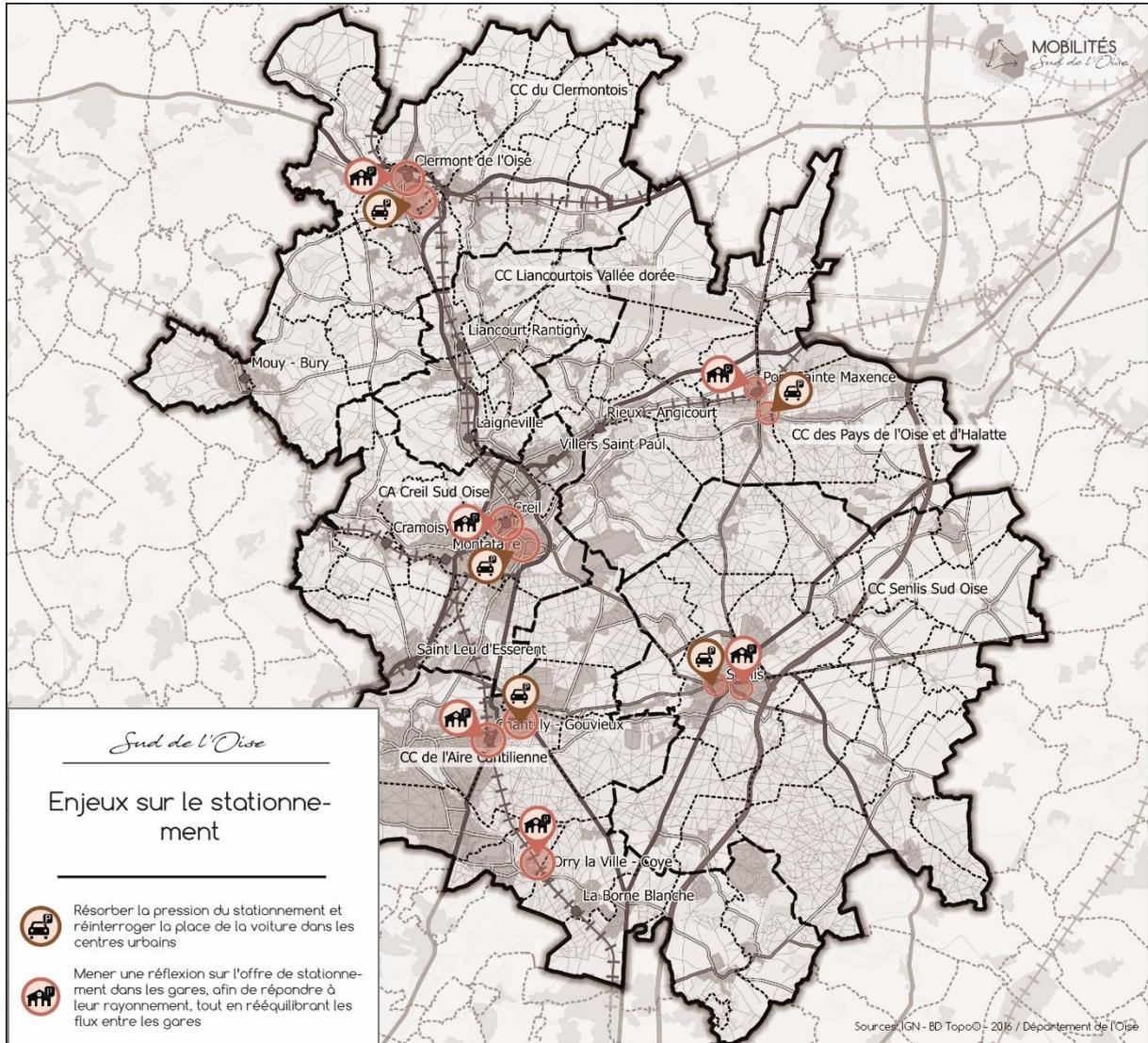


Circulation et stationnement : réduire la saturation, pacifier les traversées de secteurs urbains, réduire la pression dans les centres-villes et les gares

Carte 21 : Enjeux en termes de circulation

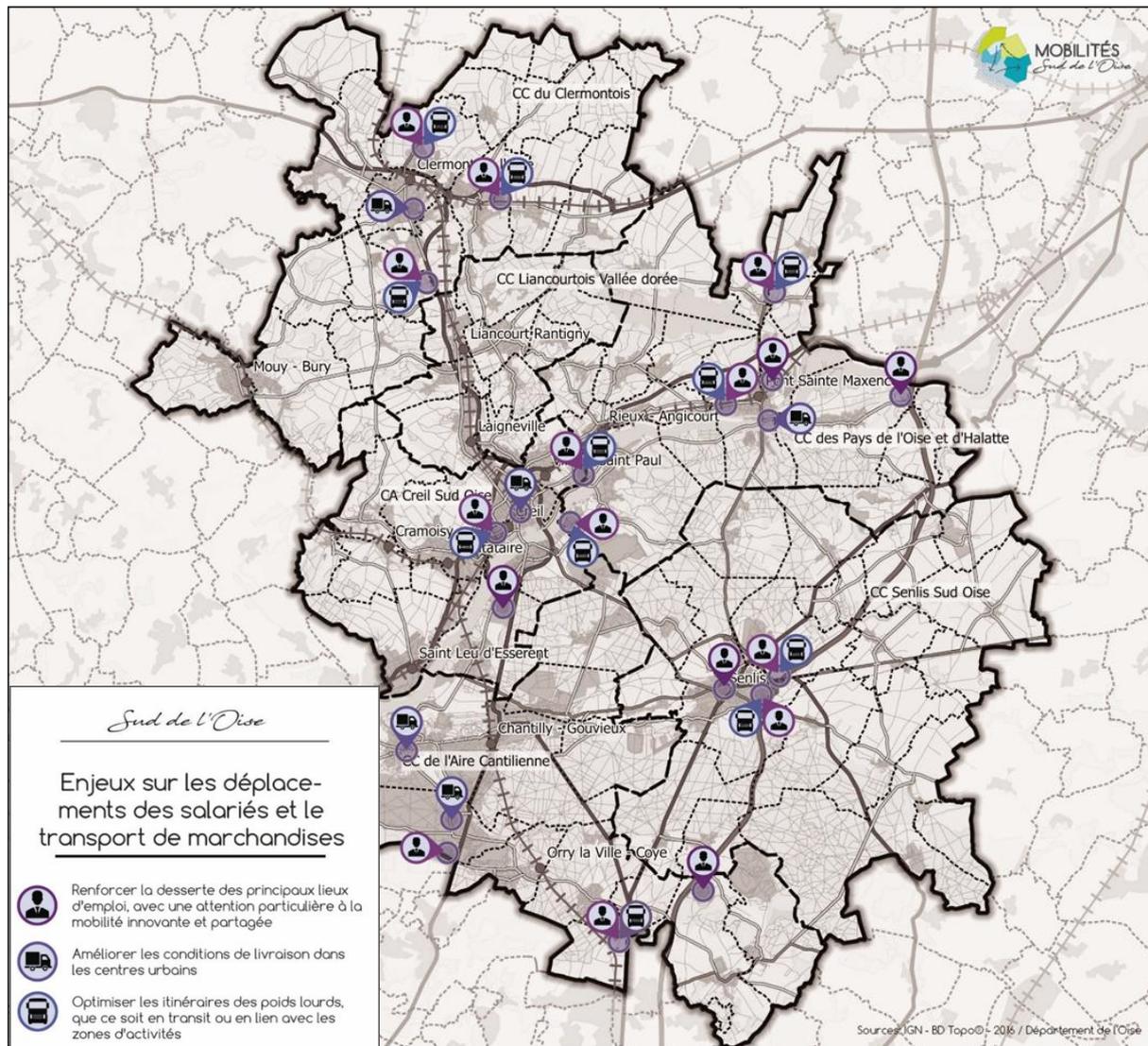


Carte 22 : Enjeux en termes de stationnement



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

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



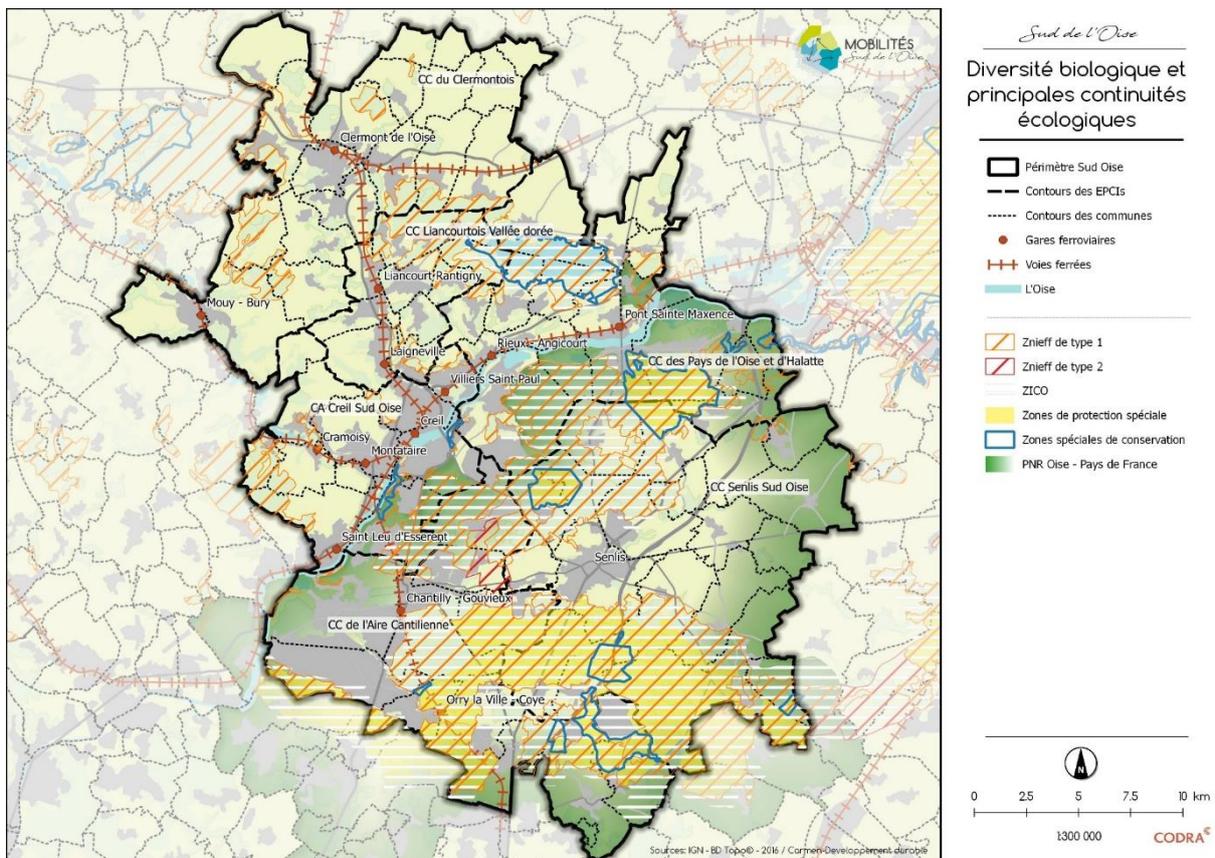
Environnement : un patrimoine naturel particulièrement riche qu'il est nécessaire de préserver

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

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

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

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



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

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

Principaux enseignements du diagnostic

Des perspectives majeures de développement

Une dynamique soutenue

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

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

Une forte attractivité

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

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

Des conditions de mobilité à améliorer

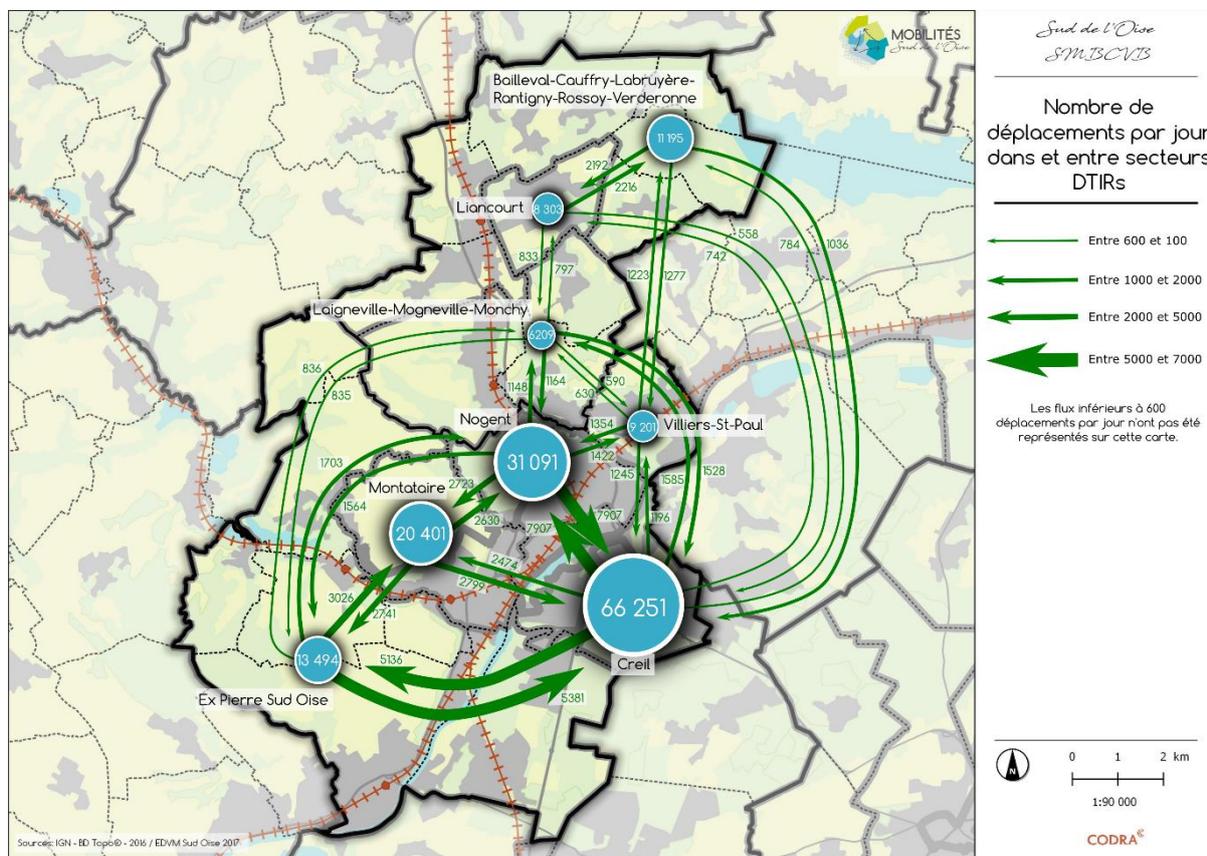
Flux de déplacement

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

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

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

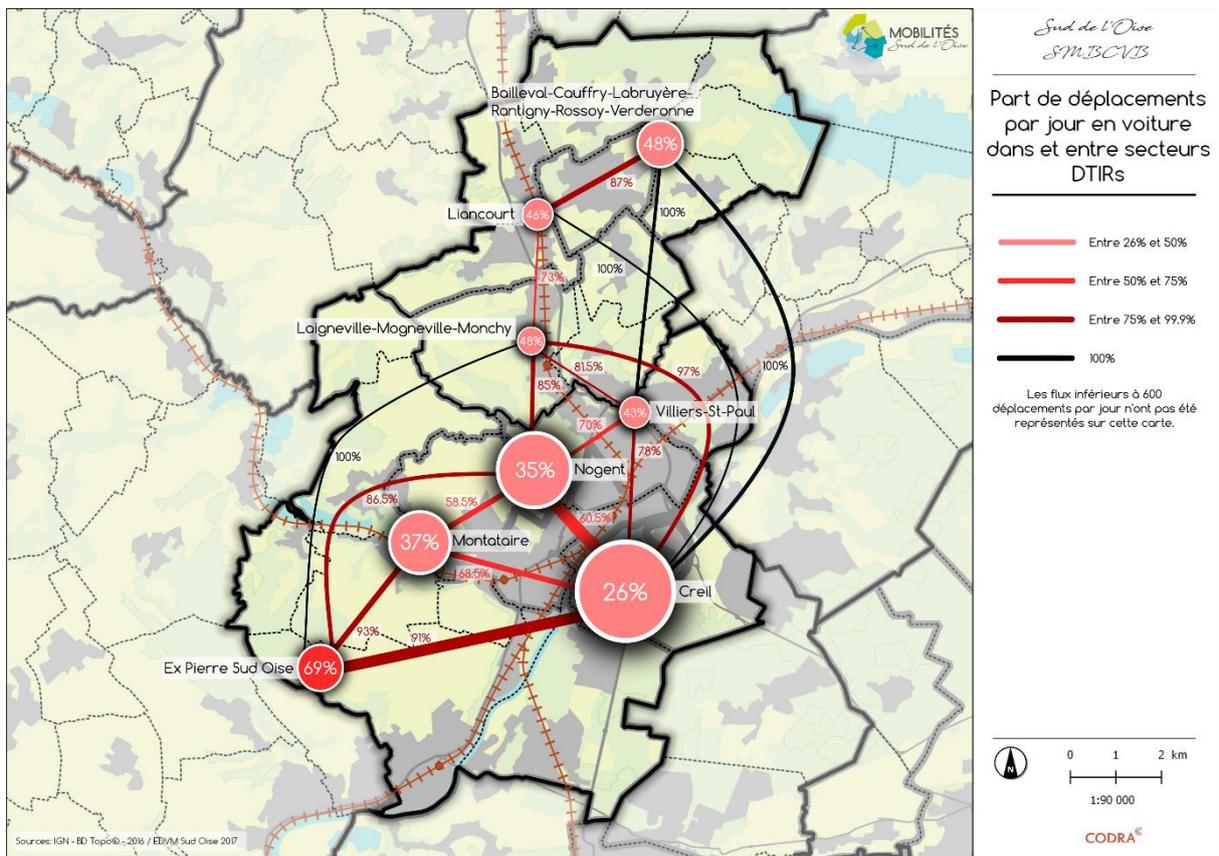
Carte 25 : Déplacements sur le territoire du SMBCVB



Flux de déplacements en voiture

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

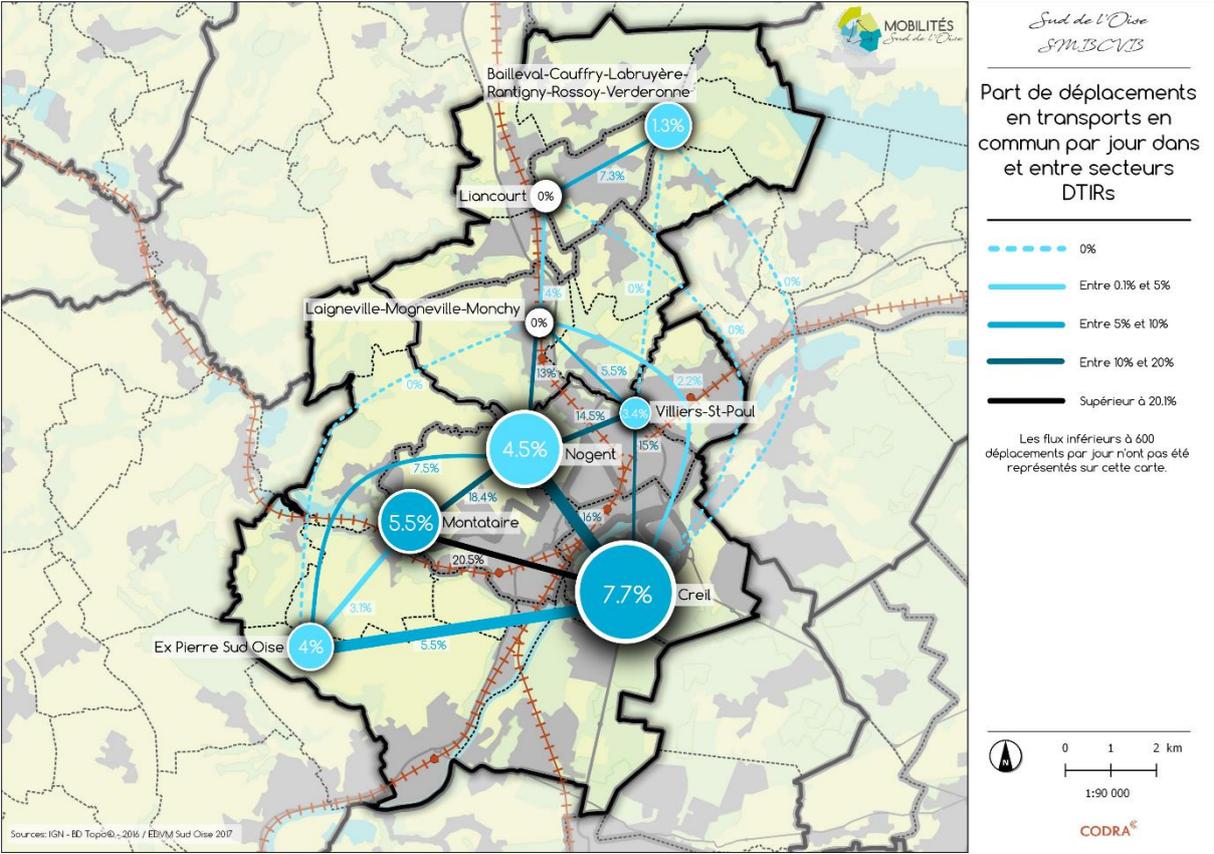
Carte 26 : Déplacements en voiture sur le territoire du SMBCVB



Flux de déplacements en transports collectifs

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

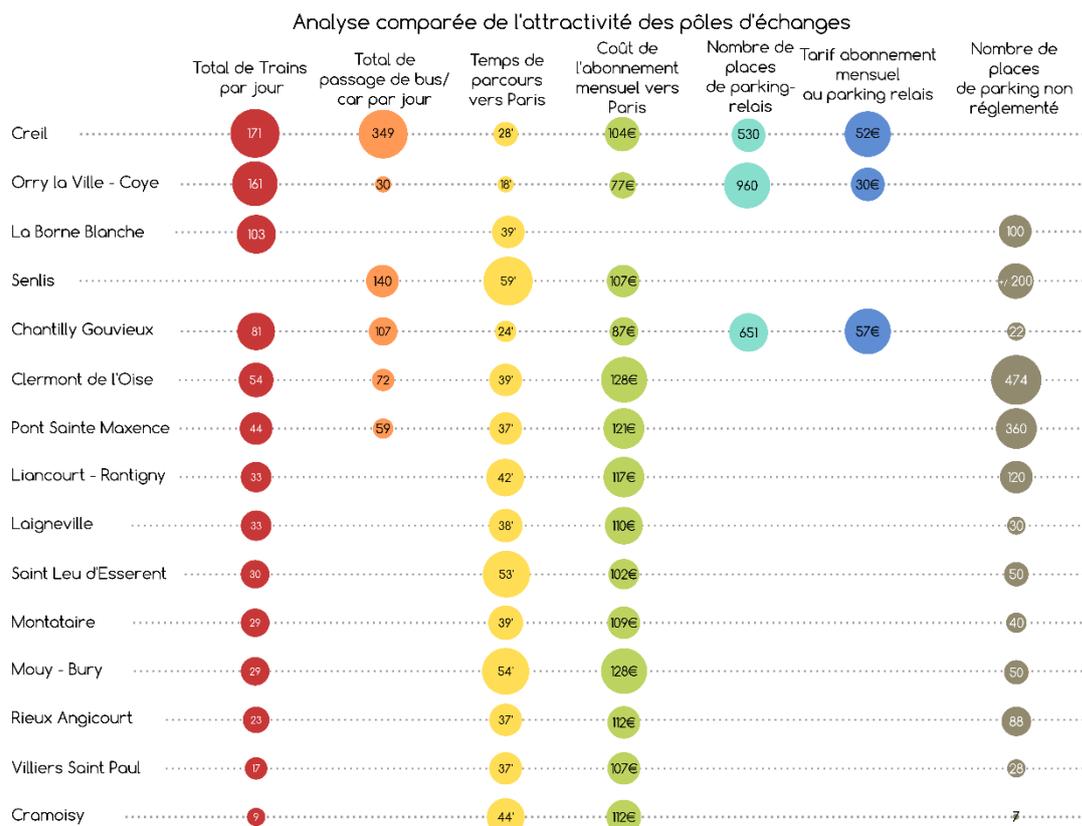
Carte 27 : Déplacements en transports collectifs sur le territoire du SMBCVB



Desserte multimodale

Creil bénéficie de la meilleure desserte multimodale du Sud Oise, notamment avec une desserte en transports collectifs urbains, interurbains et ferroviaire. En tant que centre de l'étoile ferroviaire, elle est desservie par l'ensemble des lignes ferroviaires desservant le Sud Oise (5 lignes de TER et 1 ligne de RER). La desserte s'est vue renforcée en 2019. La fréquentation du pôle d'échanges de Creil est donc très importante. Le projet d'ouverture du barreau ferroviaire « Roissy Picardie », intégrant une desserte de la gare de Creil par le TGV entre Amiens et Roissy, est prévu pour 2025. Les autres gares du territoire présentent un niveau de desserte ferroviaire moins important, mais qui reste significatif, notamment celles de la CCLVD, desservies par les trains de la ligne Paris – Amiens. Toutefois, ces gares souffrent d'une desserte très faible ou absente par des lignes de bus urbaines ou par des lignes de car interurbaines depuis leurs périmètres d'attractivité.

Analyse comparée de l'attractivité des pôles d'échanges



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

Desserte en transports collectifs urbains

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

Ce réseau a été restructuré en 2021, afin de fusionner les deux anciens réseaux, d'améliorer la vitesse commerciale des lignes principales (lignes A et B), d'améliorer la desserte de la gare et enfin de renforcer la desserte des zones d'activités et des quartiers prioritaires de la ville. Le nouveau réseau urbain de l'ACSO dessert l'ensemble des quartiers prioritaires de la ville : Les Hauts de Creil à Creil, les Martinets à Montataire, les Rochers L'Obier / Granges-Coteaux à Nogent-Sur-Oise et Bellevue / Belle-Visée à Villers-Saint-Paul.

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

Carte 28 : Réseau de transports collectifs de l'ACSO



Source : Communauté d'Agglomération Creil sud Oise, 2022

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

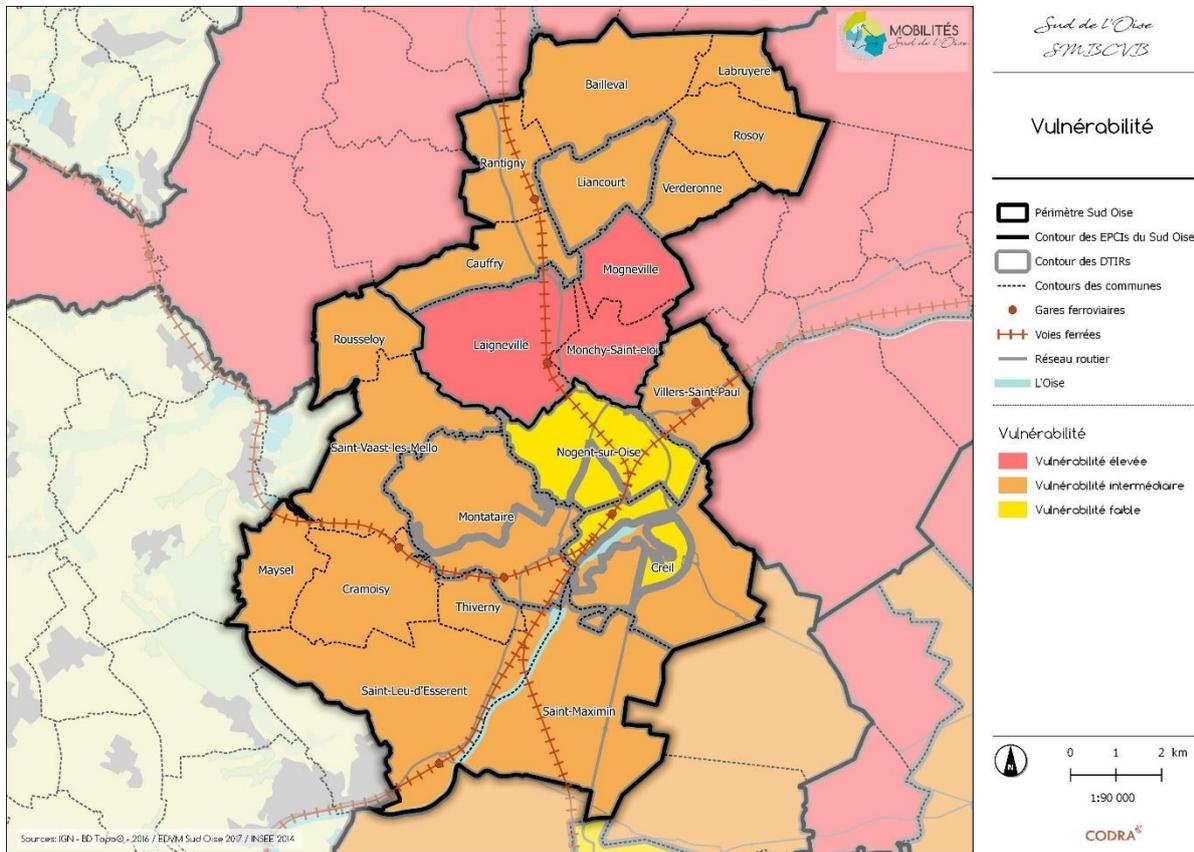
Vulnérabilités en termes de mobilité

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

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

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

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



Covoiturage

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

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

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

Itinéraires cyclables

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

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

Transport de marchandises

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

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

Environnement et mobilité

Biodiversité

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

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

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

Consommation d'espace

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

Pollution de l'air

Les émissions de l'ACSO sont fortement marquées par le secteur industriel, à l'origine de contributions d'entre 30 et 60% aux émissions de SO₂, COVNM, PM_{2.5} et PM₁₀, ainsi que par le transport routier, à l'origine de contributions d'entre 32 et 33% aux émissions de PM_{2.5} et PM₁₀ et de 45% aux émissions de NO_x.

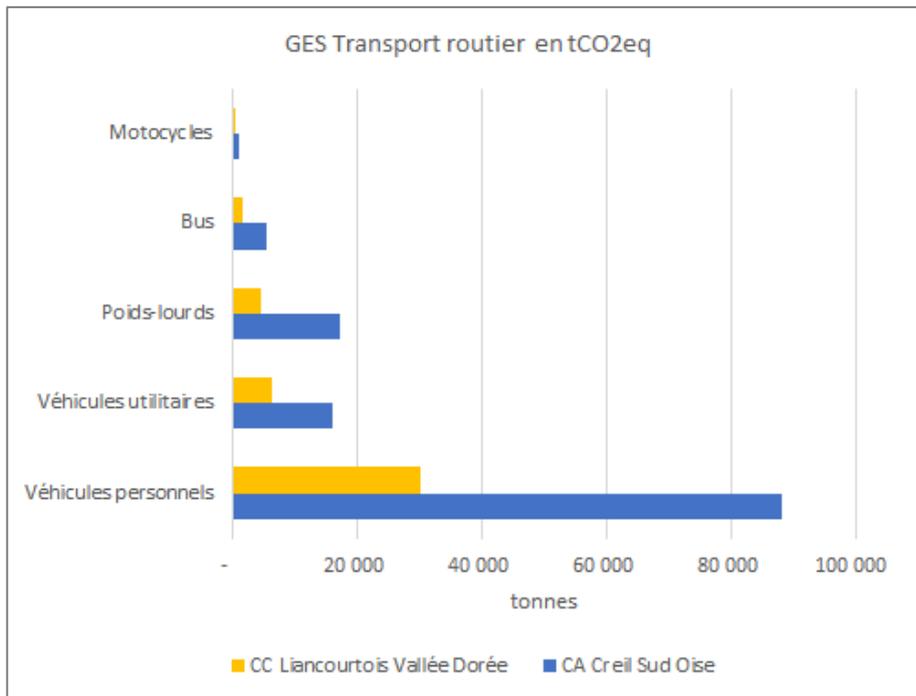
Les émissions de la CC Liancourtois Vallée Dorée sont dominées par le secteur résidentiel, à l'origine de contributions d'entre 30 et 55% aux émissions de SO₂, COVNM, PM_{2.5} et PM₁₀, ainsi que par le transport routier, à l'origine de contributions d'entre 32 et 36% aux émissions de PM_{2.5} et PM₁₀ et de 67% aux émissions de NO_x.

Gaz à effet de serre

Les émissions de GES de l'ACSO représentent 456 138 tCO₂eq tous secteurs confondus. La part du secteur routier est d'environ 28%, avec 127 808 tCO₂eq, représentant environ 1,5 tonne/an/habitant.

Les émissions de GES de la CC Liancourtois Vallée Dorée représentent 92 747 tCO₂eq tous secteurs confondus. La part du secteur routier est d'environ 47%, avec 43 215 tCO₂eq, représentant environ 1,84 tonne/an/habitant.

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



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

Synthèse des enjeux de mobilité

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

Aménagement, urbanisme et mobilité

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

Transports collectifs, gares et solutions innovantes

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

Circulation et stationnement

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

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

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

Mobilité des salariés et des élèves, transport de marchandises

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

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

Vision prospective de la mobilité

Panorama des grandes tendances dimensionnantes pour la mobilité de demain

Démographie et dynamiques de population

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

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

Dans cette perspective haussière, les seniors occupent donc une place centrale, ce qui ne manquera pas d'impacter voire révolutionner les enjeux de transport et de mobilité. Au sein de cette population vont apparaître dès 2025-2030 des sous-catégories très différentes : les jeunes seniors (60-74 ans) resteront pour partie actifs (environ 15% de cette tranche d'âge en 2030 contre 2 à 3% aujourd'hui) ; le troisième âge (75-84 ans) et le quatrième âge (plus de 85 ans) seront de plus en plus peuplés. Alors que la demande de transport et de mobilité classique (pendulaire, en heures de pointes, etc.) sera nettement renforcée par la première catégorie, les besoins et contraintes en mobilité d'une personne du 3^{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 matérielles), l'augmentation des distances d'accès aux commerces et aux services, la diminution des relations sociales et familiales et la dégradation des facultés physiologiques, cognitives et psychologiques avec l'avancée en âge (marcher, se projeter dans le temps et dans l'espace, maîtriser ses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nouveaux services de mobilité, dématérialisation

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

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

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

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

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

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

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

Enjeux climatiques et politiques environnementales

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

Hausse du niveau des mers et océans, modifications des schémas de précipitations, raréfaction progressive de la ressource eau, 6^{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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incidences en termes d'évolution des usages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zoom sur le véhicule autonome

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

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

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

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

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

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

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



Benchmarking de solutions de mobilité dans des milieux périurbains

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

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

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

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



Source : www.wimoov.org

Les solutions proposées sont nombreuses et variées :

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

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

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

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

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

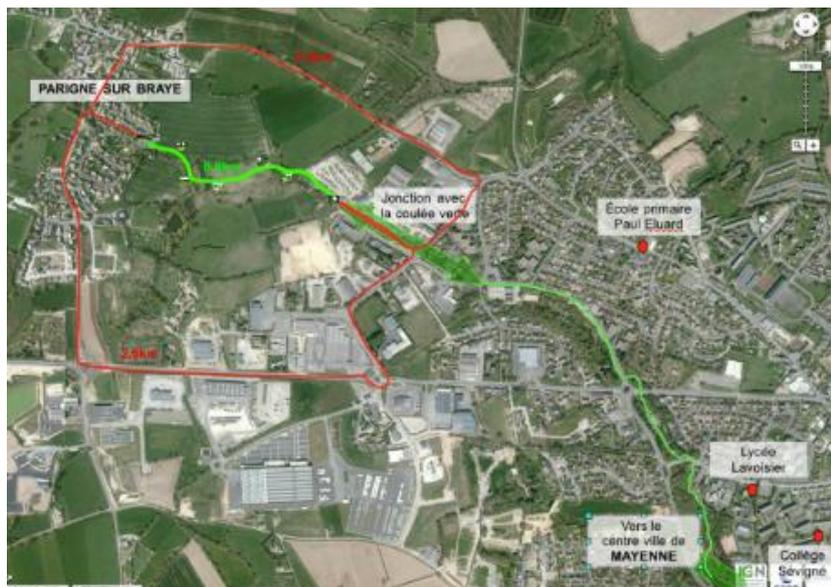
Développement d'infrastructures cyclables légères en milieu périurbain et rural : deux exemples en Pays de la Loire

Parigné-sur-Braye, Mayenne (53)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Principes

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

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

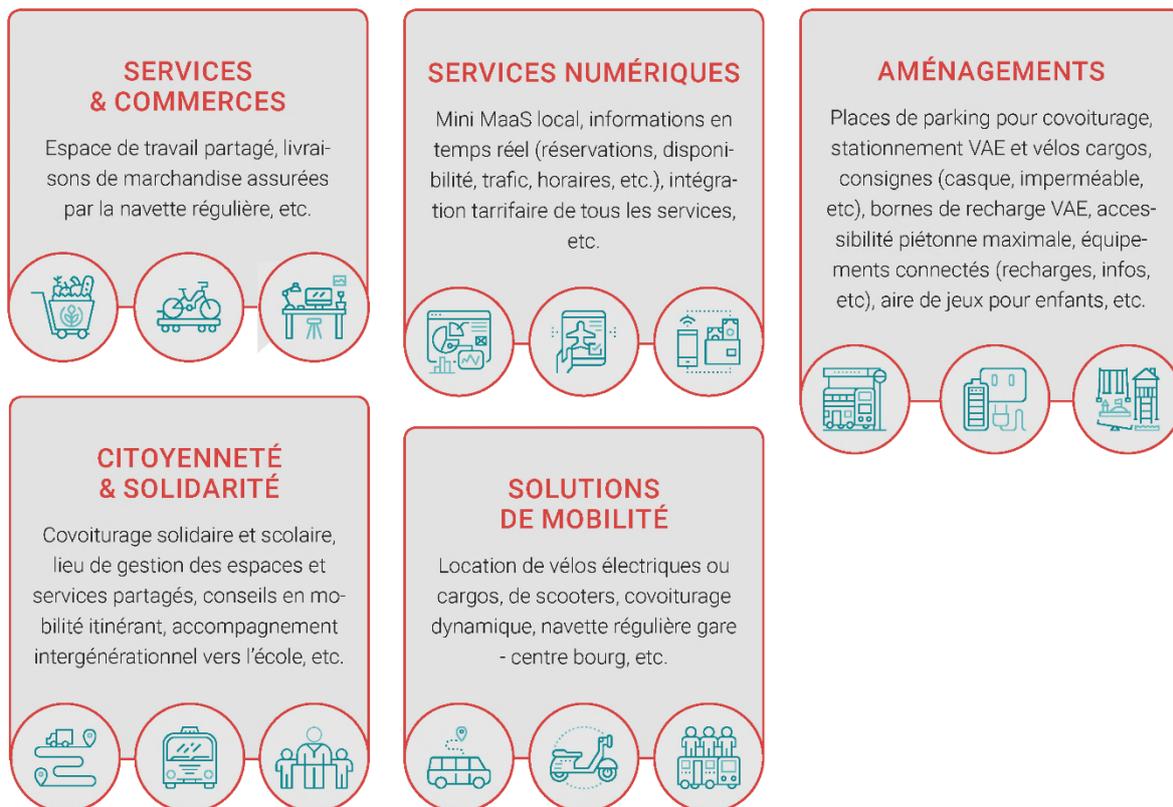
Le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une conciergerie, un local associatif, sont autant de candidats potentiels.

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

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

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

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



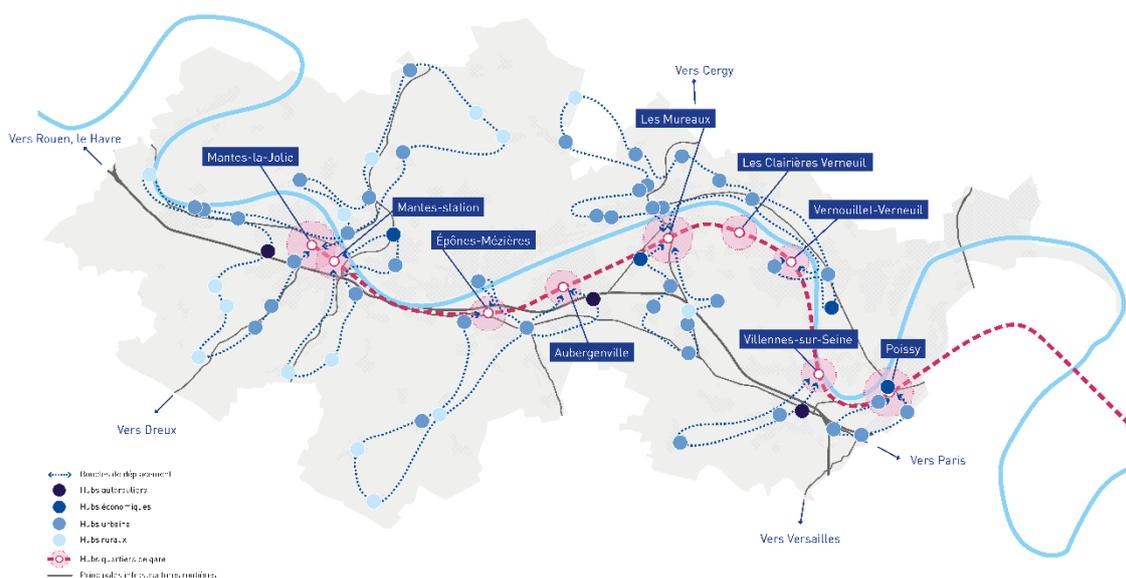
L'exemple de Grand Paris Seins & Oise

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

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

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

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



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

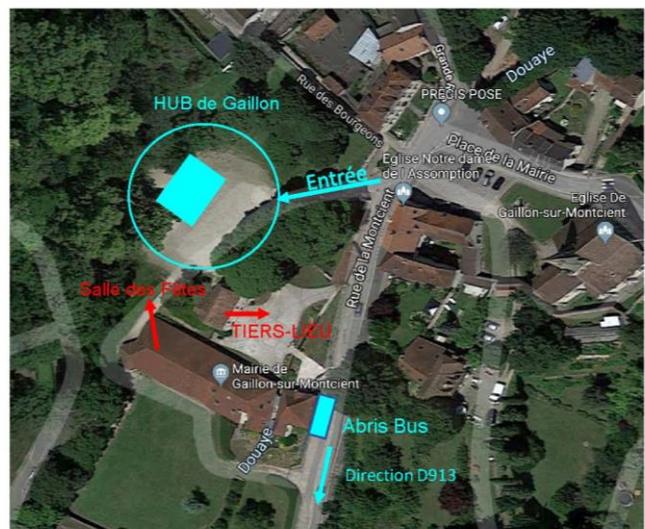
5 typologies de hubs ont été pensées en ce sens, chacune proposant un bouquet de moyens de transport et de services spécifiques :

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

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

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

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



Sources :

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

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

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

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

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

Covoit'ici

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Autopartage rural : Tinchebray-Bocage et Autofree 61

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Sources :

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

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

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

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

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

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

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

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

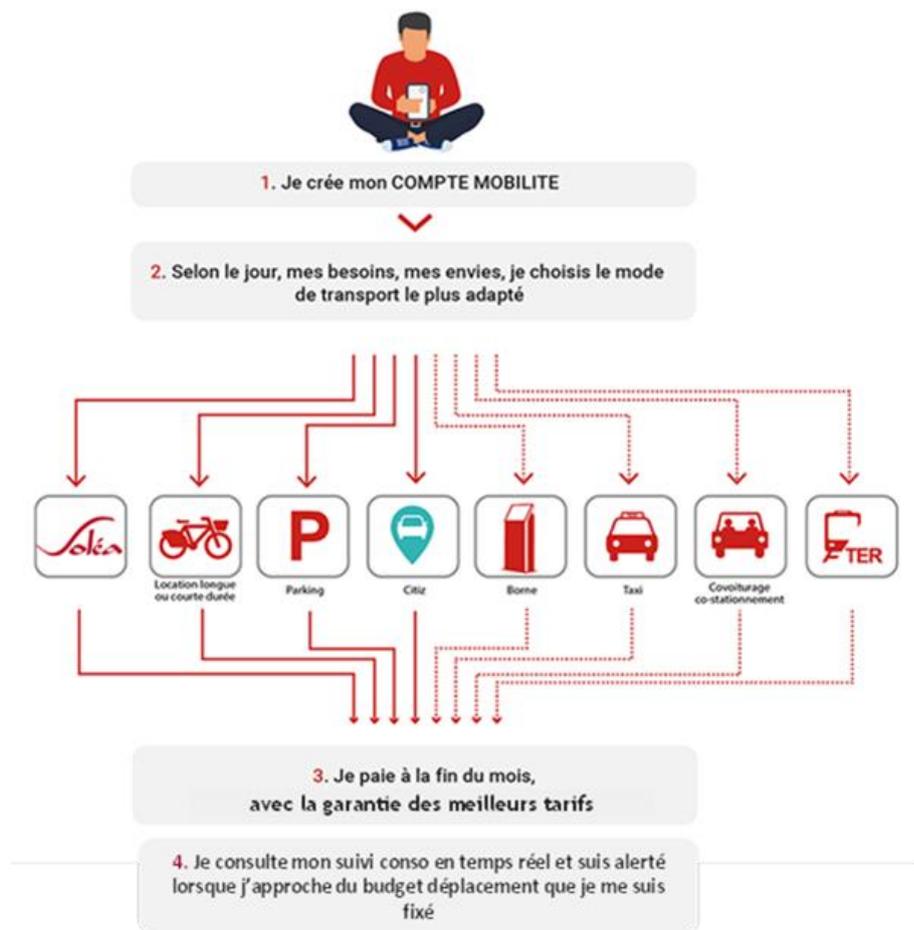
Source : DREAL Grand Est



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

STRATEGIE DE MOBILITE A L'HORIZON 2030

Introduction méthodologique

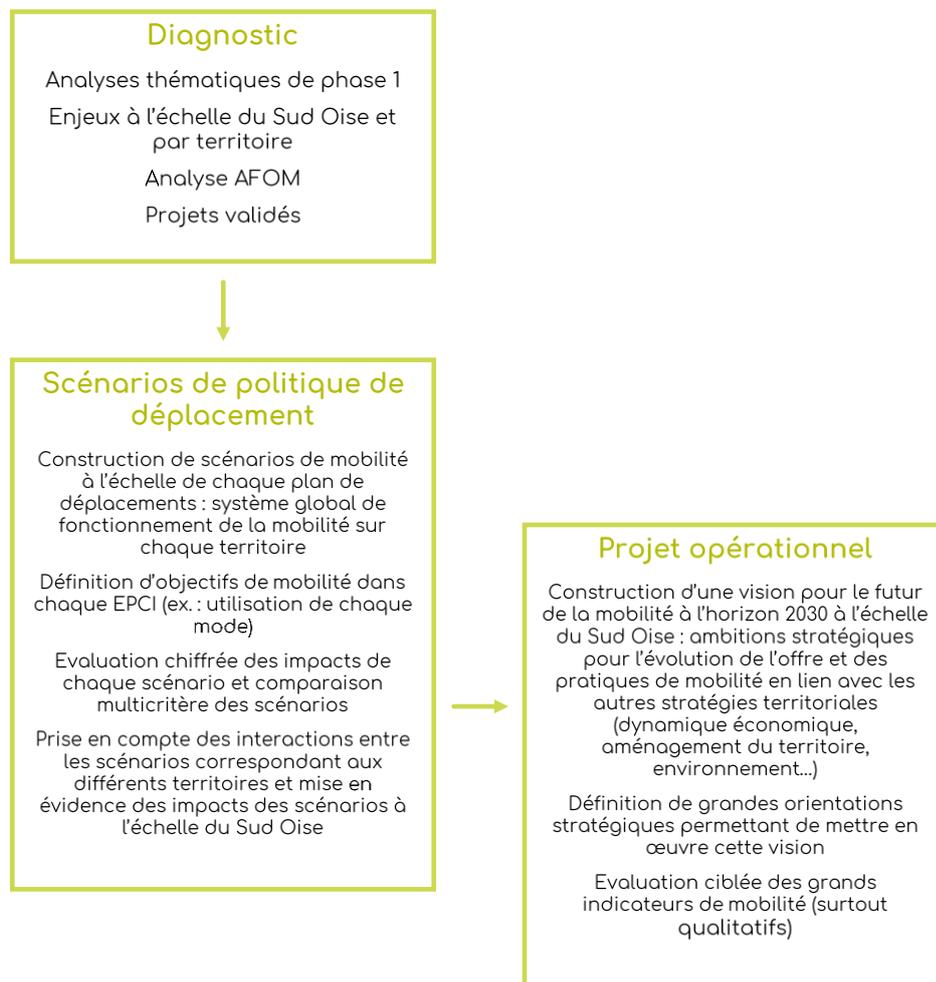
Principes de construction des scénarios

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

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

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

Le schéma suivant détaille le principe de construction des scénarios :



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

Méthode de construction des scénarios

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

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

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

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

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

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

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

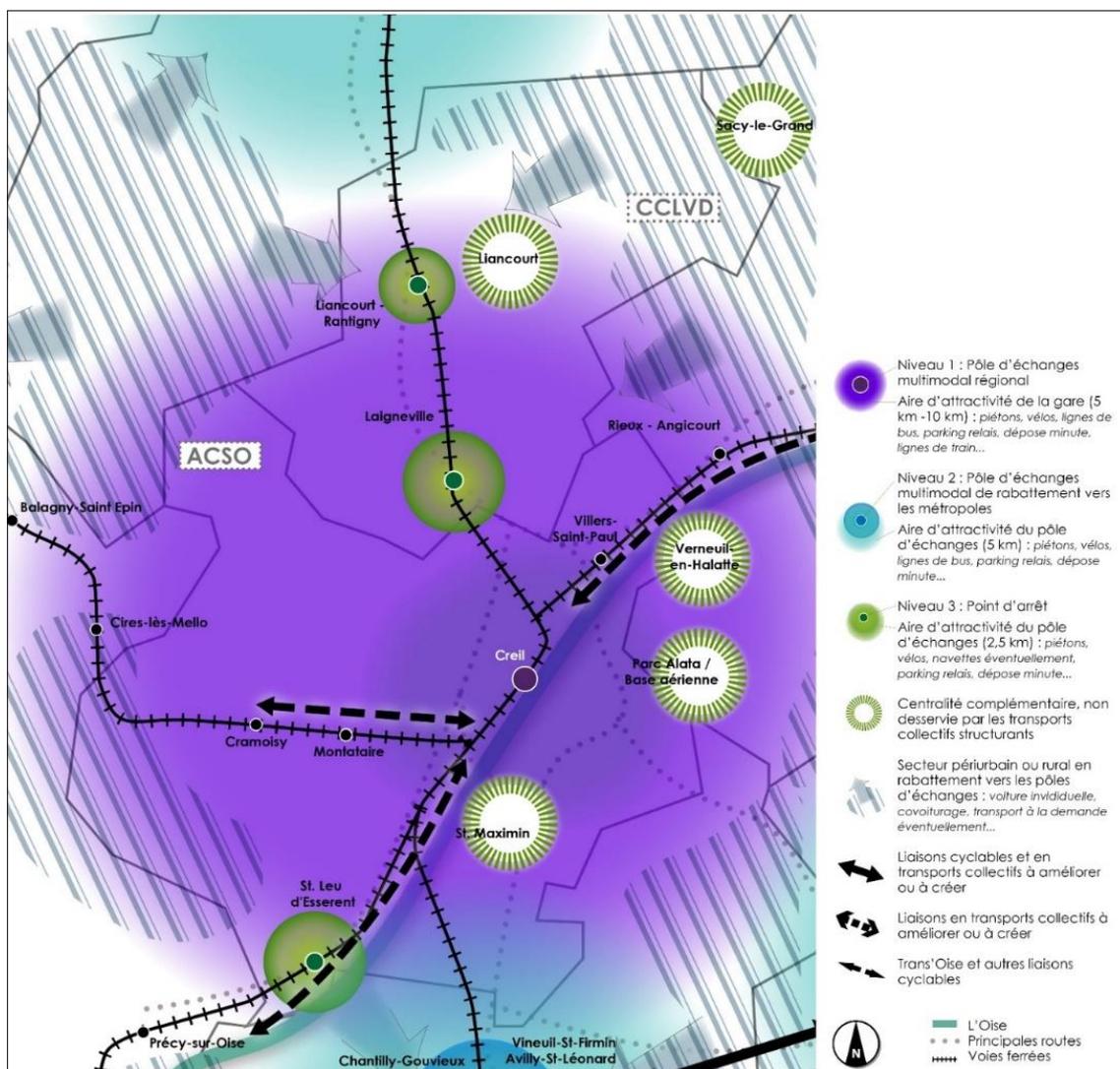
Les trois scénarios étudiés par le SMBCVB

Présentation des scénarios

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

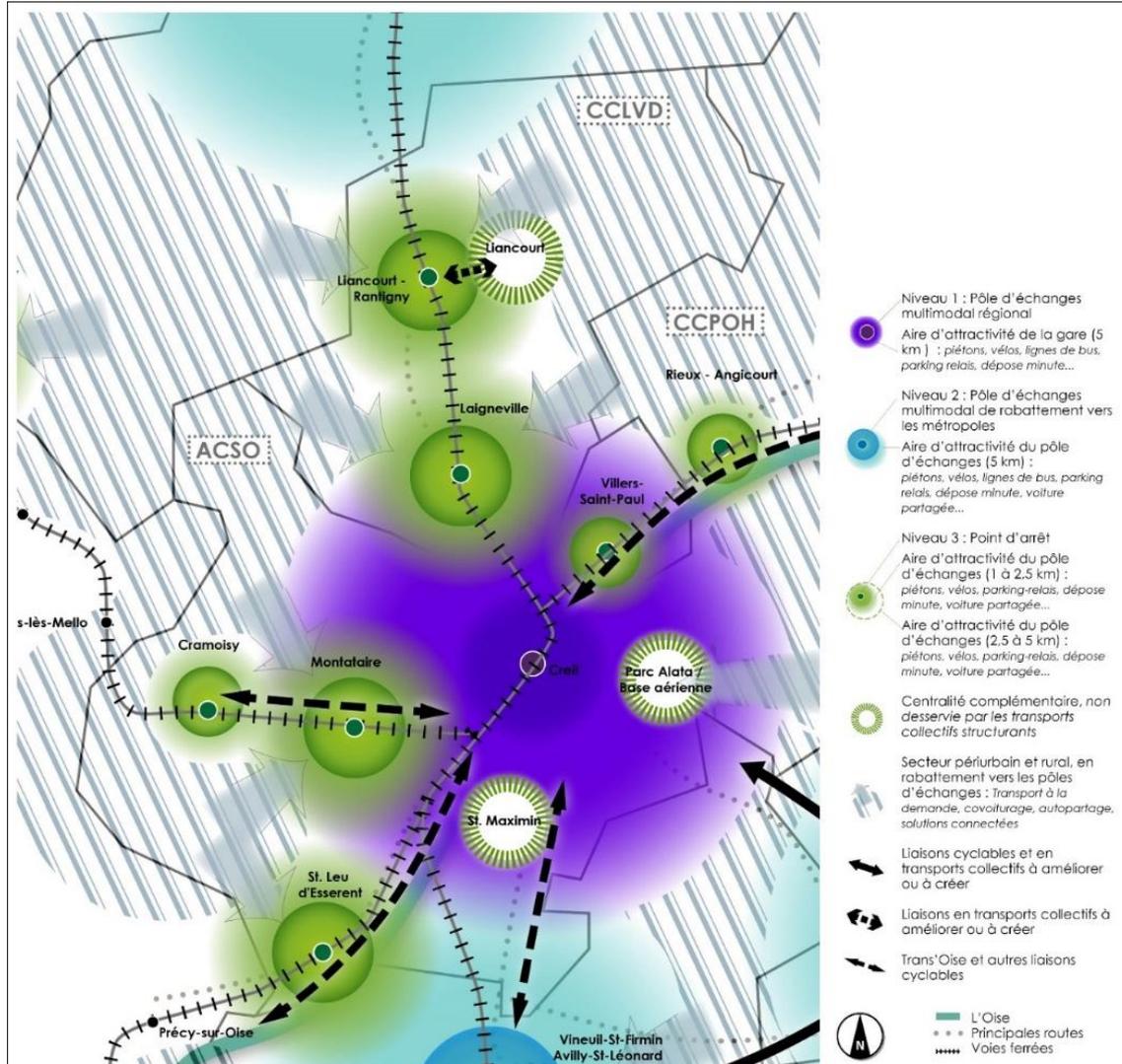
Scénario 1 : Au fil de l'eau, poursuite des tendances en cours

Carte 30 : Scénario 1



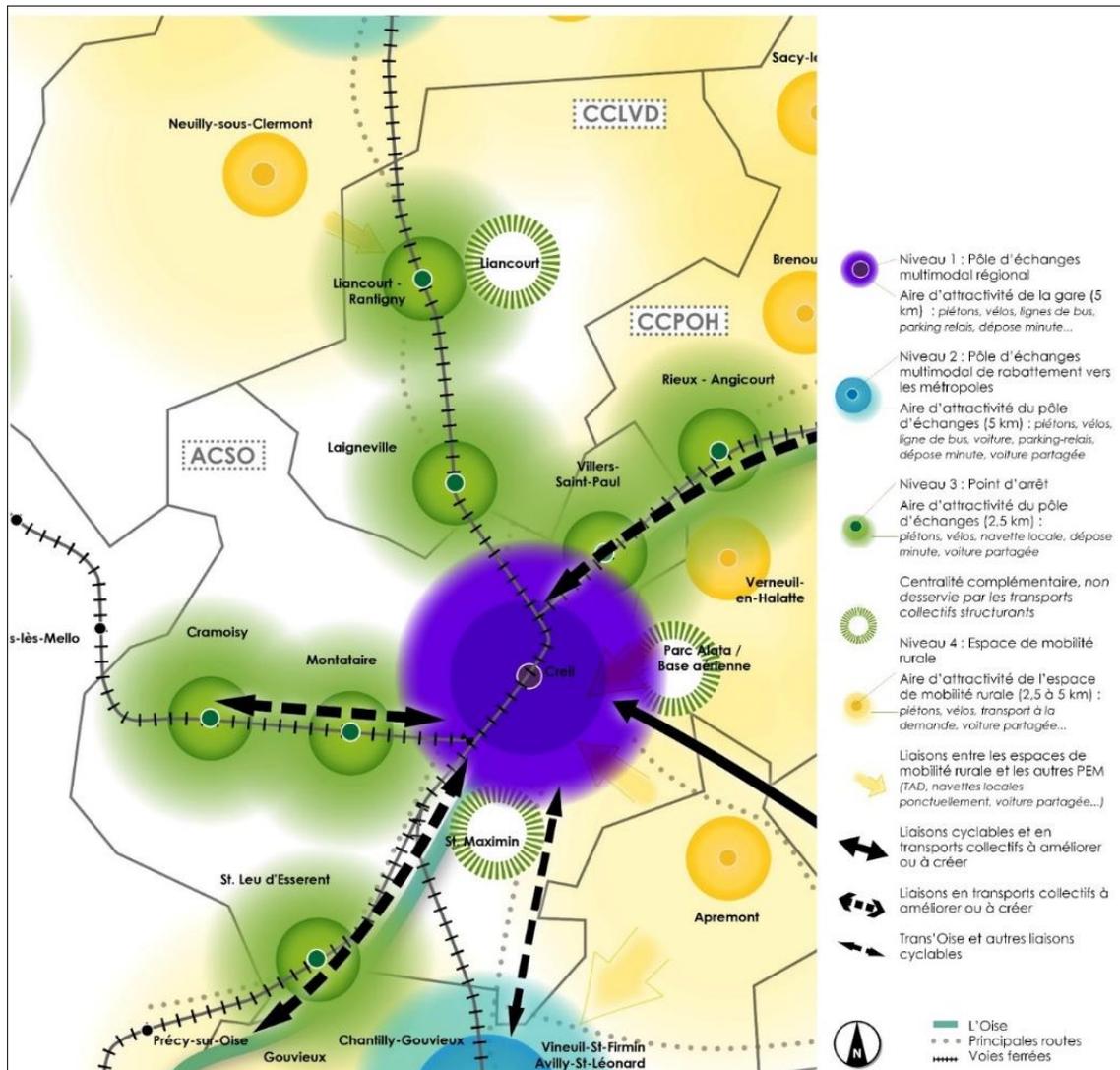
Scénario 2 : Réponse aux déplacements pendulaires en priorité

Carte 31 : Scénario 2



Scénario 3 : Retour progressif à la proximité

Carte 32 : Scénario 3



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

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

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

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

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

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

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

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

Evaluation et comparaison des scénarios

Les chiffres clés

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

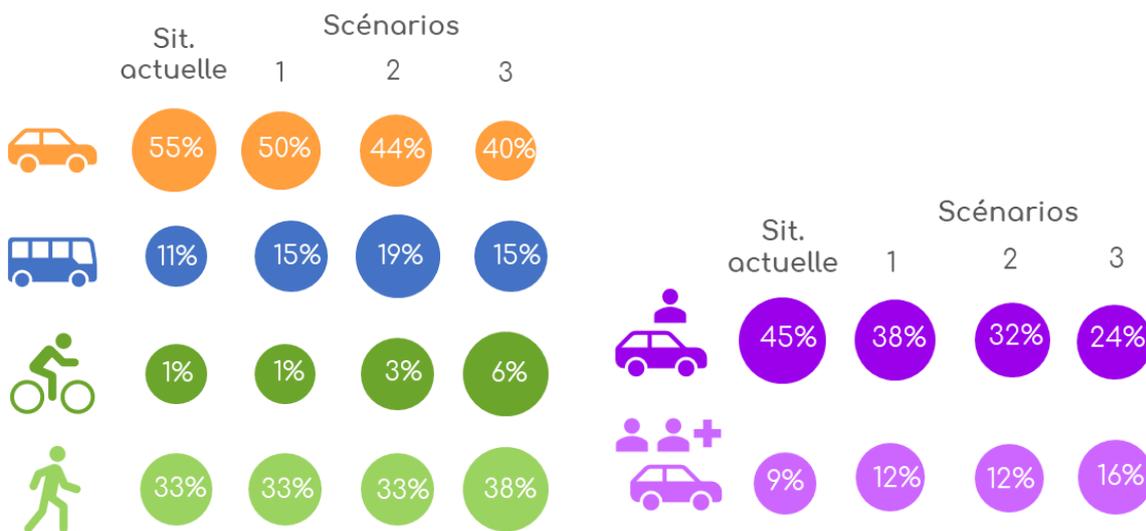
Le scénario 2 permet de faire baisser la part de la voiture de 11 points et d'augmenter celle des transports collectifs de 8 points. Les services et les aménagements à destination des usagers des modes actifs sont ici moins importants que ceux ayant vocation à faciliter l'usage des transports collectifs.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

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

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

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

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



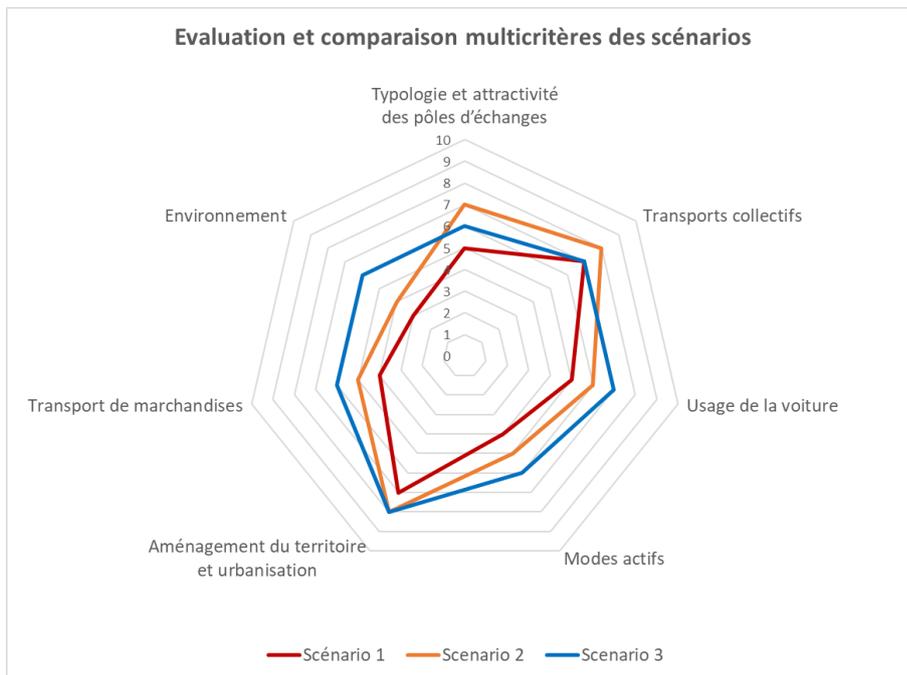
	Taux de remplissage des véhicules particuliers	Trafic généré sur le territoire (nombre de véhicules par jour)
Situation actuelle	1,40	124 204
Scénario 1	1,56	102 067
Scénario 2	1,64	85 615
Scénario 3	1,94	65 848

Evaluation multicritères

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

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

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



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

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

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

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

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

Evaluation en termes de modalités de mise en œuvre

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

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

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

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

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

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

Evaluation en termes d'impacts sur l'environnement

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

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

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

Présentation de la stratégie de mobilité retenue

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

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

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

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

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

Les grands principes de la stratégie

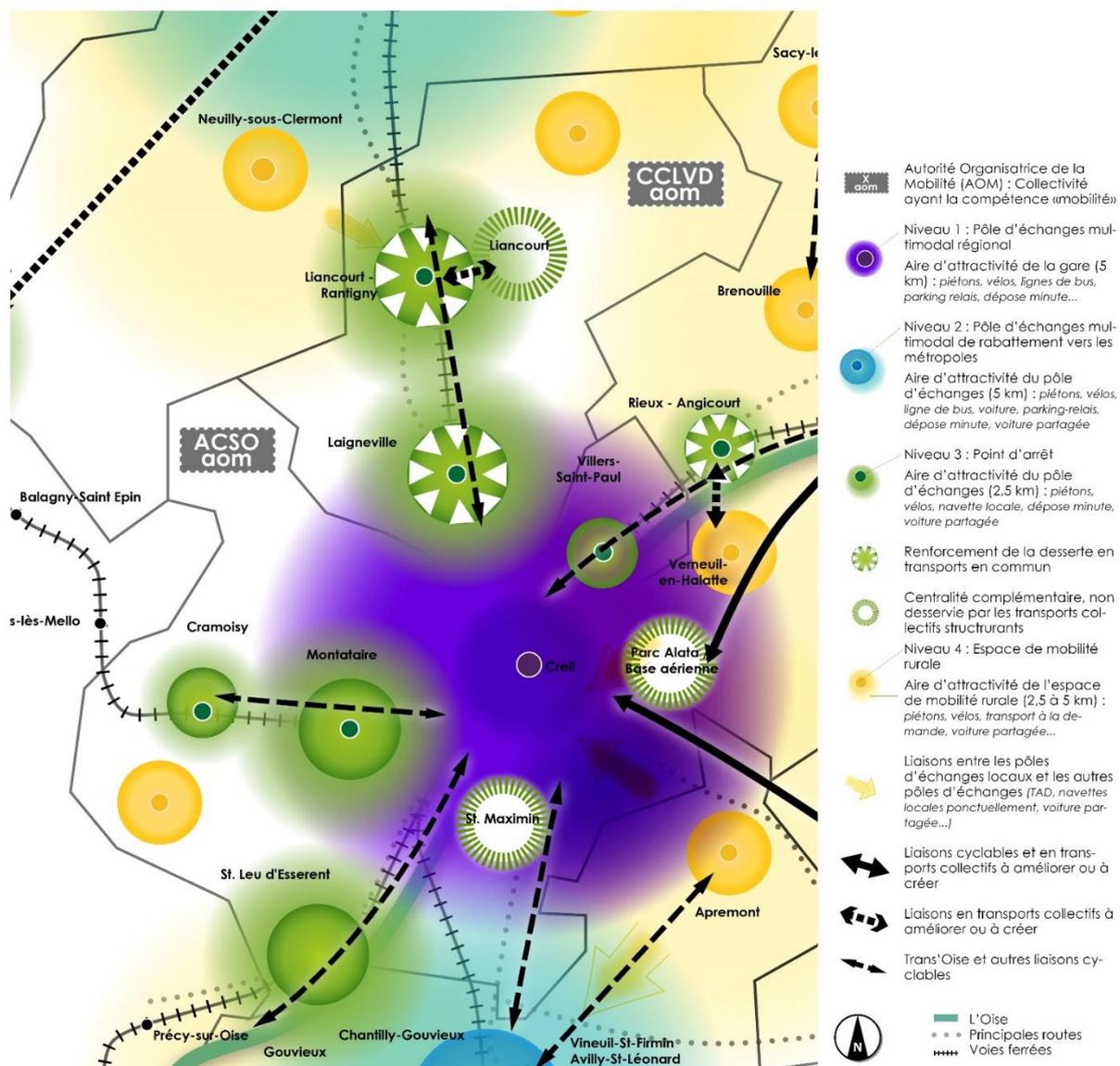
Ce scénario s'appuie sur la définition d'une hiérarchie de pôles d'échanges sur le territoire (existants ou à créer), à partir de la typologie définie dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France (2019). Ce maillage en pôles d'échanges compte plusieurs catégories :

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

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

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

Carte 33 : Scénario retenu dans le SMBCVB



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

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

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

Par ailleurs, le SMTCO a mené une étude d'intermodalité sur le pôle d'échanges de Creil en 2013, définissant plusieurs orientations d'aménagement. Dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo, la gare et l'ensemble de son quartier seront remodelés, notamment en prévision de l'arrivée du TGV à Creil en 2025. Le projet prévoit les actions suivantes :

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

Les résultats attendus

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

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

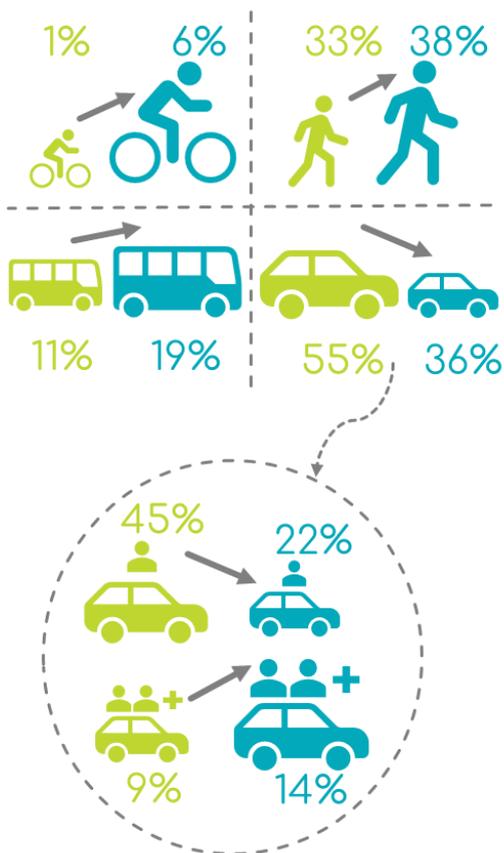
D'ici 2030, la réduction de la part modale de la voiture permettra de diminuer le nombre de voitures en circulation sur le territoire. De plus, la mise œuvre d'actions concernant le stationnement, les plateformes de mobilité ou le management de la mobilité permettra d'augmenter l'usage partagé de la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

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

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

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

Les objectifs de parts modales en 2030



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

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

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

Les impacts sur l'environnement

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

Bassin Creillois et Vallées Bréthoise	Scénario	Scénario	Scénario	Scénario
	1	2	3	Hybride
Milieu physique				
Qualité de l'air	+	++	++	++
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)	+	++	++	++
Milieu naturel				
Milieux naturels (incl. Natura 2000)	0	0	+	+
Diversité biologique	0	0	+	+
Continuités écologiques	0	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, odeurs)	-	+	++	++
Paysages				
Paysages	-	-	+	++

Direction de l'évolution :

 Défavorable	 Favorable
 Neutre	 Très favorable

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

L'évaluation quantitative de l'impact sur les émissions de GES et de particules (PM₁₀) de ces scénarios a été réalisé sur la base de l'inventaire des émissions 2012 fourni par ATMO Hauts de France (Ref. A2012_M2012_V5hd) en cohérence avec les secteurs PCAET et en étudiant la contribution des différentes catégories disponibles pour le secteur transport routier (véhicules personnels, véhicules utilitaires, poids lourds, bus, motorcycles).

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

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

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

Situation actuelle	Le chiffre clé		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride	
	Présence d'un PPA en lien avec les particules fines (PM10), dont plus de 30% sont issues du transport routier	Emissions de PM10 du transport routier en t/an	80.0	78.2	73.7	70.8	67.4
Le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels)	Emissions du transport routier en tCO2e/an	171 023	167 335	157 432	150 878	144 271	-16%
La voiture individuelle représente 83% des voitures avec un taux moyen d'occupation de 1,4 et une distance parcourue de 11 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an	118 316	89 179	65 828	43 338	35 851	-70%
	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an	55.5	41.8	30.9	20.3	16.8	-70%

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

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

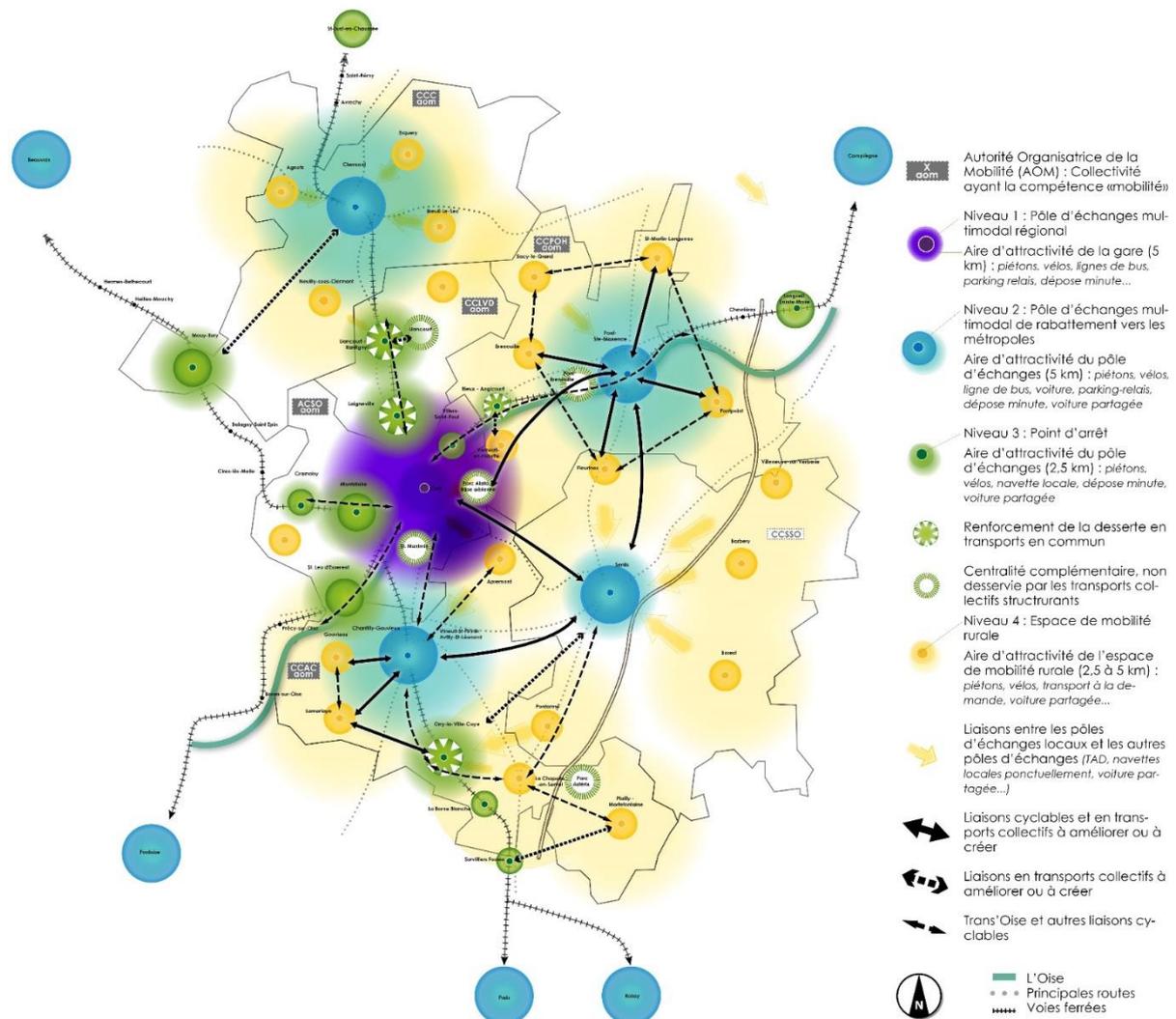
	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB</p>

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

La stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Les grands principes de la stratégie

Carte 34 : Scénarios retenus dans le Sud Oise



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les résultats attendus

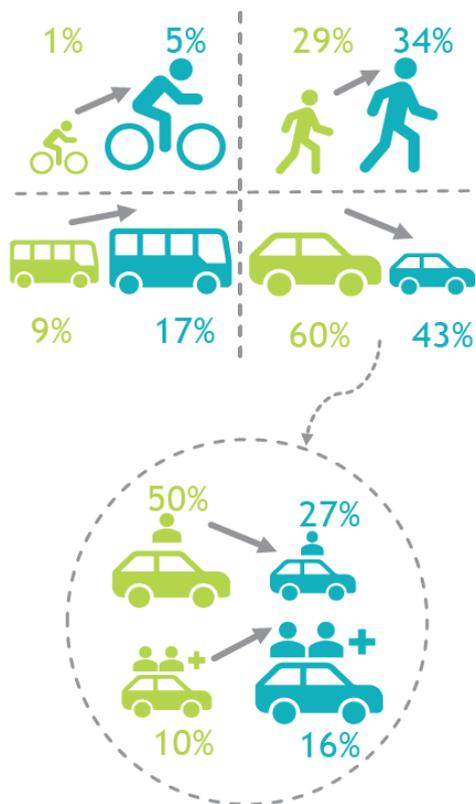
En termes de parts modales, le scénario retenu permet d'atteindre des objectifs plus performants en termes de développement durable. Il permet de faire baisser la part de la voiture de 17 points, au profit à la fois des transports collectifs (+8 points), du vélo (+4 points) et de la marche (+5 points).

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

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

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

> **Évolution des parts modales :**



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

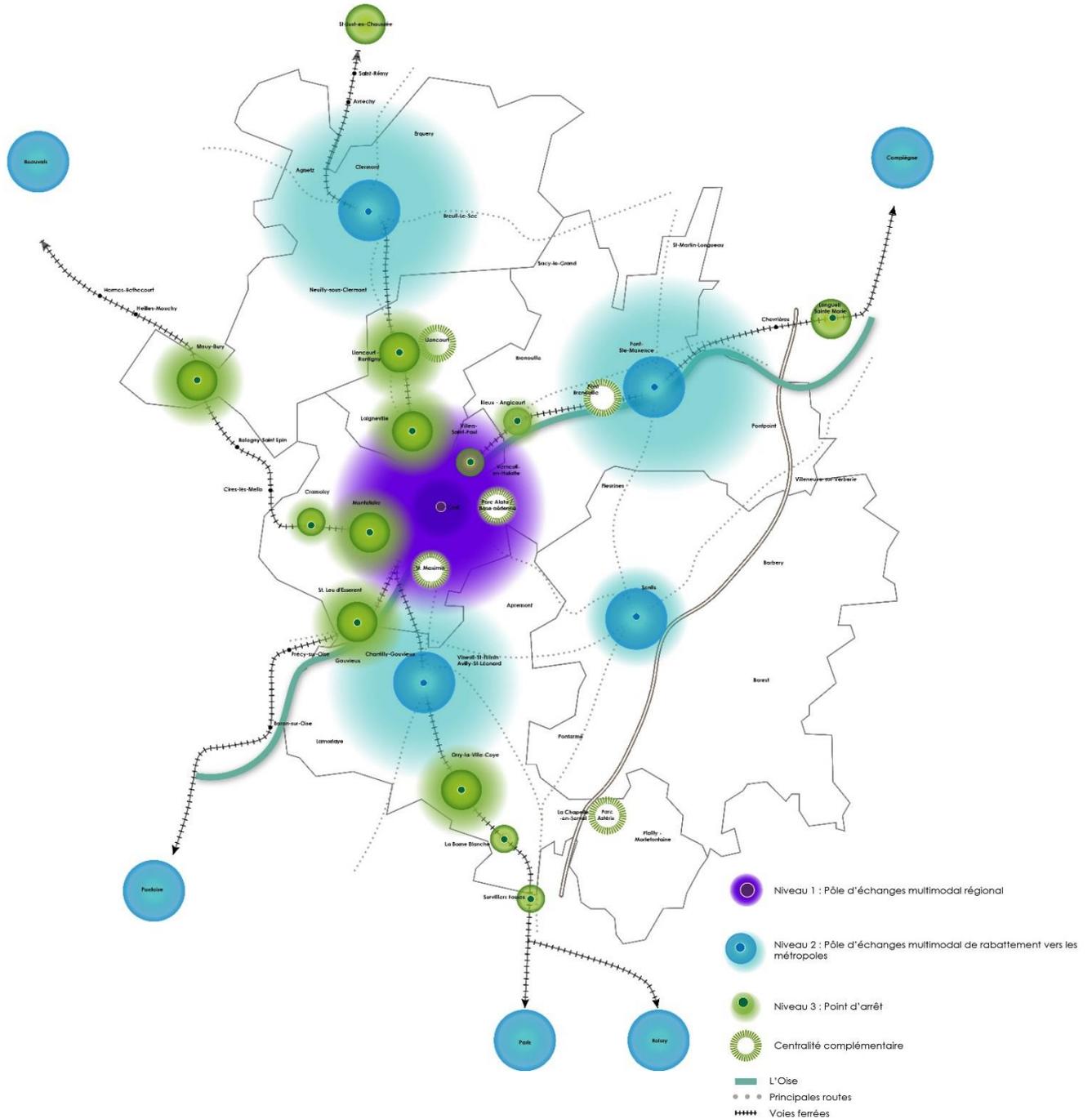
AUJOURD'HUI	2030
467 725 déplacements par jour réalisés en voiture	334 089
333 220* véhicules émis chaque jour sur le territoire	171 928
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
12,7 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	8,9

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

Maillage du Sud Oise en pôles d'échanges

Dynamiques actuelles

Carte 35 : Pôles d'échanges dans la situation actuelle



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

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

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

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

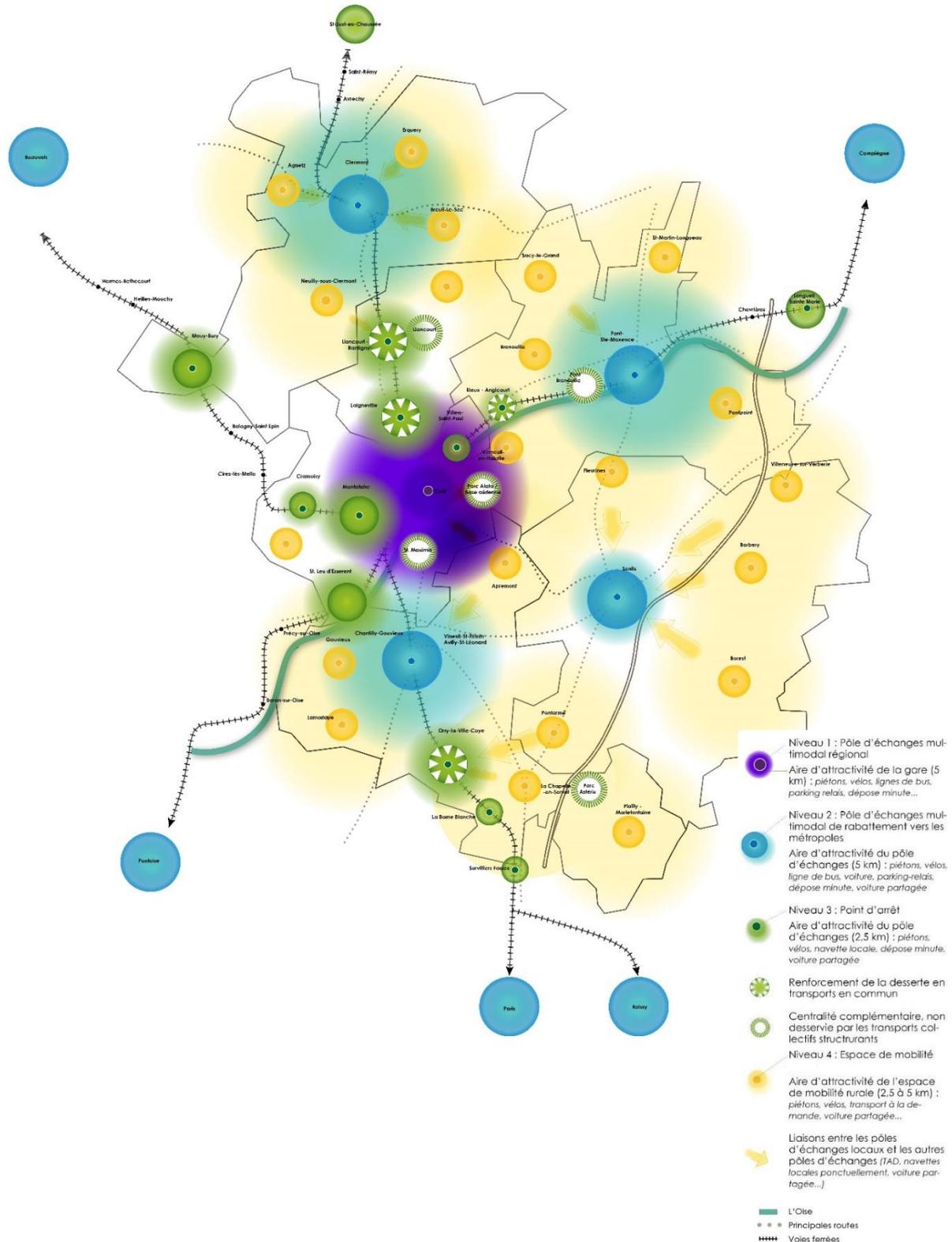
Les pôles de niveau 3, ou « points d'arrêts », plus nombreux, sont des points d'accès locaux à la mobilité. Leur desserte ferroviaire et leur fréquentation est faible ou moyenne et ils présentent un faible niveau d'intermodalité. Leur rôle est d'offrir un accès à la mobilité ferroviaire aux habitants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

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

Dynamiques futures

Maillage du territoire

Carte 36 : Pôles d'échanges dans la situation future



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

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

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

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

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

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

Les aires de mobilité

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



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

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

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

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

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

PROGRAMME D' ACTIONS

Introduction méthodologique

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

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

Les mesures proposées répondent notamment aux conditions suivantes :

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

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

Quatre axes stratégiques

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

Les quatre axes stratégiques retenus sont les suivants :

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

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

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

Présentation des fiches actions

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

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

Les fiches actions précisent plus particulièrement :

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

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

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

Quelle est la situation de départ ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comment se décline cet axe ?

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

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

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

Quels sont les objectifs ?

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

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

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

Action Prioritaire

Action n° 1

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

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

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

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

• Objectifs concernés

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

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

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

Présentation de l'action

Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité, se réunissant une ou deux fois par an, dans le but d'échanger sur l'avancement du plan d'actions, d'évoquer les difficultés, de partager les expériences réussies et de mettre en cohérence les actions locales. Associer les EPCI, le SMBCVB, le Département, la Région et le SMTCO au comité de suivi. Selon les thématiques traitées, associer également les territoires limitrophes (Agglomération du Beauvaisis, Région de Compiègne, Roissy-Pays-de-France, Ile-de-France Mobilités).

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

Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière, à l'échelle du bassin de mobilité. Le SMBCVB coordonnera le suivi des indicateurs, tandis que les EPCI seront chargés de suivre les indicateurs, en s'appuyant sur les instances existantes (ex : Commission Accessibilité). Elles transmettront les données de manière systématique au SMBCVB, qui réalisera un suivi annuel des indicateurs.

Mettre en place un observatoire de la mobilité, géré par le SMBCVB, avec un tableau de bord de suivi des indicateurs pour le plan de mobilité (le websig de l'ACSO pourra être utilisé). Cet observatoire sera alimenté par les deux EPCI et leurs partenaires. Les données seront transmises au référent mobilité du SMBCVB (voir ci-dessous), ainsi qu'aux principaux partenaires (Région, SMTCO), pour alimenter leurs observatoires. Ces données seront également mises à disposition en open data.

Identifier ou recruter un référent mobilité au SMBCVB, chargé du suivi technique des plans de mobilité et du conseil en mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires), en appui du travail des chargés de mission mobilité dans chaque EPCI.

Tâches assurées par le chargé de mission mobilité du SMBCVB : assurer le suivi annuel et à mi-parcours du PDM, coordonner la mise en œuvre du PDM, produire les données transversales, récupérer les données territoriales, mettre en commun les données, 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...

Adhérer à l'ATMO HDF au titre de la CCLVD (l'ACSO est déjà adhérente) afin de suivre l'évolution de la qualité de l'air, dans le cadre de la mise en œuvre du PDM (ainsi que du PCAET). L'adhésion à l'ATMO HDF permettra de réaliser une analyse détaillée de la qualité de l'air dans le bilan du PDM (avec une modélisation de la pollution). Il existe deux stations de mesure de la pollution sur le territoire.

Interactions avec d'autres démarches

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

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

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

"... Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de

• Impacts de l'action

Mise en œuvre opérationnelle des plans de mobilité

Evaluation et suivi des plans de mobilité

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..."

Maître(s) d'ouvrage

EPCI du territoire

SMBCVB

Région Hauts-de-France

Partenaire(s)

Département de l'Oise

SMTCO

Communes

Entreprises

Administrations

Etablissements scolaires

Gouvernance

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

• Estimation financière

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

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

• Financeur(s)

EPCI du territoire

SMBCVB

Région Hauts-de-France

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

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

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

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

Suivi de l'ensemble des indicateurs des plans de mobilité

Données transmises aux partenaires

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

Données mises à disposition en open data



Illustrations

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

Action Complémentaire

Action n° 2

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

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

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

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

Dans ce contexte, la question de l'avenir de la compétence Mobilité sur le territoire mérite d'être posée, dans le but de fournir une offre de mobilité complète et un parcours sans rupture 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 les quatre Communautés de Communes du territoire, la CCAC, la CCSSO, la CCPOH et la CCLVD (en application de la LOM).

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

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

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

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

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

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

• Impacts de l'action

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

Optimisation des ressources des collectivités

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

Maître(s) d'ouvrage

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

SMBCVB

• Estimation financière

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

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

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

SMTCO

• Financeur(s)

Communautés de Communes

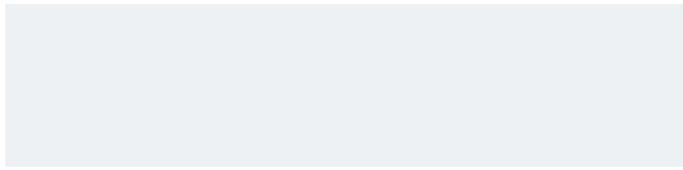
SMBCVB

Région Hauts-de-France

SMBCVB
Communes

Gouvernance

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



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'AOM sur le territoire

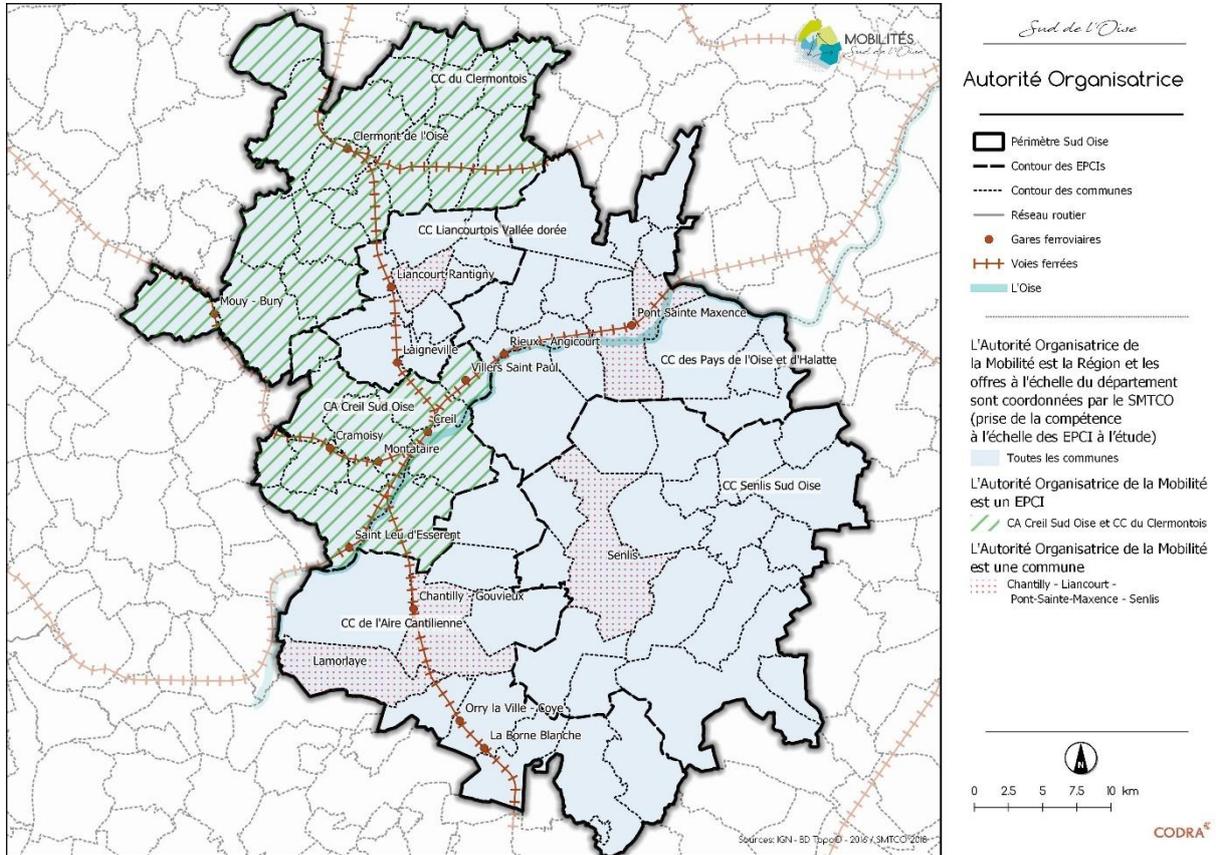
Part de population couverte par un ressort de mobilité (hors AOM régionale)

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



Illustrations

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



Action Prioritaire

Action n° 3

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

Le développement adéquat de l'offre interurbaine répondra à un grand nombre de déplacements et contribuera à réduire l'usage de la voiture. Le renouvellement de la DSP du réseau de car interurbain a eu lieu début 2021. La nouvelle DSP a été 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'Ile-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. Lors des évolutions de l'offre, l'implication de la Région en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire et interurbain sera cruciale.

• Objectifs concernés

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

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

Présentation de l'action

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

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

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

Etudier aussi les liaisons de rabattement entre les pôles d'échanges de niveau 3 et le pôle d'échanges de Creil, lorsqu'elles 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'elle concerne plusieurs AOM : Sud du Clermontois - Liancourt, Ouest de la CCPOH - Liancourt, Nord de la CCSSO - Pont-Sainte-Maxence.

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

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

Interactions avec d'autres démarches

Renouvellement du marché d'exploitation du réseau de cars interurbains

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

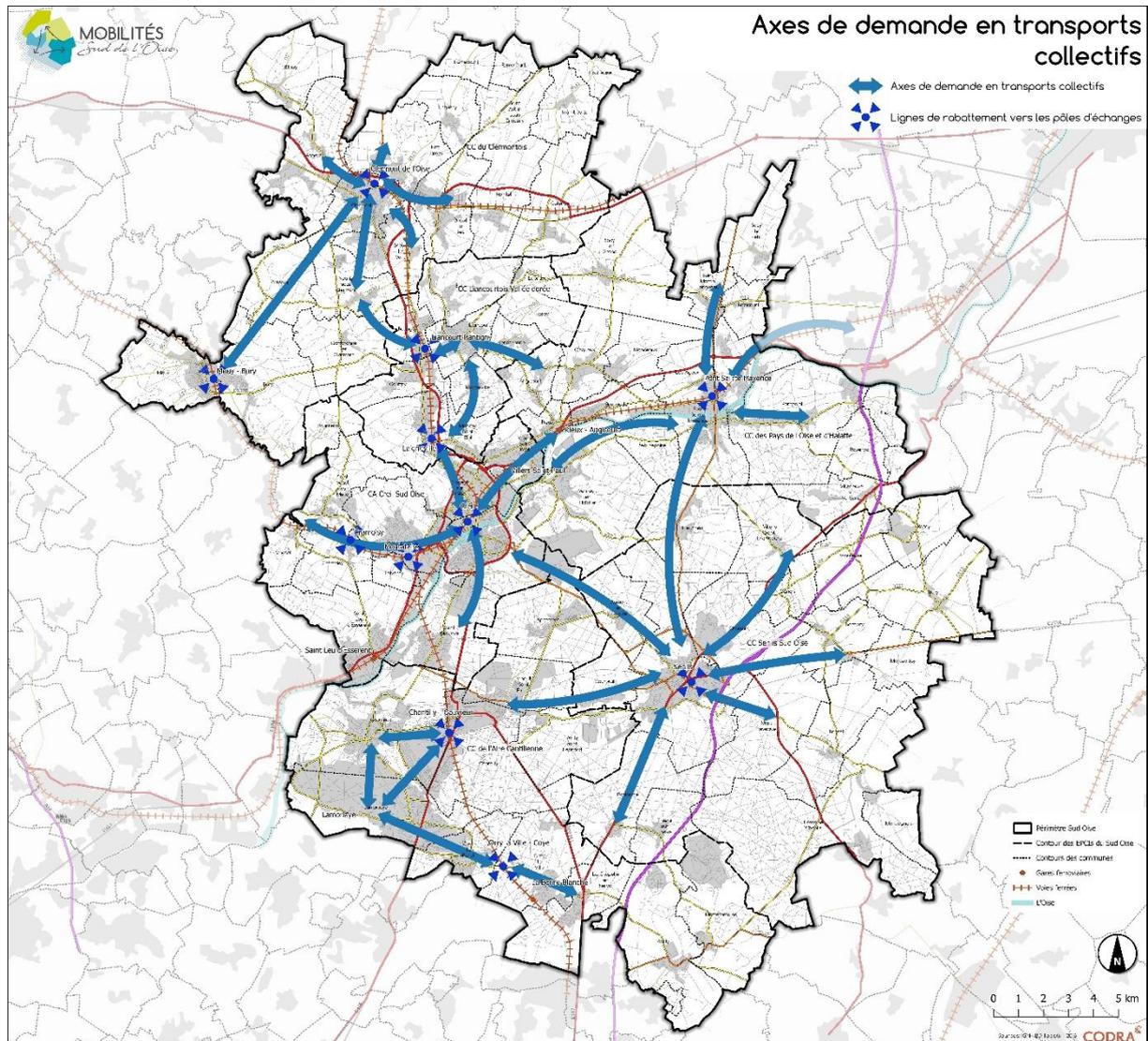
Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

• Estimation financière

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

Carte 39 : Axes de demande en transports collectifs



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

Action Prioritaire

Action n° 4

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

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

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

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

• Objectifs concernés

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

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

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

Présentation de l'action

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

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

Avec la mise en place du réseau structurant, connecter chacun des EPCI au reste du territoire par au moins un itinéraire continu et balisé. 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.

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

Schémas directeurs cyclables ou de liaisons douces des EPCI

PDM du SMBCVB : actions n°15 (liaisons cyclables interurbaines), n°16 (aménagement pour les modes actifs dans les zones urbaines) et n°17 (location de vélos longue durée)

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

Maître(s) d'ouvrage

EPCI

Département de l'Oise

• Estimation financière

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

Partenaire(s)

Département de l'Oise

SMTCO (référencement des itinéraires sur oise-mobilite.fr)

Région Hauts-de-France

PNR Oise Pays de France

• Financeur(s)

EPCI du territoire

Communes

Département de l'Oise

PNR Oise - Pays de France

Région Hauts-de-France

Etat (ADEME, DREAL, DSIL...)

Gouvernance

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

- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables (en km)

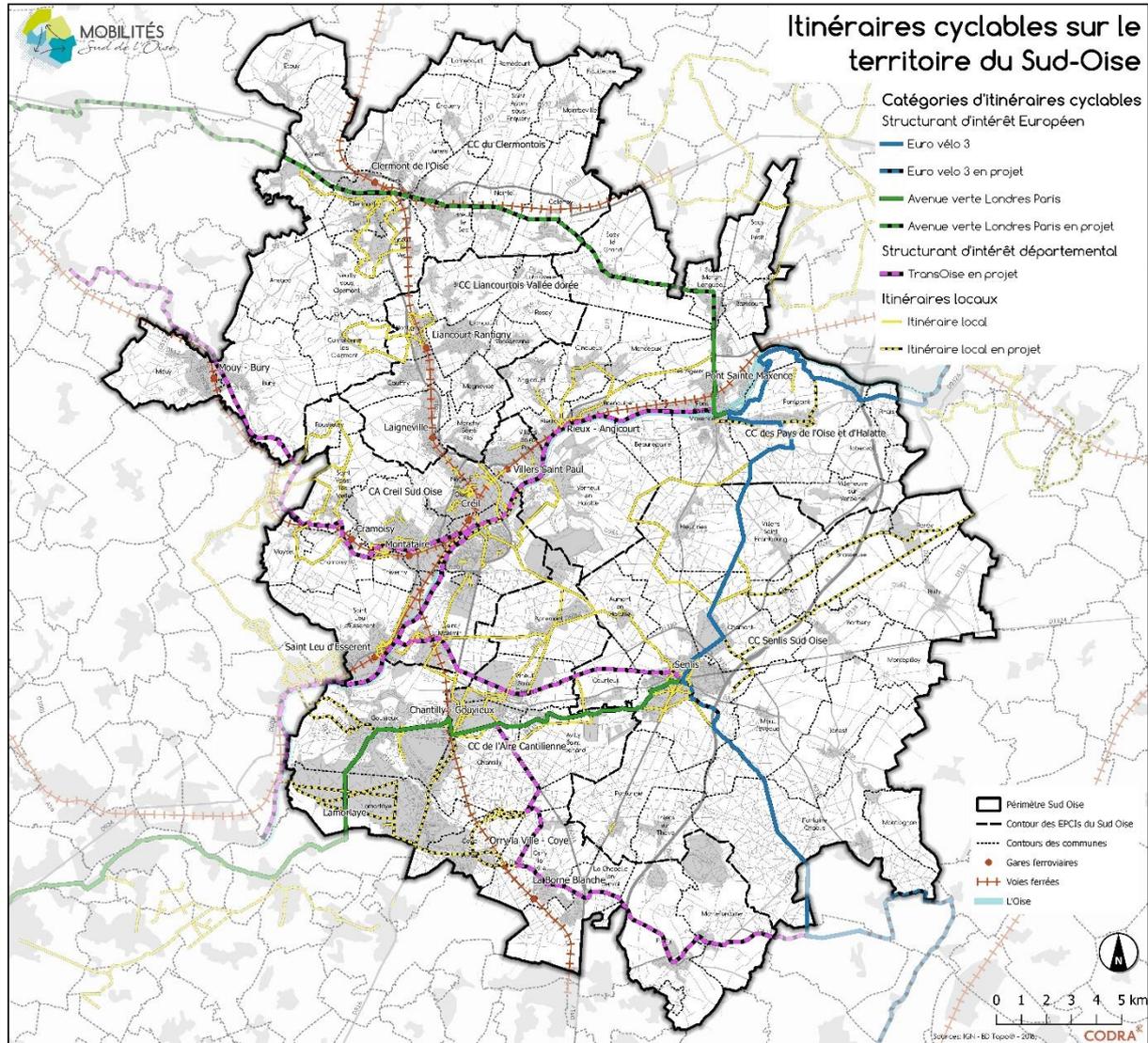
Part modale du vélo dans le Sud Oise

Nombre de cyclistes sur les voies cyclables interurbaines (comptages)

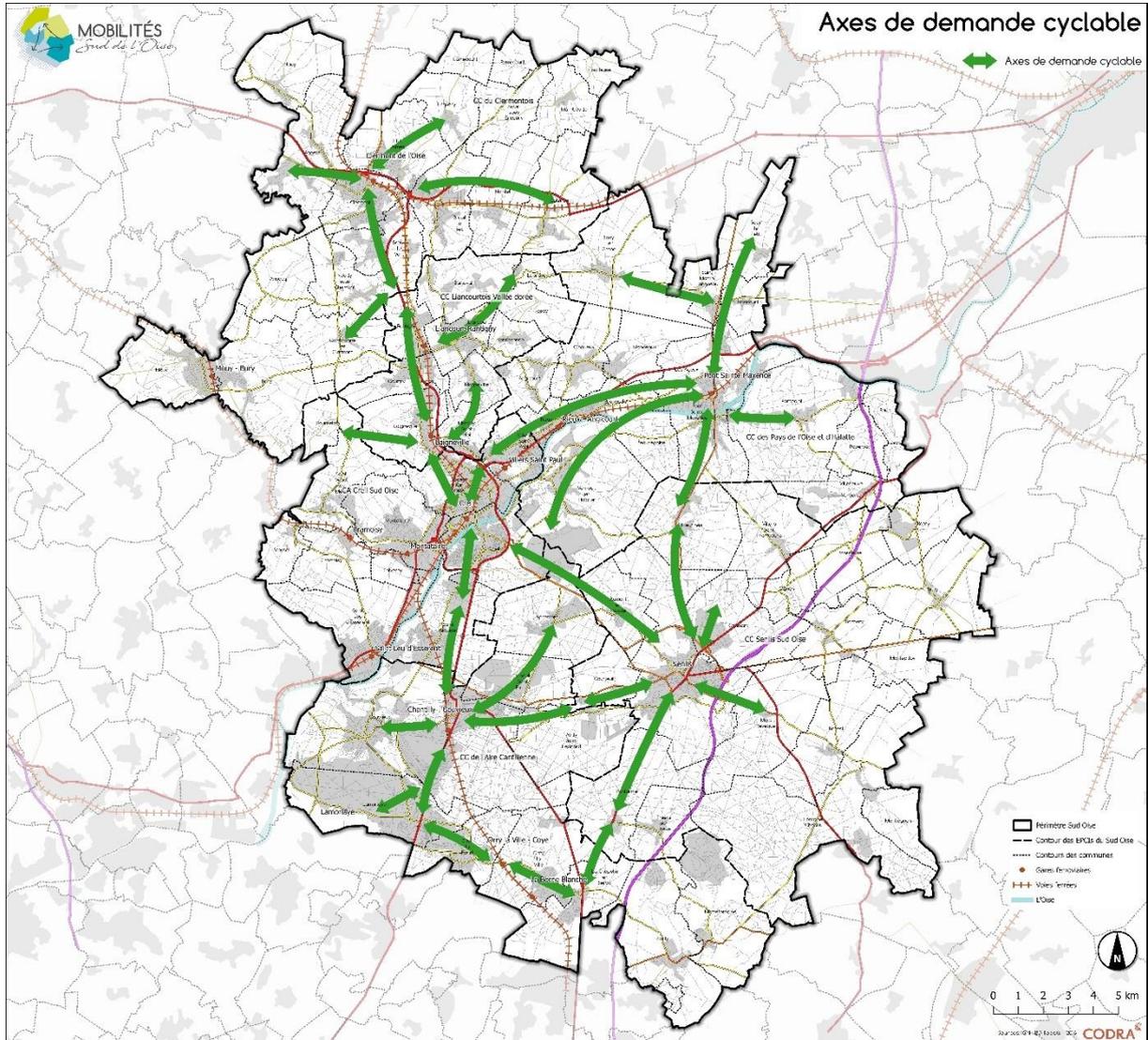


Illustrations

Carte 40 : Les itinéraires cyclables dans le Sud-Oise



Carte 41 : Axes de demande cyclable



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

Action Prioritaire

Action n° 5

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

Orientation :

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

Enjeux associés

Le Département implante des aires Covoitur'Oise. Une de ces aires se trouve à Fitz-James et une deuxième à Lamorlaye. De plus, la ville de Chantilly a créé une aire de covoiturage à proximité de son centre-ville. Ces aires de covoiturage ont été définies en fonction des flux domicile-travail, de l'accessibilité routière et du pôle de destination des flux routiers.

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

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

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

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

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

• Objectifs concernés

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

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

Présentation de l'action

Réaliser un schéma de covoiturage à l'échelle du SMBCVB, 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...

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

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

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, y créer du stationnement vélo sécurisé.

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

Interactions avec d'autres démarches

Schéma régional d'aires de covoiturage

PDM du SMBCVB : actions n° 7 (renforcement de l'offre de mobilité à l'échelle du Sud Oise) et n°31 (renforcement de l'offre de mobilité dans les communes rurales)

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers le covoiturage

Croissance de la mobilité partagée

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

SMTCO

ACSO et CCLVD (en qualité d'AOM)

• Estimation financière

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

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

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

Partenaire(s)

EPCI

Communes

SANEF

SMTCO

Gestionnaires de voirie

• Financeur(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

Gouvernance

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

- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'aires de covoiturage

Fréquentation des aires de covoiturage

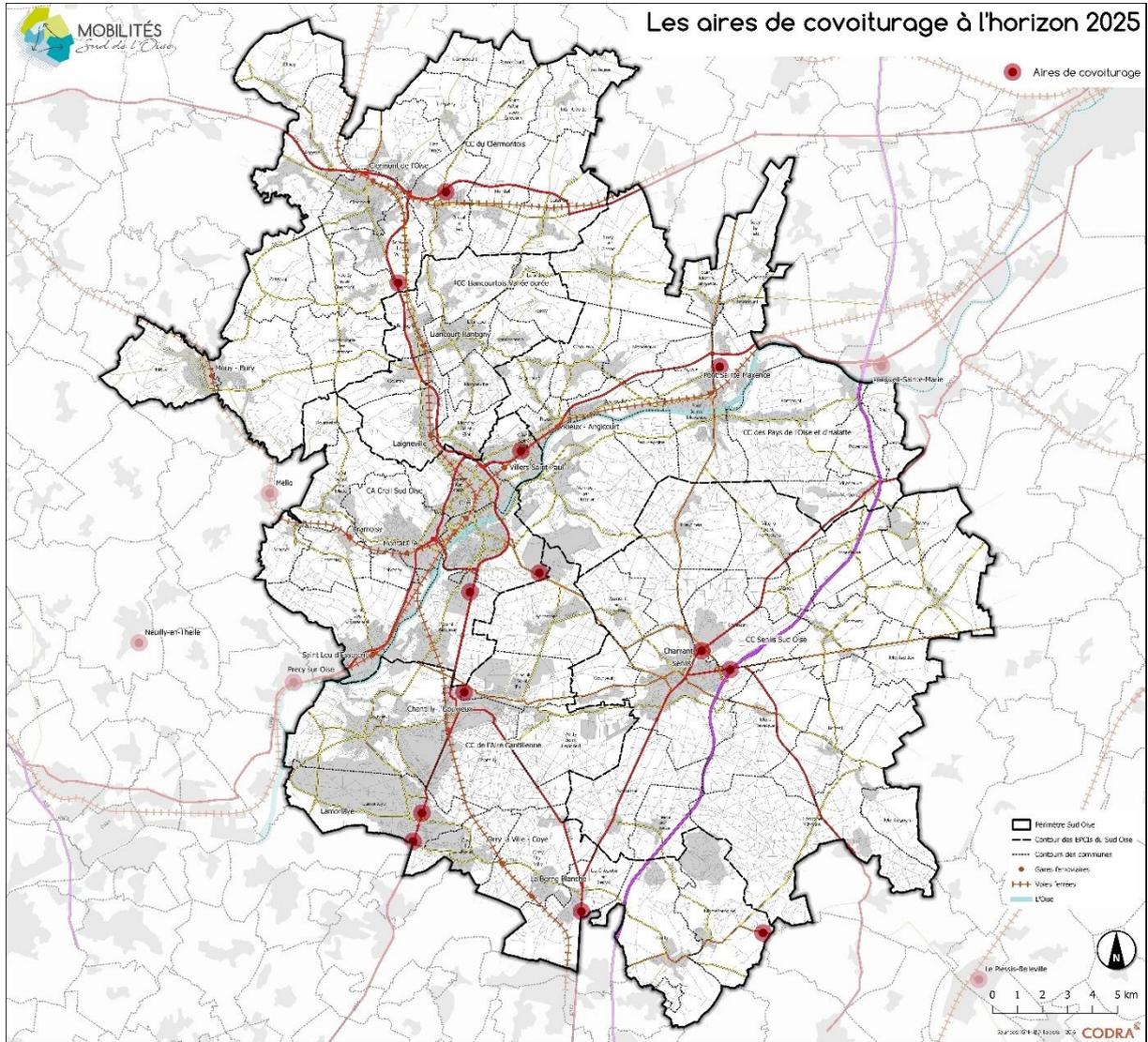
Part modale du covoiturage

Taux moyen de remplissage des véhicules



Illustrations

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



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

Action Complémentaire

Action n° 6

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

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

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

L'autostop organisé peut constituer 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

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

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

Présentation de l'action

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

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

Réaménagement des pôles d'échanges

Création des aires de mobilité

Maître(s) d'ouvrage

PNR Oise Pays de France

EPCI

Communes

Partenaire(s)

EPCI

SMTCO

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

Gouvernance

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

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers l'autostop organisé

Croissance de la mobilité partagée

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

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

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

• Financeur(s)

EPCI du territoire

Communes

PNR Oise Pays de France

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'arrêts Rézo Pouce

Nombre d'utilisateurs de ce service



Part modale de ce service

Horizon de réalisation



Illustrations

Présentation du service d'autostop Rézo Pouce



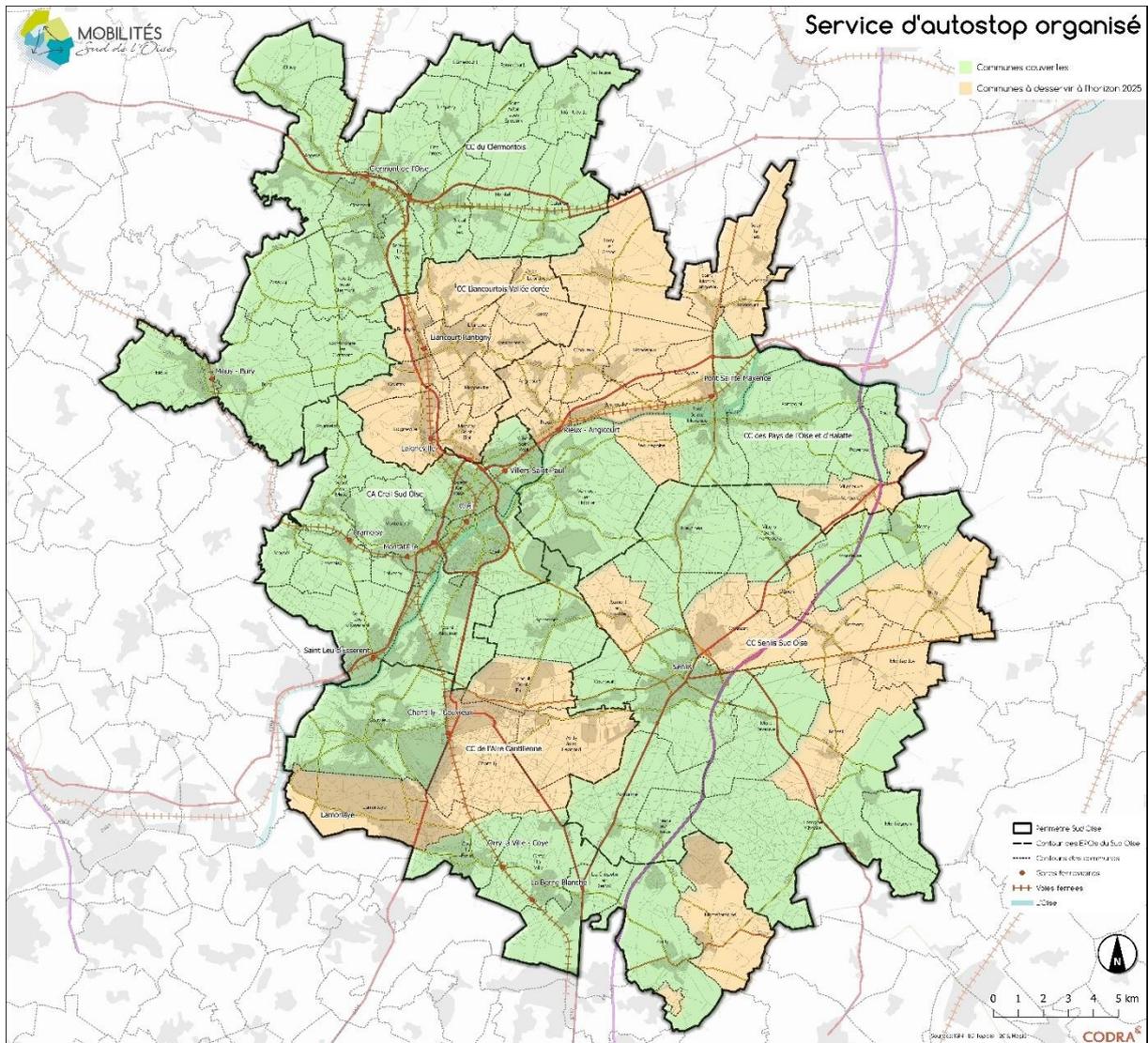
~BOUGEZ en stop~

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



Source : Rézo Pouce, 2019

Carte 43 : Service d'autostop organisé



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, à la demande des communes, des bornes de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, dont 70 dans le territoire du Sud de l'Oise.

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

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

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

Un Schéma Directeur d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) sera élaboré par le SE60 en 2022-2023. Les collectivités seront associées à cette étude.

• Objectifs concernés

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

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

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

Présentation de l'action

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

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

Réaménagement des pôles d'échanges

Création des aires de mobilité

PDM du SMCVVB : actions n°5 (schéma régional d'aires de covoiturage) et n°31 (renforcement de l'offre de mobilité dans les communes rurales)

Maître(s) d'ouvrage

SE 60

SEZEO

Département de l'Oise

Partenaire(s)

EPCI

Communes

SMTCO (référencement des bornes sur oise-mobilite.fr)

Gouvernance

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

• Impacts de l'action

Croissance de l'équipement des ménages en véhicules électriques

Croissance des déplacements en véhicules électriques

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Etude d'opportunité : environ 40 K €

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

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

• Financeur(s)

SE 60

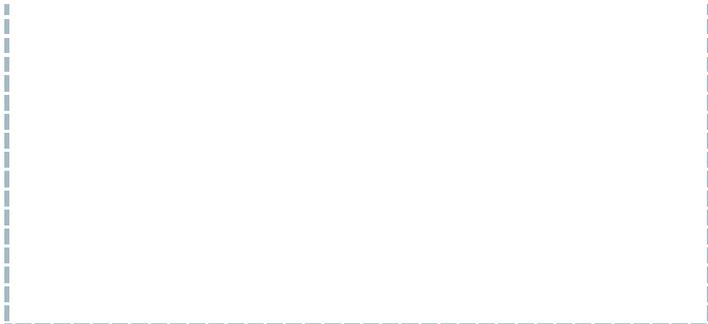
SEZEO

Département de l'Oise

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de bornes de recharge



Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile



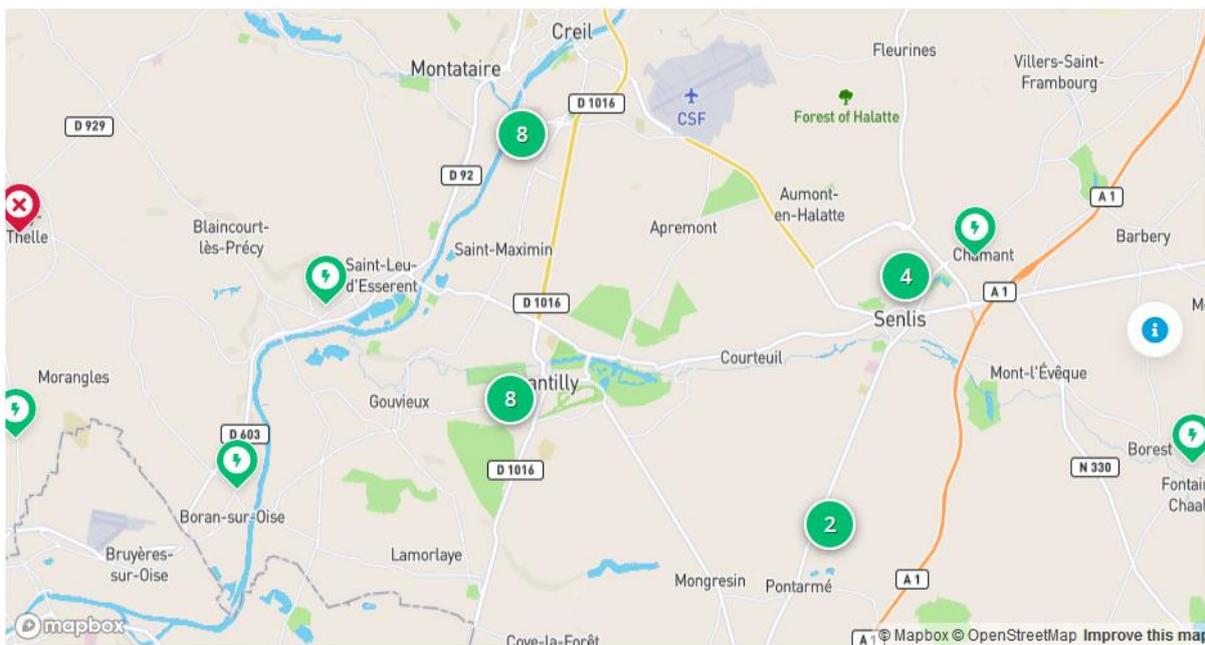
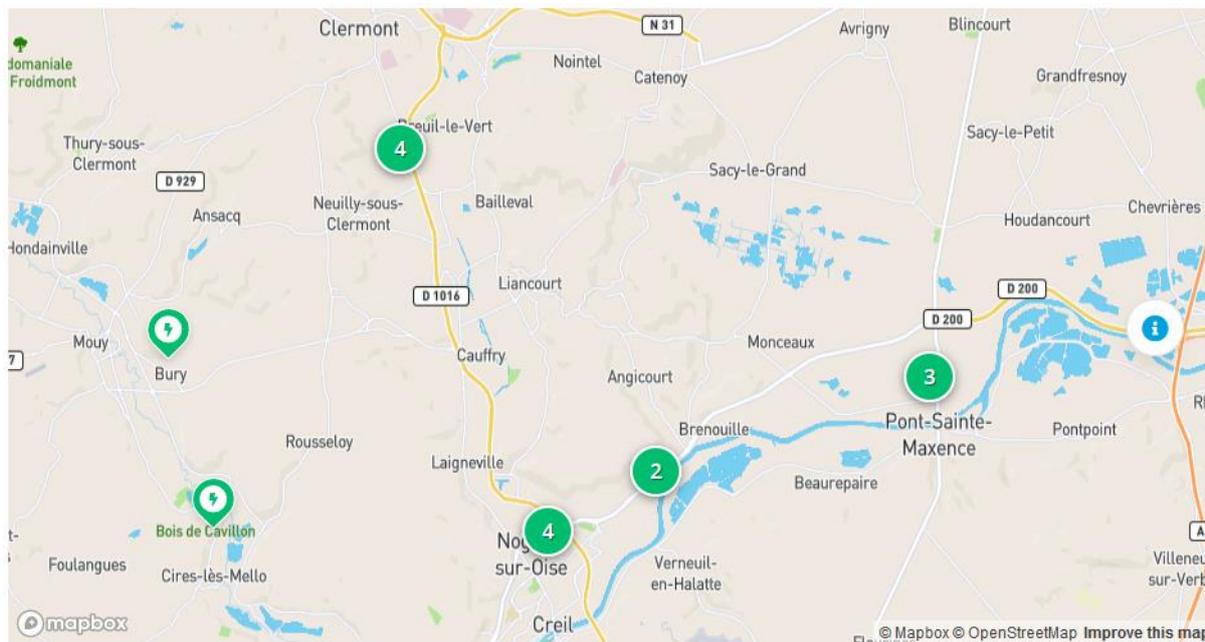
Illustrations

Borne de recharge Mouv'Oise



Source : SE60, 2019

Carte 44 : Localisation des bornes de recharge Mouv'Oise



Source : SE60, 2020

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

Action Complémentaire

Action n° 8

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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 alors 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 le trafic de poids lourds

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

Présentation de l'action

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

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

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

Etudes sur les livraisons dans les communes

PDM su SMBCVB : action n°33 (étude de logistique fluviale dans l'ACSO)

• Impacts de l'action

Report des livraisons en poids lourds vers les péniches

Croissance des livraisons en péniches

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

Maître(s) d'ouvrage

VNF

EPCI

CCI de l'Oise

• Estimation financière

Etude sur le transport fluvial : environ 80 K €

Partenaire(s)

Entreprises

Transporteurs

• Financeur(s)

EPCI du territoire

VNF

Gouvernance

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

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

- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part de transports de marchandises réalisés par voie d'eau

Part de transports de marchandises réalisés par voie routière



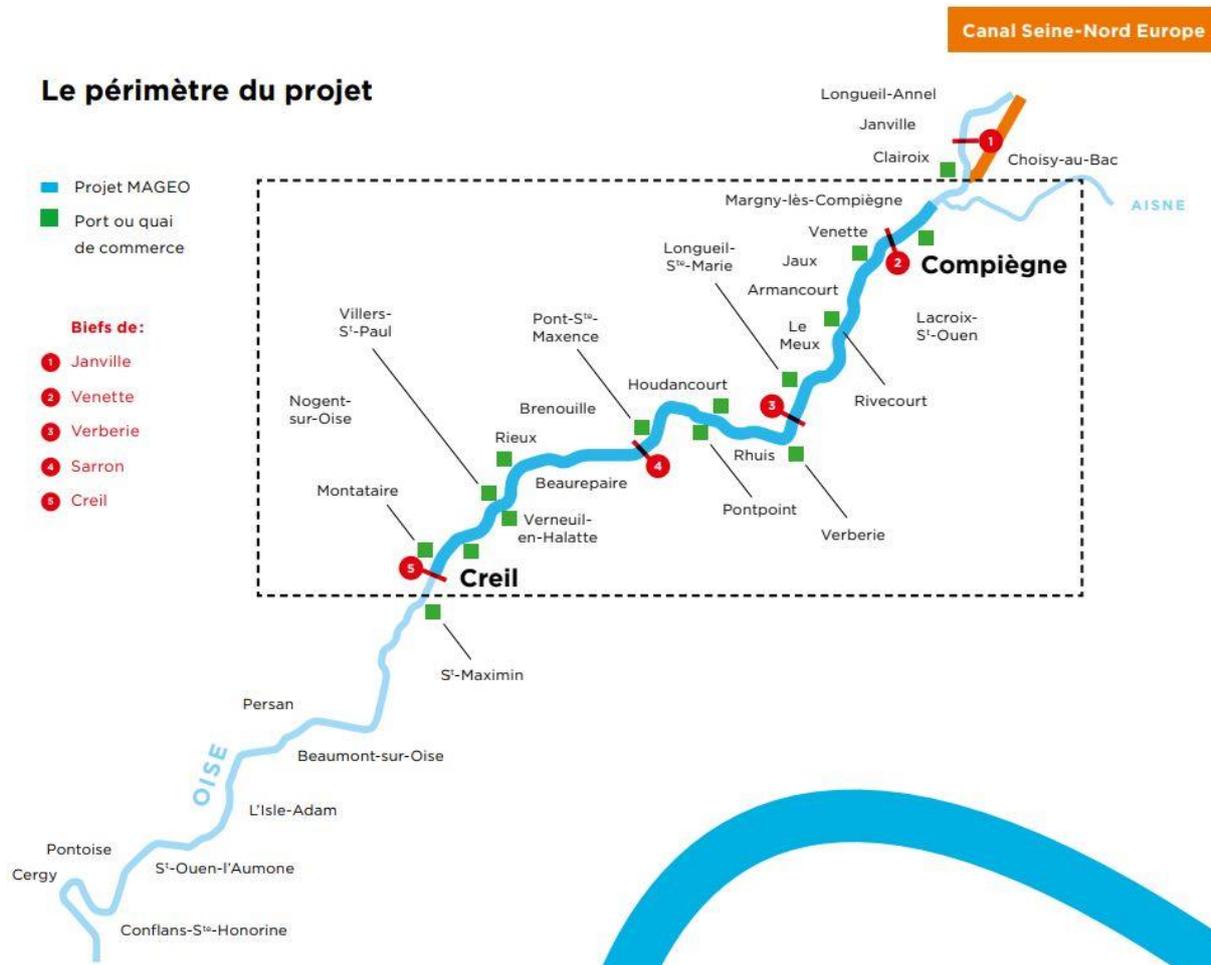
Illustrations

Carte 45 : Projet MAGEO et Canal Seine – Nord Europe



Source : Voies Navigables de France, 2018

Carte 46 : Projet MAGEO dans l'Oise



Source : Voies Navigables de France, 2018

Action Prioritaire

Action n° 9

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

Orientation :

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

Enjeux associés

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

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

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

Les 6 EPCI du Sud de l'Oise engagés dans les PDM souhaitent être force de proposition vis-à-vis de la Région pour développer l'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3. Des ajustements pourront être apportés à la desserte régionale, dans le cadre de ces échanges. L'implication de la Région en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire et interurbain sera cruciale.

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

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

• Objectifs concernés

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

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

Présentation de l'action

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

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

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

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

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

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

Interactions avec d'autres démarches

Schémas directeurs cyclables ou de liaisons douces des EPCI

SRADDET de la Région Hauts-de-France

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

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

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Communes (aménagements aux abords des gares)

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

• Estimation financière

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

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

Exploitants parkings de gare

Partenaire(s)

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

Gouvernance

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

• **Financier(s)**

EPCI du territoire
 Communes
 Région Hauts-de-France
 SMTCO

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

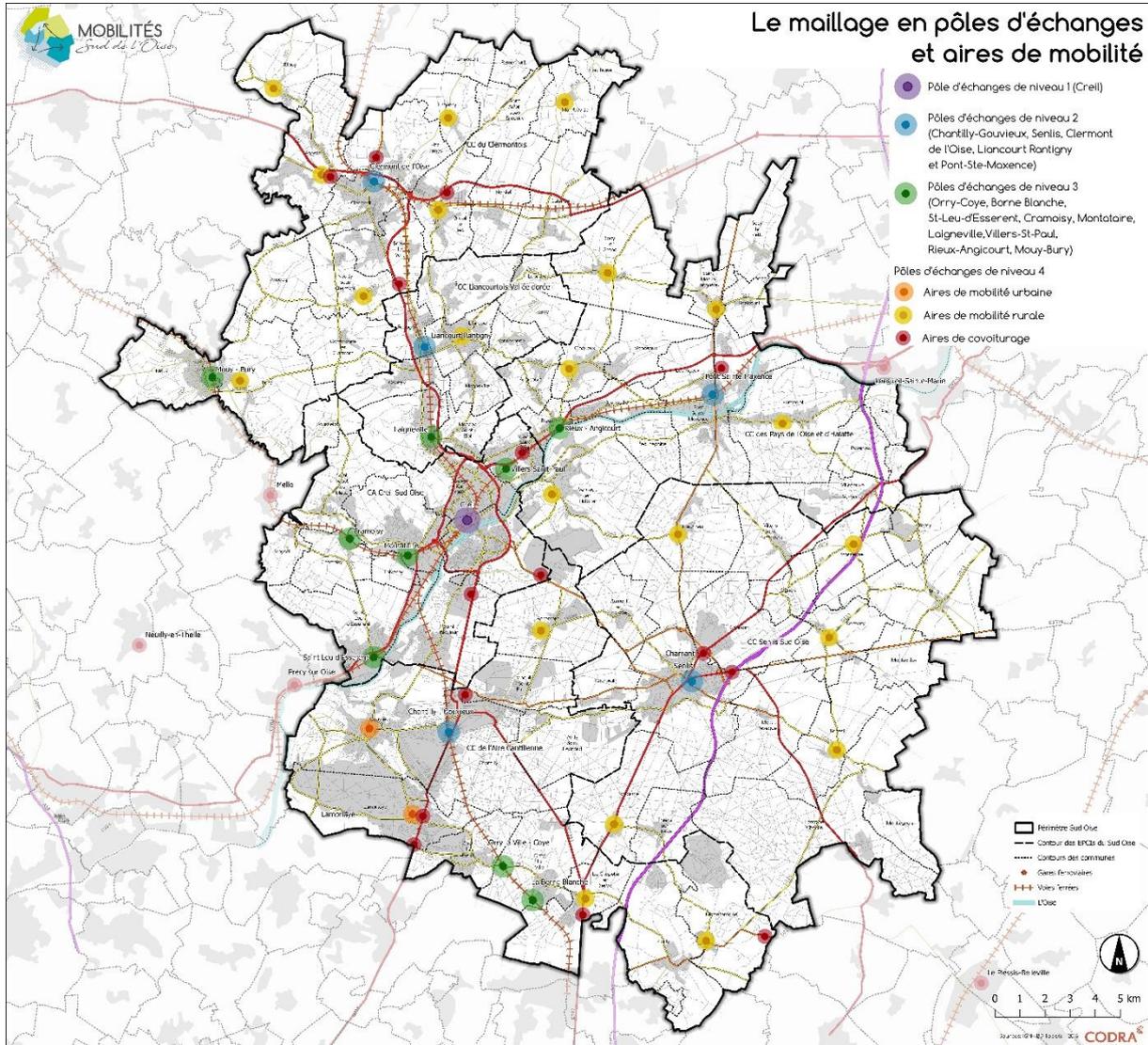
Part d'usagers des pôles arrivant en transports collectifs
 Part d'usagers des pôles arrivant en modes actifs
 Part d'usagers des pôles arrivant en covoiturage
 Fréquentation des pôles d'échanges
 Fréquentation des parkings-relais

Horizon de réalisation



Illustrations

Carte 47 : Le maillage en pôles d'échanges et aires de mobilité



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

Action Complémentaire

Action n° 10

Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune

Orientation :

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

Enjeux associés

Dans le cadre des plans de mobilité, chaque territoire installera des aires de mobilité, répondant aux besoins de déplacements des différents secteurs.

Afin de créer une offre globale lisible pour l'usager, il sera important de mettre en place une signalétique unique et cohérente sur ces aires de mobilité.

La signalétique, dans les PEM ferroviaires notamment, devra être élaborée conjointement avec la Région.

Le Département met en œuvre le réseau d'aires de covoiturage Covoitur'Oise. Les aires disposent d'une identité visuelle clairement définie.

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

• Objectifs concernés

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

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

Présentation de l'action

Implanter un panneau d'information dynamique dans chaque aire de mobilité, informant les usagers sur les dessertes des lignes de bus et de car en temps réel (système SISMO).

Définir une identité visuelle en accord avec la Région, le Département et les territoires (EPCI et/ou communes), mettre en place un nom et un logo pour les aires de mobilité, en s'appuyant sur ce qui existe déjà (ex : signalétique des aires Covoitur'Oise).

Installer des panneaux d'identification des aires de mobilité, déclinant l'identité visuelle définie en accord avec la Région, le Département et les territoires (EPCI et/ou communes).

Communiquer auprès des usagers sur les aires de mobilité, dans le cadre des différentes interventions sur la mobilité organisées sur le territoire.

Les propositions d'aires de mobilités à créer (localisation, services offerts...) se trouvent dans les actions propres à chaque EPCI (dans chaque plan de mobilité).

Interactions avec d'autres démarches

Article L1215-1 du Code des Transports (modifié par la LOM) : "La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité."

Parmi les compétences de la Région, cet article évoque : "La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires."

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France (aménagement et desserte des pôles d'échanges)

SMTCO (information voyageurs, communication) auprès des AOM membres du SMTCO

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

Communes (aménagements)

Partenaire(s)

Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)

Usagers

Département de l'Oise

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Etude de définition d'une identité visuelle : environ 40 K €

Installation de la signalétique dans chaque site : environ 5 k €

Coût total pour 47 sites (pôles d'échanges, aires de mobilité) : 235 K €

• Financeur(s)

EPCI du territoire

Communes

Région Hauts-de-France

SMTCO

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

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'information dynamique

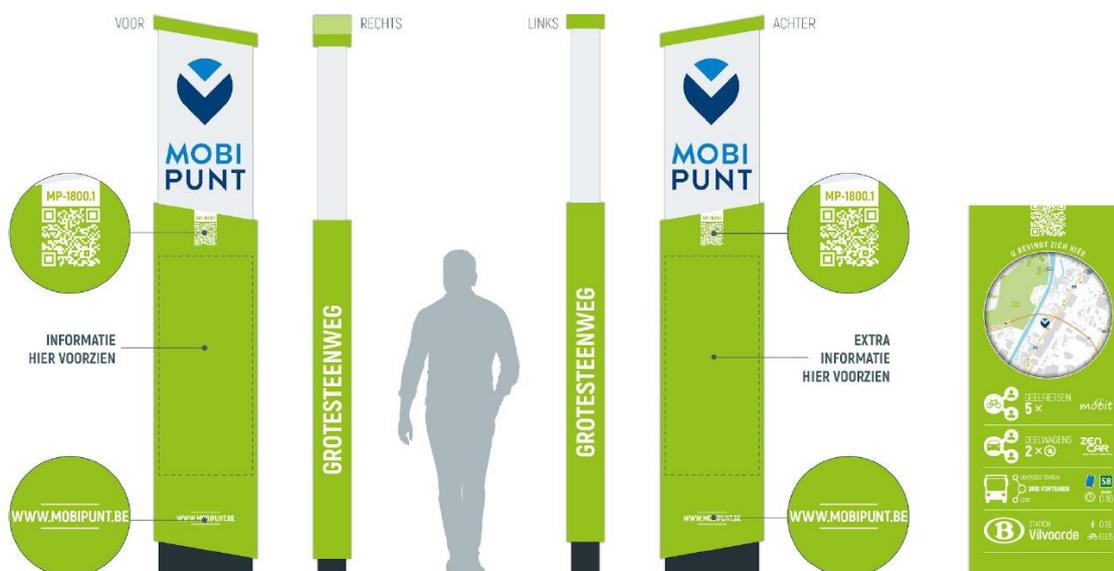
Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'identification

Horizon de réalisation

2025 - 2027

Illustrations

Exemple : Identité visuelle des Mobi Punt en Flandres, Belgique



Source : Mobi Punt, Belgique

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

Action Prioritaire

Action n° 11

Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics

Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

Enjeux associés

Plusieurs EPCI du Sud Oise ont décidé de mettre en place un Espace de Mobilité ou un Point Info Mobilité à destination des habitants.

Il est recommandé de créer au moins un de ces lieux dans chaque EPCI, fournissant des informations, des conseils et des services en lien avec la mobilité.

Cet espace pourra également devenir le support des animations et réunions sur la mobilité organisées sur le territoire.

Il s'agira de donner une meilleure visibilité à l'offre de mobilité (tous modes compris) et de renforcer l'usage des transports collectifs et autres services de mobilité, aussi bien chez les habitants que chez les visiteurs.

• Objectifs concernés

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

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

Renforcer la connaissance des offres de mobilité

Favoriser la pratique de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Présentation de l'action

Créer un Point Mobilité aux abords des pôles d'échanges de Creil, Senlis, Pont-Sainte-Maxence et Chantilly. Identifier des parcelles ou des locaux disponibles pour implanter ces lieux, en s'appuyant sur les projets urbains prévus aux abords de ces pôles d'échanges.

Fournir une information multimodale dans ces lieux, intégrant l'ensemble des réseaux de transports (urbains et interurbains), ainsi que les modes partagés et actifs (ex : réseau cyclable). Proposer des services vélo, fournis par les collectivités et les associations (location, réparation, entretien...).

Dans le Clermontois, poursuivre la mise à disposition d'informations sur la mobilité dans les principaux équipements publics (piscine, cinéma, sièges de la CCC, mairies). Informer le public sur oise-mobilite.fr, proposé par le SMTCO. Réfléchir à la création d'un point mobilité dans le prochain contrat avec l'exploitant (en 2024).

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

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 minibus itinérant d'information multimodale, desservant les pôles d'échanges de niveau 3, les aires de mobilité et les centres-bourgs de manière régulière (ex : 1 ou 2 fois par mois). Dans chaque intervention, proposer des informations sur les offres existantes, une sensibilisation à la mobilité durable et des conseils personnalisés aux usagers.

Créer un label "Point Mobilité" permettant d'identifier l'ensemble des lieux dédiés à l'information multimodale sur le territoire.

Interactions avec d'autres démarches

- Réaménagement des pôles d'échanges
- Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

• Impacts de l'action

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

Maître(s) d'ouvrage

EPCI (autorités organisatrices de la mobilité)

• Estimation financière

- Création d'un Espace Mobilité : environ 500 k €
- Coût total pour la création de 4 Espaces Mobilité (un pour chaque territoire, hors SMBCVB car déjà existant) : environ 4 M €
- Actions d'information : environ 20 K / an par EPCI, soit 100 K / an au total
- Actions de sensibilisation : environ 30 K / an par EPCI, soit 150 K / an au total
- Bus d'information multimodale (achat et aménagement du mini-bus) : environ 60 K€ (à mutualiser par tous les EPCI)
- Bus d'information multimodale (coût de fonctionnement) : environ 70 k € par an (à mutualiser par tous les EPCI)

Partenaire(s)

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

• Financier(s)

- EPCI du territoire
- Communes

SMTCO
Exploitants des réseaux de transports collectifs
Communes

SMTCO

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'Espaces Mobilité ou de Points Mobilité

Nombre de visiteurs annuels



Illustrations

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

Exemple : Agence de mobilité de Voiron (Isère)



Source : Grenoble Alpes Métropole, 2018

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

Action Prioritaire

Action n° 12

Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

Enjeux associés

Pour répondre aux enjeux de mobilité et favoriser l'usage combiné des différents modes de déplacements, le SMTCO s'est doté de l'outil SISMO en 2010, combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable, partagé par l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de l'Oise, adhérentes au SMTCO.

Le SISMO couvre les différents enjeux de mobilité du territoire en apportant une réponse complète, enrichie annuellement d'offres innovantes et durables. Il s'agit d'un système global et unique, intégrant toutes les fonctions d'une mobilité facilitée et durable.

Le SISMO intègre : un système d'information voyageurs multimodal alimenté avec des données en temps réel, une Agence de Mobilité pour le renseignement téléphonique des usagers et la gestion des réservations des transports collectifs à la demande, un observatoire de la Mobilité, véritable outil d'aide à la décision pour le SMTCO...

...un système de billettique multi-réseaux mutualisé, fourni aux AO membres du SMTCO, une application M-Ticketing (Mticket Oise) permettant aux usagers d'acheter et de valider leurs titres de transports sur leur smartphone, un service de ticket SMS permettant d'acheter un ticket unitaire en utilisant le portable.

La plateforme Oise Mobilité propose une information élargie aux territoires limitrophes de l'Oise : recherches d'itinéraires entre l'Oise et l'Ile-de-France et intégration des données horaires du système Pass Pass et de la Région Hauts-de-France.

Le SMTCO travaille sur l'interopérabilité billettique avec Hauts-de-France Mobilités (référentiel Pass Pass). Ce travail se concrétisera lors du SISMO 2 et permettra aux usagers d'utiliser un support commun sur la région, et à terme vers l'Ile-de-France.

• Objectifs concernés

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

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

Simplifier l'usage des transports collectifs

Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

Faciliter les déplacements vers la Métropole du Grand Paris

Présentation de l'action

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

Les AOM membres du SMTCO s'engagent à fournir l'ensemble des informations et des données nécessaires à la mise en œuvre et au bon fonctionnement du projet SISMO 2 ainsi qu'à assurer la promotion et la communication des services qui seront mis en place.

Interactions avec d'autres démarches

- Réaménagement des pôles d'échanges
- Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

• Impacts de l'action

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

Maître(s) d'ouvrage

- SMTCO
- Hauts-de-France Mobilités
- Ile-de-France Mobilités

• Estimation financière

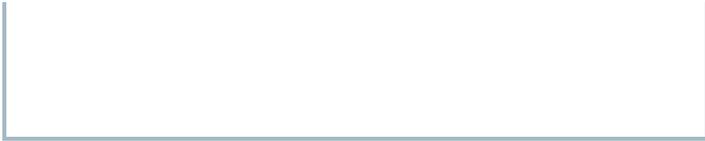
L'ensemble des coûts du SISMO est intégralement porté par le SMTCO.

Partenaire(s)

- EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)
- Région Hauts-de-France
- Exploitants des réseaux de transports collectifs

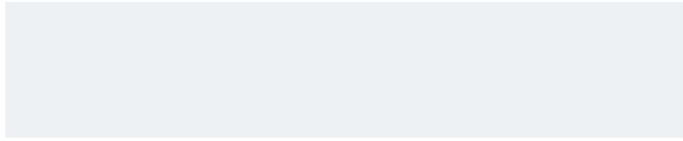
• Financier(s)

- SMTCO
- Hauts-de-France Mobilités
- Ile-de-France Mobilités



Gouvernance

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



• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Existence d'un support unique pour les Hauts-de-France (intégrant tous les réseaux de transports urbains et le TER)
- Existence d'une billettique intégrée avec le Passe Navigo
- Degré d'intégration entre Oise Mobilité et ViaNavigo (nombre de services de mobilité concernés)



Illustrations

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

Pass Oise Mobilité



Source : SMTCO, 2020

Pass



Source : Région Hauts-de-France, 2020

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

Action Prioritaire

Action n° 13

Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS

Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

Enjeux associés

Le SISMO, développé par le SMTCO en 2010, intègre l'information en temps réel de l'ensemble des services de mobilité assurés par les AOM du Sud Oise.

Le site internet et l'application Oise Mobilité constituent la porte d'entrée de ce système pour le grand public : plans, horaires, perturbations, recherche d'itinéraires...

Ce système offre une information en temps réel sur les temps d'attente des bus, à l'aide de panneaux d'information dynamique déployés dans les pôles d'échanges et aux principaux arrêts, ainsi qu'à travers les outils d'information voyageurs Oise Mobilité.

Le MAAS correspond à la mobilité en tant que service. Il s'agit d'offrir un accès à tous les services de mobilité sur le territoire à travers un outil unique et intégré, permettant de s'informer, d'acheter son billet (y compris un billet multimodal), de réserver un service, etc.

Le SISMO intègre d'ores et déjà des informations sur plusieurs services de mobilité disponibles sur le territoire (covoiturage, Rézo Pouce, etc.), préfigurant un outil de MAAS. Le SISMO 2 sera mis en service en juillet 2023.

Il convient de poursuivre et de renforcer la mise à disposition de ces informations dans l'outil Oise Mobilité, afin d'apporter une réponse globale d'information à destination de l'utilisateur.

• Objectifs concernés

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

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

Centraliser l'information sur les différentes offres de mobilité dans une plateforme unique

Favoriser l'accès à l'ensemble des offres de mobilité, en renforçant la fluidité du parcours usager

Présentation de l'action

Identifier l'ensemble des services de mobilité à intégrer dans l'outil Oise Mobilité. Etablir un diagnostic sur les systèmes d'information, de billettique et de tarification de ces services.

Intégrer les futurs services de mobilité dans le système SISMO 2 (dans le cadre du renouvellement prévu en juillet 2023), y compris ceux organisés par des opérateurs privés (Rézo Pouce, covoiturage, autopartage entre particuliers...).

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

Intégrer dans la mesure du possible des informations en temps réel de ces services de mobilité à l'outil SISMO, sans nécessité de passer par une autre application ou un autre site internet (ex : trajets de Rézo Pouce en temps réel).

Informier le SMTCO lors de de la création de nouveaux services de mobilité pour permettre la diffusion d'une information à jour par le système Oise Mobilité (voire en temps réel).

Permettre de consulter l'information, réserver un billet (y compris pour un déplacement intermodal) et réserver des trajets (ex : Rézo Pouce) sur la même plateforme de mobilité.

Interactions avec d'autres démarches

Création des aires de mobilité

Mise en place de nouvelles solutions de mobilité

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

SMTCO

• Estimation financière

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

Etude de l'ensemble des services de mobilité et de leur intégration dans l'outil Oise Mobilité : environ 40 K €

Partenaire(s)

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

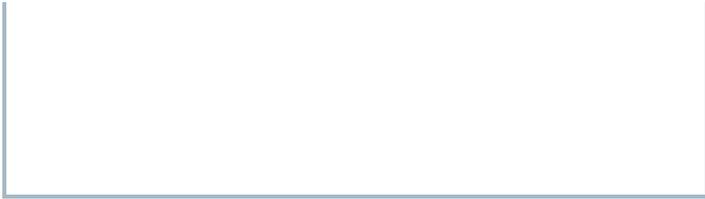
Région Hauts-de-France

Opérateurs de solutions de mobilité

• Financeur(s)

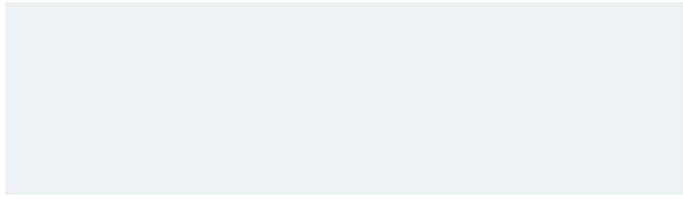
SMTCO

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



Gouvernance

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



• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Mise en place d'un outil de type MAAS

Nombre et proportion de services de mobilité intégrés à cet outil

Nombre d'utilisateurs annuels



Illustrations

Schéma des composantes du SISMO

Le SISMO : un système intégré innovant combinant informations voyageurs et billetterie multimodale sur le territoire de l'Oise

Tout un bouquet de services pour une « mobilité courante » dans l'Oise

Agence de Mobilité avec centrale téléphonique d'infos voyageurs, réservation TAD : **0 970 150 150** et site internet avec calcul d'itinéraire et solutions de covoiturage : **oise-mobilite.fr** **covoiturage-oise.fr**

Temps réel
171 Panneaux d'information voyageurs dans les Pôles multimodaux (gares, ...) et bornes dans les points d'arrêt principaux

QR Code aux arrêts
Flashsez-moi
EN UN FLASH, L'HORAIRE DE MES PROCHAINS BUS EN TEMPS RÉEL ou envoyez par SMS le 2344 au 43199 (prix au SMS : 0,05 €)

Carte sans contact multimodale
le pass
oise MOBILITÉ
Simplifiez vos déplacements

Bornes de rechargement et de consultation

Valdeurs et pupitres (800 véhicules)

applications iPhone et android
DISPONIBLE SUR Google play
Téléchargez sur l'App Store

Announces visuelles et sonores dans les bus et cars
PROCHAIN ARRÊT CARMOT

Alerte info trafic Mail et SMS

application mticket Oise
Nouveau!

Pour valider votre mticket Oise

le SISMO a reçu le prix de l'innovation « French Mobility - approches multimodales » par le Ministère des Transports le 26 janvier 2018.

Source : SMTCO, 2020



MOBILITÉS SUD DE L'OISE

Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Site internet Oise Mobilité

The screenshot shows the Oise Mobilité website interface. At the top, there are navigation menus for 'TITRES ET TARIFS', 'RÉSEAUX', and 'MOBILITÉ'. The main content area is divided into several sections:

- ITINÉRAIRES:** A search form with fields for 'De' (Origin), 'Vers' (Destination), and 'Date', along with a 'Rechercher' button.
- LES TRANSPORTS SCOLAIRES:** A blue box with information about school transport services for 'Primaires', 'Collégiens', and 'Lycéens'.
- E-BOUTIQUE:** A list of services including 'RÉSERVATION T.A.D', 'LOCALISER MON BUS', 'COVOITURAGE', and 'HORAIRES DE VOLS'.
- OPEN DATA & LES APPS:** Links to 'OPEN DATA' and 'LES APPS'.

At the bottom, there is a footer with navigation links like 'PLAN DU SITE', 'FAQ', 'AIDE ET ACCESSIBILITÉ', and a phone number '0 970 150 150'.

Source : SMTCO, 2020

Application Oise Mobilité

The advertisement features a hand holding a smartphone displaying the Oise Mobilité app interface. Surrounding the phone are several callout bubbles highlighting key features:

- e-boutique:** Access to the online shop.
- Horaires en temps réel:** Real-time bus schedules.
- Perturbations à prévoir sur la ligne C1 du réseau:** Alerts for network disruptions on line C1.
- RECHERCHE D'ITINÉRAIRES:** Itinerary search functionality.
- mticket Oise®:** Mobile ticketing system.

At the bottom, there is a QR code, the website 'oise-mobilité.fr', and the app logo 'Appli® Oise Mobilité'.

Source : SMTCO, 2020

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

Action Complémentaire

Action n° 14

Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)

Orientation :

Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà

Enjeux associés

Aujourd'hui, les autorités organisatrices de la mobilité du territoire (communes, intercommunalités) organisent des animations en lien avec la mobilité, notamment lors de la Semaine de la Mobilité.

La mise en place de la stratégie de mobilité des plans de mobilité (ex : création d'un nouveau réseau de transport) représente une excellente opportunité pour réaliser des interventions ponctuelles et régulières sur la mobilité durable.

De plus, la stratégie de mobilité implique des interventions relativement similaires sur l'ensemble du territoire. Une mutualisation des moyens semble donc pertinente.

Les solutions alternatives à la voiture individuelle restent souvent peu connues, peu lisibles ou peu attractives pour l'utilisateur.

Une approche transversale des offres de mobilité (à la fois en termes d'information, de tarification, et de billettique) peut favoriser le report modal.

• Objectifs concernés

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

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

Faire découvrir l'ensemble des solutions de mobilité disponibles sur le territoire

Sensibiliser les usagers à la mobilité durable et accompagner leurs changements de comportement

Présentation de l'action

Mener des animations lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent dans les pôles d'échanges de rabattement vers les métropoles (Creil, Clermont, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly-Gouvieux, Senlis), ainsi qu'un stand itinérant dans les aires de mobilité (ex : un jour dans chaque aire pendant une semaine).

Réaliser des interventions régulières sur la mobilité tout au long de l'année, en s'appuyant sur le maillage de pôles d'échanges et d'aires de mobilité (ex : un stand itinérant, desservant chaque lieu une fois par mois) ou en s'intégrant à des animations existantes (ex : marché, forum de l'emploi, forum de la transition écologique...).

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

Mettre en place une campagne du type "Un mois sans ma voiture", permettant à un groupe de ménages de tester d'autres solutions de mobilité, en leur fournissant un accompagnement personnalisé et des réductions sur les services de mobilité (réseau urbain, covoiturage, Rézo Pouce...).

Lancer des animations spécifiques sur les nouveaux modes de mobilité (ex : Rézo Pouce, VAE) à travers des conseils et des parcours accompagnés, permettant à la personne de découvrir et d'expérimenter ces systèmes.

Interactions avec d'autres démarches

Stratégies de communication sur la mobilité dans chaque EPCI

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

EPCI / Communes (Autorités Organisatrices de Mobilité)

• Estimation financière

Actions de sensibilisation : de 10 K € à 30 K € / an par EPCI, soit de 50 K € à 150 K € / an au total

Opération "Un mois sans ma voiture" (communication, accompagnement individualisé, prix aux participants...): environ 20 k € / an par EPCI, soit 100 K € au total

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

• Financier(s)

EPCI du territoire

SMTCO
 PNR
 Exploitants de réseaux de transports collectifs
 Associations d'usagers des transports

Communes

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics
- Nombre d'expérimentations de changement de comportement



Illustrations

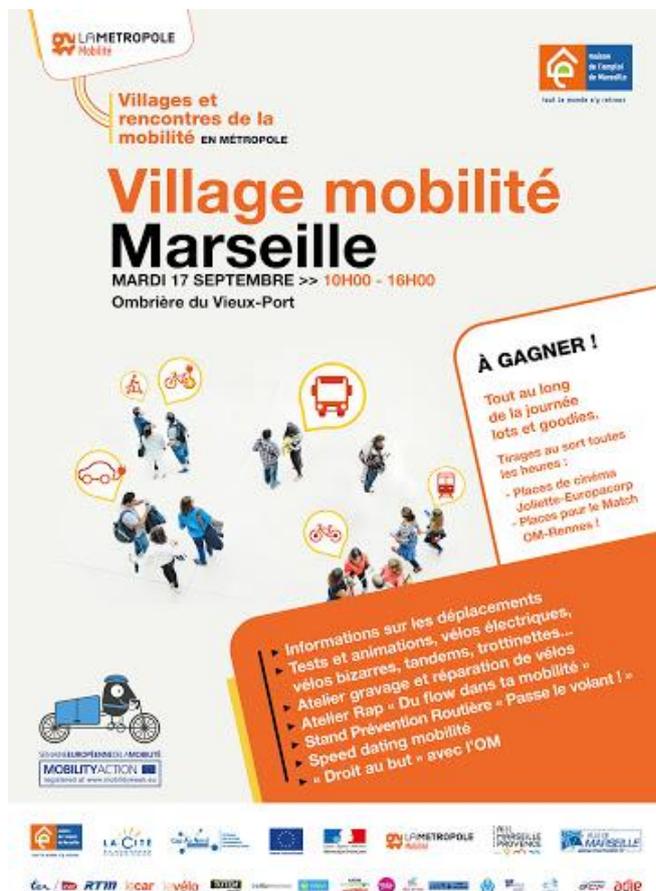
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Exemple : Campagne « Bougez autrement » dans le cadre de la Semaine de la mobilité à Montpellier



Source : Montpellier Méditerranée Métropole, 2020

Exemple : Programme du Village de la Mobilité de Marseille



Source : Aix Marseille Métropole, 2020

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

Exemple : Plaquette du dispositif « Mobiliberté », favorisant le changement de comportements à travers un accompagnement individualisé par des « ambassadeurs de mobilité »



Source : Métropole Aix Marseille Métropole, 2012

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

Une mobilité humaine et sociale

Quelle est la situation de départ ?

Comme l'a mis en valeur le diagnostic, les conditions de mobilité en modes actifs dans le SMBCVB sont perfectibles. La liaison entre Creil et les autres centralités urbaines du Sud Oise reste notamment à réaliser, via le développement de la Trans'Oise. Certains itinéraires cyclables locaux permettent les déplacements du quotidien intercommunaux, comme entre Creil et Senlis, mais les grands itinéraires cyclables existants ont globalement davantage une vocation de promenade et de découverte que de déplacement.

Dans le pôle urbain de Creil, les modes actifs sont plébiscités par la population. Pour répondre à ce besoin exprimé, l'ACSO mène d'ailleurs des projets de création et de prolongement de pistes cyclables.

Si le territoire du SMBCVB est celui du Sud Oise dans lequel la part modale de la voiture est la moins élevée, la moitié des déplacements (50%) reste effectuée via ce mode. En outre, dans le SMBCVB, les entreprises de plus de 100 salariés ont pour obligation de réaliser un Plan de mobilité. Toutefois, la plupart des entreprises ne se lancent pas dans cette démarche, faute d'information, de compétences internes et de conseils.

Afin de faciliter la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'ex-Communauté d'Agglomération Creilloise a adopté en 2013 son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau de transport urbain, suivi en 2015 de l'Agenda d'Accessibilité Programmé. Sur les 240 points d'arrêt du réseau, la moitié sont déjà accessibles, et 60 arrêts supplémentaires seront mis en accessibilité dans les 5 ans, soit $\frac{3}{4}$ du réseau.

Enfin, le SMTCO regroupe et met à disposition du grand public de nombreuses informations indispensables à la mobilité en transports en commun sur le territoire. Toutefois, même si plusieurs structures sociales accompagneront les publics en difficulté dans leur insertion sociale, peu d'organismes proposent des aides personnalisées pour ces publics en matière de mobilité.

Comment se décline cet axe sur ce territoire ?

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des Plans de Mobilité 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

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

- 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 :

- Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire
- Accompagner la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises et équipements de plus de 100 salariés (plus ambitieux que le seuil actuel du PPA) et favoriser la création d'une structure inter-entreprises intervenant sur cette thématique
- Mettre en accessibilité les espaces publics et les réseaux urbains de l'ACSO et de la CCLVD, et apporter des réponses de mobilité adaptées dans les espaces peu denses
- Apporter des aides financières, des conseils personnalisés et des services aux personnes vulnérables

Quels sont les objectifs ?

A travers cet axe thématique et dans le cadre du projet global et multimodal, l'objectif est qu'en 2030, 80% des déplacements de proximité soient réalisés à pied ou à vélo (contre 62% aujourd'hui). Cet objectif ambitieux s'inscrit dans le cadre de la volonté d'augmentation globale de la part modale des modes actifs.

Pour rappel, à l'horizon 2030, le scénario choisi permettra de faire passer la part modale de modes actifs de 34% à 44% (soit une augmentation de 10 points).

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

Action Prioritaire

Action n° 15

Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux

Orientation :

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

Enjeux associés

L'ancienne C.A. de Creil a approuvé son schéma de circulations douces en 2013. Il a été partiellement mis en œuvre (10 km sur les 50 km prévus), avec la création d'itinéraires structurants (ex : Creil - Montataire). L'ACSO élaborera en 2022 son nouveau schéma cyclable (linéaire estimé à 100 km, dont les 50 km prévus en 2013).

Le projet Trans'Oise, porté par le Département, consiste à créer un réseau de voies vertes empruntant les berges de l'Oise (projet à l'arrêt depuis quelques années). L'ACSO a étudié les voiries ou emprises locales pouvant être empruntées par la Trans'Oise. Il est nécessaire d'assurer la compatibilité entre cet itinéraire cyclable et les activités économiques dans le secteur.

Le territoire souffre d'une absence de liaisons cyclables entre le noyau urbain et les zones d'activités économiques (Saint-Maximin, Parc Alata). Ces liaisons pourraient apporter une réponse efficace pour les déplacements entre la gare de Creil et les zones d'activités. Elles représentent un levier important de report modal.

Les axes routiers structurants ne sont pas adaptés à la pratique du vélo. Ils représentent aussi des coupures urbaines pour ce mode.

La CCLVD n'est pas desservie par des itinéraires cyclables utilitaires. La création de liaisons entre les villages, vers les pôles d'échanges de Liancourt et Laigneville, ainsi que vers le noyau urbain de l'ACSO, pourrait répondre à une forte demande. Elle a approuvé son schéma cyclable en 2022, qui sera mis en œuvre jusqu'en 2032 (48 kilomètres au total, dont 4 km préexistants).

L'Oise, le Thérain et la Brèche représentent une emprise potentielle intéressante pour favoriser les modes actifs. Une voie verte le long de l'Oise permettrait des déplacements vers Pont-Sainte-Maxence et vers les ZAE de Saint-Maximin et Parc Alata.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Présentation de l'action

Actualiser le schéma modes actifs de l'ACSO (intégrant l'ex PSO) en 2022. Réaliser une évaluation qualitative de la mise en œuvre du schéma modes actifs de l'ACSO de 2013 (avantages, fréquentation, pôles et entreprises rendus accessibles...). Identifier les liaisons cyclables structurantes à l'échelle de l'ACSO, en connexion avec les liaisons des territoires voisins (en complément du travail mené en 2013).

Mettre en place des liaisons cyclables de Creil vers Saint-Maximin et le Parc Alata (répondant à de nombreux déplacements vers ces zones), vers Rousseloy (par le plateau) et vers Laigneville (desservant les deux gares).

Mettre en œuvre le schéma cyclable de la CCLVD (approuvé en 2022). Ce schéma comporte une liaison nord – sud, très structurante pour le territoire, reliant Bailleval à Laigneville (dans l'axe Clermont – Creil). Cette liaison est inscrite au SR3V de la Région. Elle est prioritaire. Les autres liaisons se connectent à cette liaison structurante (voir carte ci-dessous).

Créer une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise), assurant une liaison vers les zones d'activités et Pont-Sainte-Maxence. Créer des voies vertes dans les vallées de la Brèche et du Thérain, offrant une liaison vers les communes rurales.

Améliorer les conditions de franchissement des coupures urbaines (y compris les passages à niveau), en réponse aux points durs identifiés dans les schémas directeurs, notamment sur les liaisons cyclables structurantes à l'échelle intercommunale.

Echanger sur l'importance stratégique de la Trans'Oise et sur les modalités de sa mise en œuvre avec le Département, dans le cadre des réunions sur le schéma des circulations douces. Prendre la maîtrise d'ouvrage des tronçons de la Trans'Oise desservant les espaces urbanisés de l'ACSO.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R28, R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVCD

PPA de la Région de Creil (M7)

SCoT du SMBCVB : l'aménagement des rives devra être réalisé de manière à ce qu'il soit possible de cheminer à vélo ou à pied de Saint-Leu-d'Esserent à Villers-Saint-Paul, en passant par Creil sans discontinuité.

SCoT du SMBCVB : créer de la cohérence entre les différents réseaux cyclables communaux (11.3)

Charte du PNR Oise Pays de France

Actions n°4 (connexions entre les réseaux cyclables des EPCI), n°16 (aménagement pour les modes actifs dans les zones urbaines) et n°17 (location de vélos longue durée)

Article L.228-3 du code de l'environnement : à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, le gestionnaire de la

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

voirie évaluée, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, le besoin de réalisation d'un aménagement cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité. Pour les aménagements inscrits dans ce plan, le besoin est réputé avéré.

Maître(s) d'ouvrage

ACSO et CCLVD (réalisation du schéma directeur des circulations douces)

Département de l'Oise (création de liaisons cyclables d'intérêt européen ou national tel que défini par le SR3V, ou sur la Trans'Oise hors agglomération)

Communes ou EPCI (création de liaisons cyclables sur toutes les routes en agglomération et hors agglomération, y compris pour la Trans'Oise en agglomération)

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Autres EPCI du Sud Oise

Gouvernance

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

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

• Estimation financière

Actualisation du Schéma des Circulations Douces de l'ACSO : environ 100 k € (études de schéma directeur et de maîtrise d'œuvre)

Elaboration du Schéma des Circulations Douces de la CCLVD : environ 40 - 45 K €

Mise en œuvre du Schéma des Circulations Douces de l'ACSO (environ 100 km d'itinéraires cyclables au total) : entre 10 et 15 M € au total, c'est-à-dire entre 1 et 2 M / an (sur une période de 5 ans)

Mise en œuvre du Schéma des Circulations Douces de la CCLVD : environ 5 M €

Salaires d'un chargé de mission vélo à l'ACSO : environ 60 K € / an

• Financier(s)

ACSO, CCLVD

Communes

Département (aides aux communes, DETR...)

PNR Oise - Pays de France

ADEME (Programmes AVELO)

Etat (Plan de relance, Fonds Mobilités Actives, DSIL...)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire d'itinéraires cyclables dans l'ACSO et la CCLVD (en km)

Linéaire de la Trans'Oise sur l'ACSO (en km)



Part modale du vélo dans l'ACSO et la CCLVD

Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)

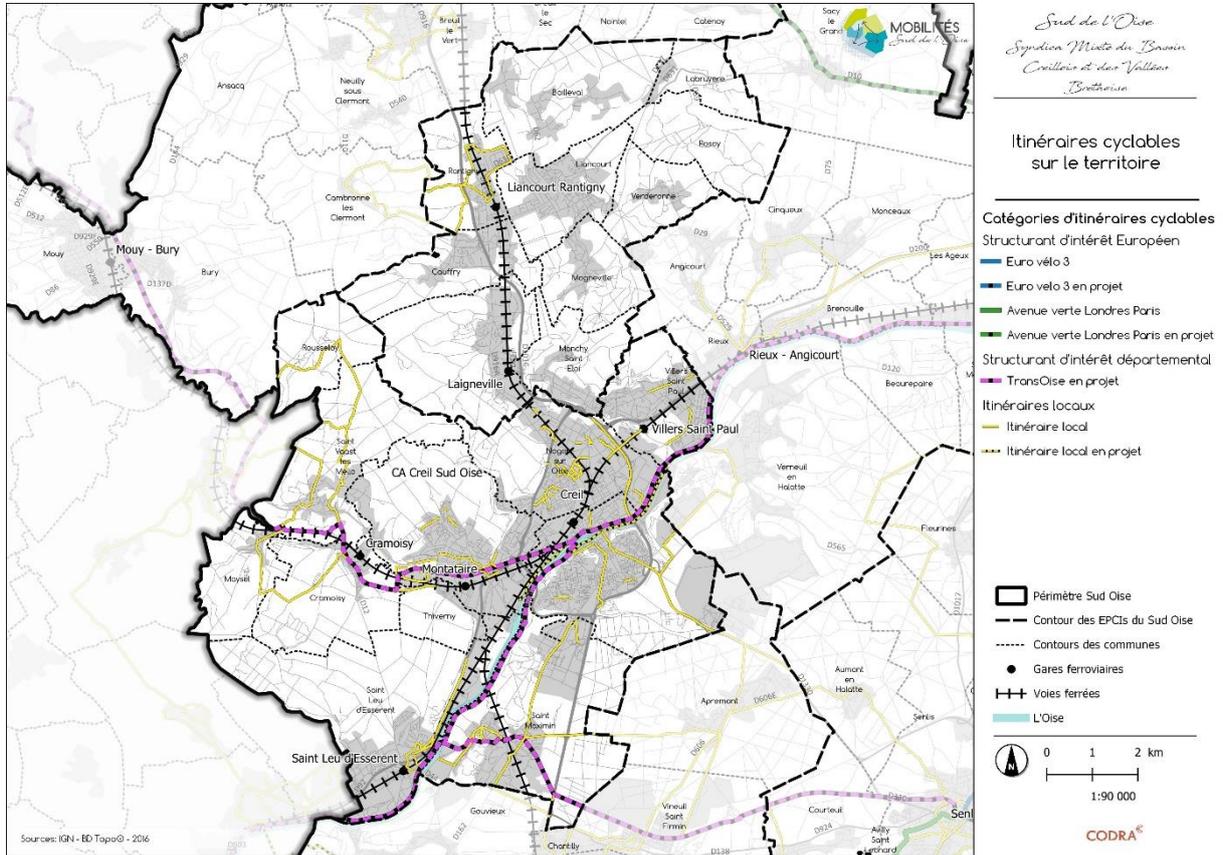
Nombre de cyclistes sur la Trans'Oise (comptages)

Horizon de réalisation

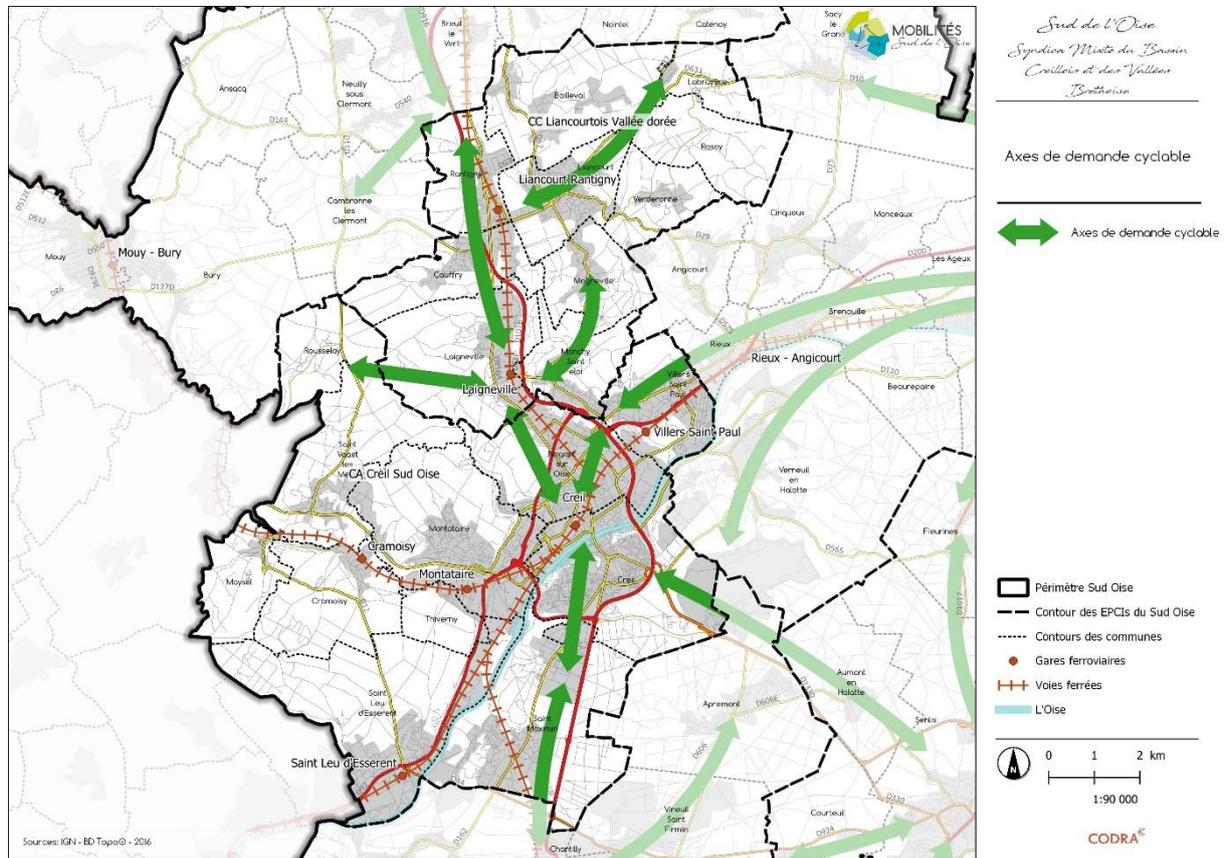


Illustrations

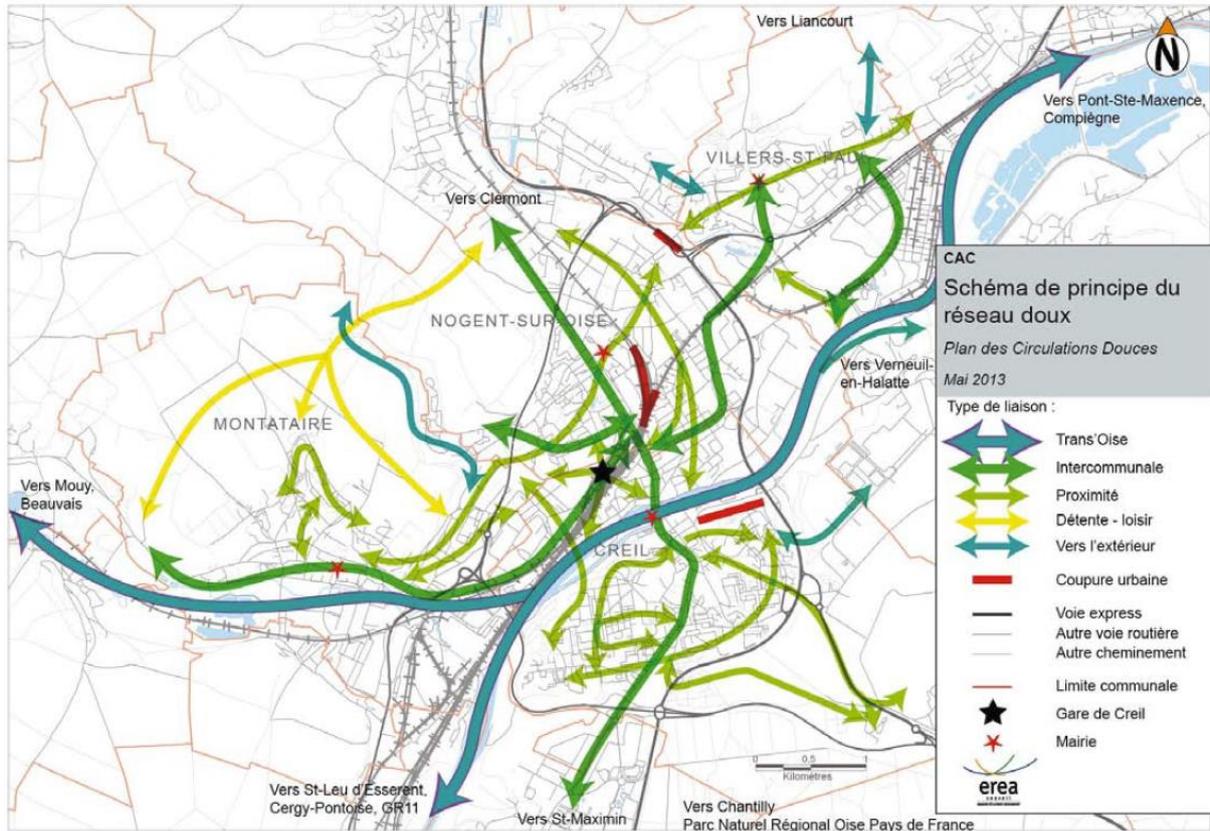
Carte 48 : Itinéraires cyclables actuels sur le territoire du SMBCVB



Carte 49 : Axes de demande cyclable

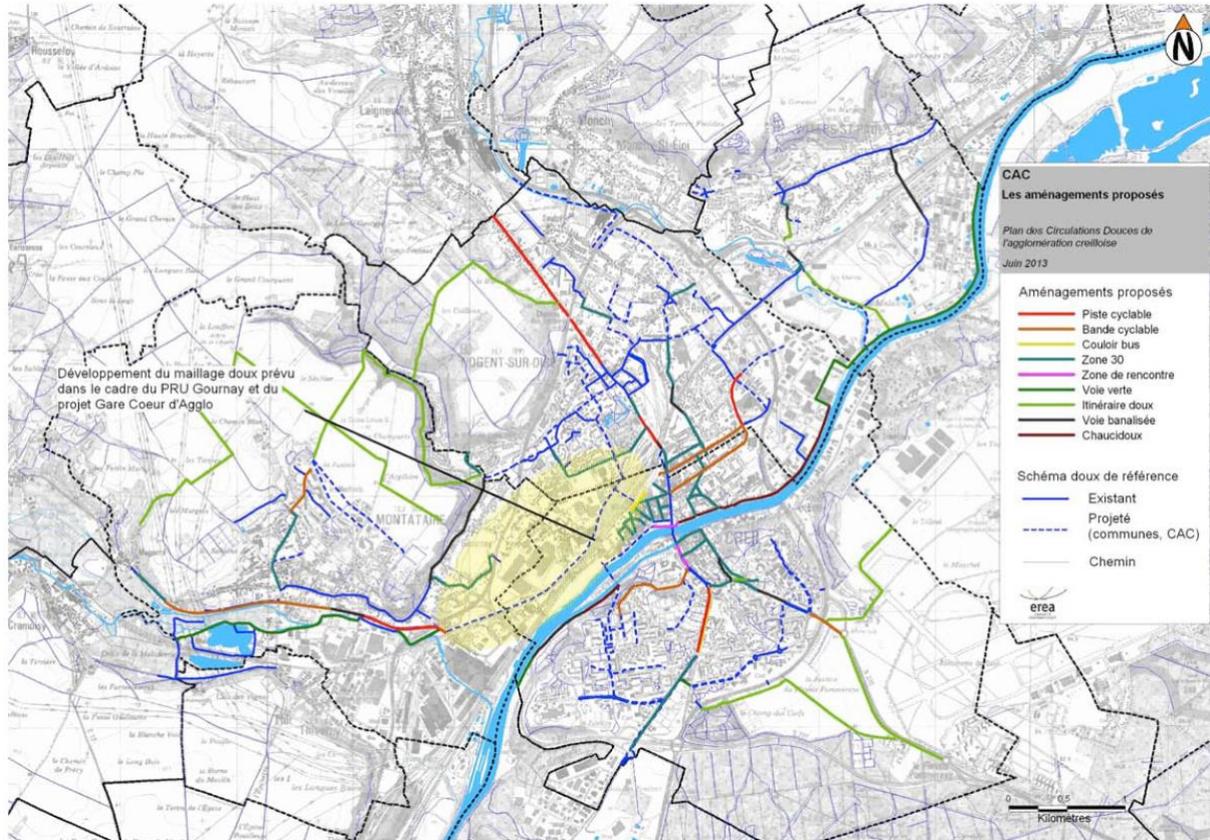


Carte 50 : Les axes cyclables à développer à l'échelle de l'ancienne Communauté d'agglomération de Creil (CAC)



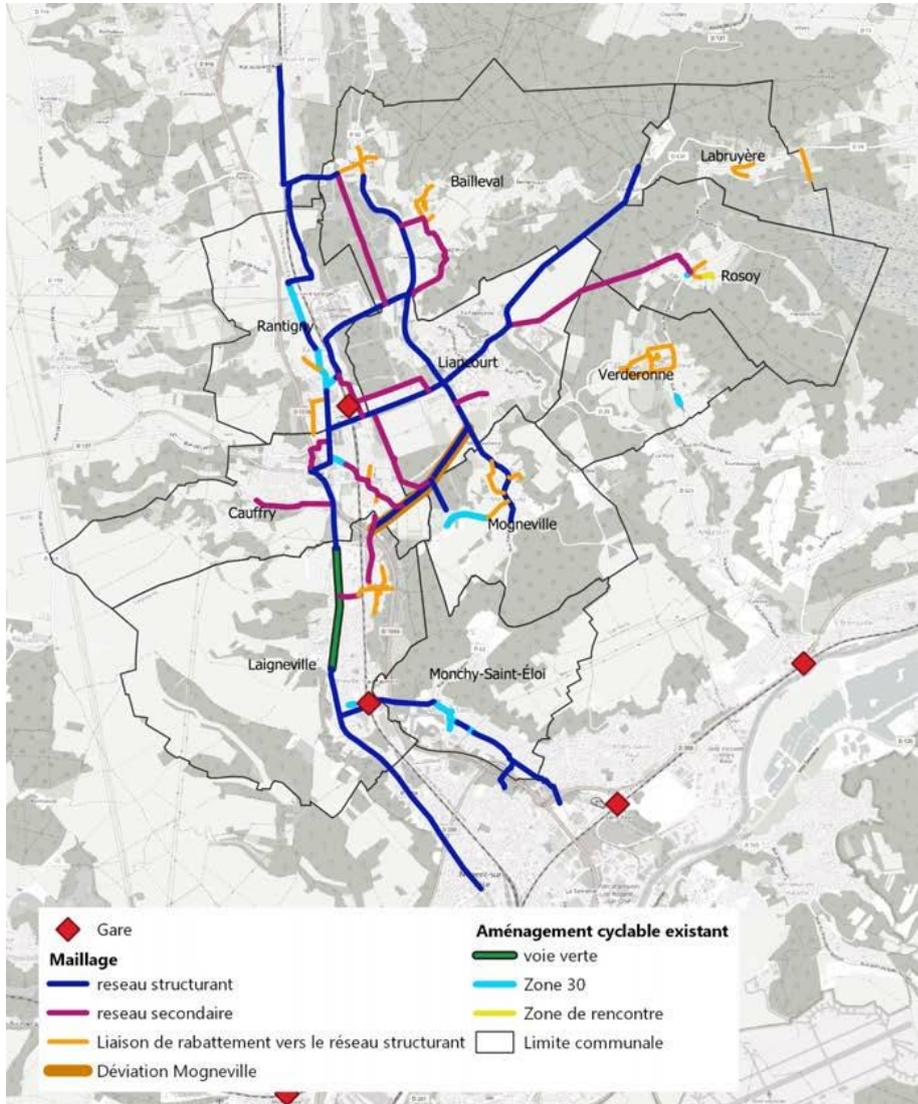
Source : Schéma des circulations douces de la CAC, 2013

Carte 51: Les itinéraires cyclables projetés à l'échelle de l'ancienne Communauté d'agglomération de Creil (CAC)



Source : Schéma des circulations douces de la CAC, 2013

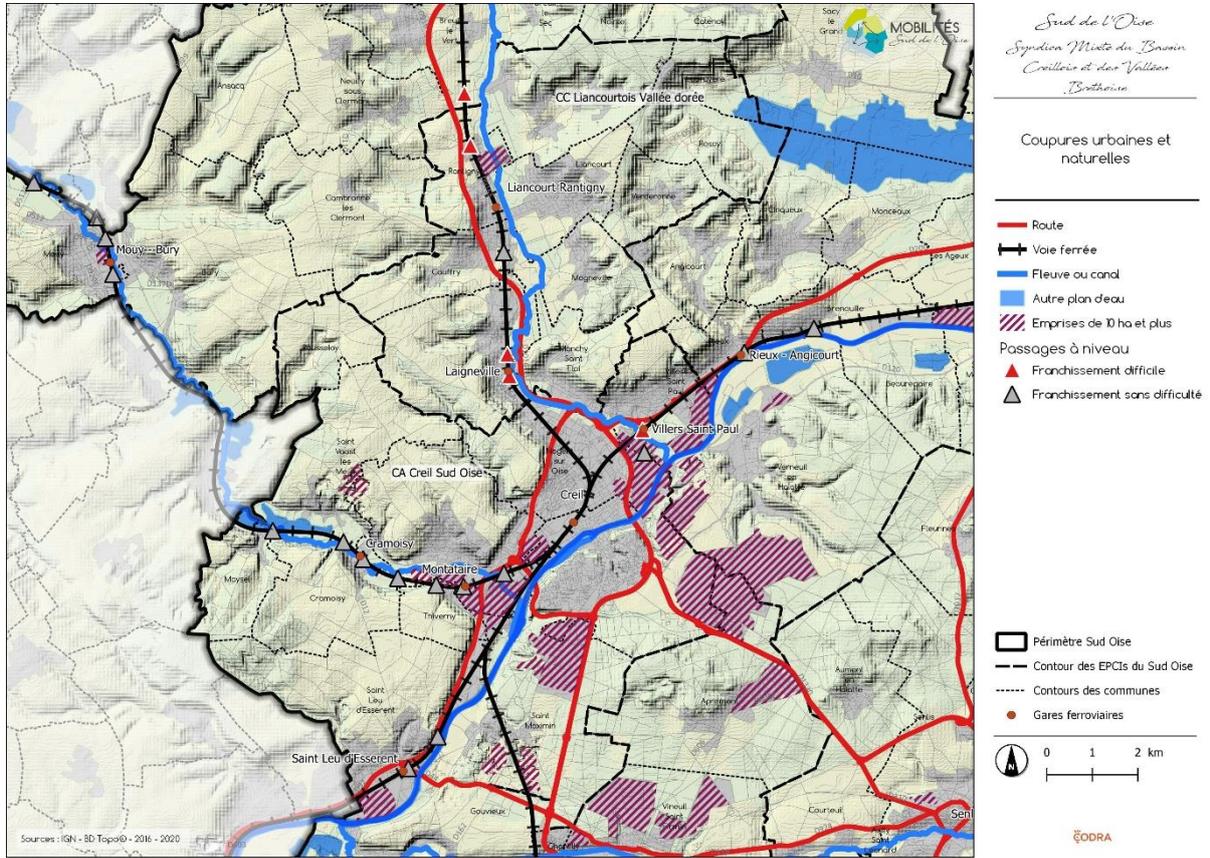
Carte 52 : Les itinéraires cyclables projetés à l'échelle de la CCLVD (schéma cyclable de 2022)



Source : Schéma cyclable de la CCLVD, 2022

Le réseau cyclable armature de la CCLVD vise à relier les communes sur deux axes : nord-sud (desservant Bailleval, Rantigny, Cauffry et Laigneville) et est-ouest (desservant Labruyère, Liancourt et Rantigny). La liaison nord-sud, reliant Bailleval à Laigneville est prioritaire pour la CCLVD car elle dessert le principal axe de déplacements du territoire. Cette liaison, faisant partie de l'axe Clermont – Creil, est inscrite au schéma régional des véloroutes / voies vertes (SR3V), et éligible aux subventions de la Région à hauteur de 30%. Parmi les liaisons affichées sur la carte ci-dessus, seules les liaisons structurantes sont opposables aux décisions des gestionnaires de voirie. Le réseau secondaire vise à faciliter les déplacements vers le réseau structurant. Le réseau tertiaire correspond au maillage local, interne aux communes.

Carte 53 : Coupures urbaines et naturelles pour les cyclistes



Piste cyclable sur le pont en Y (Creil / Nogent-sur-Oise)



Source : Google Street View, 2020

Voie douce reliant le carrefour des Forges au hameau de Magenta (Montataire)



Source : ACSO, 2020

La Maison du Vélo de Creil, mise en place en 2021



Source : ACSO, 2021

Atelier de réparation de vélos, organisé 2 fois par semaine à Nogent-sur-Oise par l'association AU5V



Source : AU5V, 2019

Exemple : Arceaux vélo abrités à Nevers (Nièvre)



Source : Communauté d'agglomération de Nevers, 2018

Exemple : Consigne vélo à Mâcon (Saône et Loire)



Source : Mâconnais Beaujolais Agglomération, 2018

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

Action Prioritaire

Action n° 16

Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines

Orientation :

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

Enjeux associés

Les voiries du noyau urbain et de la plupart des villages présentent un caractère très routier. Elles offrent peu de sécurité et de confort pour les modes actifs.

Dans le noyau urbain, il n'existe pas de cheminements piétonniers identifiés vers les principales destinations, bénéficiant d'un aménagement et d'un jalonnement adaptés. La mise en place d'un réseau piétonnier pourrait renforcer la pratique de la marche dans ce secteur. D'ores et déjà, la ville de Nogent-sur-Oise prévoit de créer une zone piétonne dans son centre-ville.

De plus, les espaces publics du noyau urbain restent dégradés ou sous-valorisés, car ils sont souvent occupés par des voitures en stationnement. En dehors des déplacements utilitaires, les espaces publics restent peu appropriés par les usagers.

La gare de Creil dispose de quelques arceaux devant la gare et d'une centaine de places de type pince-roues au nord de celle-ci. Globalement, l'offre est considérée comme faible et peu satisfaisante.

Le projet Gare Cœur d'Agglo constitue un ambitieux programme de transformation du quartier de la gare de Creil, en lien avec l'arrivée de Roissy-Picardie et du TGV (horizon 2024). Il prévoit la densification de l'habitat et le développement de bureaux. L'enjeu majeur consiste à renforcer l'attractivité du quartier, tout en réduisant les flux automobiles et la présence de la voiture.

La gare de Liancourt-Rantigny se trouve à proximité des centres de Liancourt et Rantigny. Toutefois, les axes routiers (RD 916 depuis Rantigny, RD 137 depuis Liancourt) ne disposent pas d'aménagements cyclables et présentent des trottoirs étroits ou dégradés. Le potentiel de rabattement à vélo ou à pied vers les gares est très important.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Dans le noyau urbain, faire émerger un quartier central en continuité avec les quartiers existants

Renforcer / créer des continuités piétonnes entre la gare de Creil et les autres secteurs, y compris au nord des voies ferrées

Présentation de l'action

Créer un réseau de cheminements piétons dans le noyau urbain de Creil, desservant les équipements culturels, sportifs et de loisirs. Créer des corridors verts au sein du noyau urbain,

bénéficiant d'aménagements confortables et donnant la priorité aux modes actifs, en connexion avec la future voie verte le long de l'Oise.

Créer un itinéraire piéton vers le futur Parc Agricole Urbain, intégrant la construction d'une passerelle sur la RD 1016. Traiter les coupures urbaines (y compris les passages à niveau) pour mieux intégrer les piétons. Dans les projets routiers (requalification, création de voies), veiller à préserver les déplacements en modes actifs pour ne pas engendrer de nouveaux effets de coupure.

Réaménager les espaces publics dans le noyau urbain et mettre en relation ces espaces par des itinéraires piétons. Réduire la présence des voitures sur ces espaces publics. Organiser des animations et favoriser la réappropriation de ces espaces par les usagers.

Réaménager les espaces publics dans le noyau urbain et mettre en relation ces espaces par des itinéraires piétons. Réduire la présence des voitures sur ces espaces publics. Organiser des animations et favoriser la réappropriation de ces espaces par les usagers.

Mettre en place une offre de stationnement cyclable bien dimensionnée et sécurisée dans les pôles d'échanges du territoire : 250 places sécurisées aux abords de la gare de Creil (en application du décret n° 2021-741) et une vingtaine aux abords des gares de niveau 3 (en application du décret, pour Liancourt-Rantigny et Laigneville).

Intégrer dans le projet Gare Cœur d'Agglo des orientations d'aménagement visant à favoriser une mobilité durable : configuration des îlots, trame viaire, liaisons modes actifs, espaces publics, apaisement de la circulation, maîtrise de la voiture sur l'espace public, normes de stationnement adaptées, offre de stationnement intégrée aux parcelles et mutualisée entre les opérations...

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R28, R30, R31), PCAET, PPA de la Région de Creil (M7)

SCoT du SMBCVB : faciliter la circulation des piétons grâce à des cheminements adaptés (11.3 DOO)

Charte du PNR : maintenir la continuité de l'espace public (continuité des rues, places, venelles, chemins...) permettant la circulation automobile et le déplacement des piétons et des cyclistes, et sa qualité dans les opérations de construction. Intégrer des aires piétonnes et des zones de rencontre dans les secteurs à valoriser au plan touristique et patrimonial (à l'occasion de tout projet urbain).

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : gare double-face avec une nouvelle passerelle sur les voies ferrées, trame piétonne et paysagère facilitant les déplacements des piétons, y compris vers le centre de Creil et vers Nogent-sur-Oise, liaisons cyclables entre la gare et les autres centralités du noyau urbain...

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : nouvelle voie d'accès au nord (en connexion avec la RD 200), aménagement d'espaces publics structurants, apaisement de la vitesse, mise en valeur des berges

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

de l'Oise, passerelle sur l'Oise et rampe urbaine à travers les coteaux entre l'Oise et le quartier Rouher...

Plan guide de Gare Cœur d'Agglo : création d'une voie de desserte périphérique du quartier gare, à travers les nouvelles liaisons routières, permettant d'apaiser le secteur de la gare et les centres villes de Creil et Nogent-sur-Oise, ainsi que de prioriser les transports collectifs et les modes actifs dans ces secteurs.

Décret n° 2021-741 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare : obligation d'équipement en stationnement sécurisé pour les vélos en gare de Creil (au moins 250 places), Liancourt-Rantigny (10 places), Laigneville (10 places), Saint-Leu-d'Esserent (10 places). Aucune obligation n'est établie pour les autres gares du territoire (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy).

Actions n°4 (connexions entre les réseaux cyclables des EPCI), n°15 (liaisons cyclables interurbaines) et n°17 (location de vélos longue durée)

Amélioration de la santé de la population

Maître(s) d'ouvrage

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul (aménagement dans le noyau urbain)

Communes de Liancourt et Rantigny (aménagement vers la gare de Liancourt-Rantigny)

ACSO (projet Gare Cœur d'Agglo)

• Estimation financière

Création d'un réseau de cheminements piétons dans le noyau urbain : environ 1 M €

Création d'une passerelle sur la RD 1016 : environ 2 M €

Réaménagement des espaces publics dans le noyau urbain : environ 1 M €

Emplacement vélo abrité et sécurisé (100 places) dans le pôle d'échanges de Creil : environ 100 K €

Création de liaisons modes actifs vers le pôle d'échanges de Liancourt-Rantigny : environ 500 K €

Partenaire(s)

CCLVD

SMTCO

Département de l'Oise

Promoteurs privés

Usagers

• Financier(s)

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)

Communes disposant d'une aire de mobilité

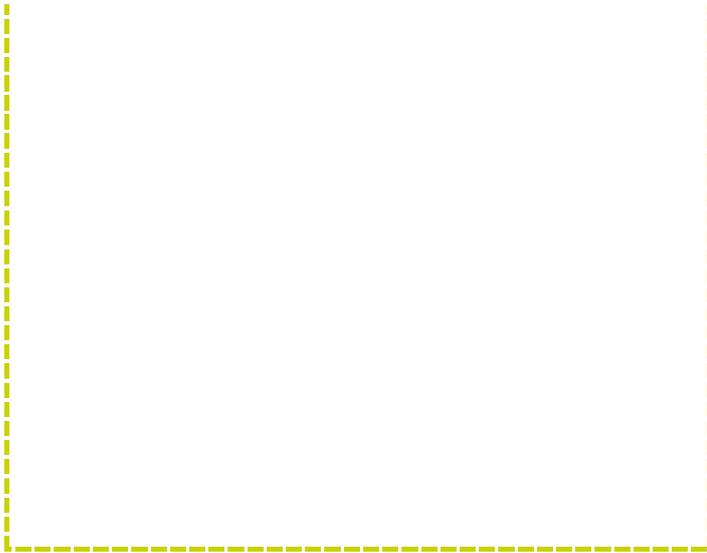
Département

Région Hauts-de-France (CPER)

Gouvernance

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

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



Linéaires de cheminements piétons et de liaisons cyclables aménagés (en km)

Part modale des modes actifs (vélo, marche) dans l'ACSO et la CCLVD

Part modale des modes actifs pour l'accès aux pôles d'échanges de Creil et Liancourt-Rantigny

Nombre d'espaces publics et d'espaces vers requalifiés, surface concernée (en m²) et surface par habitant (en m²/hab)

Noyau urbain : trafic, parts modales, nombre de piétons, part de l'espace public consacrée aux modes actifs, offre de stationnement (constructions privées, espaces publics)

Nombre de places de stationnement vélo dans le pôles d'échanges de Creil et les pôles d'échanges de niveau 3

Horizon de réalisation



Illustrations



Avenue Jules Uhry (desservant la gare de Creil)



Rue de la République (au niveau de la Mairie de Montataire)



Rue du Général de Gaulle (au niveau de la Mairie de Nogent-sur-Oise)

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

Action Complémentaire

Action n° 17

Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

Orientation :

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

Enjeux associés

Depuis 2022, l'ACSO propose un service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE), disponibles au Relais Vélo de la Gare de Creil. Ils peuvent être loués pour des durées de 1, 3, 6, 9 ou 12 mois (300 € pour 12 mois).

Au deuxième semestre 2022, la CCLVD mettra en place un service de location de vélos longue durée, avec une trentaine de vélos dans un premier temps, puis un renforcement de la flotte.

Le service de location longue durée pourra favoriser le développement du vélo, en permettant de tester ce mode avant de faire l'acquisition d'un vélo personnel.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Présentation de l'action

Conforter et étendre progressivement le service de location de VAE de l'ACSO, à travers le déploiement de nouveaux vélos ou de nouveaux points de location, en fonction de l'évolution de la demande.

Pour la CCLVD, mettre en place service de location de vélos spécifique, avec un point de location à proximité de la gare de Liancourt-Rantigny ou dans une centralité urbaine.

Mettre en place une démarche de communication sur ce service.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R30)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M7)

PLU / PLUi

Actions n°4 (connexions entre les réseaux cyclables des EPCI), n°15 (liaisons cyclables interurbaines) et n°16 (aménagement pour les modes actifs dans les zones urbaines)

Charte du PNR Oise Pays de France

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Partenaire(s)

Ratp Dev (exploitant du service)

AU5V (déléguataire de l'exploitation du service)

Gouvernance

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

• Estimation financière

Achat d'une flotte de 120 vélos : environ 130 K €

Fonctionnement du service de location de VAE (réservations, réparations, entretien...) : environ 150 000 € par an

• Financier(s)

ACSO, CCLVD

ADEME

Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

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



Nombre de vélos disponibles à la location
 Nombre de locations par an
 Taux de rotation des abonnements (renouvellement contre usager nouveau)

Horizon de réalisation



Illustrations

Vélo à assistance électrique (VAE) en location longue durée proposé par l'ACSO



SOURCE : ACSO, 2021

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

Affiche du service de location de VAE proposé par l'ACSO



PHOTO CRÉDIT : PHIL JARNEY ON UPSPUSH

LOCATION DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

À PARTIR DU 5 MAI 2021

Bougez dans L'AGGLO!

UN VÉLO POUR TOUS!

Appelez le

03 44 60 11 63

03 44 66 89 89

GRUPE RATP

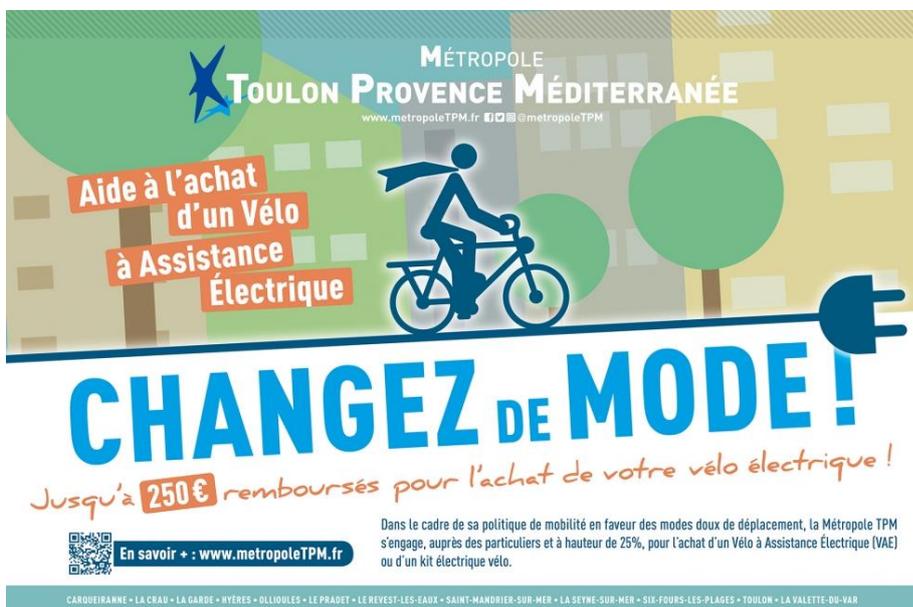
RD CREIL

oiseMOBILITÉ
Syndicat Mixte des Transports
Collectifs de l'Oise

Creil Sud Oise

SOURCE : ACSO, 2021

Exemple : Affiche de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique, proposé par Toulon Provence Méditerranée



MÉTROPOLE
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

www.metropoleTPM.fr

Aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique

CHANGEZ DE MODE!

Jusqu'à 250€ remboursés pour l'achat de votre vélo électrique!

En savoir + : www.metropoleTPM.fr

Dans le cadre de sa politique de mobilité en faveur des modes doux de déplacement, la Métropole TPM s'engage, auprès des particuliers et à hauteur de 25%, pour l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE) ou d'un kit électrique vélo.

CARQUEIRANNE • LA CRAU • LA GARDE • HYÈRES • OLLIOULES • LE PRADET • LE REVEST-LES-EAUX • SAINT-MANDRIER-SUR-MER • LA SEYNE-SUR-MER • SIX-FOURS-LES-PLAGES • TOULON • LA VALETTE-DU-VAR

Source : Toulon Provence Méditerranée, 2019

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

Action Prioritaire

Action n° 18

Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs du PPA de la Région de Creil

Enjeux associés

Les abords des établissements scolaires se caractérisent souvent par une circulation importante. Ils ne sont desservis ni par des pistes cyclables sécurisées ni par des cheminements piétons continus depuis les quartiers résidentiels.

Au regard des distances assez faibles pour ces déplacements, une amélioration des liaisons modes actifs et une pacification de la circulation pourront avoir un impact très important sur les pratiques.

L'AU5V intervient dans le collège Emile Lambert (Villers-Saint-Paul) afin de sensibiliser les élèves sur la sécurité à vélo et de perfectionner leur maniabilité à vélo.

Les interventions sur la mobilité dans les établissements scolaires ont montré des résultats très bénéfiques en termes de hausse de l'usage de modes autres que la voiture. Elles constituent un excellent levier de changement de comportement non seulement des enfants, mais aussi des parents.

L'usage des modes actifs pour se rendre à l'école ou au collège favorise la santé des enfants et des adolescents et la lutte contre l'obésité, mais aussi l'intégration dans le quartier et l'environnement proche.

L'usage des modes actifs pour se rendre à l'école ou au collège favorise la santé des enfants et des adolescents et la lutte contre l'obésité, mais aussi l'intégration dans le quartier et l'environnement proche.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Apprendre ou réapprendre les déplacements à pied, à vélo, en transports collectifs ou en covoiturage aux collégiens et lycéens

Sensibiliser et responsabiliser les élèves et les parents quant à leurs comportements de mobilité

Diminuer les nuisances inhérentes à l'accompagnement en voiture (ex : accidents, pollution)

Présentation de l'action

Mener un Plan de Mobilité d'Etablissement Scolaire (PMES) sur un établissement secondaire de l'ACSO et de la CCLVD d'ici 2022 (enquête de mobilité, étude de sécurité routière et

d'accessibilité modes actifs, plan d'actions, intégration au cursus scolaire, animations...), puis sur l'ensemble des établissements secondaires à l'horizon 2025.

Mettre en place les actions des PMES d'ici 2030 (aménagement, modération de la vitesse, parkings vélo, vélobus, pédibus, covoiturage, information, sensibilisation...).

Améliorer les conditions de déplacements à pied et à vélo vers les établissements scolaires : liaisons cyclables depuis les secteurs résidentiels, parkings vélos, cheminements piétons confortables, sécuritaires et ludiques, jalonnement pour les piétons...

Apaiser la circulation aux abords de ces établissements (zones 30, zones de rencontre, ralentisseurs, plateaux surélevés) et expérimenter des mesures innovantes pour améliorer la sécurité (ex : "fermeture" à la circulation devant les établissements aux horaires d'entrée / sortie des élèves).

Mettre en place une formation sur le vélo dans les écoles en fournissant un permis vélo aux élèves (dans le cadre du programme national Savoir Rouler à Vélo) et mettre en place un challenge de mobilité scolaire associant tous les établissements du territoire.

Engager une réflexion pour étaler les heures de début / fin de cours, de façon à lisser l'heure de pointe (diagnostic des besoins et concertation avec les acteurs locaux dans le cadre des PMES). Expérimenter cette solution et mesurer son impact à travers un dispositif d'évaluation avant/après.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R29, R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M5, M6, M7)

SCoT du SMBCVB : créer de la cohérence entre les différents réseaux cyclables communaux, faciliter la circulation des piétons grâce à des cheminements adaptés (11.3 du DOO)

Charte du PNR Oise Pays de France

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les modes actifs (vélo, marche)

Croissance des déplacements en modes actifs (vélo, marche)

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Amélioration de la santé de la population

Maître(s) d'ouvrage

Etablissements scolaires

Communes

ACSO

• Estimation financière

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

Coût total pour 2 études sur l'écomobilité scolaire (18 établissements) : environ 200 K €

Coût total de formation (18 interventions) : environ 36 k € par an

CCLVD
Département

Partenaire(s)

Région
SMTCO
Parents
Elèves
Police municipale
Associations de promotion des modes actifs / vélo-école

Gouvernance

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

Aménagement des abords des établissements scolaires : environ 360 K €

• Financier(s)

ACSO, CCLVD
Communes
Département
ADEME
Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'établissements réalisant un PMES

Nombre d'interventions de formation et sensibilisation dans les établissements scolaires

Part modale des modes actifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)

Part modale des transports collectifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)

Niveau de trafic et vitesse aux abords des établissements scolaires (enquête de circulation)

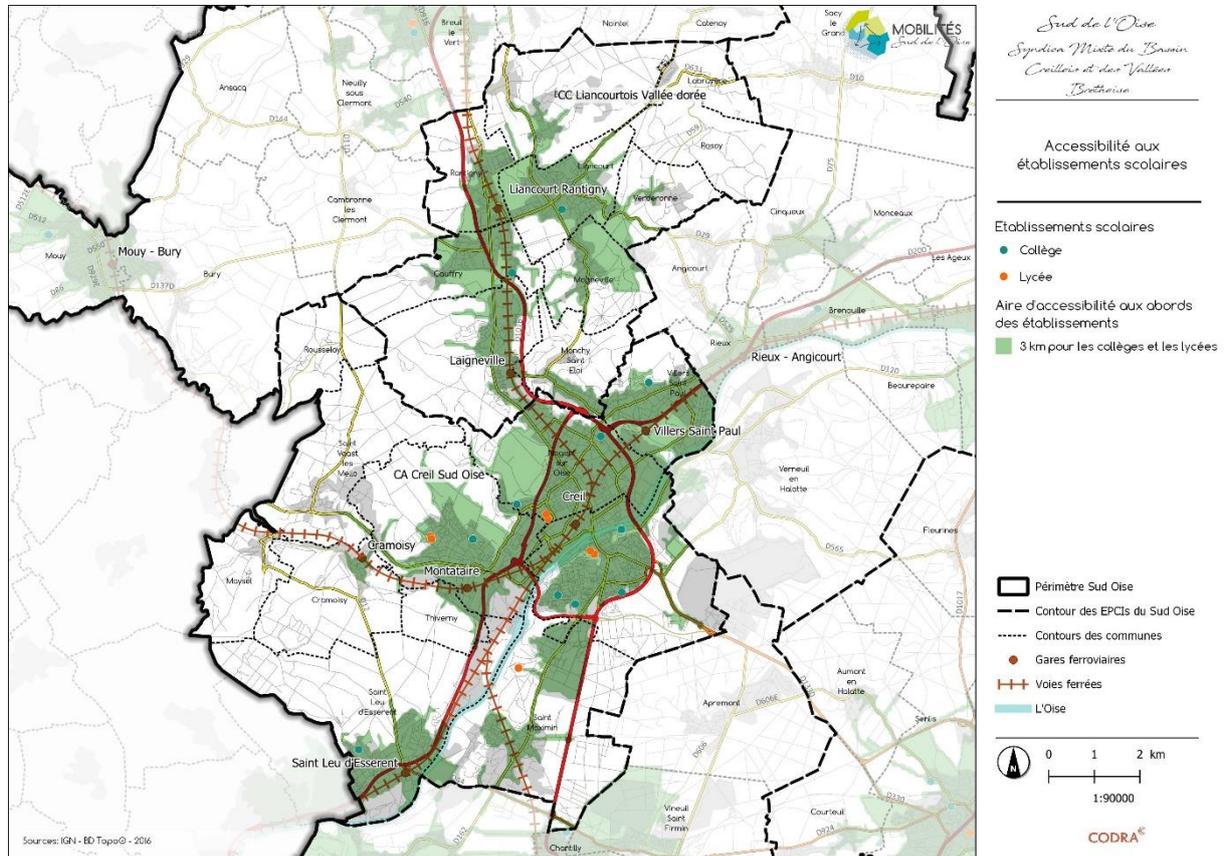
Accidentologie (nombre d'accidents annuels aux abords des établissements scolaires, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)

Horizon de réalisation

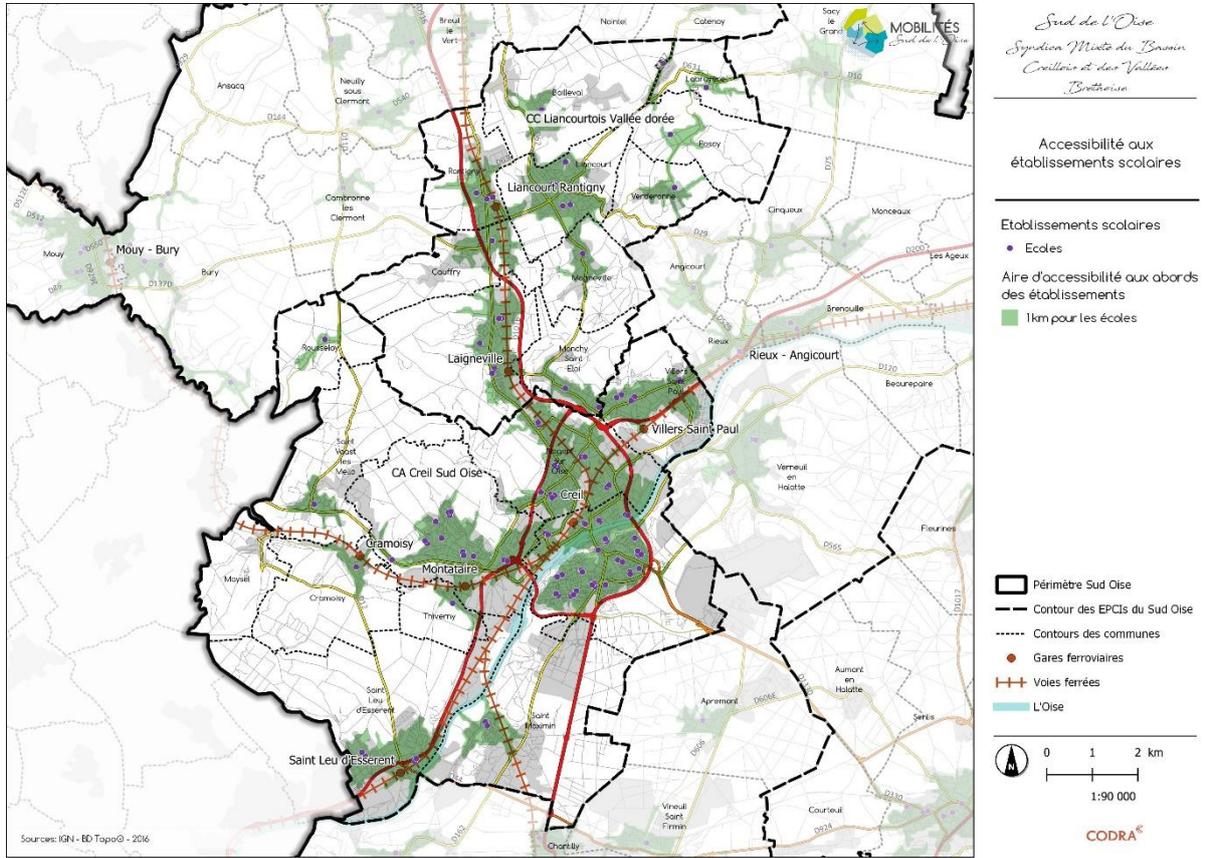


Illustrations

Carte 54 : Accessibilité aux collèges et lycées



Carte 55 : Accessibilité aux écoles



Exemple : Formation sur le vélo dans une école de Locmaria-Grand-Champ (Morbihan)



Source : Le Télégramme, mai 2016

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

Action Prioritaire

Action n° 19

Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil

Enjeux associés

Le PPA de la Région de Creil établit l'obligation de réaliser un plan de mobilité dans les entreprises de plus de 500 salariés.

Plusieurs entreprises du territoire ont engagé un plan de mobilité entreprise (La Poste, CAF, Sécurité Sociale, Arcelor). La zone d'activités Les Marches de l'Oise a lancé un plan de mobilité inter-entreprises. Le SMTCO accompagne les entreprises dans cette démarche.

L'ACSO mène des interventions sur la mobilité dans les entreprises, avec l'accompagnement du SMTCO.

Au regard de l'usage majoritaire de la voiture vers les zones d'activités, les déplacements liés au travail ont un impact environnemental important. Cela concerne notamment les déplacements vers et entre les zones d'activités. Les déplacements internes à celles-ci sont également à prendre en compte.

La plupart des entreprises ne disposent pas d'emplacements de stationnement vélo, ce qui représente un des principaux obstacles à l'usage du vélo pour se rendre dans ces établissements.

Certaines ZAE accueillent des services nécessaires aux mobilités (ex : station-service) et/ou des infrastructures constituant une alternative au transport routier (ex : port, réseau de gaz...). Le stationnement des poids lourds dans les ZAE et à leurs abords peut générer des nuisances mais également être le socle d'activités (restauration...).

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Promouvoir les solutions de mobilité durable auprès des entreprises

Augmenter le bien-être des salariés en diminuant leur charge de stress liée aux transports, aux retards, à la congestion du trafic, etc.

Réduire le coût du déplacement en voiture individuelle pour les employés travaillant sur la zone

Présentation de l'action

Soutenir et accompagner la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone de Saint-Maximin d'ici 2022 et dans les autres zones d'activités d'ici 2024.

Dans ce cadre, identifier un interlocuteur dans chaque zone d'activités, intégrer les sujets de mobilité dans les discussions menées par les responsables Développement Économique des EPCI, apporter un accompagnement méthodologique et technique aux zones réalisant un plan de mobilité.

Intervenir dans les entreprises pour les informer sur l'offre de mobilité et les sensibiliser à la mobilité durable (ex : instaurer un forfait mobilité). Combiner ces interventions à celles déjà menées dans le cadre des démarches de développement durable (ex : actions climatiques).

Intégrer dans les PLU des communes des normes de stationnement vélo dans les nouvelles constructions dédiées aux activités économiques. Planter des arceaux vélo sur les espaces publics dans les zones d'activités.

Sensibiliser les chefs d'entreprises et les salariés sur le stationnement vélo au sein des locaux d'activités, dans le cadre des interventions déjà menées sur la mobilité durable.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M5, M6 M7)

PLU des communes

Code de la construction (articles L113-18 à L113-20 et R113-11 à R113-17) : obligation de construire des infrastructures de stationnement sécurisé de vélos dans les immeubles d'habitation, d'industrie, d'activités, d'équipements.

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Communes (voirie, stationnement cyclable, urbanisme)

Entreprises, gestionnaires des zones d'activités

• Estimation financière

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

Coût total pour 4 PMIE : environ 200 K €

Coût total de communication (8 interventions) : environ 16 k € par an

Partenaire(s)

CCI de l'Oise et CCI du Val d'Oise
 SMTCO
 Salariés des zones d'activités
 Exploitants des réseaux de transports collectifs
 ADEME
 Associations de promotion des modes actifs

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD
 SMTCO
 Syndicat du Parc Alata
 Gestionnaires des zones d'activités
 ADEME
 Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise
 Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO et à la CCLVD, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité
 Recrutement d'un chargé de mission dédié à la mobilité dans l'ACSO et la CCLVD.
 Cette action implique un appui technique de la part des partenaires (ex : CCI...)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

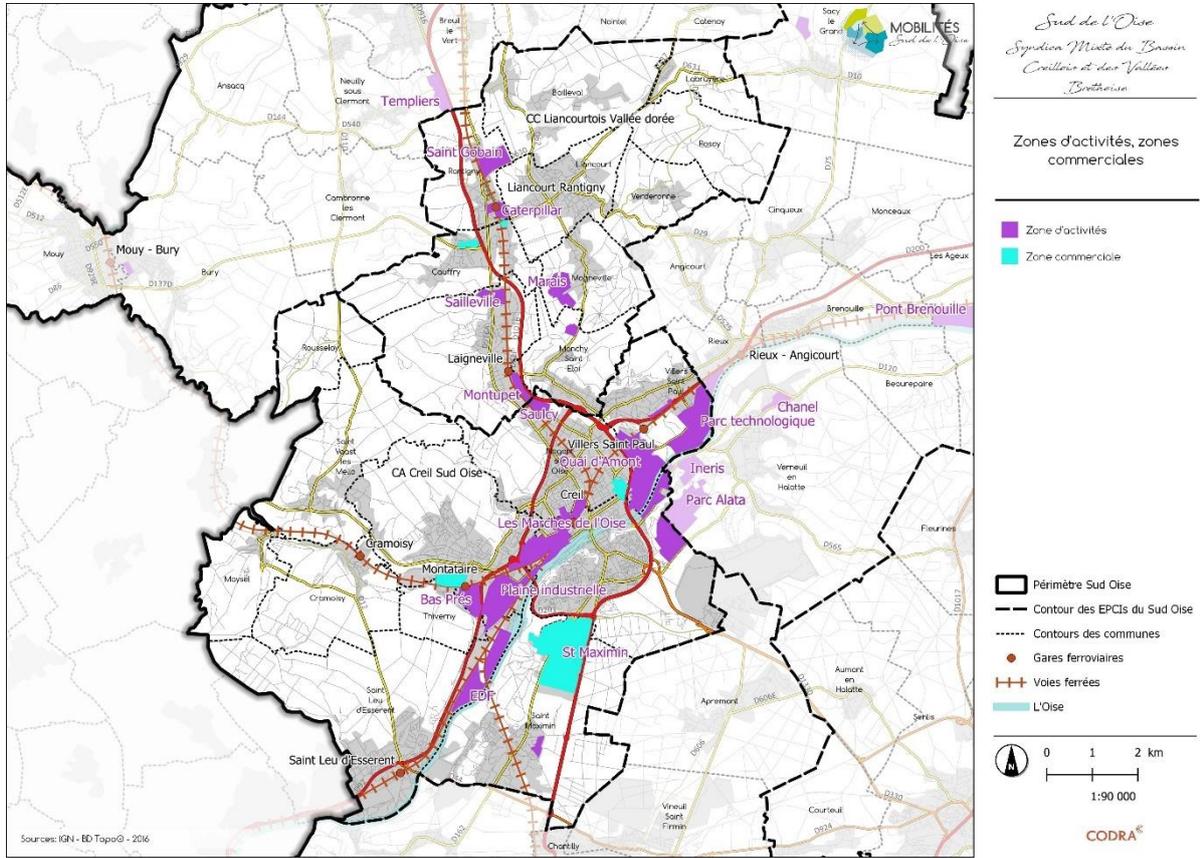
Nombre de zones d'activités ayant réalisé un plan de mobilité inter-entreprises
 Nombre et proportion de salariés concernés sur le territoire
 Part de salariés se rendant au travail en transports collectifs, modes actifs, covoiturage...
 Nombre d'entreprises disposant d'un parking pour les vélos
 Nombre de places de stationnement vélo dans les entreprises

Horizon de réalisation



Illustrations

Carte 56 : Zones d'activités et zones commerciales



Zones d'activités Les Marches de l'Oise (Montataire)



Source : ACSO, 2018

Fiche horaire de la ligne Parc Alata

INFOS PRATIQUES

LIGNE EXPRESS ALATA

- 4 allers-retours par jour avec des horaires adaptés
- Des correspondances ajustées avec le train



CORRESPONDANCES

A B C D E

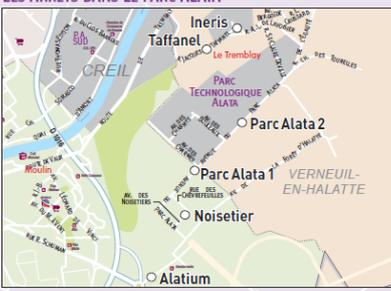
Lignes interurbaines de l'Oise : 1-2-3A-4-7-12A-61
Ligne régionale : 40

Réseau de transport urbain de l'AlsCO : **Ambre Rubis**

LÉGENDE

- Arrêt dans les deux sens
- Arrêt dans un seul sens (La flèche indique le sens de circulation)
- Terminus

LES ARRÊTS DANS LE PARC ALATA



Arrêt accessible aux personnes à mobilité réduite

**DU LUNDI AU VENDREDI
TOUTE L'ANNÉE, HORS JOURS FÉRIÉS**

LIGNE EXPRESS ALATA

CREIL Gare ► PARC ALATA ► CREIL Gare

		7:37	8:08	8:33	9:06
CREIL	Gare SNCF	7:40	8:11	8:36	9:09
	Carnot	7:42	8:13	8:38	9:11
	8 Mai	7:44	8:14	8:39	9:12
	B. Fouchère	7:45	8:15	8:41	9:14
	Bas des Tufs	7:46	8:17	8:42	9:15
	Puvis de Chavannes	7:49	8:20	8:45	9:18
	Alatium	7:50	8:21	8:46	9:19
	Noisetier	7:51	8:22	8:47	9:20
	Parc Alata 1	7:52	8:23	8:48	9:21
	Parc Alata 2	7:54	8:25	8:50	9:23
V*	INERIS	7:55	8:26	8:51	9:24
	Taffanel	7:19	7:57	8:27	8:53
CREIL	Chapelle de Vaux	8:07	8:37		
	Gare SNCF				

		16:34	17:06	17:53
CREIL	Gare SNCF	16:45	17:17	18:04
	Chapelle de Vaux	16:10	17:19	18:07
	Taffanel	16:11	17:20	18:08
	INERIS	16:12	17:23	18:11
	Parc Alata 2	16:13	17:25	18:12
	Parc Alata 1	16:14	17:26	18:13
	Noisetier	16:15	17:27	18:14
	Alatium	16:16	17:31	18:18
	Puvis de Chavannes	16:18	17:32	18:19
	Bas des Tufs	16:19	17:33	18:20
V*	B. Fouchère	16:21	17:34	18:21
	Michelet	16:22	17:35	18:22
	Gambetta	16:23	17:36	18:25
	Gare SNCF	16:26	17:10	17:38

V* : VERNEUIL-EN-HALATTE
Horaires théoriques donnés à titre indicatif

Source : SMTCO, 2021

Exemple : Affiche d'information du plan de mobilité inter-entreprises Noémie, regroupant une dizaine d'établissements à Epernay





noemie

PLAN DÉPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

Source : Epernay Agglo Champagne, 2018

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

Exemple : Affiche d'information d'une réunion sur la mobilité en entreprise, organisée par le Club des Entreprises de Villeneuve-Loubet (Alpes-Maritimes)



Source : Club des Entreprises de Villeneuve-Loubet, 2018

Exemple : Affiche du challenge de la mobilité dans les entreprises de Sophia Antipolis



Source : Sophia Club Entreprises, 2019

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

Exemple : Affiche du challenge « Au boulot à vélo », organisé par la Métropole de Strasbourg pendant deux semaines chaque année



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2019

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

Action Complémentaire

Action n° 20

Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

Orientation :

Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil

Enjeux associés

Le PPA de la Région de Creil établit une obligation de faire un plan de mobilité dans les administrations et collectivités de plus de 250 agents. L'ACSO est concernée par cette obligation.

L'ACSO a réalisé un plan de mobilité administration pour tous ses sites en 2022.

Le PCAET de la CCLVD comporte un volet "collectivité exemplaire", intégrant la réalisation d'un plan de mobilité administration. Celui-ci sera mis en œuvre rapidement.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Développer les solutions alternatives à la voiture individuelle

Réduire les nuisances environnementales des déplacements liés au travail

Optimiser l'utilisation des flottes de véhicules

Présentation de l'action

Mettre en œuvre les actions du plan de mobilité administration de l'ACSO (sensibilisation, information, covoiturage, services vélos...).

Réaliser un Plan de Mobilité Administration pour la CCLVD, permettant de mieux connaître les déplacements des agents et d'apporter des réponses appropriées (ex : plateforme de covoiturage).

Communiquer sur les impacts positifs de ces démarches auprès des entreprises et des autres administrations du territoire.

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

Mettre en place des dispositifs au sein de chaque structure pour permettre une optimisation des flottes de véhicules professionnels.

Aborder le sujet de la mobilité vers l'emploi avec le comité des partenaires. Accompagner la réalisation de plans de mobilité administration, prioritairement pour les services des communes.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M5, M7)

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

• Estimation financière

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

Coût du PMA de l'ACSO : environ 50 K €

Coût du PMA de la CCLVD : environ 40 K €

Partenaire(s)

SMTCO

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

SMTCO

ADEME

Etat (DREAL, ALVEOLE, AVELO...)

Gouvernance

Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part des agents se rendant au travail en transports collectifs

Part des agents se rendant au travail en modes actifs

Part des agents se rendant au travail en covoiturage

Horizon de réalisation



Illustrations

Action Prioritaire

Action n° 21

Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite

Orientation :

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

Enjeux associés

L'ancienne C.A. de Creil a élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau de transports collectifs urbains en 2015. L'ensemble des arrêts de bus ciblés sur ce schéma sont désormais accessibles.

Les arrêts de bus situés à l'ouest du territoire (ex-PSO), ainsi que plusieurs arrêts du réseau restructuré, restent à mettre en accessibilité.

L'ACSO a lancé la révision de son SDA début 2021. Un diagnostic complet a été réalisé sur les 255 arrêts du futur réseau urbain (quais, aires d'attente, signalétique, abords des arrêts).

Dans le cadre de ce SDA, 183 arrêts prioritaires ont été identifiés, selon les critères suivants : desserte par une ligne structurante, desserte par au moins deux lignes, pôle d'échanges, proximité d'un pôle générateur de déplacements.

La CCLVD a décidé de prendre la compétence Mobilité et de mettre en place un service de transports collectifs urbains.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Présentation de l'action

Finaliser la révision du SDA de l'ACSO à l'automne 2021 : élaboration des préconisations d'aménagements par point d'arrêts, élaboration d'un plan d'actions accompagné d'une programmation annuelle des travaux de mise en conformité.

Mettre en accessibilité les 183 arrêts prioritaires de l'ACSO à partir de fin 2021, pendant une période de 3 ans.

Dans le cadre de l'étude de préfiguration du réseau de bus de la CCLVD, étudier la mise en accessibilité des futurs arrêts de bus. Garantir l'accessibilité des arrêts de bus et / ou des véhicules lors de la mise en place de ce réseau (horizon 2023).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R29)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

Plan de mobilité solidaire

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Partenaire(s)

Communes

Associations de PMR

• Impacts de l'action

Renforcement de l'autonomie des personnes à mobilité réduite

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes, notamment en transports collectifs et à pied

Amélioration de la santé de la population

• Estimation financière

Révision du schéma directeur d'accessibilité de l'ACSO : environ 50 k €

Mise en accessibilité des arrêts de bus prioritaires de l'ACSO (183 arrêts concernés) : environ 1,8 M € au total, soit environ 10 K € par arrêt

Mise en accessibilité de tous les arrêts de bus de la CCLVD : coût intégré à la création des arrêts de bus

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

Gouvernance

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans l'ACSO

Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans la CCLVD

Horizon de réalisation

2022 - 2024

2025 - 2027

Illustrations

Arrêt de bus et véhicule accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) à Creil



Source : ACSO, 2020

Arrêt de bus accessible aux personnes à mobilité réduite à Creil



Source : Ville de Creil, 2015

Action Prioritaire

Action n° 22

Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics

Orientation :

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

Enjeux associés

La Commune de Creil a élaboré son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en 2016, identifiant les sites à mettre en accessibilité et établissant une programmation pour les travaux. Ce document est en cours de mise en œuvre.

Toutefois, une grande partie des espaces publics dans le noyau urbain reste à ce jour non accessible aux personnes à mobilité réduite.

En plus de la commune de Creil, les communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny sont soumises à l'obligation d'élaborer un PAVE.

La compétence d'aménagement des espaces publics reste communale, mais la mutualisation des études et des travaux permettra d'optimiser les ressources des collectivités.

L'ACSO, la CCLVD et les villes principales disposent de services techniques conséquents, tandis que les autres disposent de moyens techniques plus limités.

Il serait intéressant pour ces communes de bénéficier des connaissances techniques des représentants des EPCI ou des grandes communes.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Présentation de l'action

Lancer des PAVE dans les communes de plus de 1 000 habitants en 2021, de façon coordonnée à l'échelle intercommunale, identifiant les sites à mettre en accessibilité et définissant une programmation des travaux. Réaliser les travaux de mise en accessibilité des espaces publics à l'horizon 2026.

Dans le cadre du schéma modes actifs de la CCLVD, analyser l'accessibilité PMR des principaux équipements de la CCLVD (gares, Parc Chédeville à Mogneville, Piscine de la Vallée Dorée à Liancourt, Maison de Santé à Liancourt, aires de mobilité rurale). Définir les mesures de mise en accessibilité sur ces lieux et réaliser les travaux à l'horizon 2025.

Organiser des réunions régulières de suivi de la mise en accessibilité des arrêts de bus et des espaces publics, en s'appuyant sur les Commissions Accessibilité de l'ACSO et de la CCLVD,

pour échanger sur les projets et pour mettre en cohérence les approches. Poursuivre la participation de l'ACSO à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil.

Organiser des formations et des rencontres techniques sur l'accessibilité PMR, associant les techniciens des EPCI et des communes.

Réaliser des visites de terrain pour évaluer le niveau d'accessibilité, associant des personnes à mobilité réduite avec une mise en situation des techniciens et / ou des élus.

Etablir une charte de mise en accessibilité des espaces publics à l'échelle de chaque EPCI.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

Article 45 de la loi n°2015-988 : chaque commune d'au moins 1 000 habitants est dans l'obligation d'établir un PAVE, un document stratégique en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics, permettant de disposer du diagnostic de l'existant et d'une programmation pluriannuelle des travaux.

Article 45 de la loi n°2015-988 : tous les travaux réalisés sur la voirie et sur les espaces publics (en agglomération) doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Plan de mobilité solidaire

• Impacts de l'action

Renforcement de l'autonomie des personnes à mobilité réduite

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes, notamment en transports collectifs et à pied

Amélioration de la santé de la population

Maître(s) d'ouvrage

Communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny

• Estimation financière

Réalisation de 8 PAVE communaux dans l'ACSO : environ 320 k € (soit 40 K € / commune)

Réalisation de 7 PAVE communaux dans la CCLVD : environ 280 k € (soit 40 K € / commune)

Mise en accessibilité des espaces publics dans l'ACSO : environ 2 M € (soit 250 K € / commune)

Mise en accessibilité des espaces publics dans l'ACSO : environ 1,75 M € (soit 250 K € / commune)

Partenaire(s)

Associations de PMR
 ACSO
 CCLVD

Gouvernance

Cette action s'appuie sur les Commissions Accessibilité de l'ACSO, de la CCLVD et de la Ville de Creil.

• Financeur(s)

Communes concernées (voir ci-dessus)
 Etat (DGE, DETR)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part de linéaire de voirie accessible dans chaque EPCI
 Nombre de réunions techniques sur l'accessibilité PMR
 Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)



Illustrations

Piscine de Creil, accessible aux PMR



Source : Ville de Creil, 2015

Passage piéton accessible aux PMR à Nogent-sur-Oise



Source : Google Street View, 2020

Exemple : Traversée piétonne accessible aux PMR à Gennevilliers (Hauts-de-Seine)



Source : Ville de Gennevilliers, 2018

Exemple : Visite d'un quartier de Dinan regroupant les techniciens de la ville, les élus de la Commission Accessibilité et les associations de PMR



Source : Le Télégramme, septembre 2018

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

Exemple : Guide technique d'accessibilité de la voirie élaboré par la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère



Source : Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère, 2014

Action Prioritaire

Action n° 23 Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables

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

Enjeux associés

Le noyau urbain compte plusieurs quartiers présentant des difficultés sociales (Rive Gauche, Plateau Rouher, Martinets...). Les difficultés de mobilité, aussi bien en termes de budget, de desserte et de compétences, participent de la fragilité sociale des personnes de ces quartiers.

Le nouveau réseau urbain de l'ACSO dessert tous les quartiers prioritaires de la ville : Les Hauts de Creil, les Martinets (Montataire), les Rochers - l'Obier / Granges-Coteaux (Nogent), Bellevue/Belle Visée (Villers-Saint-Paul). De plus, le futur réseau de la CCLVD desservira le quartier des Abords du Parc (Liancourt). L'ACSO offre des tarifs avantageux pour les publics en difficultés, tandis que la CCLVD réfléchit à la gratuité de son réseau.

Les difficultés de mobilité constituent un frein à l'insertion professionnelle des publics jeunes et précaires. Le vélo peut représenter une solution aux enjeux d'inclusion sociale, en favorisant une meilleure accessibilité aux destinations quotidiennes. Mais il existe plusieurs freins à la pratique du vélo sur le territoire (coût d'acquisition d'un vélo, absence de compétences à la pratique...).

L'AU5V a mis en place un atelier de réparation de vélos à Nogent-sur-Oise, donnant la possibilité aux personnes d'acheter un vélo réparé, ainsi que des formations auprès des enfants dans les quartiers défavorisés. La priorité est de renforcer l'insertion sociale à travers une mobilité efficace et peu onéreuse.

Un programme d'apprentissage vélo a aussi été mené récemment pour les femmes adultes dans les quartiers défavorisés de Creil (politique de la ville).

La Région Hauts-de-France propose des prêts à taux zéro pour passer le permis de conduire. Le Département de l'Oise a mis en place le dispositif Pass Permis Citoyen, fournissant une aide financière au passage du permis, en échange d'une action citoyenne.

Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Améliorer la capacité de mobilité des personnes en difficulté

Présentation de l'action

Améliorer la desserte en transports collectifs des quartiers vulnérables : renforcer la fréquence des liaisons vers la gare de Creil, améliorer la vitesse commerciale des lignes de

bus. Proposer d'autres services de mobilité dans ces quartiers (ex : Rézo Pouce) et accompagner les publics à l'apprentissage de ces services.

Soutenir et accompagner les actions des associations pour former les personnes à la pratique du vélo. Faire connaître les aides existantes au passage du permis de conduire (prêts de la Région, dispositif Pass Permis du Département).

Mettre en place un atelier et une recyclerie vélo à proximité de la gare de Creil, éventuellement dans la Maison de la Mobilité, permettant aux personnes vulnérables d'acheter un vélo à faible prix.

Mettre des vélos en réemploi à disposition des chômeurs et des salariés présentant des difficultés de déplacements. Travailler avec les déchetteries pour la récupération de vélos usagés.

Etudier la création d'une auto-école sociale gérée par l'ACSO. Obtenir un agrément préfectoral pour la création d'une auto-école pour le permis B (le cas échéant).

Dans le cadre de l'accompagnement des structures sociales, proposer une formation et un soutien à la mobilité, avec une pédagogie adaptée aux publics ciblés (temporalité longue, outils adaptés à l'illettrisme, travail en groupe).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R28, R29, R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M7)

Plan de mobilité solidaire

• Impacts de l'action

Amélioration de l'inclusion sociale, via un meilleur accès à l'emploi, la formation et les services du quotidien

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes

Réduction du taux de chômage

Maître(s) d'ouvrage

Région

Département

ACSO

CCLVD

AU5V

• Estimation financière

Amélioration des transports collectifs : voir action 29

Communication sur les dispositifs existants : voir action 41

Coût de fonctionnement de l'atelier vélo (subventions, salaires, animations, matériel...) : environ 50 k par an



Partenaire(s)

Communes
 Exploitant du réseau de transports urbains
 Opérateurs de services de mobilité partagée (ex : Rézo Pouce)
 Employeurs
 Structures sociales (Mission Locale, Pôle Emploi, CCAS, PIJ)
 Auto-écoles

Gouvernance

[Empty dashed box for governance details]



• Financeur(s)

Région
 Département
 ACSO
 CCLVD

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs dans les secteurs défavorisés
 Nombre de bénéficiaires des formations vélo
 Nombre de vélos vendus ou mis à disposition des publics vulnérables
 Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'aide au passage du permis
 Nombre de bénéficiaires de l'auto-école sociale (le cas échéant)



Illustrations

Atelier de réparation, recyclage et revente de vélos à Nogent-sur-Oise



Source : AU5V, 2020

Session de coaching d'emploi, organisée par la Mission Locale de l'ACSO



Source : Mission Locale, 2020

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

Action Prioritaire

Action n° 24

Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité

Orientation :

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

Enjeux associés

Les demandeurs d'emploi (en particulier les personnes non motorisées) font face à l'absence de solutions de mobilité, de connaissance des services existants ou de compétences en mobilité, constituant un frein en termes d'accès à l'emploi.

Les employeurs exigent souvent, pour recruter, que le salarié soit motorisé ou dispose du permis, excluant une partie de la population.

La rencontre entre l'offre d'emploi et la demande d'emploi ne se fait pas de manière systématique, notamment en raison des difficultés de mobilité.

Le dispositif Proch'Emploi, lancé par la Région en 2016, a pour but de rapprocher les demandeurs d'emploi et les employeurs (transmission des offres au public et des demandes aux entreprises, rencontres avec les candidats). Une des plateformes est située à Creil, couvrant tout le Sud Oise (portée par l'ACSO).

Une meilleure connaissance des offres disponibles pourrait parfois être suffisante pour accéder à certaines destinations quotidiennes.

Mais les structures sociales restent peu informées des solutions de mobilité destinées aux personnes en difficulté.

• Objectifs concernés

Accroître la part des modes actifs pour les déplacements de proximité de 62% en 2017 à 80% en 2030.

Faire passer la part des modes actifs pour l'ensemble des déplacements de 34% en 2017 à 44% en 2030.

Générer plus de 32 000 déplacements journaliers supplémentaires en modes actifs à l'horizon 2030, dont 15 000 à pied et 17 000 à vélo.

Favoriser l'accès à l'emploi des personnes non motorisées

Augmenter la compétitivité des entreprises en facilitant le recrutement et la rétention de personnel qualifié

Présentation de l'action

Poursuivre et renforcer le dispositif Proch'Emploi sur le territoire (rencontres et échanges entre les entreprises et les demandeurs d'emploi). Aborder plus systématiquement les questions de mobilité dans ces rencontres.

Dans le cadre des interventions des services de Développement Economique auprès des entreprises, sensibiliser les employeurs aux contraintes de mobilité des demandeurs d'emploi.

Dans le cadre des plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activités, travailler avec les entreprises sur leur politique de recrutement, en les sensibilisant sur le fait que le permis de conduire n'est pas toujours indispensable pour accéder à l'emploi.

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

Organiser des réunions avec les structures sociales pour les sensibiliser aux enjeux de mobilité inclusive et pour leur faire connaître les solutions de mobilité existantes, afin qu'elles fournissent ces informations aux publics en difficulté.

Faire connaître la plateforme Oise Mobilité et les offres de mobilité disponibles sur le territoire, ainsi que les aides financières existantes (ex : Pass Permis).

Mener des interventions de manière régulière (1 à 2 fois par an) dans les structures sociales du territoire pour informer les publics sur les solutions de mobilité disponibles.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R26, R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil

Plan de mobilité solidaire

• Impacts de l'action

Amélioration de l'inclusion sociale, via un meilleur accès à l'emploi, la formation et les services du quotidien

Croissance des déplacements réalisés par ces personnes

Réduction du taux de chômage

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Association Proch'Emploi

• Estimation financière

Réunions entre les entreprises et les demandeurs d'emploi (dispositif Proch'Emploi) : aucun surcoût

Organisation d'une rencontre annuelle sur la mobilité inclusive : environ 10 K €

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

Supports de communication sur la mobilité auprès des publics vulnérables : environ 10 k par an

Partenaire(s)

Entreprises

Demandeurs d'emploi

SMTCO

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

Communes

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

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Taux de chômage

Fréquentation des transports collectifs et part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail

Opinion des entreprises sur les conditions de recrutement

Nombre de réunions avec les structures sociales

Horizon de réalisation



Illustrations

Présentation du dispositif Proch'Emploi

  <h2 data-bbox="502 448 758 593">Vous êtes demandeur d'emploi</h2>	  <h2 data-bbox="1109 436 1380 582">Vous êtes chef d'entreprise</h2>
<p data-bbox="327 638 758 750">La plateforme téléphonique Proch'Emploi propose aux demandeurs d'emplois des offres disponibles dans notre région ou une formation pour y accéder. Elle est également un point d'entrée pour les entreprises qui cherchent à recruter.</p>	<p data-bbox="933 627 1364 728">La plateforme téléphonique Proch'Emploi est un service sur mesure pour les entreprises qui cherchent à recruter. Elle propose également aux demandeurs d'emplois des offres disponibles dans notre région ou une formation pour y accéder.</p>
<h3 data-bbox="215 795 279 1008">ÉTAPE 1</h3> <p data-bbox="486 795 726 840">Un NUMÉRO VERT est à votre disposition,</p> <p data-bbox="478 862 774 896">0 800 026 080 Service & appel gratuits</p> <p data-bbox="526 918 702 963">Du lundi au vendredi, de 8h à 17h30.</p>	<h3 data-bbox="821 784 885 996">ÉTAPE 1</h3> <p data-bbox="981 784 1220 840">Un NUMÉRO VERT est à votre disposition,</p> <p data-bbox="941 862 1236 896">0 800 026 080 Service & appel gratuits</p> <p data-bbox="981 907 1157 952">Du lundi au vendredi, de 8h à 17h30.</p>
<h3 data-bbox="215 1075 279 1288">ÉTAPE 2</h3> <h4 data-bbox="375 1041 702 1075">ENTRETIEN INDIVIDUEL</h4> <p data-bbox="375 1086 550 1131">Propositions d'offres d'emploi Contact avec des entreprises Financement de formations</p> <p data-bbox="327 1131 566 1243">Dans les 2 semaines, un rendez-vous personnalisé d'1h est organisé pour faire le point sur votre situation et vous proposer des solutions.</p>	<h3 data-bbox="821 1075 885 1288">ÉTAPE 2</h3> <h4 data-bbox="1157 1052 1396 1142">UNE RENCONTRE AU SEIN DE VOTRE ENTREPRISE</h4> <p data-bbox="997 1019 1141 1064">Métier/ Profil recherché nature, durée du contrat</p> <p data-bbox="1157 1153 1380 1243">vous est proposée, afin de préciser le besoin en prenant en compte l'environnement de travail.</p>
<h3 data-bbox="215 1310 279 1500">ÉTAPE 3</h3> <h4 data-bbox="383 1276 694 1310">SUIVI PERSONNALISÉ</h4> <p data-bbox="614 1332 774 1444">Tant qu'une solution ne vous est pas proposée, vous pouvez bénéficier d'un entretien de suivi régulier.</p>	<h3 data-bbox="821 1310 885 1500">ÉTAPE 3</h3> <h4 data-bbox="965 1265 1380 1355">MISE EN RELATION AVEC UN OU PLUSIEURS PROFILS POTENTIELS</h4> <p data-bbox="933 1377 1077 1489">Nous réalisons la connexion directe entre vous et le(s) candidat(s).</p>

Source : Région Hauts-de-France, 2020

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

Affiche du dispositif du Pass Permis Citoyen, proposé par le Département de l'Oise



Source : Département de l'Oise, 2020

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

Exemple : Rencontre des acteurs de l'emploi et de l'insertion sur le thème de la mobilité





La Maison Métropolitaine de l'Insertion et de l'Emploi et le Pôle économique du Val de Saône de la Métropole de Lyon vous convient

à une rencontre des acteurs de l'emploi & de l'insertion sur le thème de la mobilité dans le Val de Saône

jeudi 26 septembre de 8h45 à 11h30
à la pépinière d'entreprises Saône Mont d'Or
(60 rue de la Champagne, Genay)

Au programme :

8h45 - 9h00	Accueil Café
9h - 9h40	Présentation de l'offre de mobilité du territoire
9h40 - 10h10	Les dispositifs d'aides au financement
10h10 - 10h20	Pause
10h20 - 11h20	L'accompagnement des publics : partage d'expériences et pistes d'actions
11h20 - 11h30	Conclusion

Merci de confirmer votre présence en vous inscrivant via [ce lien](#)

Plan d'accès au dos



maison
métropolitaine d'insertion pour l'emploi
Lyon métropole



Source : Métropole du Grand Lyon, 2019

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

Une mobilité efficace et performante

Quelle est la situation de départ ?

Autour de du pôle d'échanges de Creil, la pression sur le stationnement automobile est forte. Cette situation est notamment provoquée par les pratiques de mobilité actuelles, liées à l'accessibilité routière et aux conditions de desserte en transports collectifs de ce pôle. Les autres pôles d'échanges présentent une fréquentation beaucoup plus faible, se caractérisant par un potentiel de montée en puissance dans les prochaines années. Cette évolution pourrait contribuer à rééquilibrer les flux vers les pôles d'échanges à l'échelle du SMBCVB et du Sud Oise.

Le réseau de transports collectifs de l'ACSO, issu de la fusion des anciens réseaux de l'ACSO et de l'ex-Pierre Sud Oise, est bipolarisé. Une partie est organisée en étoile autour de Creil et une autre dessert les communes de l'ouest de l'agglomération. Il manque donc de cohérence d'ensemble. Ce réseau est en cours de restructuration, afin de proposer une desserte cohérente à l'échelle de l'ACSO et d'améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes.

De même, quelques lignes de transport à la demande desservent l'ouest du territoire (Vallée du Thérain). Par ailleurs, des arrêts du Rézo Pouce, service d'autostop organisé, se déploient sur le territoire. Ces évolutions, apportant une solution efficace dans les secteurs périurbains, restent toutefois à valoriser et à mettre en cohérence.

L'agglomération creilloise bénéficie de la présence de plusieurs importantes zones d'activité économique (parc Alata, zone commerciale et artisanale de Saint Maximin, Marches de l'Oise, etc.). Ces dernières bénéficient globalement de bonnes conditions d'accès par la route pour les poids lourds. Les autres solutions de mobilité (desserte ferroviaire, desserte fluviale) sont à étudier, dans le cadre de la mise en œuvre du projet MAGEO, afin de réduire les difficultés liées à la circulation de poids-lourds sur le territoire.

Comment se décline cet axe sur ce territoire ?

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de mobilité du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles
- Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

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

- Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux
- Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités

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

- Maîtriser le stationnement autour de la gare de Creil et renforcer la desserte multimodale des autres pôles d'échanges
- Restructurer le réseau de transport urbain, en proposant une desserte adaptée à chaque partie du territoire, et renforcer la vitesse commerciale des lignes de bus en leur donnant une place plus importante dans l'espace public
- Accueillir les offres partagées dans les pôles d'échanges et développer des solutions physiques ou numériques dans les espaces périurbains
- Favoriser une logistique plus sobre dans les centres urbains et implanter un centre de distribution urbaine, afin de contribuer au report modal vers les modes navigables ou ferroviaires pour le transport de marchandises

Quels sont les objectifs ?

A travers le développement des solutions de mobilité et en réponse aux besoins multiples des usagers du territoire, cet axe thématique vise notamment une augmentation de 80% de la fréquentation des transports collectifs à l'horizon 2030. Cette évolution et celle de la pratique des autres modes permettront d'atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale des transports en commun de 11% à 19% (soit + 8 points).

Action Prioritaire

Action n° 25

Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers

Orientation :

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

Enjeux associés

Le pôle d'échanges de Creil présente de nombreuses difficultés : infrastructures sous-dimensionnées, arrêts de bus fragmentés et peu lisibles, parvis peu valorisé et peu attractif, absence de cheminements piétons confortables, voiries congestionnées en lien avec les flux voyageurs, espaces publics occupés par des voitures.

Un espace de vente et d'information du réseau de l'ACSO est implanté à côté de la gare, sur le parvis voyageurs. Toutefois, il n'existe à ce jour aucun lieu fournissant une information multimodale (réseau de cars, vélos etc.) ou des services complémentaires en lien avec la mobilité.

Un parking-relais de 530 places est situé à proximité de la gare. Il existe toutefois une forte pression sur l'espace public (malgré la réglementation en zone bleue). La création d'un nouveau parking-relais en silo est étudiée dans le cadre du projet de réaménagement du pôle d'échanges.

Afin de contribuer à la stratégie du PDM, en termes de réduction de la pression automobile à Creil et de rééquilibrage des flux vers les gares, il sera indispensable de maintenir et de faire respecter la réglementation du stationnement dans ce secteur.

L'ouverture de la gare vers le nord pourrait accentuer la pression du stationnement au nord des voies ferrées (Creil, Montataire, Nogent), nécessitant une réglementation dans ce secteur également.

L'ouverture de la gare vers le nord pourrait accentuer la pression du stationnement au nord des voies ferrées (Creil, Montataire, Nogent), nécessitant une réglementation dans ce secteur également.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Réaliser une étude de circulation et de stationnement dans le quartier de la gare de Creil, afin de mieux identifier la stratégie de mobilité à mettre en œuvre dans ce secteur.

Réaliser une étude de préfiguration du réaménagement du pôle d'échanges de Creil, permettant de préciser les principes d'aménagement du pôle d'échanges définis dans l'étude

d'intermodalité de 2013. L'implication de la Région en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire et interurbain sera cruciale.

Mettre en œuvre le réaménagement du pôle d'échanges à l'horizon 2030 : gare bi-face bénéficiant d'une nouvelle passerelle permettant un accès depuis le nord, espaces publics fonctionnels, accessibles et confortables de part et d'autre des voies ferrées, apaisement de la circulation, réglementation du stationnement...

... éventuel parking-silo en remplacement de l'actuel parking au sud des voies ferrées (en cours d'étude), nouveau parking au nord, regroupement des arrêts de bus dans une nouvelle gare routière, réorganisation des flux de déposés voyageurs, places réservées pour les covoitureurs dans les parkings, signalétique lisible, information multimodale.

Requalifier l'Agence Commerciale du réseau urbain de l'ACSO sur le parvis de la gare. Créer une Maison Vélo dans l'ancien Office de Tourisme, offrant information, location de vélos et réparation de vélos. Regrouper l'ensemble des services offerts par l'Agence Commerciale et la Maison du Vélo dans un "Espace Mobilité" sur le parvis de la gare.

Mettre en place une réglementation du stationnement sur toutes les voiries dans un rayon de 500 mètres aux abords de la gare, y compris au nord de celle-ci (voir action 43).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M6, M7)

SCoT du SMBCVB

PLU de Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Communes de Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire

• Estimation financière

Etude de circulation et de stationnement dans le noyau urbain : 90 K €

Etude de préfiguration du réaménagement du pôle d'échanges : environ 100 K €

Réaménagement du pôle d'échanges de Creil : environ 100 M € (incluant la passerelle)

Création de la Maison du Vélo : environ 50 K €

Fonctionnement de la Maison du Vélo : environ 30 K € / an

Requalification de l'Agence Commerciale : environ 30 K €

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France
 Département de l'Oise
 SMTCO
 SNCF Gares & Connexions
 Exploitants du réseau de transports urbains,
 exploitants des parkings-relais
 Usagers

Gouvernance

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

• Financeur(s)

ACSO
 Communes de Creil et de Nogent-sur-Oise
 Région Hauts-de-France (CPER)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part d'usagers de la gare arrivant en transports collectifs
 Part d'usagers de la gare arrivant en modes actifs
 Part d'usagers de la gare arrivant en covoiturage
 Nombre de visites annuelles de l'Espace Mobilité
 Taux d'occupation des places de stationnement dans un rayon de 500 m autour de la gare (enquête de stationnement)
 Taux de rotation des places de stationnement dans un rayon de 500 m autour de la gare (enquête de stationnement)

Horizon de réalisation

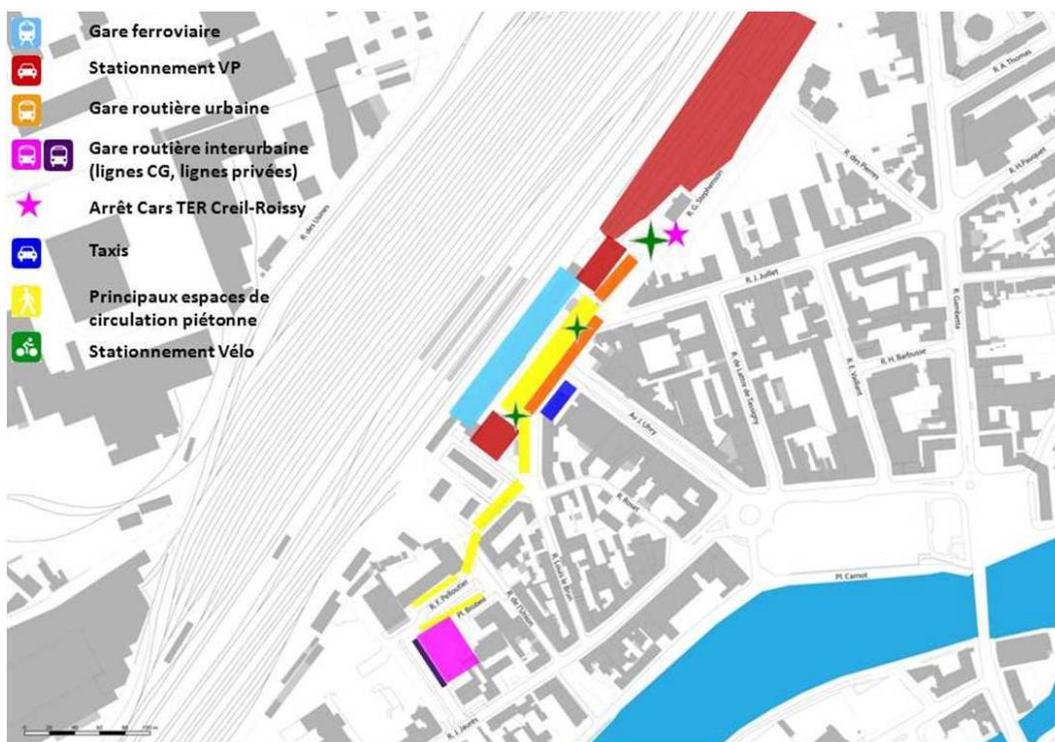


Illustrations

Aménagement actuel du pôle d'échanges de Creil

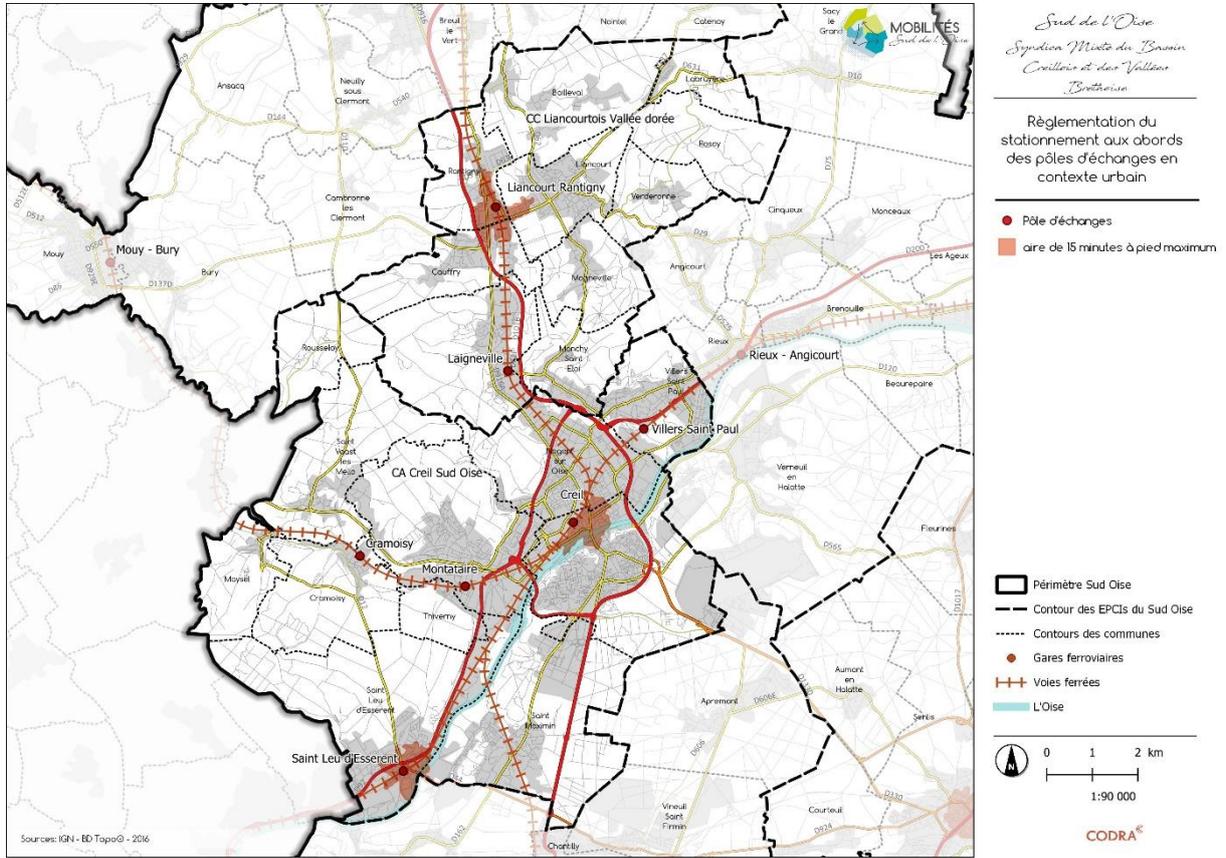


Carte 57 : Composantes du pôle d'échanges de Creil



Source : Etude d'intermodalité du pôle d'échanges de Creil, SMTCO, 2013

Carte 58 : Réglementation du stationnement aux abords du pôle d'échanges de Creil



Action Prioritaire

Action n° 26

Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevall)

Orientation :

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

Enjeux associés

La stratégie du PDM implique une montée en puissance des pôles d'échanges périphériques de l'étoile ferroviaire (niveau 3), contribuant à réduire la congestion en gare de Creil. Pour cela, il sera indispensable d'améliorer les conditions d'accès multimodales vers ces pôles d'échanges périphériques.

Une partie des personnes de la CCLVD se rendent en voiture au pôle d'échanges de Creil, alors qu'ils pourraient se rabattre vers les pôles d'échanges situés sur le territoire de la CCLVD. Le pôle d'échanges de Liancourt a vocation à devenir le principal point d'accès au réseau ferroviaire de la CCLVD, desservi notamment par le futur réseau urbain de la CCLVD.

La stratégie du PDM implique la création de parkings-relais dans les pôles d'échanges périphériques (niveau 3), associée à des offres de transports collectifs efficace vers la gare de Creil. A terme, cette stratégie devra encourager les usagers à laisser leur voiture en amont du noyau urbain, puis à poursuivre leur parcours en transports collectifs (train ou lignes de bus). Des acquisitions foncières seront parfois nécessaires.

La CCLVD porte les projets de réaménagement des gares de Laigneville et Liancourt – Rantigny. A Liancourt-Rantigny, le projet dépend du projet urbain sur la friche de Caterpillar. En 2021, la CCLVD a acquis le parking de la gare de Laigneville afin de réaliser ce projet.

La CCLVD porte les projets de réaménagement des gares de Laigneville et Liancourt – Rantigny. A Liancourt-Rantigny, le projet dépend du projet urbain sur la friche de Caterpillar. En 2021, la CCLVD a acquis le parking de la gare de Laigneville afin de réaliser ce projet.

La participation de la Région à la mise en œuvre de cette action sera primordiale : maintien ou renforcement de la desserte ferroviaire, valorisation des gares, signalétique, jalonnement...

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Proposer des services de mobilité complémentaires pour mieux mailler le territoire et faciliter les liens avec les pôles plus structurants

Développer une aire de mobilité selon le principe de plateforme légère de services, en s'appuyant sur des infrastructures existantes.

Présentation de l'action

Réaliser des études d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) ou une étude d'intermodalité globale sur l'ensemble des pôles (idéalement) à court terme.

Renforcer la desserte en transports collectifs des pôles d'échanges de niveau 3 à l'horizon 2025. Mettre en œuvre les travaux de réaménagement de ces pôles à l'horizon 2030 : liaisons cyclables, cheminements piétons, places pour la dépose, places pour le covoiturage, consignes vélos (entre autres).

Créer une aire de mobilité à l'est de Liancourt, pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevail. Desservir cette aire de mobilité par une ligne de bus du réseau de la CCLVD, proposant une liaison vers le centre de Liancourt et vers la gare de Liancourt-Rantigny.

Implanter des services de mobilité (location de vélos, autopartage, autostop), des aménagements multimodaux (parking de voitures, aire de covoiturage, stationnement vélo, bornes de recharge) et des services urbains (co-working, consigne de colis, commerces, services sociaux itinérants) dans cette aire de mobilité.

Mettre en place un réseau de parkings-relais dans les pôles d'échanges périphériques (Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Laigneville, Villers-Saint-Paul), reliés à Creil par des transports collectifs performants. Pour cela, transformer le parking de la gare de Cramoisy et créer des parkings-relais dans les autres pôles.

Valoriser la desserte ferroviaire ou renforcer la desserte du réseau de l'ACSO pour les pôles de Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent et Villers-Saint-Paul.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R29, R31)

PCAET de l'ACSO et de la CCLVD

PPA de la Région de Creil (M7)

SCoT du SMBCVB

PLU de Creil, Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt, Rantigny et Laigneville

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

• Estimation financière

ACSO

CCLVD

SMTCO

Communes de Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt, Rantigny et Laigneville

Etudes d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 : environ 200 K €

Réaménagement des espaces publics et création de P+R aux abords des pôles d'échanges de niveau 3 : environ 2 M €

Création d'une aire de mobilité à Liancourt (10 places de stationnement, station d'autopartage, emplacements vélo, borne de recharge, signalétique) : environ 50 K €

Acquisitions foncières

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

SNCF Gares & Connexions / SNCF Réseau

Opérateurs de services de mobilité partagés (covoiturage, autostop)

Exploitants des parkings

Usagers

• Financier(s)

ACSO, CCLVD

Communes concernées

Région Hauts-de-France (CPER)

Département de l'Oise

Gouvernance

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

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part d'usagers des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage pour accéder aux pôles d'échanges de niveau 3 (enquête)

Part d'usagers des différents modes pour accéder à l'aire de mobilité de Liancourt (enquête)

Trafic sur les voiries du noyau urbain

Trafic sur les voiries de Liancourt

Nombre d'usagers de l'aire de mobilité (comptage)

Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3 et de l'aire de mobilité de Liancourt, fréquentation des parkings-relais

Horizon de réalisation



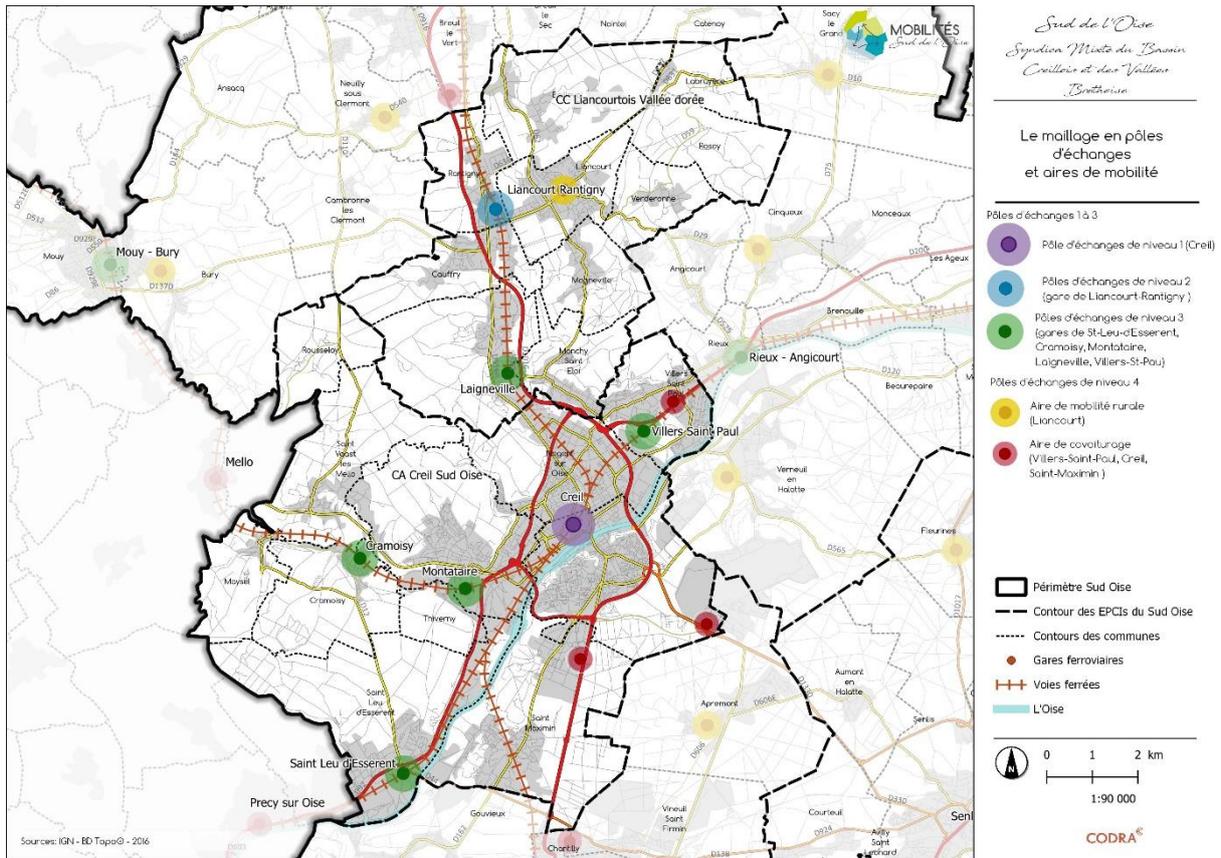
2022 - 2024

2025 - 2027

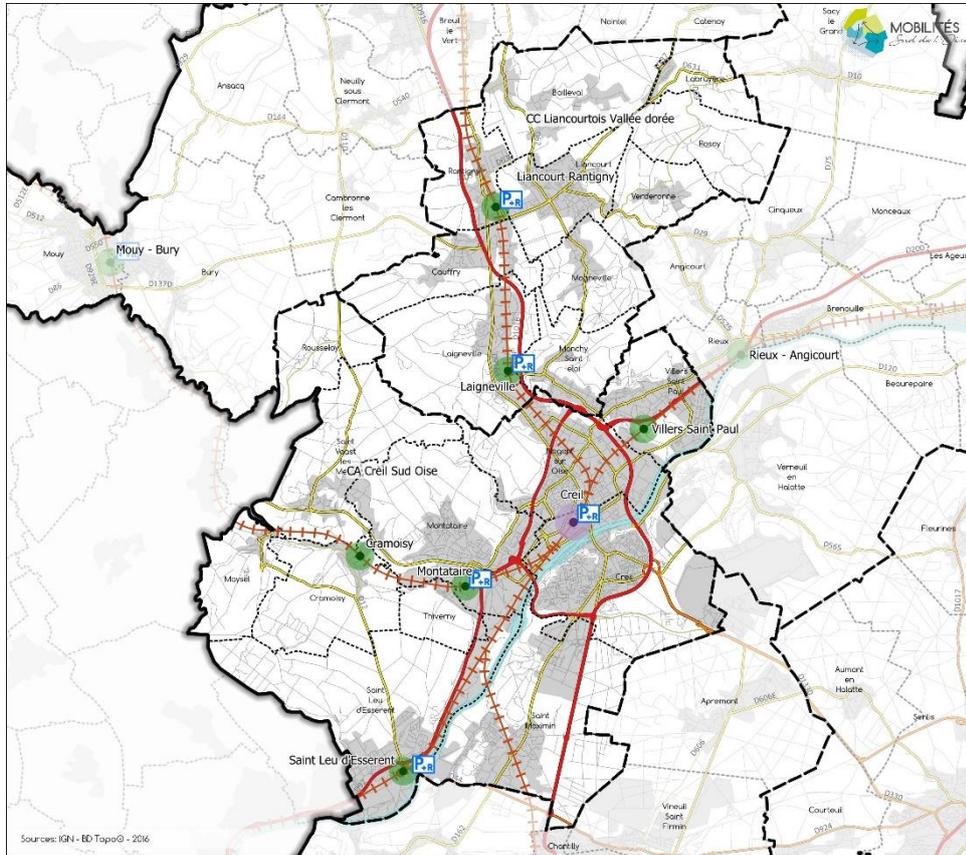
2028 - 2030

Illustrations

Carte 59 : Le maillage en pôles d'échanges et aires de mobilité



Carte 60 : Les parkings-relais

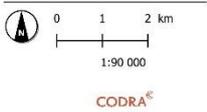


*Sud de l'Oise
Syndicat Mixte du Bassin
Clermontois et des Vallées
Brethoise*

Parkings relais aux abords
des pôles d'échanges

- Pôles d'échanges de niveau 1 (Creil)
- Pôles d'échanges de niveau 3
(gares de St-Leu-d'Esserent,
Cramoisy, Montataire,
Laigneville, Villers-St-Paul,
Liancourt Rantigny)
- Parkings relais

- Périmètre Sud Oise
- Contour des EPCIs du Sud Oise
- Contours des communes
- Gares ferroviaires
- Voies ferrées
- L'Oise



Sources: IGN - ED Topo® - 2016

Gare de Liancourt-Rantigny



Source : Ville de Cauffry, 2020

Gare de Saint-Leu-d'Esserent



Source : Wikipédia, 2010

Exemple : Mobi Punt en Flandre (Belgique)



Source : Mobi Punt, 2018

Exemple : Hub Multi-services à Grand Paris Seins Oise (Yvelines, France)

QU'EST-CE QU'UN HUB ?

Une plateforme physique proposant une offre de services mobilité (bus, covoiturage, vélo, bornes de recharge électrique...) associée à une offre de services de proximité (alimentation, dépôt de colis, foodtrucks...)



Source : GPSO, 2019

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

Action Prioritaire

Action n° 27

Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois

Orientation :

Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

Enjeux associés

Les infrastructures de l'étoile ferroviaire sont aujourd'hui utilisées notamment pour réaliser des déplacements de longue distance notamment vers les Métropoles ou les grandes villes.

Ce rôle pourrait être accentué avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie, permettant un accès direct au pôle de Roissy.

Toutefois, les infrastructures ferroviaires relient la plupart des centralités urbaines du territoire. Elles restent sous-utilisées en tant que supports des déplacements locaux.

L'implication de la Région en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire sera cruciale.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Lancer une étude sur l'opportunité et la faisabilité d'un système ferroviaire à vocation urbaine sur le territoire.

Etudier les implications en termes d'aménagement urbain autour des gares et de gouvernance de la mobilité pour ce type de solutions.

S'assurer de la complémentarité des lignes de bus ou de car avec les propositions sur le système ferroviaire. Faire en sorte qu'il n'y ait pas de concurrence entre les deux.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R29, R31)

PPA de la Région de Creil (M7)

SCoT : mettre en place un tram-train irrigant le territoire du nord au sud et d'est en ouest en permettant aux réseaux existants de s'y connecter.

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Région Hauts-de-France

Partenaire(s)

Etat

SMTCO

Gouvernance

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

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Etude d'opportunité d'un tram-train : environ 100 K €

• Financier(s)

ACSO, CCLVD

Région Hauts-de-France

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'usagers quotidiens dans les gares de l'étoile ferroviaire

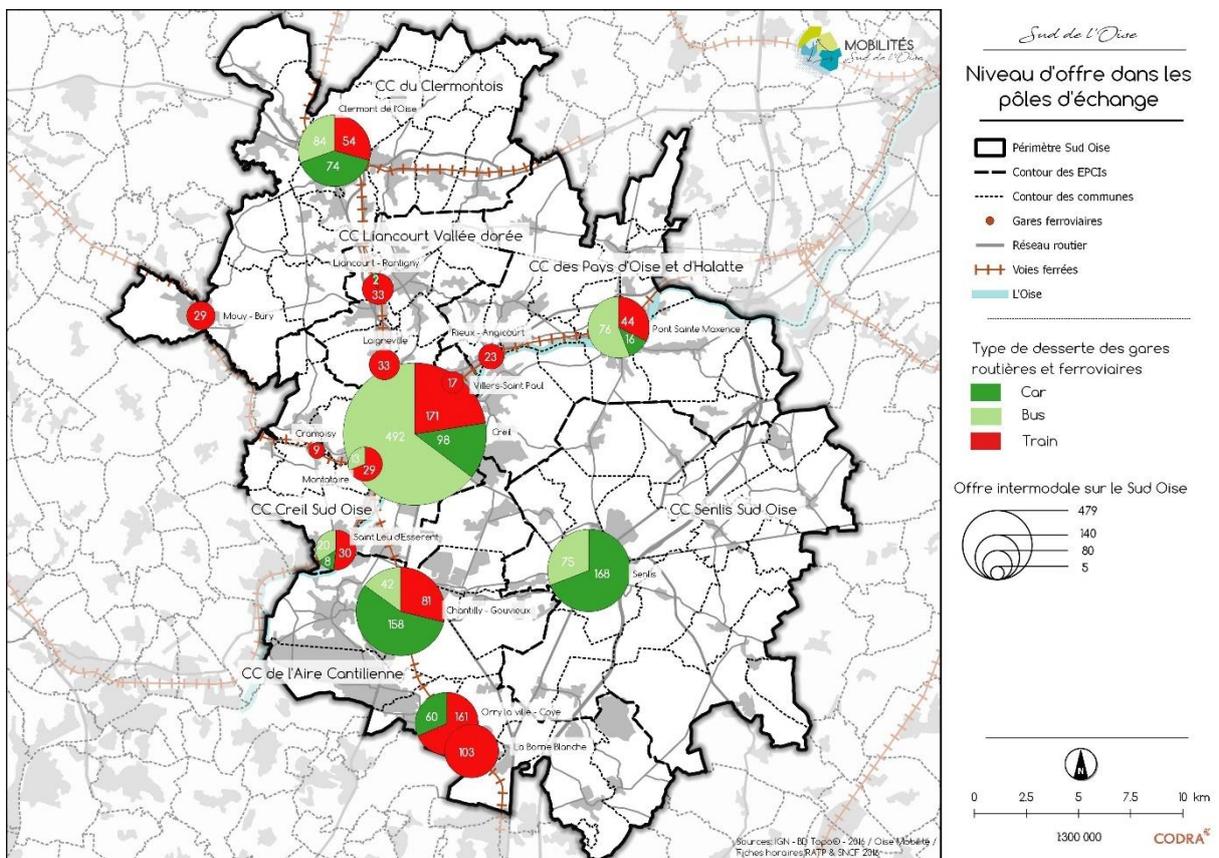
Part d'usagers réalisant un déplacement interne au Sud de l'Oise

Horizon de réalisation

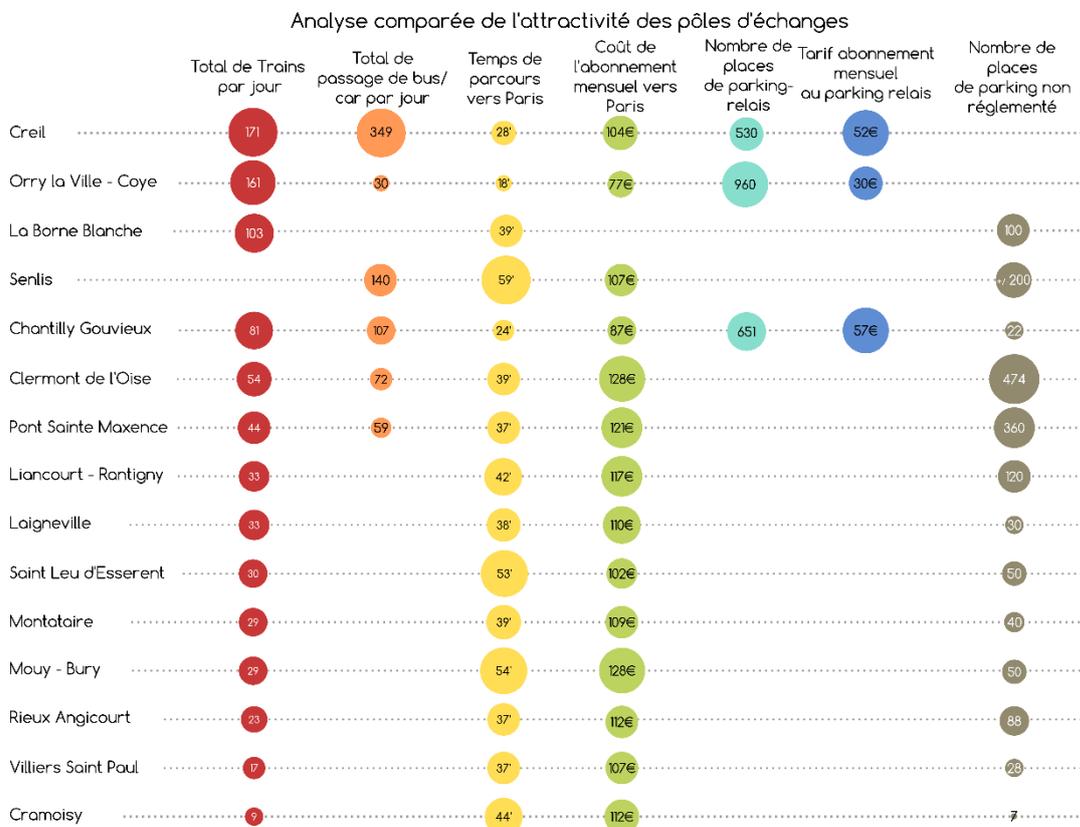
2028 - 2030

Illustrations

Carte 61: Niveau d'offre dans les pôles d'échange



Analyse comparée de l'attractivité des pôles d'échanges



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

Action Prioritaire

Action n° 28

Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité

Orientation :

Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

Enjeux associés

La Ville de Liancourt possède la compétence Mobilité mais ne l'exerce pas. La CCLVD a décidé d'acquérir la compétence Mobilité. Un réseau de transports collectifs urbains sera créé sur le territoire de la CCLVD.

Plusieurs priorités ont d'ores et déjà été identifiées pour ce réseau : permettre une liaison au sein du centre urbain (Laigneville, Liancourt, Rantigny), desservir les gares de Laigneville et Liancourt-Rantigny, apporter une réponse aux principaux déplacements vers l'extérieur du territoire.

La ZAC de Mogneville, nouvelle zone d'activités implantée entre Mogneville, Cauffry et Laigneville, devrait accueillir à terme plus de 1 200 salariés sur une surface de 27 ha.

La mise en place d'une déviation de la RD 62 et d'un nouvel échangeur RD 62 / RD 1016 permettra de supporter les flux de cette zones d'activités, sans passer par le centre de Mogneville.

Aucune ligne de transports collectifs ne dessert directement ce site, même si la ligne interurbaine n°1 (Creil - Clermont) dessert le centre de Mogneville et la ligne interurbaine n°8 (Laigneville - Pont-Sainte-Maxence) dessert le centre de Cauffry.

Il semble important de prévoir une desserte de ce site, en liaison avec le noyau urbain de Creil et en connexion avec les pôles d'échanges de la CCLVD.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Acquérir la compétence Mobilité dans la CCLVD en 2021. Réaliser une étude de préfiguration d'un réseau de bus intercommunal en 2021 / 2022. Mettre en place l'offre de mobilité (lignes de bus, services de mobilité), à l'horizon début 2023. Lancer un appel d'offres pour retenir un exploitant à cet horizon.

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

A travers ce réseau, apporter une réponse aux principaux besoins identifiés dans le PDM : liaisons dans le centre urbain (Laigneville, Liancourt, Rantigny), rabattement vers les deux gares du territoire (Liancourt-Rantigny, Laigneville), desserte des pôles générateurs de déplacements (zones d'emploi, établissements de santé...).

Soutenir la création d'une ligne interurbaine entre la gare de Laigneville et la gare de Creil (auprès de la Région Hauts-de-France). Etudier la possibilité de créer des dessertes coordonnées ou des lignes d'échange entre la CCLVD et l'ACSO (ex : conventions entre les EPCI).

Desservir la zone d'activités de Mogneville par le futur réseau urbain de la CCLVD, assurant une liaison depuis les villages du territoire et une connexion avec la gare de Liancourt-Rantigny (a minima).

Travailler avec la Région pour faire évoluer la desserte des lignes desservant le territoire (n°1, n°8, n°12) de sorte à ce qu'elles desservent cette zone d'activités.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R25, R27, R28, R29, R31)

PPA de la Région de Creil (M7)

Projet de territoire de la CCLVD (2019) : renforcer un pôle urbain central composé de Liancourt-Rantigny et Cauffry.

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

CCLVD

Région Hauts-de-France

• Estimation financière

Etude de préfiguration du réseau de bus de la CCLVD : environ 40 k €

Coût total d'investissement pour le service régulier de la CCLVD (4 bus, 10 arrêts) : environ 1,8 M €

Coût total de fonctionnement pour le service régulier (hypothèse de 100 000 km parcourus par an) : environ 400 K €



Partenaire(s)

Communes
SMTCO
Exploitant du réseau de bus
Opérateurs de services de mobilité

Gouvernance

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD



• Financeur(s)

CCLVD
SMTCO
Région Hauts-de-France

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de lignes du réseau de la CCLVD

Linéaire de lignes du réseau de la CCLVD (en km)

Fréquentation du réseau de transports urbains de la CCLVD

Fréquentation des services partagés et / ou à la demande de la CCLVD

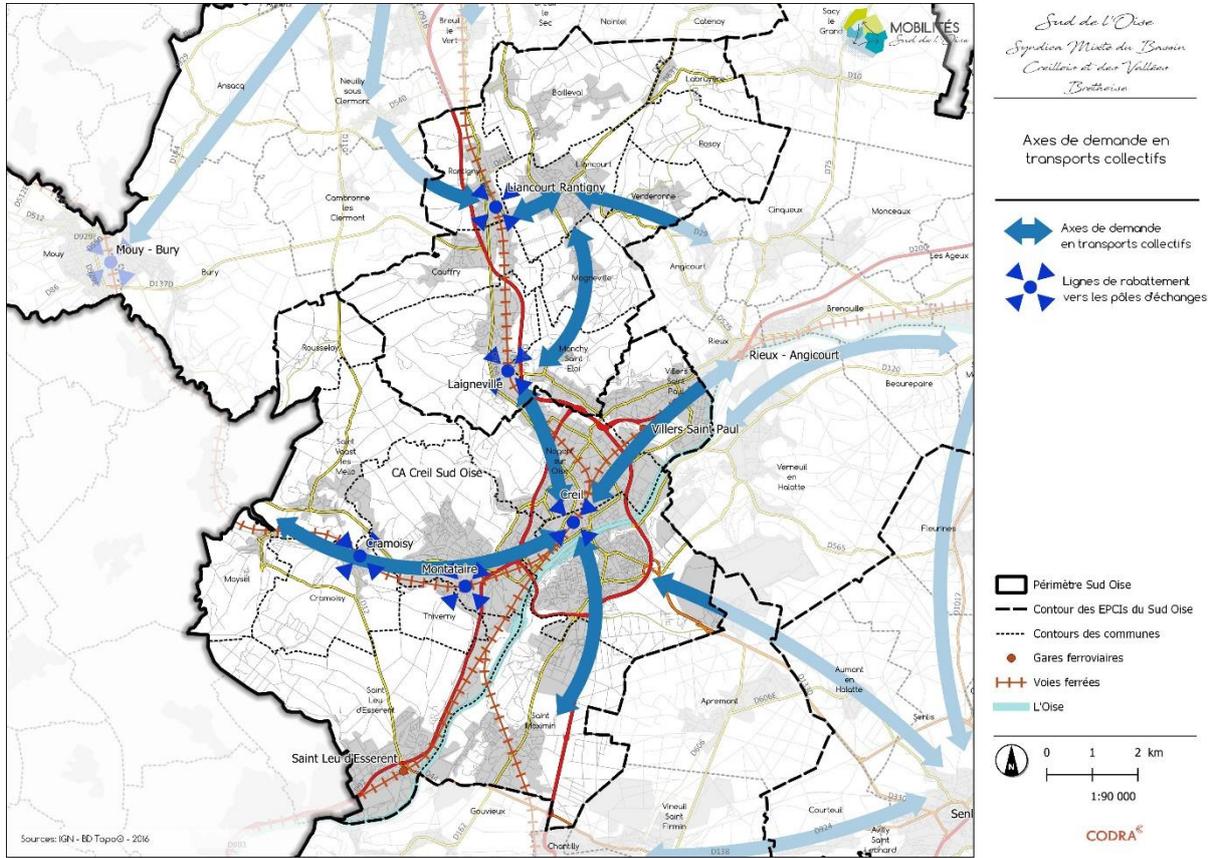
Part de salariés de la zone de Mogneville arrivant en transports collectifs

Horizon de réalisation



Illustrations

Carte 62 : Axes de demande en transports collectifs



Action Prioritaire

Action n° 29 Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO

Orientation : Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

Enjeux associés

Le réseau urbain de l'ACSO (réseau AXO), restructuré en 2021, se compose de 8 lignes régulières, complétées de 6 lignes scolaires et de 4 lignes de transport à la demande.

Les objectifs de la restructuration de réseau AXO sont : affirmer davantage le caractère structurant des lignes A et B, améliorer la desserte des zones d'activités et des quartiers prioritaires de politique de la ville, développer l'offre sur le corridor Saint-Leu - Saint-Maximin - Creil, adapter l'offre des secteurs moins denses, notamment dans la Vallée du Thérain, et d'étendre l'amplitude de l'offre de mobilités (4h-1h).

Les vocations principales de ce réseau sont de desservir finement les quartiers du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul) et d'assurer un rabattement depuis l'ouest du territoire vers les gares.

La fréquentation du réseau s'est réduite au cours des dernières années, ce qui s'explique aussi bien par la sous-performance de certaines lignes que par la fraude d'une partie des usagers.

Les lignes A (Creil-Montataire) et B (Creil-Nogent) regroupent à elles seules 2/3 des usagers.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Renforcer la desserte entre les quartiers du noyau urbain, ainsi que vers les gares et les principales zones d'activités (Saint-Maximin, Parc Alata), répondant à de très nombreux déplacements.

Créer une nouvelle desserte au nord du pôle d'échanges de Creil, en lien avec l'ouverture de la gare vers ce côté.

Renforcer la desserte locale des pôles d'échanges de niveau 3, pour permettre une meilleure accessibilité depuis les secteurs résidentiels à proximité.

Offrir des liaisons renforcées entre les pôles d'échanges périphériques (Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Laigneville, Villers-Saint-Paul) et le noyau urbain, en connexion avec les P+R et en cohérence avec les offres ferroviaires.

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

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R31)

PPA de la Région de Creil (M7)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Partenaire(s)

Communes

SMTCO

Exploitant du réseau de bus

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Coût total d'investissement pour la restructuration du service régulier de l'ACSO (aménagements de voirie): 400 K €

Coût total de fonctionnement pour le nouveau service régulier : environ 8 M € / an

• Financeur(s)

ACSO

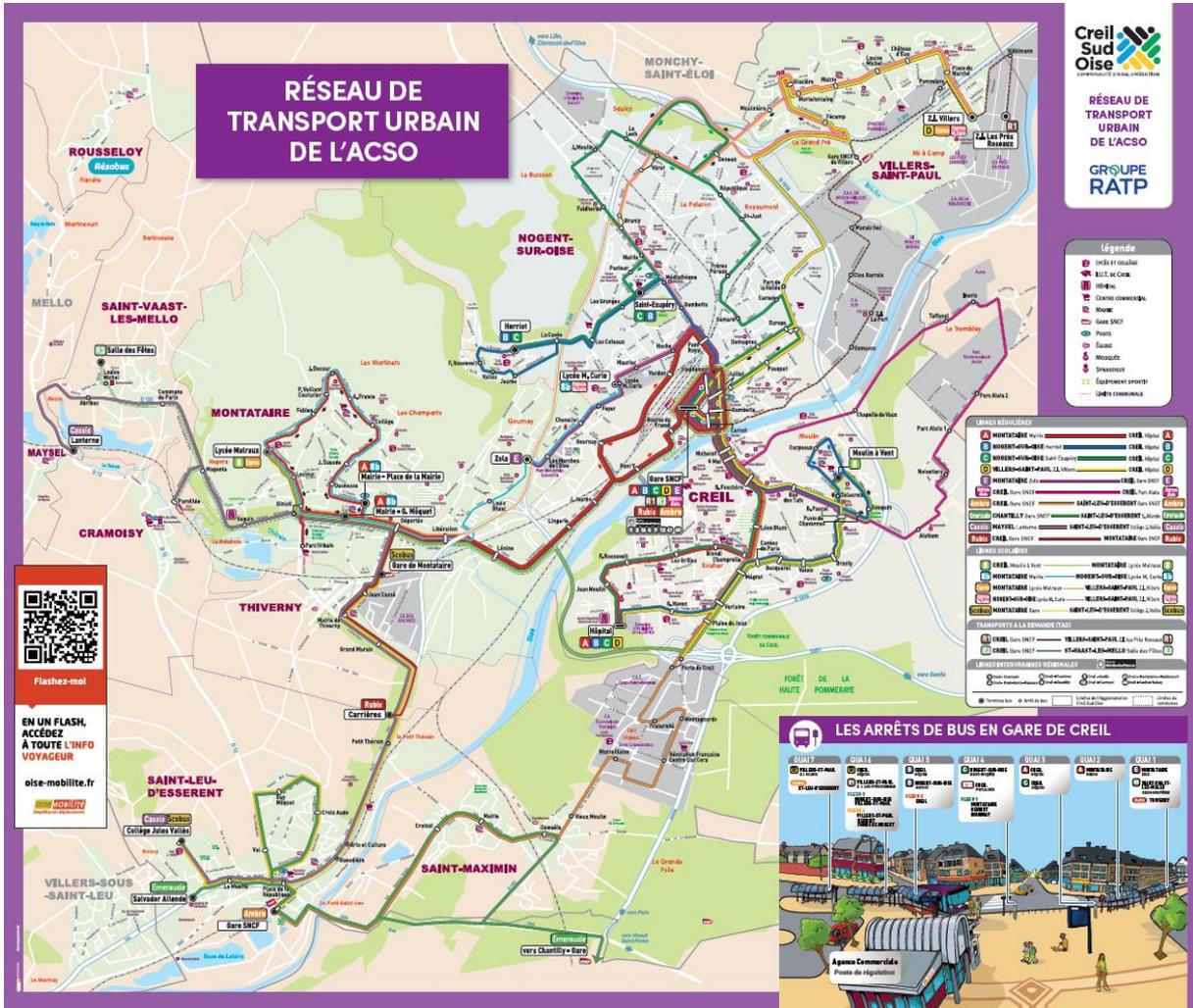
Gouvernance

- Indicateurs de suivi et d'évaluation
 - Fréquentation du réseau de transports urbains
 - Fréquentation des lignes structurantes
 - Vitesse commerciale des lignes structurantes



Illustrations

Carte 63 : Plan du réseau de transport urbain de l'ACSO (restructuré en 2021)



Source : Oise Mobilité, 2021

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

Véhicule du réseau de transport urbain de l'ACSO (restructuré en 2021)



Source : ACSO, 2021

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

Action Complémentaire

Action n° 30 Atteindre 80% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030

Orientation : Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés

Enjeux associés

L'ACSO procède actuellement au renouvellement du matériel roulant du réseau urbain par des véhicules respectant les dernières normes Euro ou des véhicules propres (hybrides, électriques).

Le SMTCO apporte des subventions aux AOM membres, ce qui constitue une incitation au renouvellement des flottes de bus.

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Présentation de l'action

Poursuivre le renouvellement du matériel roulant jusqu'à atteindre 80% de véhicules à faibles émissions (électriques, hybrides...) d'ici 2030. A minima, renouveler deux bus standard par an (rythme de renouvellement actuel).

Dans le cadre de ce renouvellement, acquérir des bus à faibles émissions, dans la proportion minimale de 50% à partir du 1er janvier 2020, puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, en application du code de l'environnement.

Interactions avec d'autres démarches

PPA de la Région de Creil (M7)

Code de l'environnement (modifié par la LOM) : les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent un parc de plus de vingt autobus pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions.

Code de l'environnement : dans les agglomérations de moins de 500 000 habitants couvertes par un PPA de la Région de Creil, pour l'exécution d'un transport public routier urbain, sont considérés comme des véhicules à faibles émissions les véhicules des groupes 1 et 2.

Groupe 1 : véhicules dont la motorisation est électrique, y compris les véhicules alimentés par une pile à combustible à hydrogène, ou utilise un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable.

Groupe 2 : véhicules dont la motorisation est électrique-hybride, ou utilise un carburant gazeux, ou les véhicules dont les moteurs sont conçus pour ne fonctionner qu'avec des carburants très majoritairement d'origine renouvelable.

Un projet de décret relatif aux critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions est en cours d'étude. Il devrait permettre de clarifier la classification des véhicules hybrides.

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Partenaire(s)

• Impacts de l'action

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Coût de renouvellement du matériel roulant (2 bus standard par an) : 480 K € / an

• Financeur(s)

Exploitant du réseau de bus

ACSO
CCLVD

Gouvernance

• Indicateurs de suivi et d'évaluation
Part de véhicules propres



Illustrations

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

Bus hybride du réseau de transport urbain de l'ACSO



Source : ACSO, 2021

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

Action Prioritaire

Action n° 31

Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB

Orientation :

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

Enjeux associés

Deux lignes de transport à la demande desservent la vallée du Thérain : la ligne Rubis (Rousseloy, Maysel, Cramoisy, Thiverny) et la ligne R3 (Saint-Vaast-lès-Mello, Montataire).

Plusieurs communes de la CCLVD présentent une faible densité de population (Bailleval, Rosoy, Verderonne). A priori, il n'est pas envisageable de les desservir par des services réguliers de transports collectifs.

Le Rézo Pouce est un système d'autostop en temps réel (de manière connectée ou classique) s'appuyant sur un réseau de points d'arrêts. L'ACSO, adhérente à ce système depuis 2019, propose 80 points d'arrêts répartis sur ses 11 communes.

Aucune aire Covoitur'Oise n'est située sur le territoire, mais des aires spontanées ont été identifiées à Liancourt, montrant un besoin dans la CCLVD. Les trajets quotidiens réalisés par les habitants, convergeant vers les gares ou les zones d'activités, montrent un potentiel très important pour le covoiturage.

Dans les territoires peu denses, la voiture individuelle reste le seul mode attractif. Les personnes non motorisées sont confrontées à des problématiques d'isolement social. Par ailleurs, la possession d'une voiture est inabordable pour les personnes précaires, qui ont alors peu de solutions de mobilité.

Les services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, autostop) répondraient à certains besoins des secteurs peu denses, notamment vers les pôles d'échanges. Ils permettraient aussi à une partie de la population de se défaire de son unique voiture (dans le noyau urbain) ou de sa deuxième voiture (en milieu périurbain).

• Objectifs concernés

Augmenter la fréquentation des transports collectifs de 40% entre 2020 et 2030

Faire passer la part des transports collectifs pour l'ensemble des déplacements de 11% en 2017 à 19% en 2030.

Générer près de 27 000 déplacements journaliers supplémentaires en transports collectifs à l'horizon 2030

Réduire les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels

Favoriser le partage des véhicules et réduire la pollution.

Augmenter les capacités de mobilité des personnes non motorisées et développer les solidarités locales

Présentation de l'action

Créer un service d'autopartage : acquérir des véhicules, aménager des espaces dédiés (pôles d'échanges, aire de mobilité), déployer des véhicules, proposer des abonnements incitatifs... Apporter un soutien financier aux communes et aux opérateurs. Utiliser ce service pour les déplacements professionnels des agents.

Etablir un bilan du nouveau service de TAD du réseau AXO (fréquentation, niveau de satisfaction...). Etudier les possibilités d'évolution (transformation en lignes régulières à certains moments, modification des tracés, etc.).

Dans le cadre de la création du réseau urbain de la CCLVD, étudier la faisabilité d'un service de TAD (demande potentielle, modalités, estimations financières). Le cas échéant, créer ce service, desservant les communes peu denses, en rabattement vers le centre urbain et vers les deux pôles d'échanges.

Installer des arrêts d'autostop organisé dans les centres-villes ou centres-bourgs, aux abords des principaux axes routiers, dans les pôles d'échanges et sur l'aire de mobilité de Liancourt.

Planter 3 aires de covoiturage : 1. Aux abords de la RD 1016 (Saint-Maximin) pour les flux vers l'Ile-de-France, 2. Aux abords de la RD 200 (Villers-Saint-Paul) pour les flux vers Compiègne, 3. Aux abords de la RD 1330 (Creil) pour les flux vers Senlis et l'Ile-de-France. Desservir ces aires par des transports collectifs et des liaisons cyclables.

Communiquer sur ces services auprès de la population (Espace Mobilité, journaux locaux, affiches, plaquettes). Organiser des animations, permettant par exemple de tester ces services avec un tarif avantageux pendant un mois ou de l'expérimenter avec l'accompagnement d'un référent de la collectivité.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R31)

PPA de la Région de Creil (M6)

Actions n°5 (schéma régional d'aires de covoiturage) et n°7 (renforcement de l'offre de mobilité à l'échelle du Sud Oise)

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

• Estimation financière

Coût de fonctionnement du TAD de l'ACSO : environ 50 K € / an (inclus dans le coût du réseau urbain de l'ACSO)

Coût d'investissement du TAD de la CCLVD (2 minibus, 13 arrêts, soit 1 par commune rurale) : environ 76 k €. Coût de fonctionnement : environ 50 k € / an

PNR Oise Pays de France

Communes

Création d'une plateforme de réservation de TAD / autopartage, intégrée au système Oise Mobilité : environ 35 k €

Aménagement de 3 aires de covoiturage sur le territoire : environ 360 K €

Coût total des véhicules électriques pour le service d'autopartage (14 véhicules électriques, soit 4 à Creil, 2 dans les pôles d'échanges de niveau 3 et 2 dans l'aire de mobilité de Liancourt) : environ 350 k €

Coût total de fonctionnement du service d'autopartage (6 stations) : environ 60 k € (prise en compte de la mutualisation de certaines prestations)

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

Exploitant des réseaux urbains de l'ACSO et de la CCLVD

Opérateurs de services de mobilité

• Financier(s)

ACSO, CCLVD

Communes concernées

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

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

Gouvernance

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

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Services de transport à la demande de l'ACSO et de la CCLVD : fréquentation mensuelle et annuelle

Autostop organisé : nombre d'arrêts, nombre d'utilisateurs

Covoiturage : nombre d'aires de covoiturage, part modale du covoiturage, taux moyen de remplissage des véhicules

Autopartage : nombre de véhicules, nombre de stations, nombre d'abonnés, nombre d'utilisations annuelles

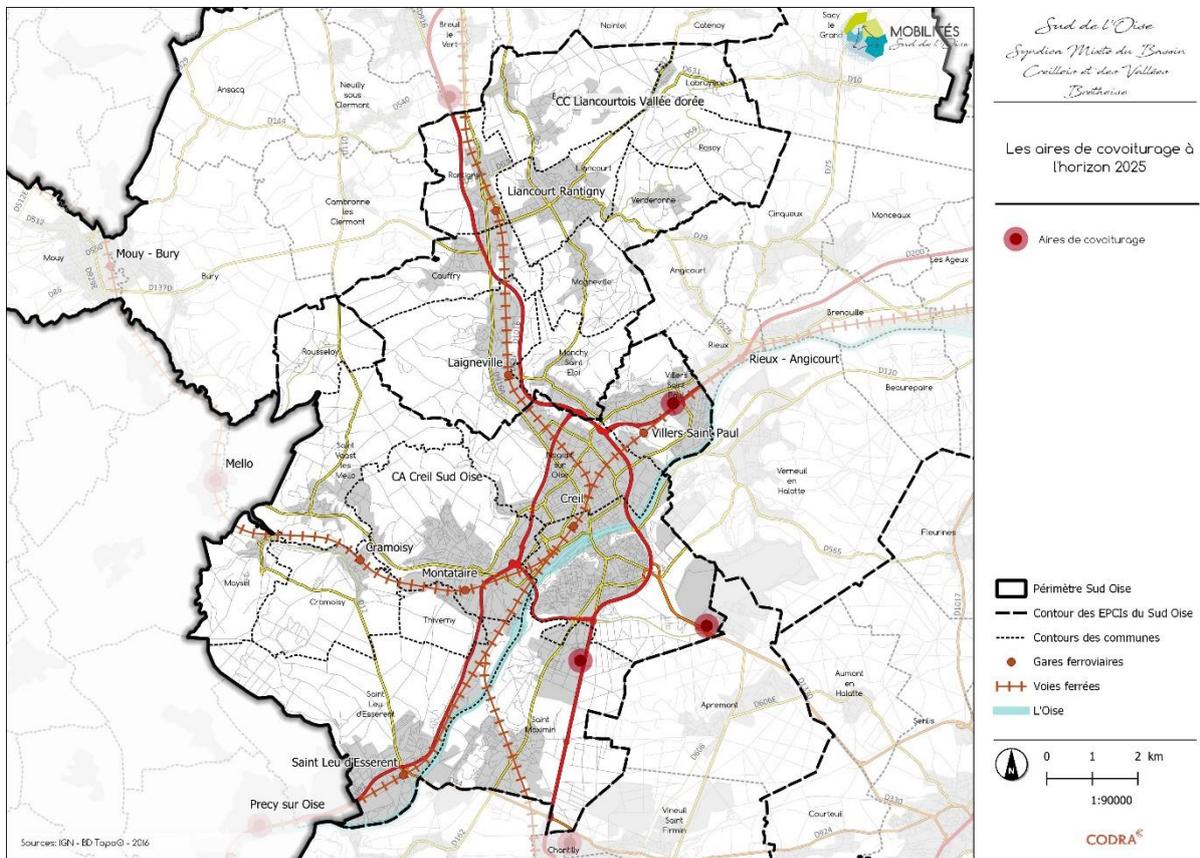
Horizon de réalisation

2022 - 2024

2025 - 2027

Illustrations

Carte 64 : Les aires de covoiturage à l'horizon 2025

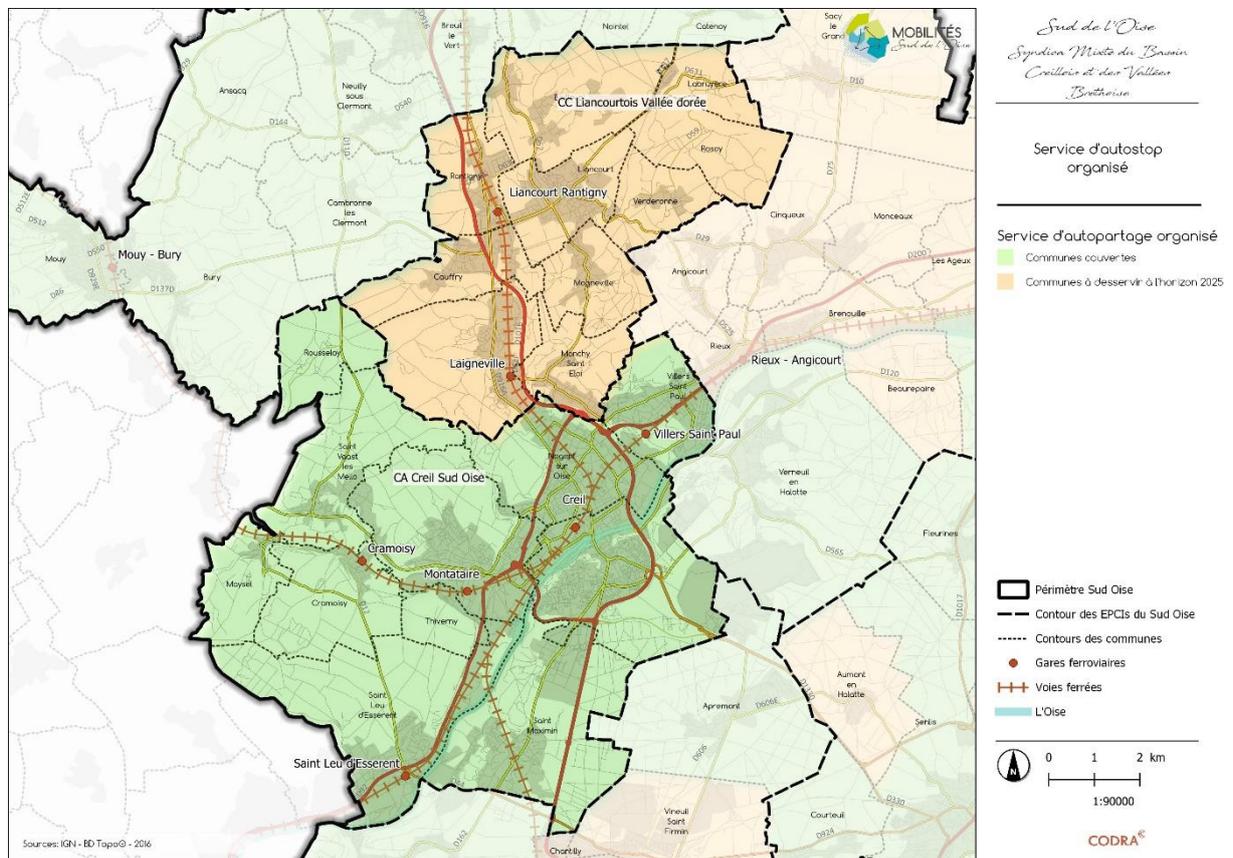


Exemple d'aire de covoiturage à vocation multimodale à Albi (Tarn)



Source : Communauté d'agglomération de l'Albigeois, 2018

Carte 65 : Service d'autostop organisé



Action Prioritaire

Action n° 32

Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraison dans le noyau urbain

Orientation :

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

Enjeux associés

Le noyau urbain se caractérise par des conditions de livraison difficiles, avec quelques places matérialisées sur les axes principaux, mais insuffisantes pour accueillir tous les flux.

Une grande partie des livraisons reste réalisée sur voirie, générant des difficultés pour la circulation des voitures et des autres usagers.

Une réglementation des livraisons pertinente et cohérente à l'échelle du noyau urbain permettrait d'améliorer cette situation.

La révision du SCoT du SMBCVB inclura l'élaboration d'un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL). Ce document définira des orientations concernant l'accès et le stationnement des véhicules de livraison dans le noyau urbain.

Le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) accompagnera 50 collectivités de différentes tailles (dont 35 communautés d'agglomération) pour la création d'espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques, dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable, en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

• Objectifs concernés

Réduire le trafic de poids-lourds et de véhicules utilitaires dans le noyau urbain

Favoriser des modes de livraisons plus propres et moins consommateurs d'espace pour la logistique du dernier km

Réduire les émissions de polluants et de GES en lien avec le transport de marchandises

Mettre en place une meilleure optimisation logistique dans les zones d'activités

S'appuyer les enseignements des programmes nationaux, diffusés par la DREAL, pour innover sur les solutions de logistique urbaine.

Présentation de l'action

Etablir une réglementation cohérente de l'accès des véhicules de livraison et des horaires de livraisons sur l'ensemble des communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul).

Organiser des échanges entre les communes du noyau urbain sur ce sujet, afin de définir les réglementations à instaurer et de suivre la mise en place de ces mesures.

Créer des aires de livraisons sur les axes commerçants du noyau urbain générant des flux importants. Mettre en place un système pour permettre de dédier ces espaces à d'autres

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

usagers en dehors des horaires de livraisons (ex : bornes rétractables, trottoirs multifonctionnels...).

Interactions avec d'autres démarches

• Impacts de l'action

- Regroupement et organisation des livraisons dans le noyau urbain
- Report des livraisons en poids lourds vers des véhicules utilitaires légers et des vélos-cargo.
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

• Estimation financière

Aménagement des aires de livraison (20 aires dans le noyau urbain et 6 aires dans le centre urbain de la CCLVD) : environ 104 k €

Partenaire(s)

ACSO

• Financier(s)

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)



Gouvernance



- Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de poids lourds dans le noyau urbain

Nombre d'aires de livraison dans ce secteur



Illustrations

Aire de livraison sur la Rue Gambetta (Creil)



Source : Google Street View, 2020

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

Action Prioritaire

Action n° 33

Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km

Orientation :

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

Enjeux associés

Les livraisons vers les zones d'activités du territoire se font quasi exclusivement avec des poids lourds.

Ces flux, indispensables à la vitalité économique du territoire (approvisionnement des habitants et des entreprises, compétitivité et attractivité du territoire, réduction des coûts de transport...), sont toutefois à l'origine de difficultés de circulation sur les voiries structurantes.

Les flux de poids lourds constituent également une source de pollution dans le noyau urbain. Leur réduction contribuera à améliorer la qualité de l'air sur le territoire (mise en œuvre du PPA).

Entre 2022 et 2024, l'ACSO réalisera une étude de logistique fluviale, portant notamment sur la redynamisation du port de Nogent-sur-Oise. L'ACSO a missionné le Syndicat Mixte du Parc d'Activités multisites de la Vallée de la Brèche (SMVB) en mars 2022. La CCI et le GERAC seront associées à l'étude.

Le potentiel du fret ferroviaire apparaît limité sur l'étoile ferroviaire, à cause du grand nombre de trains voyageurs. La plateforme logistique de Nogent reste inactive depuis des années.

La révision du SCoT du SMBCVB inclura l'élaboration d'un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL). Ce document définira des orientations concernant la stratégie de logistique commerciale pour le territoire.

• Objectifs concernés

Réduire le trafic de poids-lourds et de véhicules utilitaires dans le noyau urbain

Favoriser des modes de livraisons plus propres et moins consommateurs d'espace pour la logistique du dernier km

Réduire les émissions de polluants et de GES en lien avec le transport de marchandises

Mettre en place une meilleure optimisation logistique dans les zones d'activités

S'appuyer les enseignements des programmes nationaux, diffusés par la DREAL, pour innover sur les solutions de logistique urbaine.

Massifier les flux de livraisons

Présentation de l'action

Lancer une étude d'opportunité pour la création d'un centre de distribution urbaine aux abords du noyau urbain.

Organiser un groupe de travail avec les entreprises des principales zones d'activités (Saint-Maximin, Parc Alata, Les Marches de l'Oise) afin d'identifier les leviers pour favoriser des livraisons plus massifiées ou plus propres.

Identifier les éventuelles parcelles disponibles aux abords d'un échangeur routier, en périphérie du noyau urbain.

Etablir une stratégie pour organiser les flux entre le centre de distribution urbaine et l'établissement de destination, en utilisant des véhicules plus propres. Echanger avec les transporteurs proposant ce genre de services.

Encourager les entreprises à mettre en place des systèmes de livraison plus massifiés (ex : à l'échelle de chaque zone d'activités).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3)

PPA de la Région de Creil (M7)

• Impacts de l'action

Regroupement et organisation des livraisons dans le noyau urbain

Report des livraisons en poids lourds vers des véhicules utilitaires légers et vers des vélos-cargo

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

• Estimation financière

Etude d'opportunité sur la création d'un centre de distribution urbaine : environ 80 € K

Partenaire(s)

Communes

Région Hauts-de-France

• Financeur(s)

ACSO



Gouvernance



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

- Nombre de poids lourds sur les routes structurantes
- Nombre de poids lourds dans le noyau urbain
- Part des modes alternatifs pour les flux du dernier km

Horizon de réalisation



Illustrations

Exemple : schéma de logistique urbaine avec un centre de distribution urbaine et un espace de logistique urbaine



Source : Grenoble - Alpes Métropole, 2016

Exemple : centre de logistique urbaine de Lille Métropole



Source : Lille Métropole, 2018

Exemple : centre de logistique urbaine de Charleroi (Belgique)



Source : Ville de Charleroi, 2016

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

Action Complémentaire

Action n° 34

Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny

Orientation :

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

Enjeux associés

Les achats en ligne et les livraisons à domicile associées se développent fortement sur le territoire.

Des solutions de livraisons dans les pôles d'échanges pourraient permettre aux usagers de récupérer leurs colis dans le cadre de leurs déplacements quotidiens.

Il s'agit également de réduire les flux de livraisons au sein du noyau urbain et des autres secteurs urbanisés.

• Objectifs concernés

Réduire le trafic de poids-lourds et de véhicules utilitaires dans le noyau urbain

Favoriser des modes de livraisons plus propres et moins consommateurs d'espace pour la logistique du dernier km

Réduire les émissions de polluants et de GES en lien avec le transport de marchandises

Mettre en place une meilleure optimisation logistique dans les zones d'activités

S'appuyer les enseignements des programmes nationaux, diffusés par la DREAL, pour innover sur les solutions de logistique urbaine.

Présentation de l'action

Implanter des points-relais de colis dans les pôles d'échanges de Creil et de Liancourt-Rantigny en priorité (consignes Chronopost, Amazon...).

Implanter des points-relais de colis dans l'ensemble des pôles d'échanges de niveau 3, dans la mesure du possible.

Créer une conciergerie dans l'Espace de Mobilité du pôle d'échanges de Creil, offrant des services de stockage et de distribution de colis (par des vélo-cargos par exemple).

Interactions avec d'autres démarches

• Impacts de l'action

SRADDET (R3)

PPA de la Région de Creil (M7)

SRADDET : dans le noyau urbain de Creil, le SCOT et les PLU doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment aux abords des pôles d'échanges et à proximité des arrêts de transports collectifs.

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

• Estimation financière

Consignes pour les colis : coût déjà intégré dans les actions sur les pôles d'échanges (actions 25 et 26)

Partenaire(s)

Commune de Creil
SNCF Gares & Connexions

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD
Communes de Creil et de Liancourt
Région Hauts-de-France (CPER)

Gouvernance

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de colis traités par an

Horizon de réalisation



Illustrations

Exemple : conciergerie en gare de Montigny-sur-Loing



Source : CCI de Seine et Marne

Exemple : conciergerie en gare de Montigny-sur-Loing



Source : CCI de Seine et Marne

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

Une mobilité planifiée et cohérente

Quelle est la situation de départ ?

Dans l'agglomération de Creil, le développement urbain est majoritairement concentré sur les espaces urbains existants, notamment aux abords de la gare de Creil. Le cœur d'agglomération est particulièrement mis en avant à travers le projet Gare Cœur d'Agglo. Plusieurs autres projets urbains se développent à proximité des gares (Montataire, Saint-Leu d'Esserent), tandis que des projets économiques se développent en périphérie des espaces urbanisés (Mogneville, Parc Alata). Ces derniers seront donc à desservir par des transports collectifs.

Contrairement à l'ACSO, la CCLVD ne dispose pas aujourd'hui d'offre en transports en commun urbains. Sur le territoire couvert par le SMBCVB, la gouvernance la mobilité est donc exclusivement traitée à l'échelle de l'ACSO.

En outre, si d'importants projets sont en cours, les pratiques de mobilité durables sur le territoire restent peu valorisées et l'information sur la diversité des solutions de mobilité existantes reste peu connue du grand public.

Dans les centralités urbaines, l'emprise foncière dédiée à l'automobile est importante, voire prédominante, à travers la voirie, mais aussi les espaces de stationnement.

Comment se décline cet axe sur ce territoire ?

Quatre grandes orientations ont été identifiées pour cet axe stratégique. Elles sont identiques pour l'ensemble des plans de mobilité du Sud de l'Oise, permettant de garantir une mutualisation des priorités à cette échelle élargie :

- Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable
- Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire (compétence à l'échelle EPCI et coordination à l'échelle Sud Oise, a minima)
- Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public
- Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale

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

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

- Poursuivre la stratégie de développement urbain aux abords des dessertes en transport collectif existantes ou projetées, en s'appuyant sur le projet Gare Cœur d'Agglo et sur le projet de territoire de la CCLVD
- Mettre en place un dispositif de gouvernance pour garantir la cohérence des offres de mobilité à l'échelle du Grand Creillois, intégrant l'ACSO et la CCLVD
- Lancer des campagnes de communication et organiser des événements autour de la mobilité durable, expérimenter des actions innovantes en termes de mobilité (ex : France Mobilités...)
- Rééquilibrer l'usage de l'espace public dans les centralités urbaines en faveur des modes actifs, en agissant sur l'offre en stationnement et sur la circulation automobile

Quels sont les objectifs ?

Ce grand axe thématique concerne des évolutions en matière de gouvernance, de management de la mobilité, de partage, de sensibilisation, de services, de projets urbains, etc. A l'horizon 2030, l'aménagement du territoire et le développement des services locaux seront organisés de manière à optimiser la demande de mobilité. Ces évolutions permettront de réduire le nombre moyen de kilomètres parcourus chaque jour en voiture par les habitants du SMBCVB, de 11 km aujourd'hui à 7 km en 2030.

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

Action Prioritaire

Action n° 35

Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs

Orientation :

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

Enjeux associés

Avec les projets de densification aux abords du pôle d'échanges de Creil (Gare Cœur d'Agglo, projet de Gournay les Usines) et des autres pôles d'échanges (ex : projet urbain à Montataire), le territoire a déjà enclenché cette dynamique urbaine vertueuse. Toutefois, certains projets sont situés à l'écart des secteurs urbanisés (ex : ZAC de Mogneville).

Le développement urbain aux abords des gares favorise l'usage des modes de déplacements durables pour une majorité d'usagers.

Les PLU des communes du territoire établissent des normes de stationnement pour les zones à urbaniser (nombre de places par logement ou par m² de surface). Elles sont définies de manière générale, et pas en fonction de la localisation ou du niveau de desserte en transports collectifs.

Les ménages situés à proximité d'un pôle d'échanges sont plus susceptibles d'utiliser les transports collectifs pour leurs déplacements. Il est souhaitable d'optimiser le nombre de places de stationnement dans ces secteurs.

De plus, l'optimisation de l'offre en stationnement dans ces secteurs aura un impact sur le taux de motorisation et sur les pratiques de mobilité, en favorisant à son tour l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Les secteurs résidentiels souffrent aujourd'hui d'un manque d'emplacements de stationnement vélo dans les constructions privées et sur l'espace public, ce qui représente un frein important à la pratique du vélo.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports collectifs.

Regrouper 60% des nouveaux logements construits dans le noyau urbain de Creil / Montataire / Nogent-sur-Oise / Villers-Saint-Paul

Présentation de l'action

Mettre en compatibilité les PLU des communes avec le PDM lors de leur prochaine révision. Mettre en compatibilité les PLU avec le SCOT dans un délai de 1 an à compter de l'adoption du futur SCoT, prévue en 2024. Développer, prioritairement et de façon hiérarchisée, les secteurs stratégiques identifiés par le SCoT : noyau urbain (Creil, Nogent, Montataire, Villers-Saint-Paul), puis Saint-Leu-d'Esserent et Laigneville, enfin Cramoisy, et en complément

Liancourt-Rantigny. Inscrire dans les PLU une intensification du développement urbain dans ces centralités, en particulier aux abords des pôles d'échanges.

Renforcer les exigences de densité inscrites dans le SCOT aux abords des gares : + 30% dans un rayon de 2 km aux abords du pôle d'échanges de Creil, + 20% dans un rayon de 1,5 km aux abords des autres pôles d'échanges (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny, Laigneville) et + 10% dans un rayon de 1 km aux abords de l'aire de mobilité de Liancourt. Conditionner les extensions urbaines futures à la présence ou au développement d'une desserte en transports collectifs et de liaisons efficaces pour les modes actifs.

Réduire les normes de stationnement des PLU aux abords des gares : -30% dans un rayon de 500 m aux abords du pôle d'échanges de Creil, -20% dans un rayon de 500 m aux abords des autres pôles d'échanges (Villers-Saint-Paul, Montataire, Cramoisy, Saint-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny, Laigneville) et -10% dans un rayon de 500 m aux abords de l'aire de mobilité de Liancourt.

Ces normes de stationnement concernent les constructions nouvelles, et non l'espace public. Les communes restent libres de définir les normes de stationnement dans leur PLU, avec une minoration autour des gares. Ces normes concernent majoritairement le logement, mais également les autres vocations (bureaux, équipements, commerces...) aux abords de la gare de Creil, située en zone dense.

Encourager la mutualisation du stationnement entre les opérations urbaines (réduire les exigences de 20% lorsque les places sont mutualisées), ainsi que l'intégration d'une offre d'autopartage (réduire les exigences d'au moins 15% dans les constructions qui intègrent une offre d'autopartage ou des bornes de recharge de véhicules électriques).

Intégrer dans les PLU des normes de stationnement vélo volontaristes, en accord avec les ambitions du PDM pour le vélo (ex : 1 place minimum par logement). Renforcer ces normes aux abords des pôles d'échanges (ex : 1,5 aux abords du pôle d'échanges de Creil, 1,3 aux abords des autres pôles d'échanges). Intégrer des exigences qualitatives pour les espaces de stationnement des vélos.

Interactions avec d'autres démarches

Exigences de densité inscrites dans le SCoT du SMBCVB : minimum 4 000 m² de surface de plancher/ha dans le noyau urbain (Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul) ; minimum 3 000 m² à Saint-Leu-d'Esserent, Laigneville, Saint-Maximin, Thiverny ; minimum 2 000 m² à Mogneville, Monchy-Saint-Eloi, Rousseloy, Cramoisy. Dont 75 % pour le logement.

SCoT du SMBCVB : privilégier la reconstruction de la ville sur la ville plutôt que l'étalement urbain : reconquérir et reconvertir les friches en particulier dans le noyau urbain, construire dans les dents creuses, reconquérir les centres-villes et les centres-bourgs. A Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent : poursuivre le développement urbain en privilégiant la mobilisation de dents creuses.

• Impacts de l'action

Mise en cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité

Maîtrise de la consommation d'espace dans les secteurs périurbains / ruraux

SCoT du SMBCVB : l'ouverture à l'urbanisation doit se faire préférentiellement dans les secteurs les mieux desservis, à proximité des axes de transport existants ou en projet. Les nouveaux équipements et extensions urbaines seront desservis par les modes doux et les transports en commun.

Code de l'urbanisme (art. L151-36) : pour les constructions destinées à l'habitation (hors logements sociaux et cas particuliers) situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Code de l'urbanisme (art. L151-35) : pour les constructions destinées aux logements sociaux, aux logements intermédiaires, aux établissements d'hébergement de personnes âgées et aux résidences universitaires, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Code de l'urbanisme (art. L151-35) : toutefois, lorsque les logements mentionnés ci-dessus sont situés à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.

Code de l'urbanisme (art. L151-31) : lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

Code de l'urbanisme (art. L151-30) : lorsque le règlement du PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux. Code de la construction et de l'habitation (art. L111-5-2) : obligation de stationnement vélo dans les habitations, les établissements industriels ou tertiaires et les services publics.

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Estimation financière

Aucun coût direct associé

Partenaire(s)

ACSO
CCLVD
Promoteurs privés

Gouvernance

• Financier(s)

Communes
ACSO, CCLVD

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

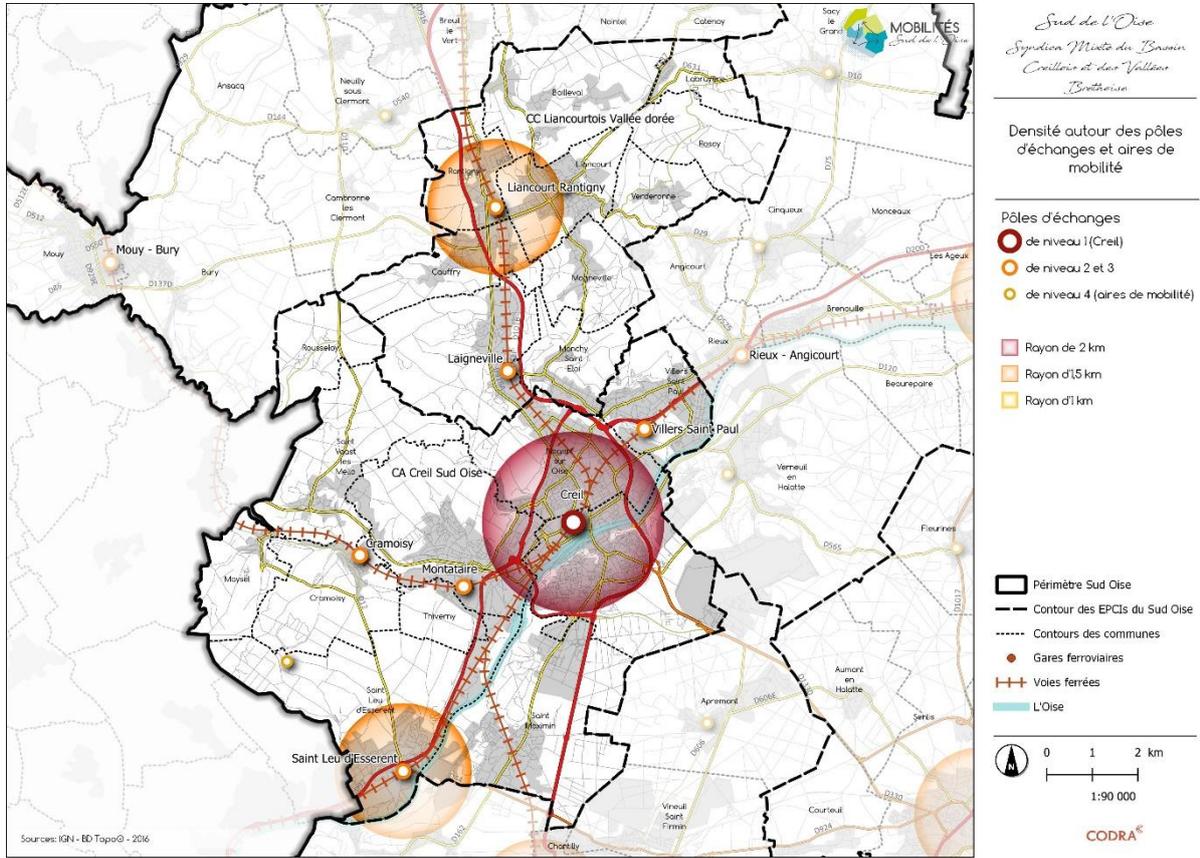
Part du développement urbain situé à proximité des pôles d'échanges (en % de surface)
Densité urbaine à proximité des pôles d'échanges

Normes de stationnement de voitures en fonction de la desserte
Normes de stationnement de vélos en fonction de la desserte

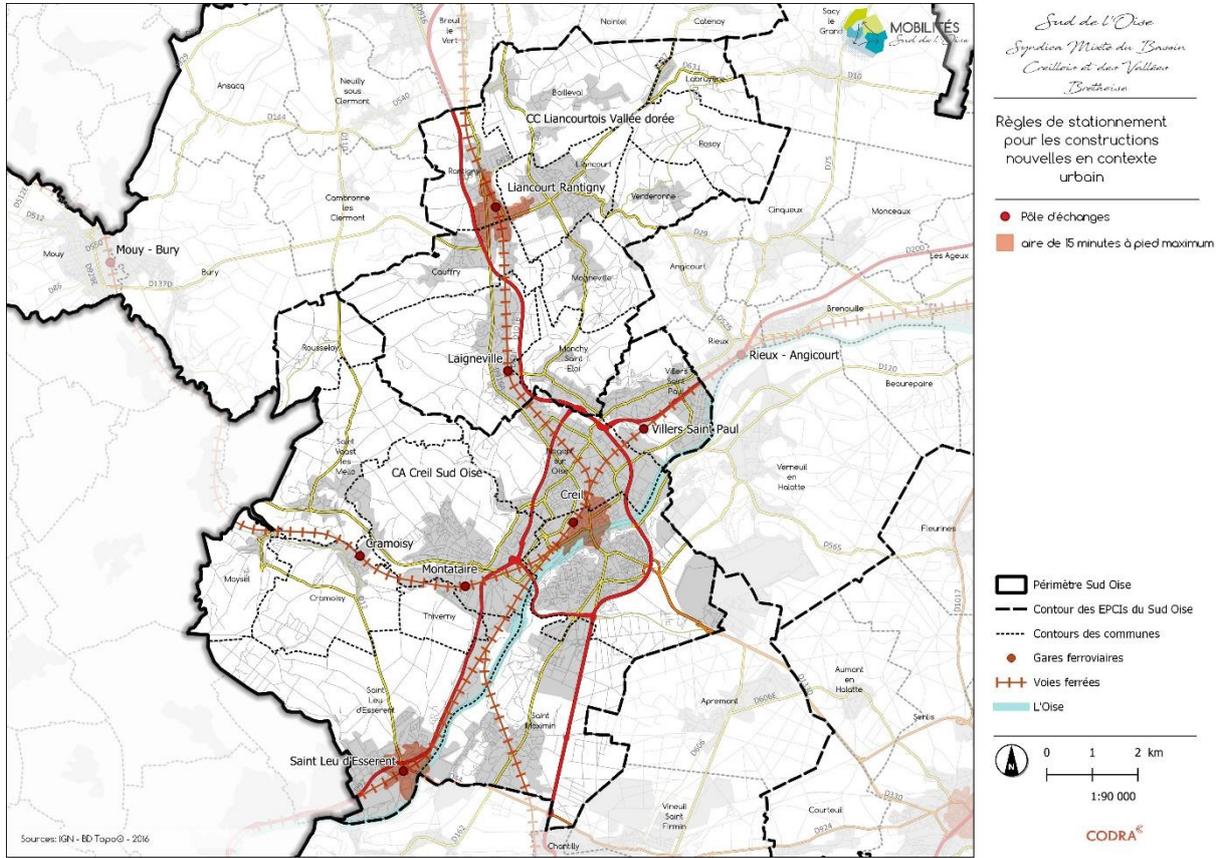


Illustrations

Carte 66 : Densité autour des pôles d'échanges et aires de mobilité



Carte 67 : Règles de stationnement pour les constructions nouvelles



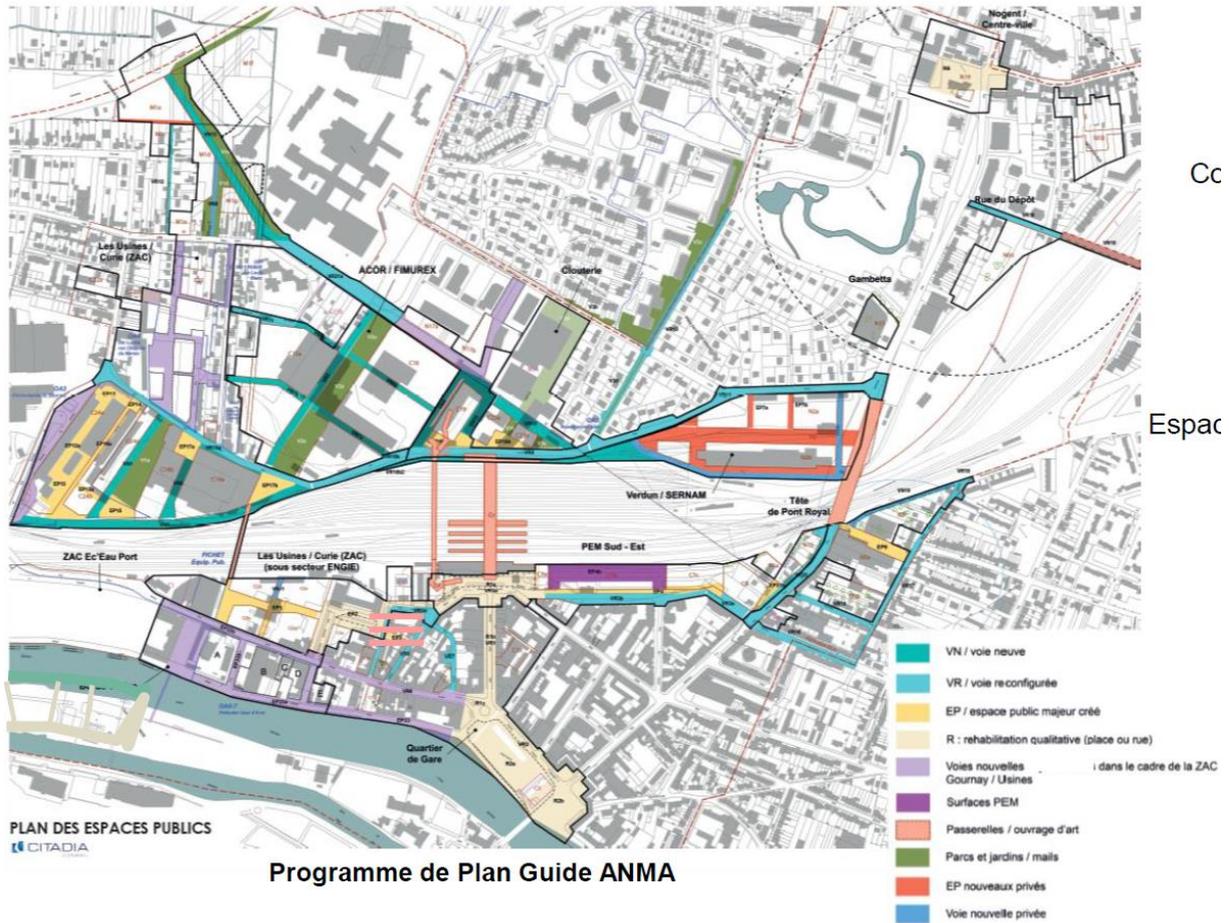
	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

Objectifs et actions du Projet de territoire de la CCLVD

1 POURSUIVRE L'ACCUEIL DE NOUVEAUX HABITANTS	<p>Créer une Maison France Services</p> <p>Renforcer le rôle du RAM dans l'accompagnement des modes de garde collectifs</p> <p>Créer une maison de santé et être acteur du Projet de Santé du territoire</p>
2 DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LES MOBILITÉS DOUCES	<p>Réaliser un Schéma Intercommunal des liaisons douces</p> <p>Réaliser un réseau de circulations douces et assurer sa promotion</p> <p>Améliorer la mobilité vers les gares et les équipements structurants</p>
3 RENFORCER LE POLE URBAIN LIANCOURT/ RANTIGNY/ CAUFFRY	<p>Développer la complémentarité entre les gares de Laigneville, Liancourt – Rantigny</p> <p>Traiter les friches industrielles et les complémentarités futures</p> <p>Regrouper les services publics en priorité sur le pôle urbain</p>
4 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	<p>Organiser une politique foncière et immobilière en lien avec l'EPFLo (SEM patrimoniale, bourse des locaux vacants, renaturer les sites pollués...)</p> <p>Ancrer un campus formation continue à Monchy-Saint-Eloi</p>
5 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN MAÎTRISANT L'ÉNERGIE, L'EAU, LES DÉCHETS	<p>Favoriser un urbanisme durable adapté au changement climatique</p> <p>Montrer l'exemple par l'isolation des bâtiments communaux et intercommunaux</p>
6 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE DE L'AGRICULTURE	<p>Favoriser le développement des circuits courts,</p> <p>Amener vers une conversion vers l'agriculture bio, au maraichage, élevage</p> <p>Offrir des débouchés de distribution directe de produits en circuits courts et/ou bio</p>
7 FAVORISER LES ACTIVITÉS DE LOISIRS, SPORTIVES ET DE CULTURE, ET DES ACTIONS DE PRÉVENTION SANTE	<p>Créer un événement intercommunal culturel ou sportif annuel ou bisannuel</p> <p>Développer des activités plus ludiques à la piscine dans le cadre de sa modernisation</p> <p>Valoriser et promouvoir les associations en organisant avec leur partenariat des actions sur différentes thématiques sur les sites de la piscine et du Parc Chédeville</p>

Source : *Projet de territoire de la CCLVD, 2019*

Plan guide du projet Gare Cœur d'Agglo



SOURCE : PROGRAMME DES ESPACES PUBLICS CITADIA, ACSO, 2020,

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

Action Prioritaire

Action n° 36

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

Orientation :

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

Enjeux associés

Des extensions de zones d'activités sont également prévues : extension du Parc Alata, reconversion de la Base Aérienne de Creil. A ce jour, ces zones présente une desserte faible en transports collectifs.

La ZAC de Mogneville, nouvelle zone d'activités implantée entre Mogneville, Cauffry et Laigneville, ne bénéficie pas à ce jour d'une desserte en transports collectifs. Les grands principes de desserte du futur réseau n'ont pas encore été définis. Cependant, une desserte de la ZAC de Mogneville semble a priori peu compatible avec les objectifs du projet de territoire 2020-2030 de la CCLVD, qui vise en priorité à desservir le secteur urbain Liancourt-Rantigny-Cauffry.

A court terme, il sera indispensable d'assurer une desserte des zones ou des extensions en projet par les transports collectifs.

A plus long, terme il est préconisé de localiser les futures zones d'activités ou les futures extensions à proximité des espaces urbanisés, sur des sites bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs.

Cette stratégie contribuera à limiter les besoins en transports et déplacements, et les nuisances, liés aux zones d'activités.

A terme, elle participera également à la hausse de la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

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

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Prioriser / hiérarchiser les zones d'activités en fonction de leur niveau de desserte en transports collectifs, ainsi que de la proximité des infrastructures ferroviaires et fluviales (SCOT, PLU). Prendre en compte, en plus de la desserte multimodale, les besoins des acteurs économiques.

Privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans les zones économiques considérées comme prioritaires, bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et localisées à proximité d'infrastructures ferroviaires ou fluviales.

Identifier les potentiels fonciers et les dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires (bonne desserte en transports collectifs et proximité des infrastructures) pour le développement économique.

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du SMBCVB : réaliser un grand projet d'aménagement dans les zones économiques de Saint-Leu-d'Esserent / Montataire / Creil et de Nogent-sur-Oise / Villers-Saint-Paul, ayant vocation à devenir les deux grands parcs d'activités destinés à l'accueil des entreprises.

SCOT du SMBCVB : 30 hectares de terres agricoles inscrites aux PLU pour des activités économiques, à répartir entre la future ZAC de Mogneville et l'extension du Parc Alata (secteurs non desservis par les transports collectifs).

Projet de territoire de la CCLVD : renforcer les zones d'activités économiques existantes et restructurer des friches industrielles telles que Caterpillar (Rantigny).

Charte du PNR : optimiser l'occupation du foncier dédié aux activités économiques par la reconversion des friches et la requalification de l'existant, y compris la base aérienne 110 reconvertie en secteur économique.

Charte du PNR : éviter 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 de la Région de Creil une stratégie foncière.

SRADDET (R27, R30, R31)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO
CCLVD

• Impacts de l'action

Mise en cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité

Maîtrise de la consommation d'espace dans les secteurs périurbains / ruraux

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

• Estimation financière

Aucun coût direct associé



Partenaire(s)

Entreprises

Gouvernance



• **Financier(s)**

ACSO, CCLVD
Communes

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

Part des nouvelles zones ou extensions de zones bénéficiant d'une desserte qualitative en transports collectifs (en % de surface)

Part de salariés du territoire à proximité d'une offre qualitative en transports collectifs

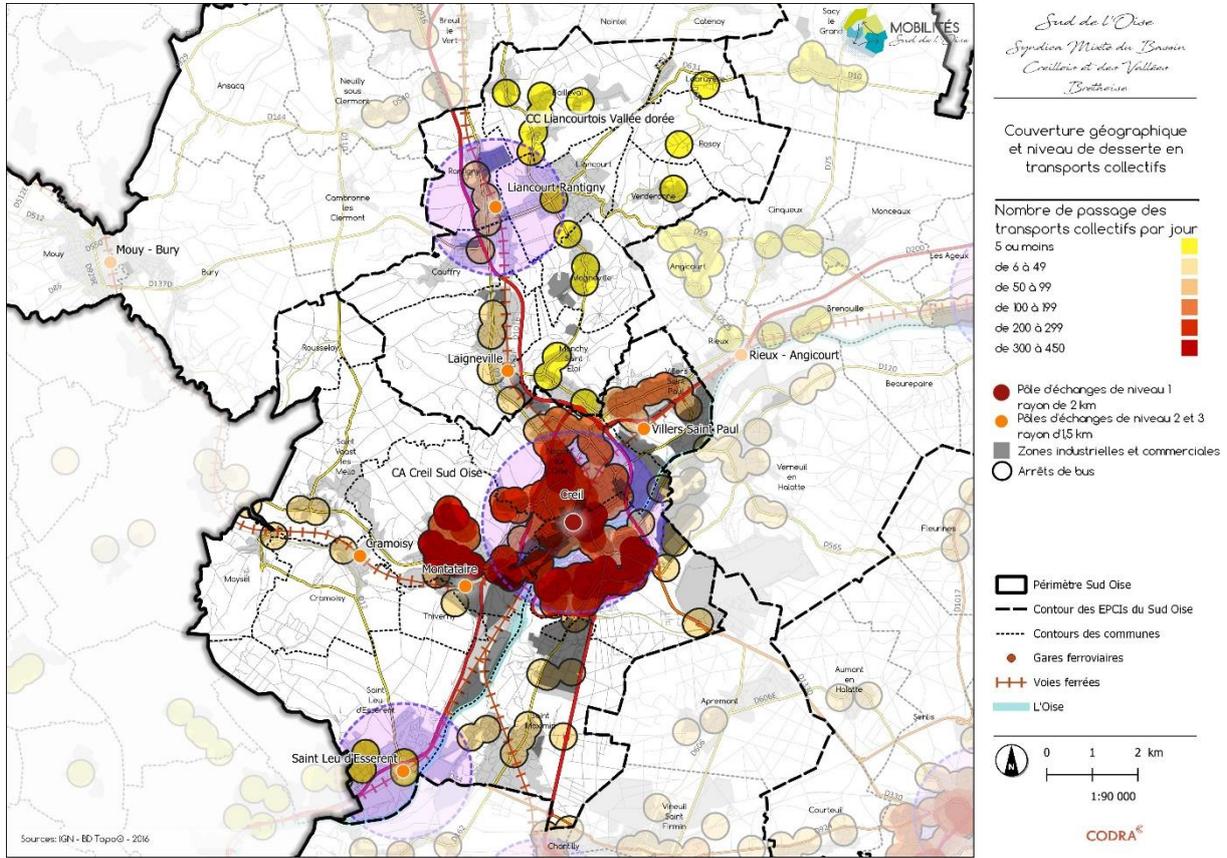
Nombre de passages par jour et en heure de pointe sur les zones d'activités

Horizon de réalisation



Illustrations

Carte 69 : Couverture géographique et niveau de desserte en transports collectifs



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

Action Prioritaire

Action n° 37

Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

Orientation :

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

Enjeux associés

Malgré la présence de commerces à proximité, le pôle d'échanges de Creil constitue aujourd'hui un lieu de passage plutôt qu'un lieu d'activités ou un lieu de vie. L'arrivée du projet Gare Cœur d'Agglo constitue une opportunité pour développer un tiers-lieu aux abords de la gare de Creil, répondant aux différents besoins des usagers.

Les autres pôles d'échanges du territoire disposent d'une très faible offre de services ou de commerces à proximité. Avec leur future montée en puissance, il serait intéressant de créer des lieux regroupant différents services à proximité.

La Commune de Nogent-sur-Oise va créer une Maison France Services, offrant un accès à de nombreux services publics, à l'échelle locale.

Cette action permettra d'apporter des réponses aux usagers dans le cadre de leurs déplacements quotidiens, en contribuant à réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture.

14% des actifs du territoire déclarent qu'ils pourraient pratiquer le télétravail, tandis que 76% souhaiteraient pouvoir le pratiquer (source : EDVM, 2017).

Le télétravail contribue à limiter les déplacements liés au travail pour les activités qui le permettent, à réduire la congestion en heure de pointe et à limiter la pollution. Il représente également un levier d'amélioration de la qualité de la vie familiale et de réduction du stress lié au transport.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Limiter les déplacements en heure de pointe

Donner aux actifs plus de flexibilité dans leur organisation quotidienne.

Présentation de l'action

Dans les PLU, adapter les zonages et règlements de façon à autoriser / exiger des vocations diverses aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité : services (conciergerie, santé, accès au numérique...), équipements (petite enfance, sports,...), commerce (lieux de vente, circuits courts, marchés), activités économiques... La règle de diversité d'activités du PLU doit faire l'objet d'une analyse économique plus détaillée dans les secteurs concernés.

Etablir pour cela des dispositions réglementaires (zonage spécifique, OAP sectorielles, règle de mixité, linéaire de rez-de-chaussée actifs, emplacements réservés...), en priorité dans les PLU de Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent, ciblés par le SCoT pour la mixité urbaine.

Développer des projets urbains ou immobiliers spécifiques aux abords des pôles d'échanges et de l'aire de mobilité. Dans ce cadre, créer des tiers-lieux, regroupant de nombreux services (espace de coworking, locaux associatifs, permanences de services sociaux, distributeurs automatiques de produits...). Adapter les zonages, règlements et OAP des PLU de façon à autoriser / exiger l'installation de tiers lieux.

Aménager des espaces publics évolutifs permettant d'accueillir différents usages en fonction de la temporalité, à travers une piétonnisation provisoire ou une gestion dynamique des différents modes sur les voies de circulation (par exemple).

Organiser des services citoyens et solidaires en s'appuyant sur l'aire de mobilité : covoiturage solidaire et scolaire, conseil en mobilité itinérant, services sociaux itinérants, accompagnement vers l'école, etc.

Mener une enquête auprès des entreprises pour évaluer la pratique du télétravail et son potentiel de développement. Prendre en compte cette thématique dans les échanges menés avec les entreprises sur la mobilité durable. Intégrer un espace de télétravail dans les tiers-lieux à créer aux abords des pôles d'échanges.

Interactions avec d'autres démarches

Le projet Gare Cœur d'Agglo prévoit un nouveau développement commercial (3% de la SdP) de centre-ville (revalorisation et montée en gamme vis-à-vis de la périphérie), localisé dans le bâtiment gare (moins de 1 000 m² de SdP) et aux abords des deux gares et des polarités secondaires, ainsi qu'une nouvelle offre d'équipements.

Projet de territoire de la CCLVD : renforcer le pôle urbain Liancourt/Rantigny/Cauffry : regroupement des services publics, développement du commerce local et du marché non sédentaire, étude d'un projet de conciergerie près de la gare de Liancourt-Rantigny, développement d'équipements de santé et de lieux d'accueil intergénérationnels.

Charte du PNR : privilégier certains secteurs d'activités, dont l'artisanat et le commerce de proximité, les activités tertiaires, de recherche et d'innovation, les activités de production artisanales et industrielles, porteuses d'emplois qualifiés, les activités en lien avec les ressources du territoire ainsi que le tourisme.

SRADDET : privilégier la mixité fonctionnelle. Cette diversification intégrée et cohérente passe notamment par l'aménagement prioritaire autour des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des axes de transports collectifs existants et à venir.

SRADDET : développer dans les SCOT une stratégie d'aménagement visant l'attractivité commerciale des

• Impacts de l'action

Réduction du nombre de déplacements

Réduction de la distance des déplacements (renforcement de la proximité)

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

PPA de la Région de Creil (M7)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

Communes

Partenaire(s)

Communes

Entreprises

Usagers

Opérateurs privés d'espaces de coworking

Région Hauts-de-France

Gouvernance

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

• Estimation financière

Coût de création des tiers-lieux (5 tiers-lieux, soit 1 dans chaque pôle d'échanges de niveau 3 ou aire de mobilité) : 925 K €

Coût de mise en place d'un service social itinérant (achat d'un véhicule) : environ 60 K € (à mutualiser avec les autres EPCI du Sud Oise)

Coût de fonctionnement d'un service social itinérant (salaires, essence, matériel...) : environ 70 K € par an (à mutualiser avec les autres EPCI du Sud Oise)

Etude sur le potentiel de télétravail : environ 40 K €

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

Communes

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de tiers-lieux

Nombre de visiteurs annuels dans les tiers-lieux

Pourcentage d'entreprises permettant le télétravail

Pourcentage de personnes pratiquant le télétravail

Nombre d'espaces de coworking

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

Horizon de réalisation

2022 - 2024

Illustrations

Appel à manifestation d'intérêt pour la création d'un tiers lieu à l'ACSO



INNOVANT ET FLEXIBLE
UN ESPACE DE TRAVAIL
COLLECTIF ET NUMÉRIQUE
OUVERT À TOUS

**CRÉATION D'UN
TIERS LIEU**
SUR L'AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE

APPEL À
MANIFESTATION
D'INTÉRÊT

DU 12 JUIN AU 11 SEPTEMBRE 2020

Creil Sud Oise

Source : ACSO, 2020

Tiers-lieu L'Atelier 17 à Pont-Sainte-Maxence



Source : CCPOH, 2020

Exemple : Tiers-lieu La Recyclerie à Paris



Source : Ville de Paris, 2018

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

Action Prioritaire

Action n° 38

Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO

Orientation :

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire

Enjeux associés

La CCLVD a décidé d'acquérir la compétence Mobilité. Elle va donc mettre en place un service de transports collectifs urbains.

A court terme, avec l'acquisition de la compétence mobilité par la CCLVD, deux AOM co-existeront sur le périmètre du SMBCVB (périmètre du PDM).

Afin de permettre une mise en œuvre efficace du plan d'actions du PDM, avec notamment une offre de mobilité complète et cohérente à l'échelle du SMBCVB, il sera indispensable de coordonner les politiques de mobilité de l'ACSO et la CCLVD.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité mutualisés, permettant de mettre en cohérence les politiques à l'échelle du Sud de l'Oise (voir axe transversal).

Organiser des réunions conjointes associant les responsables de la mobilité de l'ACSO et de la CCLVD, afin d'échanger de manière détaillée sur les solutions à mettre en place et sur la mise en cohérence des ces solutions.

Etablir un dispositif technique pour le suivi des indicateurs du PDM, commun à l'échelle du SMBCVB (ex : tableau de bord des indicateurs). Partager des informations avec le référent technique chargé du suivi des plans de mobilité mutualisés.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R29)

Maître(s) d'ouvrage

ACSO
CCLVD

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France
SMTCO

Gouvernance

Cette action nécessite la prise de compétence Mobilité par la CCLVD

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autostop...)

Croissance des déplacements empruntant les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

• Estimation financière

Aucun coût direct associé

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

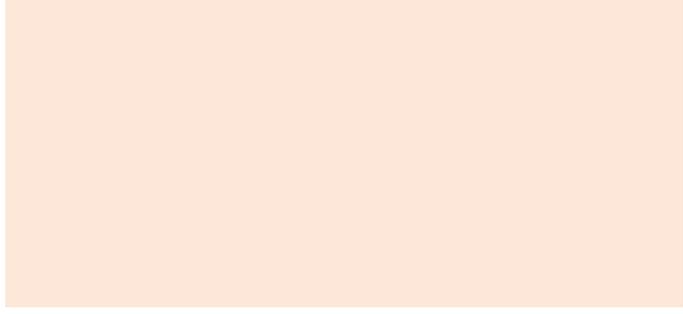
SMTCO

Région Hauts-de-France

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de réunions sur la mobilité associant l'ACSO et le SMBCVB

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



Horizon de réalisation



Illustrations

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

Action Complémentaire

Action n° 39

Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)

Orientation :

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire

Enjeux associés

La hiérarchie de la voirie n'est pas clairement définie sur le territoire, notamment dans le noyau urbain.

A Creil, des voiries de liaison intercommunale sont empruntées par du trafic du transit (rue Gambetta / rue de la République), tandis que des rues locales sont empruntées pour l'accès vers la gare (rue Jules Juillet, rue des Pierres...).

La réalisation du projet Gare Cœur d'Agglo conduira à revoir les itinéraires d'accès vers la gare, avec la création d'une nouvelle voie vers le futur point d'entrée au nord de la gare, en connexion avec la RD 200.

C'est l'occasion d'établir une hiérarchisation de la voirie, consistant à définir clairement le statut souhaité pour chaque voirie du noyau urbain, dans le but de garantir une cohérence entre ce statut et leur usage dans la réalité.

Les voiries structurantes à l'échelle du SMBCVB feront l'objet d'un aménagement et d'une réglementation répondant à leur statut.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie (voir carte page suivante). Définir les aménagements (ex : requalifications de voirie) et les réglementations (ex : zones 30) nécessaires à la mise en œuvre de cette hiérarchisation.

Réaliser une étude de circulation sur le noyau urbain, intégrant un volet sur la demande et un volet sur l'offre de mobilité. Evaluer les impacts en termes de circulation de la hiérarchisation de la voirie et de l'évolution des comportements, en y intégrant les impacts des actions du plan de mobilité.

Réaménager les voiries structurantes du noyau urbain en "avenues d'agglomération" (8 Mai 1945, Gambetta, République...), en préservant leur capacité routière et en améliorant les conditions de circulation des autres modes.

Faire évoluer les voies principales du noyau urbain (hors voiries structurantes) en "voies d'accès au noyau urbain", afin d'améliorer les conditions de déplacements des autres usagers, en profitant de la nouvelle voie d'accès à la gare de Creil.

Etablir les modalités de transfert des futures "avenues d'agglomération" entre le Département ou les communes et l'ACSO. Mener des échanges avec les EPCI voisins sur la hiérarchie de la voirie, pour éviter les effets de reports entre territoires.

Lancer une étude de circulation sur le contournement routier RD 200 / RD 1016, portant sur la circulation actuelle et les possibilités de transformer cet axe en "voie routière à vocation multimodale", à un horizon de baisse d'utilisation de la voiture (horizon 2040). Envisager des mesures expérimentales, permettant de tester les aménagements, avant leur pérennisation. La faisabilité de ce projet est conditionnée à une réduction du trafic sur la RD 1016, mais cette transformation contribuerait aussi à réduire le trafic.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27)

• Impacts de l'action

- Diminution du trafic de transit
- Diminution des accidents de la route
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores
- Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

Département de l'Oise

• Estimation financière

Etude de circulation sur le territoire de l'ACSO : environ 100 K €

Réaménagement des voiries structurantes : entre 10 et 15 M €

Partenaire(s)

• Financeur(s)

Département de l'Oise

Communes du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul)
ACSO

Gouvernance

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

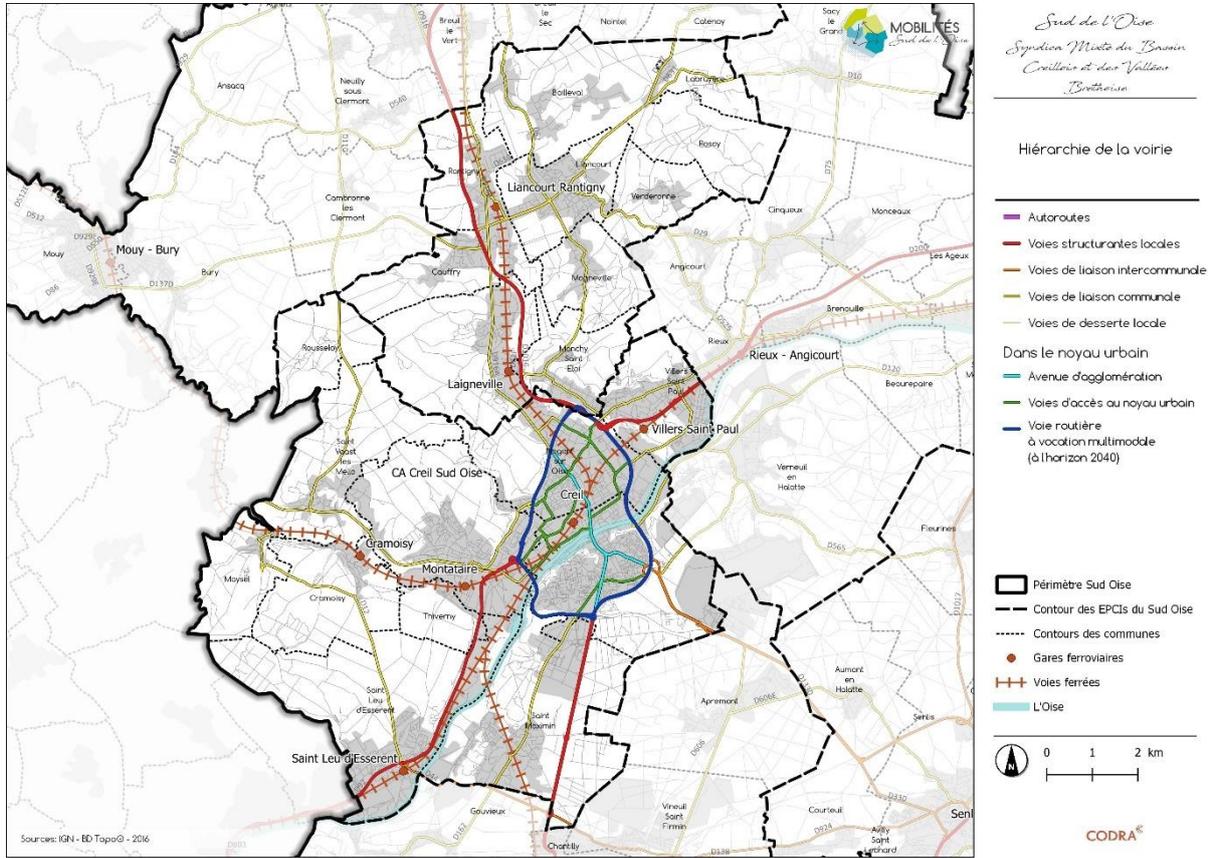
- Nombre de voies d'intérêt communautaire
- Trafic dans le noyau urbain
- Part de trafic de transit dans le noyau urbain
- Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)

Horizon de réalisation

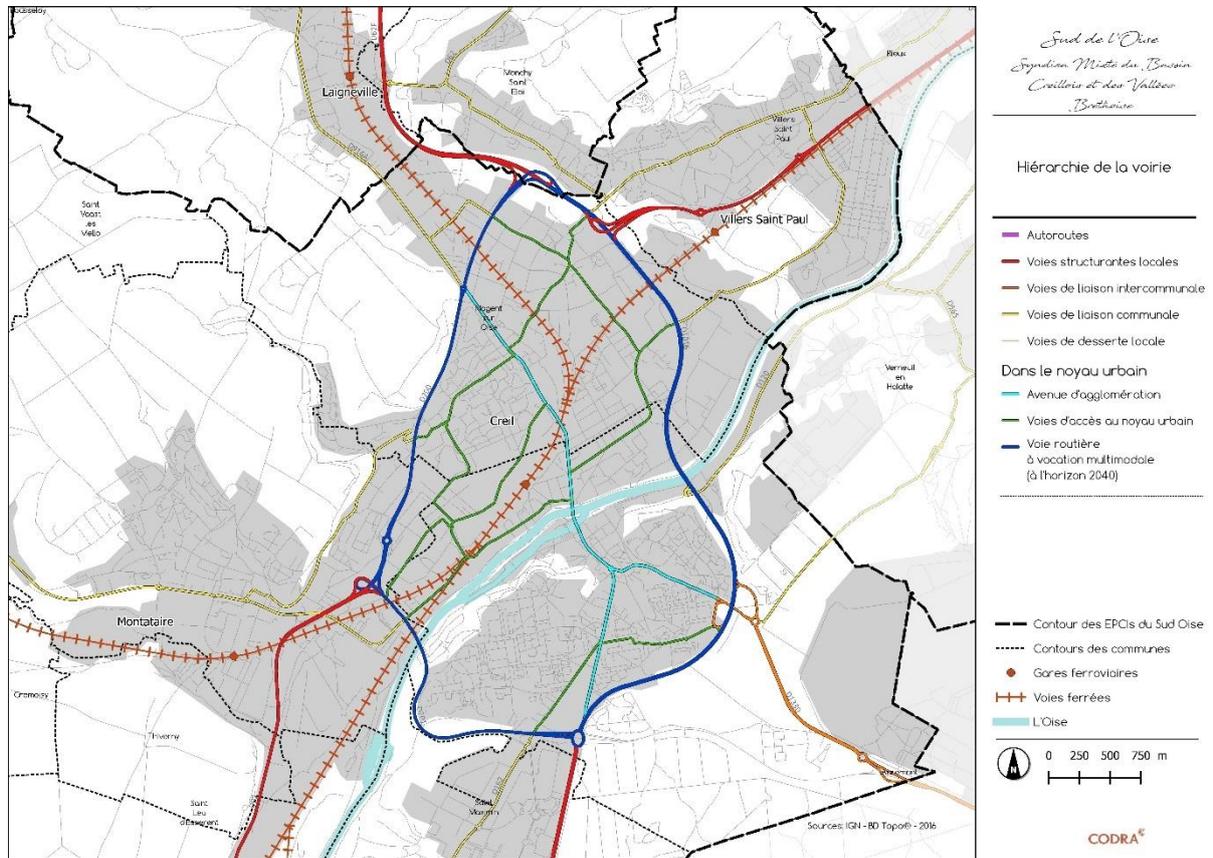


Illustrations

Carte 70 : Hiérarchie de la voirie à l'échelle du SMBCVB



Carte 71 : Hiérarchie de la voirie à l'échelle de noyau urbain



Action Complémentaire

Action n° 40

Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants

Orientation :

Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public

Enjeux associés

D'après les données fournies par l'exploitant du réseau urbain de l'ACSO, 28 829 abonnements ont été vendus en 2017, ce qui correspond à environ 2 400 abonnés mensuels (environ 3% de la population).

Ce nombre d'abonnés reste assez limité. De plus, il est en baisse depuis quelques années. Ce constat pourrait s'expliquer par l'usage de tickets individuels, par la fraude et par un recours très important à la marche.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDM, il sera très important d'encourager les habitants du territoire de l'ACSO à utiliser davantage les transports collectifs.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Fournir un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants de l'ACSO et de la CCLVD, afin de les encourager à expérimenter puis à adopter l'utilisation des transports collectifs (nombre de bénéficiaires estimé à environ 30 000 personnes).

Organiser des « tests gratuits » pour inciter au changement de mode de déplacement.

Interactions avec d'autres démarches

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les transports collectifs

Croissance des déplacements en transports collectifs

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

• **Estimation financière**

Distribution du Pass Oise Mobilité à tous les habitants : coût non connu à ce stade

Partenaire(s)

• **Financier(s)**

ACSO

Gouvernance

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

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

Horizon de réalisation



Illustrations

Pass Oise Mobilité



Source : SMTCO, 2020

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

Action Complémentaire

Action n° 41

Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable

Orientation :

Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public

Enjeux associés

Aujourd'hui, l'ACSO informe la population sur l'offre disponible à travers différents supports : site internet, magazine communautaire, plaquettes, affiches.

Le local commercial du réseau urbain, situé sur le parvis de la gare de Creil, offre aussi une information sur ce réseau.

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

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

L'ACSO organise des animations lors de la Semaine de la Mobilité, à travers l'installation d'un stand sur le parvis de la gare de Creil, proposant une découverte du système Oise de Mobilité et des conseils personnalisés.

Un jeu est également organisé lors de la Semaine de la Mobilité, permettant aux usagers de gagner différents prix, y compris des abonnements annuels pour le réseau urbain et un vélo pliant.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Poursuivre l'information des usagers sur les offres disponibles, en profitant de la restructuration du réseau de l'ACSO pour lancer une campagne sur la mobilité, intégrant non seulement le réseau de transports urbains, mais également l'ensemble des solutions de mobilité disponibles (liaisons cyclables, covoiturage, Rézo Pouce...).

Mobiliser l'ensemble des supports disponibles : magazine communautaire, journaux municipaux, affiches, plaquettes, etc. Mettre à disposition ces supports dans les mairies, les structures sociales et les autres équipements du territoire.

Fournir systématiquement une information aux usagers sur les modalités d'accès aux équipements, pouvant les inciter à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle (ex : fiches de rendez-vous administratifs, consultations médicales...).

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

Poursuivre les animations organisées lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent dans le pôle d'échanges de Creil et un stand itinérant dans les autres pôles d'échanges (ex : un jour dans chaque pôle pendant une semaine).

Réaliser des interventions régulières sur la mobilité tout au long de l'année, en s'appuyant sur l'Espace Mobilité de Creil et sur les autres pôles d'échanges (ex : un stand itinérant, desservant chaque lieu une fois par mois) et en s'intégrant à des animations existantes (ex : marchés, fêtes de village...).

Mettre en place une campagne du type "Un mois sans ma voiture", permettant à un groupe de ménages de tester d'autres solutions de mobilité, en leur fournissant un accompagnement personnalisé et des réductions sur les services de mobilité (réseau urbain, covoiturage, Rézo Pouce...). Organiser des « tests gratuits » pour engager un réel essai du mode de transport alternatif.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R28, R30)

PPA de la Région de Creil (M6, M7)

• Impacts de l'action

Report des déplacements en voiture individuelle vers les autres modes (modes actifs, transports collectifs, covoiturage, autopartage, autopstop...)

Croissance des déplacements via les modes autres que la voiture individuelle

Réduction de la pollution atmosphérique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Réduction des nuisances sonores

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

CCLVD

SMTCO

• Estimation financière

Actions d'information régulières sur la mobilité (journaux, affiches, plaquettes) : environ 20 k € par an

Salaires des chargés de communication : coûts intégrés au fonctionnement habituel des services Communication des EPCI

Trois campagnes de sensibilisation annuelles dans les pôles d'échanges et l'aire de mobilité (dont une campagne pendant la Semaine de la Mobilité) : environ 30 k €

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

Partenaire(s)

Région Hauts-de-France
 PNR
 AUSV

Gouvernance

Cette action implique une coordination de la stratégie de mobilité à l'échelle du Sud Oise
 Recrutement d'un chargé de mission vélo à l'ACSO, qui pourra aussi réaliser des actions de conseil en mobilité

• Financeur(s)

ACSO, CCLVD

• 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



Illustrations

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

Affiches d'information du nouveau réseau de transports urbains de l'ACSO



Source : ACSO, 2021

Exemple : Village des mobilités à Marseille



Source : Aix Marseille Métropole, 2018

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

Exemple : Affiche de promotion de la mobilité durable



Source : Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2018

Exemple : Affiche d'information sur Rézo Pouce



Source : Rézo Pouce, 2020

Action Prioritaire

Action n° 42

Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains

Orientation :

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

Enjeux associés

La rocade routière autour du noyau urbain (RD 200 / RD 1016) est très bénéfique, car elle permet au trafic de transit d'éviter ce secteur. Toutefois, le trafic reste élevé sur l'axe Gambetta / République, alors qu'une partie de ce trafic pourrait emprunter la rocade routière. Une étude de circulation et de stationnement en cours pour la définition de la politique de circulation.

Les niveaux de circulation sont également très élevés dans le centre-ville de Creil, notamment aux abords de la gare, montrant un dysfonctionnement dans ce secteur. Quelques difficultés de circulation sont également à noter dans le centre-ville de Nogent-sur-Oise.

La RD 1016 se caractérise aujourd'hui par un trafic très élevé au niveau du noyau urbain (plus de 66 000 véhicules par jour, dont 4,3% de poids lourds). Il apporte une bonne accessibilité vers les destinations du Sud Oise, mais il est aussi à l'origine de nuisances (pollution, bruit...).

L'apaisement de la circulation dans le noyau urbain conduira à une amélioration de l'accessibilité multimodale. La réduction envisagée du trafic constitue une opportunité pour repenser le contournement routier de la RD 200 / RD 1016. Sa transformation en "voie routière à vocation multimodale" pourrait améliorer l'accessibilité multimodale et amorcer une nouvelle manière d'aménager les axes routiers sur le territoire.

A Saint-Leu, le trafic a augmenté sur le pont de l'Oise, en conséquence des politiques des autres territoires. La RD 92 supporte un trafic de transit important dans la zone urbanisée, mais la situation devrait s'améliorer avec la liaison Creil - Chambly.

Plusieurs voies secondaires de la CCLVD sont empruntées par du trafic de transit (RD 62 à Liancourt, Mogneville et Moncy-Saint-Eloi, RD 916 à Laigneville...), générant des difficultés pour la vie locale en traversée des espaces urbanisés dans ces communes. Il convient de favoriser un report de ce trafic vers les axes structurants.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Apaiser la circulation et réduire la place de la voiture dans le noyau urbain, à travers une réglementation et un aménagement adaptés aux contextes desservis, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de hiérarchisation de la voirie, à l'horizon 2030.

Pour les avenues d'agglomération : conserver la capacité routière, tout en améliorant les conditions de déplacements des autres modes (pistes cyclables, trottoirs confortables, traversées sécurisées) et en garantissant l'accessibilité des véhicules de livraison.

Pour les voies d'accès au noyau urbain : apaiser la circulation (zone 30, zone de rencontre), réduire la chaussée, élargir les trottoirs, créer des aménagements cyclables, favoriser la cohabitation entre les modes...

Pour la future voie routière à vocation multimodale (RD 200 / RD 1016) : lancer une étude de circulation, intégrant des comptages ainsi qu'une simulation des déplacements tous modes, en tenant compte des impacts du plan de mobilité. La faisabilité de ce projet est conditionnée à une réduction du trafic, mais celui-ci contribuerait aussi à réduire le trafic. La RD 1016 pourrait faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les aménagements, avant leur pérennisation.

Sur cet axe, définir le nombre de voies nécessaires à la circulation, ainsi que l'opportunité de créer une voie dédiée aux modes collectifs et partagés et d'aménager une piste cyclable. Le cas échéant, en fonction des résultats de l'étude de circulation, lancer une étude urbaine pour la transformation de cet axe à l'horizon 2040.

Réaliser une étude de circulation dans le secteur urbain dense de la CCLVD (Liancourt, Rantigny, Laigneville, Cauffry). Mettre en place des mesures (aménagement, réglementation...) pour marquer le caractère local des voiries dans ce secteur. Accompagner ces mesures par un jalonnement adapté, renvoyant le trafic de transit vers les axes structurants. Etudier la prise de compétence Voirie sur les voies d'intérêt communautaire, pour contribuer à la politique de mobilité de la CCLVD (aménagements cyclables, lignes de bus...).

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R27, R28, R30)
 PPA de la Région de Creil (M6, M7)
 Nouvelle voie d'accès à la gare de Creil, au nord des voies ferrées (en connexion avec la RD 200).
 Schémas des liaisons douces

• Impacts de l'action

- Diminution du trafic de transit
- Diminution des accidents de la route
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des nuisances sonores
- Réduction de l'effet de coupure urbaine des principaux axes routiers

Maître(s) d'ouvrage

ACSO

• Estimation financière

Etude de circulation sur l'axe RD 200 / RD 1016 : environ 100 K €

CCLVD

Département de l'Oise

Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul

Communes de Liancourt, Rantigny, Laigneville et Cauffry

Etude urbaine de transformation de la RD 200 : environ 500 k €

Etude de circulation dans le centre urbain de la CCLVD : environ 60 K €

Apaisement et requalification des voiries du centre urbain de la CCLVD : environ 500 k €

Partenaire(s)

• **Financier(s)**

Communes concernées

Département de l'Oise

Gouvernance

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

Trafic total, part des poids lourds et part du transit dans les voies du noyau urbain et sur la RD 1016

Trafic total et part du transit sur les voies traversant le secteur urbain de la CCLVD

Linéaire de voirie requalifiée dans le noyau urbain (en km)

Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)

Capacité multimodale sur la RD 1016 (prise en compte des transports collectifs, du vélo, du covoiturage...)

Horizon de réalisation



Illustrations

Rue Gambetta, Creil



Source : Google Street View, 2020

Rue Gambetta, Nogent-sur-Oise



Source : Google Street View, 2020

RD 44, Saint-Leu-d'Esserent



Source : Google Street View, 2020

RD 62, Lioncourt



Source : Google Street View, 2020

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

Action Prioritaire

Action n° 43

Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains

Orientation :

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

Enjeux associés

En 2018, la ville de Creil a fait le choix de la gratuité du stationnement, en passant l'ensemble des places de stationnement du centre-ville en zone bleue, soit près de 1 300 places dont la durée de stationnement est limitée à 2 heures.

Une enquête menée en 2013 a montré une importante pression du stationnement à Creil. Si les places situées sur les rues commerçantes montrent un fonctionnement correct, celles situées à proximité immédiate de la gare sont utilisées en grande partie par les voyageurs (notamment la place Carnot).

L'arrivée prochaine de la liaison Roissy-Picardie pourrait accentuer les difficultés de stationnement dans le centre-ville de Creil. Le projet Gare Cœur d'Agglo représente une opportunité pour améliorer la situation.

Les véhicules à la recherche d'un lieu de stationnement représentent une grande partie des flux de circulation dans le noyau urbain. La mise en œuvre de la nouvelle hiérarchie de la voirie, associée à un jalonnement dynamique vers les parkings, permettra de mieux identifier les parcours des automobilistes dans ce secteur.

Le centre-ville de Liancourt se caractérise par une pression importante en termes de stationnement. De plus, le réaménagement du pôle d'échanges de Liancourt-Rantigny et la création d'une aire de mobilité à Liancourt risquent d'accroître la pression dans la commune.

La mise en place d'une réglementation du stationnement dans le centre-ville de Liancourt favorisera les pratiques de stationnement des clients de commerces, tout en évitant le report de stationnement des lieux d'intermodalité.

• Objectifs concernés

Réduire la distance moyenne parcourue en voiture (par jour, par personne) de 11 km en 2017 à 7 km en 2030

Faire passer la part de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 55% en 2017 à 36% en 2030.

Retirer plus de 59 000 déplacements journaliers en voiture à l'horizon 2030.

Présentation de l'action

Réaliser une étude de stationnement dans le noyau urbain, permettant d'évaluer le dispositif actuel et de définir la politique de stationnement (réglementation, identification des parkings structurants, jalonnement dynamique vers ces parkings...). Anticiper et maîtriser les impacts en termes de stationnement de la densification autour des gares.

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

Mettre en place une réglementation du stationnement sur toutes les voiries dans un rayon de 500 mètres minimum aux abords de la gare, y compris au nord de celle-ci. Faire évoluer l'offre en stationnement progressivement, en tenant compte du développement des autres modes, afin de donner plus de place aux modes actifs, à l'horizon 2030.

Evaluer cette action en réalisant une nouvelle étude de stationnement deux ans après sa mise en œuvre. Faire évoluer le dispositif en fonction des résultats de cette étude.

Dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie, garantir une bonne accessibilité routière à travers les "avenues d'agglomération" et les "voies d'accès au noyau urbain" vers les parkings structurants (voir action 42).

Mettre en place un système de jalonnement dynamique vers les parkings structurants, à l'horizon du projet Gare Cœur d'Agglo.

Réaliser une étude de stationnement dans le centre-ville de Liancourt, permettant de définir le secteur à réglementer et le type de réglementation à mettre en place. Mettre en place cette mesure à court terme, en concertation avec les habitants et les commerçants.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET (R3, R27, R30)
PPA de la Région de Creil (M7)

• Impacts de l'action

- Réduction du taux de motorisation des ménages
- Diminution du nombre de déplacements en voiture
- Optimisation de l'espace de stationnement dans les secteurs urbains
- Apaisement des secteurs urbains et incitation à l'usage des modes actifs

Maître(s) d'ouvrage

ACSO
Communes de Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise et Villers-Saint-Paul
Commune de Liancourt

• Estimation financière

- Système de jalonnement dynamique dans le noyau urbain : environ 100 K €
- Etude de stationnement dans le centre-ville de Liancourt : environ 40 K €

Partenaire(s)

• Financeur(s)

CCLVD
 Département de l'Oise
 Exploitants des parkings
 Habitants
 Commerçants

Communes concernées

Gouvernance

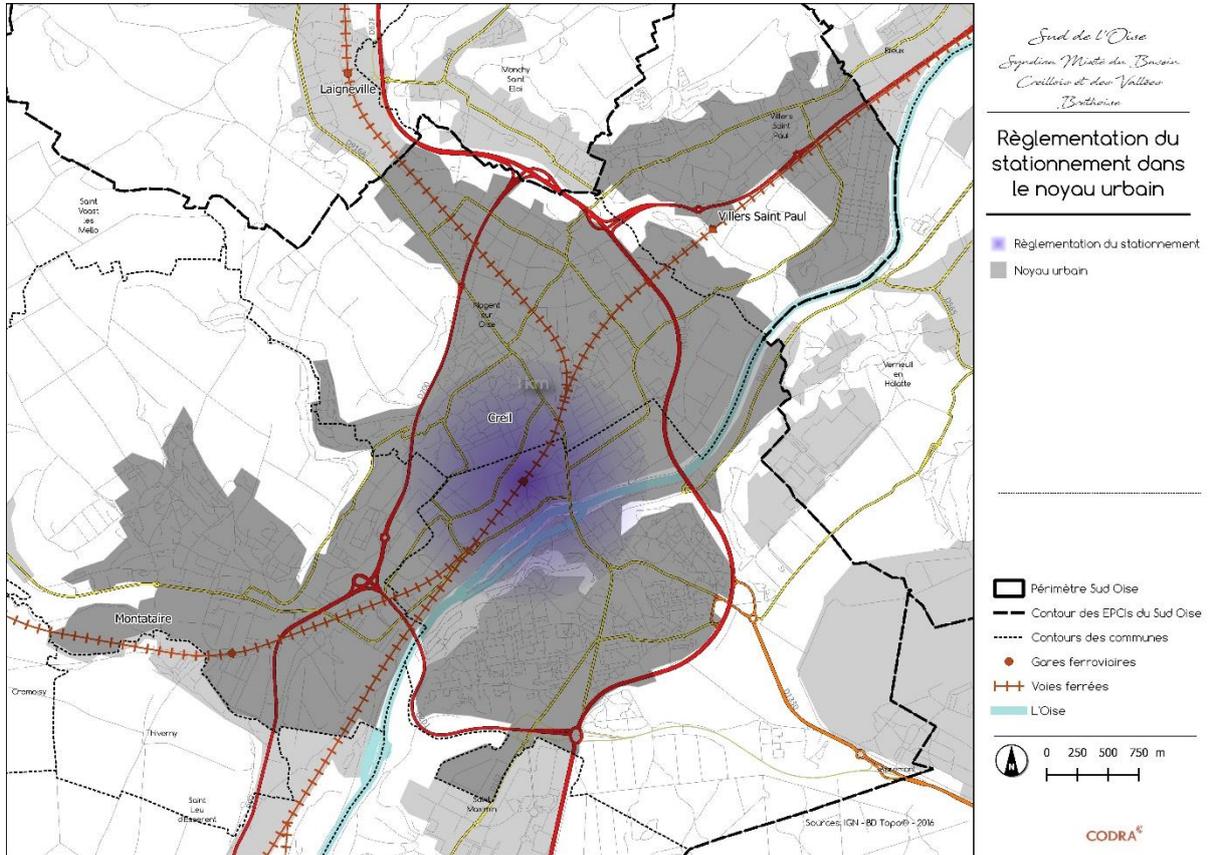
• **Indicateurs de suivi et d'évaluation**

- Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le noyau urbain
- Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le noyau urbain
- Nombre de parkings structurants d'agglomération et pourcentage de ces parkings bénéficiant d'un jalonnement dynamique dans le noyau urbain
- Nombre de supports de jalonnement dynamique dans le noyau urbain
- Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le centre-ville de Liancourt
- Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le centre-ville de Liancourt

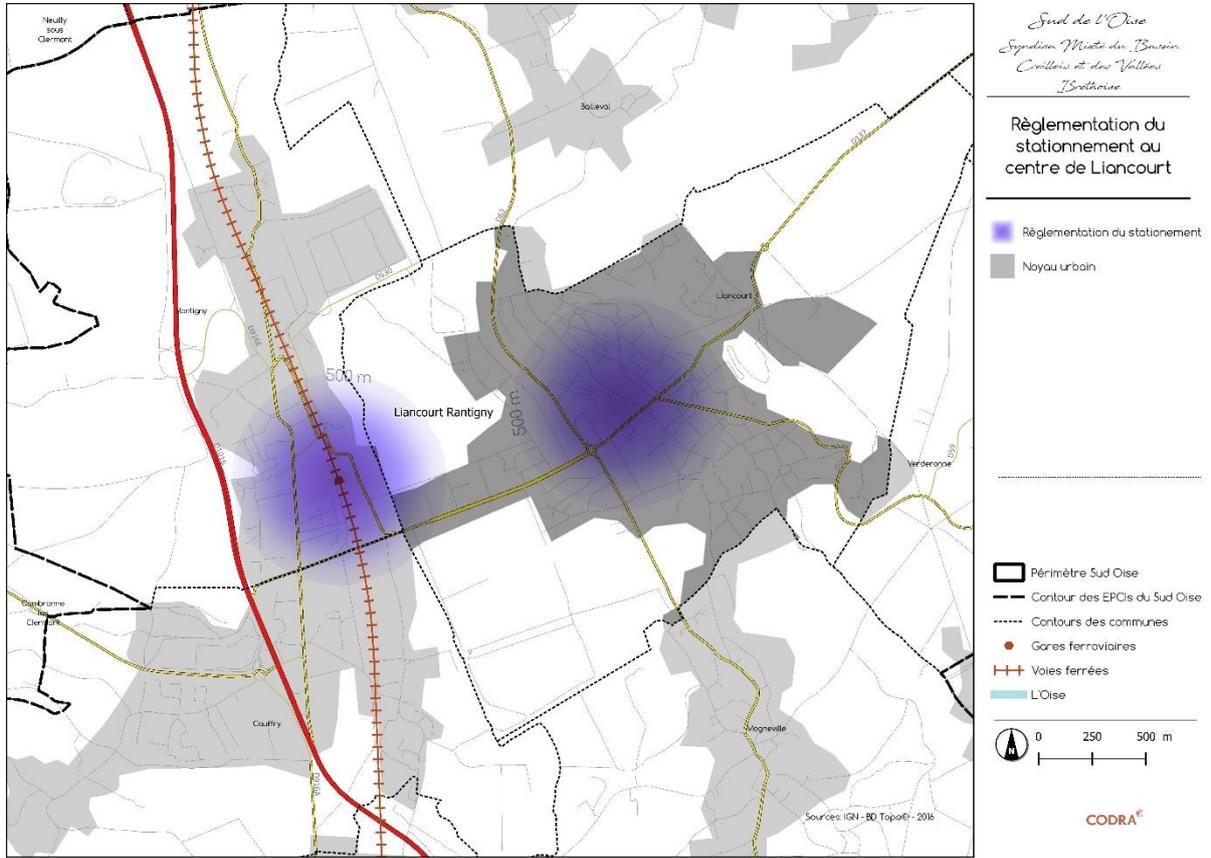


Illustrations

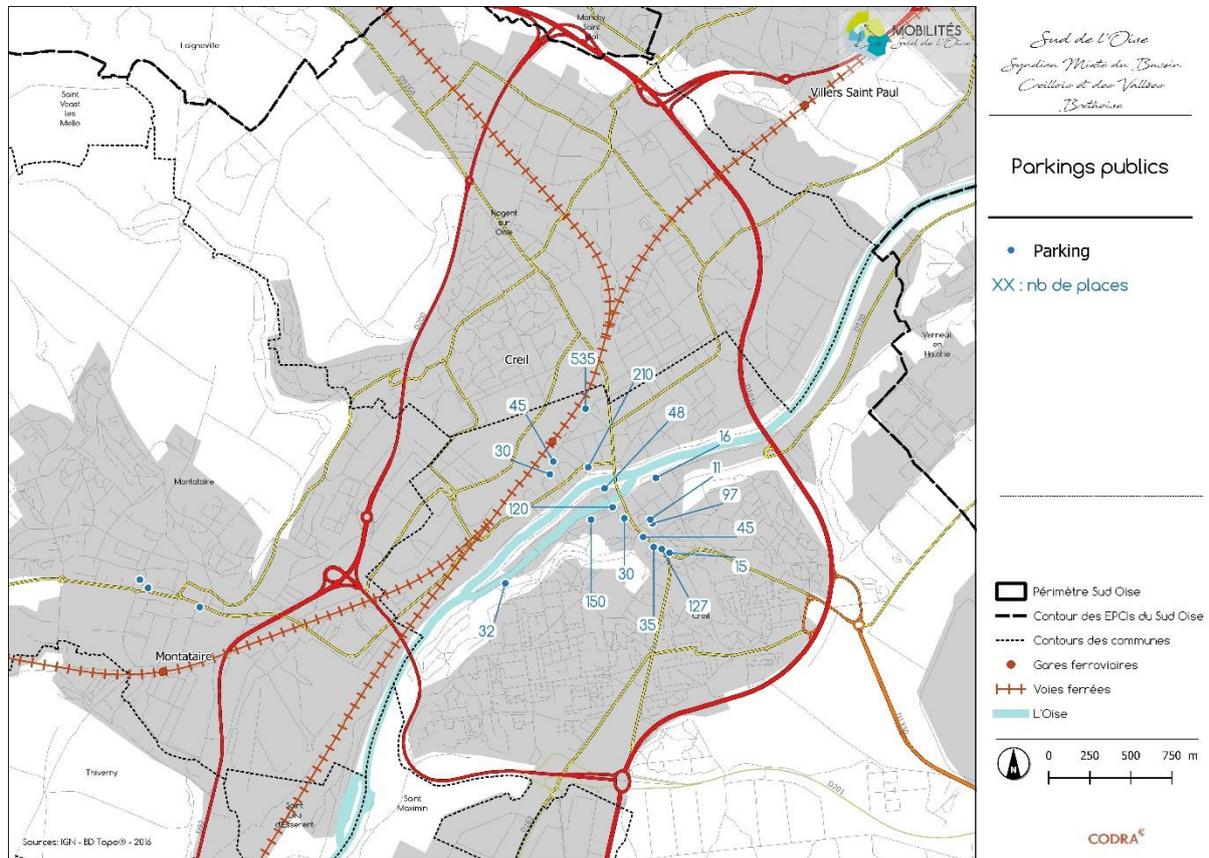
Carte 72 : Réglementation du stationnement dans le noyau urbain



Carte 73 : Réglementation du stationnement à Liancourt



Carte 74 : Les parkings dans le noyau urbain



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

Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030

Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
1	Prioritaire - 2020 2025 2030	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise
2	Complémentaire - 2020 2025 2030	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise		
3	Prioritaire - 2020 2030	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines
4	Prioritaire - 2030	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI
5	Prioritaire - 2030	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire
6	Complémentaire - 2020 2025	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire
7	Complémentaire - 2020 2025 2030	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale
8	Complémentaire - 2030	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise		
9	Prioritaire - 2020 2030	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)
10	Complémentaire - 2025	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà		
11	Prioritaire - 2025	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics
12	Prioritaire - 2025 2030	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

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

13	Prioritaire - 2025	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS
14	Complémentaire - 2020 2025 2030	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité		
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire		
15	Prioritaire - 2020 2025 2030	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux
16	Prioritaire - 2025	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines
17	Complémentaire - 2020	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		
18	Prioritaire - 2020 2025 2030	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
19	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
20	Complémentaire - 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
21	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite
22	Prioritaire - 2020 2030	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		
23	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables
24	Prioritaire - 2020 2025 2030	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité
Une mobilité efficace et performante		
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles		

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

25	Prioritaire - 2020 2025 2030	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers
26	Prioritaire - 2020 2025 2030	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval)
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés		
27	Prioritaire - 2030	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois
28	Prioritaire - 2025	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité
29	Prioritaire - 2020	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO
30	Complémentaire - 2030	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
31	Prioritaire - 2020 2025	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
32	Prioritaire - 2025	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain
33	Prioritaire - 2025	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km
34	Complémentaire - 2025	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
35	Prioritaire - 2025 2030	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs
36	Prioritaire - 2025	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale
37	Complémentaire - 2025	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

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

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire		
38	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO
39	Complémentaire - 2025	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
40	Complémentaire -	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants
41	Complémentaire - 2020 2025 2030	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
42	Prioritaire - 2020 2025 2030	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains
43	Prioritaire - 2020 2025 2030	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains

Calendrier du plan d'actions

Calendrier du PDM du SMBCVB		Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise					
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise					
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	Prioritaire			
2	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité	Complémentaire			
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise					
3	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines	Prioritaire			
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	Prioritaire			
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	Prioritaire			
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	Complémentaire			
7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	Complémentaire			
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	Complémentaire			
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise					
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)	Prioritaire			
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	Complémentaire			
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà					
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer	Prioritaire			

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

	une information dans les principaux équipements publics				
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	Prioritaire			
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	Prioritaire			
14	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)	Complémentaire			
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité					
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire					
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	Prioritaire			
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines	Prioritaire			
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	Complémentaire			
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements					
18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Prioritaire			
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Prioritaire			
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Complémentaire			
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements					
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	Prioritaire			
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	Prioritaire			
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements					
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	Prioritaire			

24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	Prioritaire			
Une mobilité efficace et performante					
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles					
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	Prioritaire			
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval)	Prioritaire			
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés					
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	Prioritaire			
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	Prioritaire			
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	Prioritaire			
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	Complémentaire			
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux					
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	Prioritaire			
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités					
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	Prioritaire			
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	Prioritaire			
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	Complémentaire			
Une mobilité planifiée et cohérente					
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable					
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	Prioritaire			
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale	Prioritaire			

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

37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	Prioritaire			
Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire					
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	Prioritaire			
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	Complémentaire			
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public					
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	Complémentaire			
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	Complémentaire			
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale					
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	Prioritaire			
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	Prioritaire			

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

COHERENCES, COMPATIBILITES ET CONFORMITES DU PDM

Le plan de mobilité du SMBCVB est une démarche obligatoire. Elle a l'obligation de respecter les liens de compatibilité ou de prise en compte inscrits dans le Code de l'Urbanisme.

Le tableau ci-dessous résume les interactions entre le plan de mobilité du SMBCVB et les autres documents de planification :

Plan de mobilité du SMBCVB	... est compatible avec :
	SRADDETT de la Région Hauts-de-France
	Charte du PNR Oise – Pays de France
	SCOT du SMBCVB en vigueur (2013) et Révision du SCOT (en cours)
	Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil
	... impose une compatibilité sur :
	Plan Local d'Urbanisme de chaque Commune

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

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

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

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

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

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

Dans ce cadre, l'ACSO et la CCLVD recruteront chacune (dès 2022) un référent Mobilité, chargé d'assurer le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM), ainsi que le suivi technique du plan d'actions du PDM. Leurs missions respectives porteront également sur la mise en œuvre des PCAET, sur les réflexions relatives à la mise en place d'un BHNS (ACSO), ainsi que sur le programme « moby » de sensibilisation à la mobilité dans les établissements scolaires (CCLVD).

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

Dans le cadre des plans de mobilité mutualisés, plusieurs actions ont été identifiées, permettant d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de chaque PDM :

- Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité, organisé par le SMBCVB et se réunissant 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
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

- S'appuyer sur le comité des partenaires mis en place en 2021. Réunir cette instance pour toute évolution substantielle de l'offre.
- Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière, à l'échelle du bassin de mobilité. Le SMBCVB coordonnera le suivi des indicateurs, tandis que les EPCI seront chargés de suivre les indicateurs, en s'appuyant sur les instances existantes (ex : Commission Accessibilité). Elles transmettront les données de manière systématique au SMBCVB, qui réalisera un suivi annuel des indicateurs.
- Mettre en place un observatoire de la mobilité, géré par le SMBCVB, avec un tableau de bord de suivi des indicateurs pour le plan de mobilité (le websig de l'ACSO pourra être utilisé). Cet observatoire sera alimenté par les deux EPCI et leurs partenaires. Les données seront transmises au référent mobilité du SMBCVB (voir ci-dessous), ainsi qu'aux principaux partenaires (Région, SMTCO), pour alimenter leurs observatoires. Ces données seront également mises à disposition en open data.
- Identifier ou recruter un référent mobilité au SMBCVB, chargé du suivi technique des plans de mobilité et du conseil en mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires), en appui du travail des chargés de mission mobilité dans chaque EPCI. Cela nécessitera d'établir les mécanismes permettant de mutualiser ce poste par tous les EPCI. Les tâches assurées par le référent Mobilité seront multiples : assurer le suivi annuel et à mi-parcours du PDM, coordonner la mise en œuvre du PDM, produire les données transversales, récupérer les données territoriales, mettre en commun les données, 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... Le SMBCVB nécessite pour cela des ressources supplémentaires.
- Adhérer à l'ATMO HDF au titre des de la CCLVD (l'ACSO est déjà adhérente) afin de suivre l'évolution de la qualité de l'air, dans le cadre de la mise en œuvre du PDM (ainsi que du PCAET). L'adhésion à l'ATMO HDF permettra de réaliser une analyse détaillée de la qualité de l'air dans le bilan du PDM (avec une modélisation de la pollution). Il existe deux stations de mesure de la pollution sur le territoire.
- Confier le portage ou la coordination de certaines études réalisées par les EPCI au SMBCVB (ex : circulation, stationnement, intermodalité...).
- Développer un partenariat avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées pour le suivi des indicateurs en lieu avec l'urbanisme.

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

Synthèse des indicateurs proposés

Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	<p>Nombre de réunions du comité de suivi par an à l'horizon 2030</p> <p>Nombre de réunions du comité technique par an à l'horizon 2030</p> <p>Temps de travail du référent mobilité affecté à ces tâches (nombre d'heures en ETP)</p> <p>Suivi de l'ensemble des indicateurs des plans de mobilité</p> <p>Données transmises aux partenaires</p> <p>Données mises à disposition en open data</p>
2	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité	<p>Nombre d'AOM sur le territoire</p> <p>Part de population couverte par un ressort de mobilité (hors AOM régionale)</p> <p>Nombre de communes et nombre d'habitants couverts par le futur "bassin de mobilité"</p>
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise		
3	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines	<p>Fréquentation des lignes interurbaines</p> <p>Part d'usagers commerciaux</p> <p>Part d'usagers réalisant des déplacements entre les centralités du Sud Oise</p> <p>Part d'usagers réalisant des déplacements vers l'extérieur du Sud Oise</p>
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	<p>Linéaire d'itinéraires cyclables (en km)</p> <p>Part modale du vélo dans le Sud Oise</p> <p>Nombre de cyclistes sur les voies cyclables interurbaines (comptages)</p>
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	<p>Nombre d'aires de covoiturage</p> <p>Fréquentation des aires de covoiturage</p> <p>Part modale du covoiturage</p> <p>Taux moyen de remplissage des véhicules</p>
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	<p>Nombre d'arrêts Rézo Pouce</p> <p>Nombre d'utilisateurs de ce service</p> <p>Part modale de ce service</p>

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

7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	<p>Nombre de bornes de recharge</p> <p>Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile</p>
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	<p>Part de transports de marchandises réalisés par voie d'eau</p> <p>Part de transports de marchandises réalisés par voie routière</p>
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise		
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)	<p>Part d'usagers des pôles arrivant en transports collectifs</p> <p>Part d'usagers des pôles arrivant en modes actifs</p> <p>Part d'usagers des pôles arrivant en covoiturage</p> <p>Fréquentation des pôles d'échanges</p> <p>Fréquentation des parkings-relais</p>
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	<p>Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'information dynamique</p> <p>Pourcentage d'aires de mobilité bénéficiant d'un panneau d'identification</p>
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà		
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics	<p>Nombre d'Espaces Mobilité ou de Points Mobilité</p> <p>Nombre de visiteurs annuels</p>
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France	<p>Existence d'un support unique pour les Hauts-de-France (intégrant tous les réseaux de transports urbains et le TER)</p> <p>Existence d'une billettique intégrée avec le Passe Navigo</p> <p>Degré d'intégration entre Oise Mobilité et ViaNavigo (nombre de services de mobilité concernés)</p>
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	<p>Mise en place d'un outil de type MAAS</p> <p>Nombre et proportion de services de mobilité intégrés à cet outil</p> <p>Nombre d'utilisateurs annuels</p>

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

14	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)	<p>Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics</p> <p>Nombre d'expérimentations de changement de comportement</p>
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité		
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire		
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	<p>Linéaire d'itinéraires cyclables dans l'ACSO et la CCLVD (en km)</p> <p>Linéaire de la Trans'Oise sur l'ACSO (en km)</p> <p>Part modale du vélo dans l'ACSO et la CCLVD</p> <p>Nombre de cyclistes sur les voies cyclables structurantes (comptages)</p> <p>Nombre de cyclistes sur la Trans'Oise (comptages)</p>
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines	<p>Linéaires de cheminements piétons et de liaisons cyclables aménagés (en km)</p> <p>Part modale des modes actifs (vélo, marche) dans l'ACSO et la CCLVD</p> <p>Part modale des modes actifs pour l'accès aux pôles d'échanges de Creil et Liancourt-Rantigny</p> <p>Nombre d'espaces publics et d'espaces vers requalifiés, surface concernée (en m²) et surface par habitant (en m²/hab)</p> <p>Noyau urbain : trafic, parts modales, nombre de piétons, part de l'espace public consacrée aux modes actifs, offre de stationnement (constructions privées, espaces publics)</p> <p>Nombre de places de stationnement vélo dans les pôles d'échanges de Creil et les pôles d'échanges de niveau 3</p>
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	<p>Nombre de vélos disponibles à la location</p> <p>Nombre de locations par an</p> <p>Taux de rotation des abonnements (renouvellement contre usager nouveau)</p>
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		

18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Nombre d'établissements réalisant un PMES</p> <p>Nombre d'interventions de formation et sensibilisation dans les établissements scolaires</p> <p>Part modale des modes actifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)</p> <p>Part modale des transports collectifs pour se rendre aux établissements scolaires (enquêtes dans les PMES)</p> <p>Niveau de trafic et vitesse aux abords des établissements scolaires (enquête de circulation)</p> <p>Accidentologie (nombre d'accidents annuels aux abords des établissements scolaires, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)</p>
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Nombre de zones d'activités ayant réalisé un plan de mobilité inter-entreprises</p> <p>Nombre et proportion de salariés concernés sur le territoire</p> <p>Part de salariés se rendant au travail en transports collectifs, modes actifs, covoiturage...</p> <p>Nombre d'entreprises disposant d'un parking pour les vélos</p> <p>Nombre de places de stationnement vélo dans les entreprises</p>
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Part des agents se rendant au travail en transports collectifs</p> <p>Part des agents se rendant au travail en modes actifs</p> <p>Part des agents se rendant au travail en covoiturage</p>
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	<p>Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans l'ACSO</p> <p>Proportion d'arrêts accessibles aux PMR dans la CCLVD</p>
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	<p>Part de linéaire de voirie accessible dans chaque EPCI</p> <p>Nombre de réunions techniques sur l'accessibilité PMR</p>

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

		Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	<p>Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs dans les secteurs défavorisés</p> <p>Nombre de bénéficiaires des formations vélo</p> <p>Nombre de vélos vendus ou mis à disposition des publics vulnérables</p> <p>Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'aide au passage du permis</p> <p>Nombre de bénéficiaires de l'auto-école sociale (le cas échéant)</p>
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	<p>Taux de chômage</p> <p>Fréquentation des transports collectifs et part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail</p> <p>Opinion des entreprises sur les conditions de recrutement</p> <p>Nombre de réunions avec les structures sociales</p>
Une mobilité efficace et performante		
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles		
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	<p>Part d'usagers de la gare arrivant en transports collectifs</p> <p>Part d'usagers de la gare arrivant en modes actifs</p> <p>Part d'usagers de la gare arrivant en covoiturage</p> <p>Nombre de visites annuelles de l'Espace Mobilité</p> <p>Taux d'occupation des places de stationnement dans un rayon de 500 m autour de la gare (enquête de stationnement)</p> <p>Taux de rotation des places de stationnement dans un rayon de 500 m autour de la gare (enquête de stationnement)</p>
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-	Part d'usagers des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage pour

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

	d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevall)	<p>accéder aux pôles d'échanges de niveau 3 (enquête)</p> <p>Part d'usagers des différents modes pour accéder à l'aire de mobilité de Liancourt (enquête)</p> <p>Trafic sur les voiries du noyau urbain</p> <p>Trafic sur les voiries de Liancourt</p> <p>Nombre d'usagers de l'aire de mobilité (comptage)</p> <p>Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3 et de l'aire de mobilité de Liancourt, fréquentation des parkings-relais</p>
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés		
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	<p>Nombre d'usagers quotidiens dans les gares de l'étoile ferroviaire</p> <p>Part d'usagers réalisant un déplacement interne au Sud de l'Oise</p>
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	<p>Nombre de lignes du réseau de la CCLVD</p> <p>Linéaire de lignes du réseau de la CCLVD (en km)</p> <p>Fréquentation du réseau de transports urbains de la CCLVD</p> <p>Fréquentation des services partagés et / ou à la demande de la CCLVD</p> <p>Part de salariés de la zone de Mogneville arrivant en transports collectifs</p>
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	<p>Fréquentation du réseau de transports urbains</p> <p>Fréquentation des lignes structurantes</p> <p>Vitesse commerciale des lignes structurantes</p>
30	Atteindre 80% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	Part de véhicules propres
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	<p>Services de transport à la demande de l'ACSO et de la CCLVD : fréquentation mensuelle et annuelle</p> <p>Autostop organisé : nombre d'arrêts, nombre d'utilisateurs</p>

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

		<p>Covoiturage : nombre d'aires de covoiturage, part modale du covoiturage, taux moyen de remplissage des véhicules</p> <p>Autopartage : nombre de véhicules, nombre de stations, nombre d'abonnés, nombre d'utilisations annuelles</p>
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraison dans le noyau urbain	<p>Nombre de poids lourds dans le noyau urbain</p> <p>Nombre d'aires de livraison dans ce secteur</p>
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	<p>Nombre de poids lourds sur les routes structurantes</p> <p>Nombre de poids lourds dans le noyau urbain</p> <p>Part des modes alternatifs pour les flux du dernier km</p>
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	Nombre de colis traités par an
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	<p>Part du développement urbain situé à proximité des pôles d'échanges (en % de surface)</p> <p>Densité urbaine à proximité des pôles d'échanges</p> <p>Normes de stationnement de voitures en fonction de la desserte</p> <p>Normes de stationnement de vélos en fonction de la desserte</p>
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale	<p>Part des nouvelles zones ou extensions de zones bénéficiant d'une desserte qualitative en transports collectifs (en % de surface)</p> <p>Part de salariés du territoire à proximité d'une offre qualitative en transports collectifs</p> <p>Nombre de passages par jour et en heure de pointe sur les zones d'activités</p>
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	<p>Nombre de tiers-lieux</p> <p>Nombre de visiteurs annuels dans les tiers-lieux</p>

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

		<p>Pourcentage d'entreprises permettant le télétravail</p> <p>Pourcentage de personnes pratiquant le télétravail</p> <p>Nombre d'espaces de coworking</p>
Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire		
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	Nombre de réunions sur la mobilité associant l'ACSO et le SMBCVB
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	<p>Nombre de voies d'intérêt communautaire</p> <p>Trafic dans le noyau urbain</p> <p>Part de trafic de transit dans le noyau urbain</p> <p>Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)</p>
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	<p>Nombre de campagnes de communication sur la mobilité</p> <p>Nombre d'animations annuelles sur la mobilité dans les espaces publics</p> <p>Nombre d'expérimentations de changement de comportement</p>
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	<p>Trafic total, part des poids lourds et part du transit dans les voies du noyau urbain et sur la RD 1016</p> <p>Trafic total et part du transit sur les voies traversant le secteur urbain de la CCLVD</p> <p>Linéaire de voirie requalifiée dans le noyau urbain (en km)</p> <p>Accidentologie (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...)</p> <p>Capacité multimodale sur la RD 1016 (prise en compte des transports collectifs, du vélo, du covoiturage...)</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	<p>Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le noyau urbain</p> <p>Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le noyau urbain</p> <p>Nombre de parkings structurants d'agglomération et pourcentage de ces parkings bénéficiant d'un jalonnement dynamique dans le noyau urbain</p> <p>Nombre de supports de jalonnement dynamique dans le noyau urbain</p> <p>Taux d'occupation et taux de rotation des places de stationnement dans le centre-ville de Liancourt</p> <p>Evolution du nombre de places sur l'espace public dans le centre-ville de Liancourt</p>

GLOSSAIRE

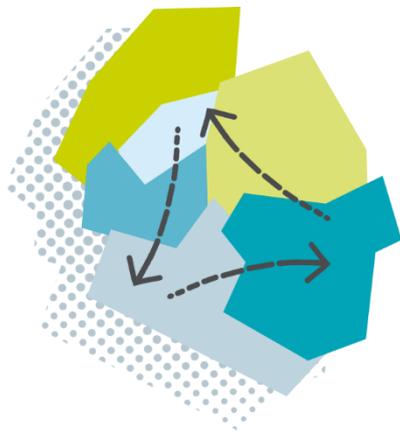
ACSO	Agglomération Creil Sud Oise
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ALVEOLE	Programme « Coup de Pouce Vélo » d'aide à la remise en selle, à la réparation de vélos et à la mise en place de stationnement cyclable
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AVELO	Programme de subventions à la mise en place d'une stratégie cyclable, d'expérimentations cyclables, et à l'ingénierie territoriale
CAF	Caisse d'allocations familiales
CCAC	Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CCC	Communauté de Communes du Clermontois
CCI	Chambre du Commerce et de l'Industrie
CCLVD	Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée
CCPOH	Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte
CCSSO	Communauté de Communes Senlis Sud Oise
CEE	Certificat d'Economie d'Energie
DETR	Dotation d'équipement des territoires ruraux
DGE	Dotation globale d'équipement
DGFIP	Direction générale des Finances publiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSIL	Dotation de soutien à l'investissement local
DSP	Délégation de service public
DUC	Desserte urbaine cantilienne
EDVM	Enquête Déplacements Ville Moyenne
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

ETP	Equivalent temps plein
GES	Gaz à effet de serre
LeBus	Réseau urbain de la C.C. du Clermontois
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MAAS	« Mobility as a service » ou Mobilité en tant que service
MAGEO	Mise à Gabarit Européen de l'Oise
MDPH	Mission Départementale des Personnes Handicapées
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
PCAET	Plan Climat Air Energie Territoire
PDM	Plan de Mobilité
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PIJ	Point d'Information Jeunesse
PLIIHM	Plan local d'urbanisme intercommunal – Habitat Mobilité
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Plan de mobilité d'entreprise
PMES	Plan de mobilité d'établissement scolaire
PMIE	Plan de mobilité inter-entreprises
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
RAM	Relais d'Assistantes Maternelles
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SE60	Syndicat de l'Energie de l'Oise
SEZEO	Syndicat des Énergies des Zones Est de l'Oise

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB

SISMO	Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise
SMBCVB	Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SR3V	Schéma des Véloroutes Voies Vertes de la Région Hauts-de-France
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la demande
TUM	Transports urbains maxipontains
TUS	Transports urbains de Senlis
VAE	Vélo à assistance électrique
VNF	Voies Navigables de France



MOBILITÉS
Sud de l'Oise

**EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE
STRATEGIQUE DU PLAN DE
MOBILITE DU GRAND
CREILLOIS**

Version du 10/06/2022

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Evaluation Environnementale Stratégique du PDM du Grand Creillois

Maîtrise d'ouvrage



Spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'habitat et de l'environnement.



Conseil en transition des territoires, accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

ont accompagné cette démarche.

A propos des auteurs :

Le présent rapport a été rédigée par Manon GELLE, Consultante en Environnement, et Adrien BOUZONVILLE, Ingénieur Environnement Senior.

Ce dernier dispose de plus de 16 années d'expérience dans les domaines de l'environnement.

Romane PAYSANT, Consultante en Environnement, a également contribué à la rédaction de cette étude et à l'analyse des actions.

Le présent rapport a été soumis à Clément Maréchal, Chef de Projet Plans de Déplacements au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), et à Sébastien Duc, responsable Mobilité de l'Agglomération Creil Sud Oise.

SOMMAIRE

Glossaire	9
Résumé Non Technique	10
Présentation du PDM.....	10
La démarche et les objectifs de ce PDM.....	11
L'évaluation Environnementale Stratégique.....	13
Les incidences du PDM	15
Consultation du public et des personnes publiques associées (PPA)	17
Conclusion du résumé non technique.....	18
Présentation du PDM du Grand Creillois	19
Le territoire du Grand Creillois et ses particularités	19
Les objectifs du PDM	23
Les objectifs spécifiques aux plans de mobilité mutualisés du Sud de l'Oise.....	24
L'élaboration du PDM	25
Présentation du programme d'actions.....	27
Articulation avec les autres plans et les documents d'urbanisme.....	31
Articulation du PDM avec les outils de planification règlementaires	31
Synthèse des plans à considérer	38
L'évaluation environnementale stratégique comme outil d'aide à la décision.....	40
Définition et objectifs	40
Cadre juridique	40
Démarche globale.....	40
Diagnostic de mobilité et état initial de l'environnement	41
Synthèse de l'état initial de l'environnement à l'échelle du Sud Oise	41
Synthèse de l'état initial de l'environnement à l'échelle du Grand Creillois.....	43

Synthèse du diagnostic de mobilité à l'échelle du Sud Oise....	44
Rappel des projets validés avant la construction des scénarios	46
La phase d'élaboration de la stratégie de mobilité	49
Méthodologie retenue pour construire les stratégies de chaque territoire.....	49
Description des différents scénarios	50
Le scénario retenu : un scénario hybride	64
Cohérence de la démarche à l'échelle du Sud de l'Oise.....	73
Les axes stratégiques	76
Les mesures ERC.....	76
Evolution du plan d'actions	77
Evolutions suite à la consultation du public et des personnes publiques associées (PPA).....	99
Remarques concernant l'Evaluation environnementale et la consommation d'espace	104
Calendrier de mise en œuvre	106
Exposé des effets notables probables résiduels de la mise en œuvre du PDM sur le territoire	112
Analyse du programme d'actions du PDM.....	112
Profil du PDM	120
Caractéristiques des effets probables du PDM sur les différentes composantes environnementales.....	121
Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 du territoire	133
Présentation du dispositif de suivi.....	168
Liens du PDM avec les schémas, plans et documents réglementaires.....	177
Compatibilité et prise en compte du SRADDET des Hauts de France	177
Compatibilité avec le SCOT du Grand Creillois.....	193
Compatibilité avec le PPA de la Région de Creil.....	204
Synthèse de la conformité avec l'ensemble des plans concernés	209

Mise en perspective du plan d'actions retenu avec les objectifs de développement durable (ODD).....212

Conclusion 213

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du territoire du Grand Creillois.....	11
Figure 2 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique.....	14
Figure 3 : Profil du PDM.....	16
Figure 4 : Localisation du SMBCVB, composé de la CA Creil Sud Oise et de la CC du Liancourtois – la Vallée Dorée.....	19
Figure 5 : Les différentes communes de la CA Creil Sud Oise et de la CC du Liancourtois - la Vallée Dorée.....	20
Figure 6 : Localisation des six EPCI faisant partie de la démarche de « Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise ».....	23
Figure 7 : Démarche globale du projet de PDM.....	25
Figure 8 : Présentation des grandes étapes du PDM du Grand Creillois.....	26
Figure 9 : Schéma illustrant l'articulation entre les documents de planification.....	31
Figure 10 : Communes concernées par le PPA de la Région de Creil.....	33
Figure 11 : Communes concernées par le SCoT du Grand Creillois de 2013.....	35
Figure 12 : Démarche globale de l'évaluation environnementale du PDM.....	40
Figure 13 : Carte des projets urbains à l'échelle du Sud Oise.....	47
Figure 14 : Carte des projets de pôles d'échanges sur le territoire du Sud Oise.....	48
Figure 15 : Méthodologie d'élaboration des scénarios de mobilité.....	49
Figure 16 : Carte représentant le scénario 1 du Grand Creillois.....	50
Figure 17 : Carte représentant le scénario 2 du Grand Creillois.....	51
Figure 18 : Carte représentant le scénario 3 du Grand Creillois.....	52
Figure 19 : Démarche de construction des scénarios.....	53
Figure 20 : Comparaison des trois scénarios (part modale et taux de remplissage).....	53
Figure 21 : Carte représentant le scénario hybride du Grand Creillois.....	65
Figure 22 : Carte représentant la synthèse des scénarios retenus dans chaque territoire, à l'échelle du Sud de l'Oise.....	75
Figure 23 : Evaluation et quantification du nombre d'actions ayant un impact sur les différentes thématiques environnementales.....	120
Figure 24 : Localisation des sites Natura 2000 sur le territoire et à proximité.....	135
Figure 25 : Trame verte et bleue de la partie nord du territoire.....	158
Figure 26 : Trame verte et bleue de la partie sud du territoire.....	159
Figure 27 : Trame verte et bleue et sites Natura 2000 du sud du territoire.....	160
Figure 28 : Trame verte et bleue et sites Natura 2000 du nord du territoire.....	161

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise	15
Tableau 2 : Plan d'actions du PDM du Grand Creillois.....	27
Tableau 3 : Liste des plans à considérer	38
Tableau 4 : Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise	42
Tableau 5 : Rappel des points forts du diagnostic	44
Tableau 6 : Critères d'évaluation « mobilité ».....	55
Tableau 7 : Critères d'évaluation environnementaux.....	56
Tableau 8 : Evaluation des trois scénarios selon les modalités de mise en œuvre	57
Tableau 9 : Impacts des 3 scénarios sur les principales thématiques environnementales	58
Tableau 10 : Parts modales et taux d'occupation moyen des véhicules	60
Tableau 11 : Impact des scénarios sur les émissions de GES, de particules fines et de NOX	61
Tableau 12 : Evaluation quantitative multicritères des trois scénarios.....	62
Tableau 13 : Evaluation des impacts potentiels des scénarios sur les principales thématiques environnementales.....	69
Tableau 14 : Impacts 4 scénarios sur les émissions de GES, de particules fines et de NOX	71
Tableau 15 : Evolution du plan d'actions et mesures ERC	80
Tableau 16 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts.....	112
Tableau 17 : Analyse des incidences des actions	114
Tableau 18 : Caractère des incidences probables du PDM	121
Tableau 19 : Temporalité des incidences probables du PDM	127
Tableau 20 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	137
Tableau 21 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	139
Tableau 22 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	141
Tableau 23 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	143
Tableau 24 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	145
Tableau 25 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	147
Tableau 26 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	149
Tableau 27 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site	151
Tableau 28 : Synthèse des menaces et facteurs positifs sur les sites Natura 2000 du territoire et à proximité (les plus récurrents étant en plus foncé).....	153
Tableau 29 : Indicateur de suivi environnemental	168
Tableau 30 : Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET	177
Tableau 31 : Prise en compte des objectifs du SRADDET dans le PDM	181
Tableau 32 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques du SRADDET Hauts de France	192
Tableau 33 : Compatibilité du PDM avec le SCOT du Grand Creillois	193
Tableau 34 : Cohérence du PDM avec la charte du PNR Oise Pays de France	200
Tableau 35 : Compatibilité du PDM avec le PPA	204
Tableau 36 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévus par la directive 2016/2284/EU.....	207

GLOSSAIRE

ACSO	Agglomération Creil Sud Oise
CCAC	Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
CCC	Communauté de Communes du Clermontois
CCPOH	Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte
CCSSO	Communauté de Communes Senlis Sud Oise
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
EIE	Etat Initial de l'Environnement
ERC	Mesures Éviter Réduire Compenser
GES	Gaz à effet de serre
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDM	Plan de Mobilité
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNSE	Plan National Santé environnement
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PREPA	Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
PRSE	Plan Régional Santé-Environnement
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SMBCVB	Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
NH3	<i>Ammoniac</i>
NOx	<i>Oxyde d'azote</i>
CO2	<i>Dioxyde de Carbone</i>
O3	<i>Ozone</i>
PM10	<i>Particule en suspension <10 µm</i>
N2O	<i>Protoxyde d'azote</i>

RESUME NON TECHNIQUE

Présentation du PDM

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, remplace les « Plan de Déplacements Urbains » par les « Plan de Mobilité » (PDM). Ces PDM ont les mêmes objectifs que les PDU. A noter que la principale nouveauté est la possibilité de mener des PDM simplifiés sur un territoire autre que les grandes agglomérations afin de mieux prendre en compte les territoires ruraux.

L'élaboration d'un PDM est obligatoire pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants. Le PDM du Grand Creillois est donc un document obligatoire, opposable aux tiers. Ce plan définit pour dix années les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire ;
- L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Afin de renforcer une politique autour des déplacements déjà initiée sur son territoire – et conformément à l'article L1214-3 du code des transports – le territoire du Grand Creillois (Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée, voir Figure 1) s'est engagé dans l'élaboration de son PDM en 2017. Cette élaboration a été déléguée au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), qui porte le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Creillois (SCoT) qui couvre les deux intercommunalités précitées.

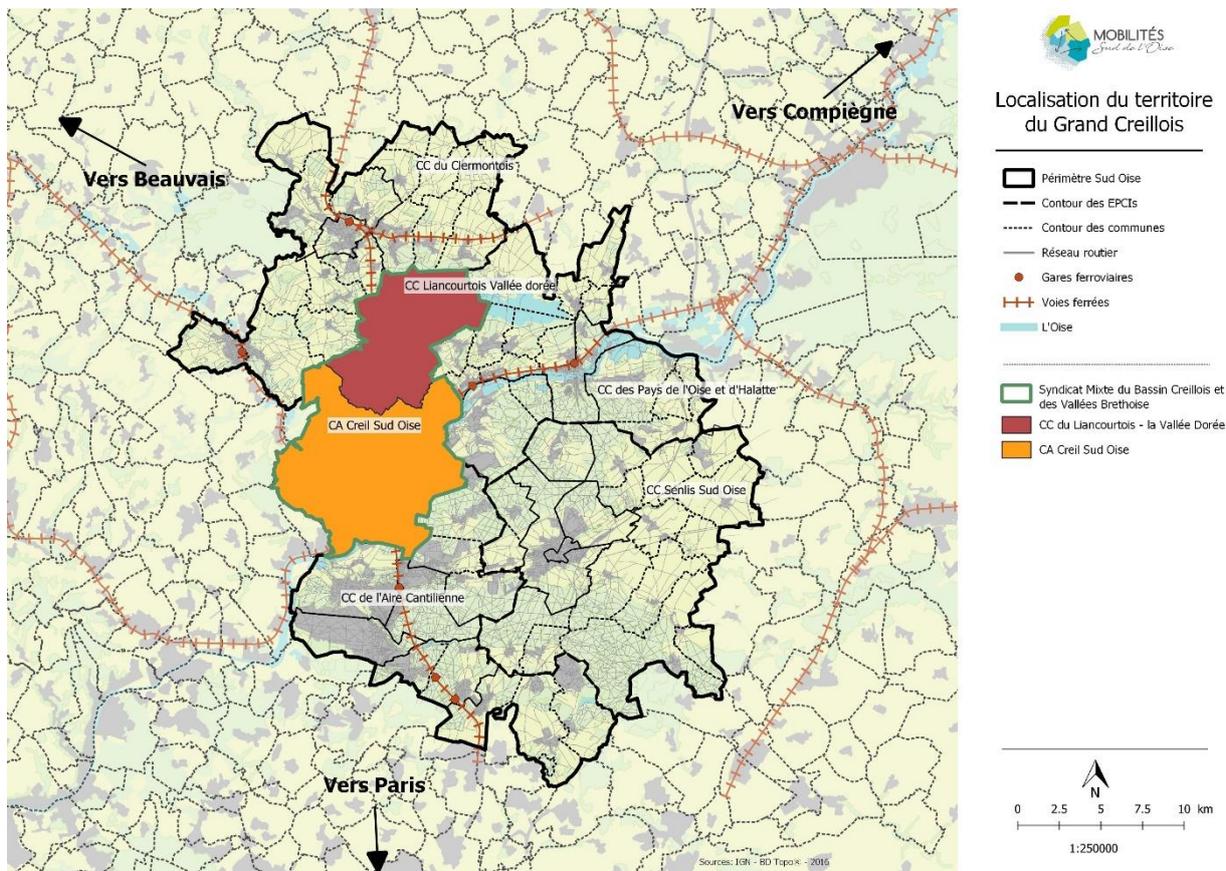


Figure 1: Localisation du territoire du Grand Creillois

La démarche du PDM du Grand Creillois est mutualisée avec celle des Plans de mobilité de la Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise, de la Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte ainsi que de la Communauté de Communes du Clermontois. Ces démarches mutualisées forment les Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise, et sont coordonnées par le SMBCVB. Contrairement au PDM du Grand Creillois, les Communautés de Communes voisines du SMBCVB se sont engagées de façon volontaire dans la réalisation de leurs Plans de Mobilités simplifiés respectifs.

Le PDM du Grand Creillois a été arrêté par le Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.

La démarche et les objectifs de ce PDM

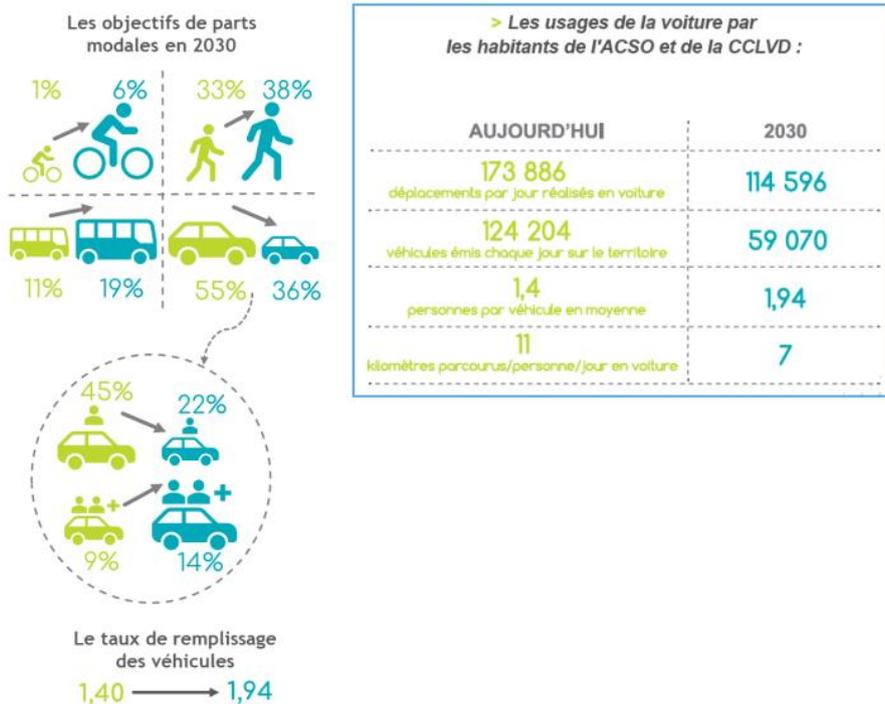
Un diagnostic socioéconomique et de mobilité et un état initial de l'environnement ont été réalisés sur le territoire pour identifier les enjeux en lien avec la mobilité et l'environnement. Suite à la présentation et la validation du diagnostic, trois scénarios de mobilité ont été construits pour le territoire du SMBCVB qui constituent ainsi trois trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité. Les trois scénarios sont les suivants :

- Le scénario 1 « Au fil de l'eau, poursuite des tendances en cours » où aucune mesure n'est prise pour faire évoluer les conditions de mobilité sur le territoire autres que celles déjà en cours. Le risque majeur de ce scénario est la pression et la saturation du pôle régionale (Creil).
- Le scénario 2 « Réponse aux grands déplacements pendulaires en priorité » s'organise autour d'un pôle à forte attractivité et d'envergure régionale (Creil)

et de 6 pôles d'échanges de niveau 3 (Liancourt-Rantigny, Laigneville, Cramoisy, Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Villers-Saint-Paul). Il vise à rééquilibrer les flux afin de réduire la saturation automobile aux abords de la gare de Creil notamment. Cependant l'usage de la voiture individuelle pourrait s'accroître.

- Le scénario 3 « Retour progressif à la proximité » s'organise aussi autour d'un pôle d'échange multimodal régional (Creil) et de 6 pôles de niveau 3. Le pôle de Creil joue tout de même un rôle moins dominant que dans les deux autres scénarios, tandis que les autres pôles gagnent en attractivité. Ce scénario permet de mieux répartir les flux, de couvrir le territoire de points d'accès au réseau ferroviaire et de développer les liaisons cyclables et piétons. Ce scénario est celui offrant les meilleurs résultats en termes de mobilité.

Après une analyse multicritère de ces trois scénarios (transports collectifs, usage de la voiture, modes actifs, aménagement du territoire, transport de marchandises, attractivité des pôles d'échanges, environnement et modalités de mise en œuvre), le scénario finalement retenu par la collectivité est un scénario hybride, qui combine les grandes orientations des scénarios 2 et 3. Les objectifs chiffrés fixés pour le territoire Grand Creillois d'ici 2030 à partir de ce scénario sont les suivants :



Cette stratégie et ces objectifs chiffrés sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais ne permettent pas de tous les atteindre.

En effet, en ce qui concerne les objectifs du SRADDET, celui sur les émissions de GES porte sur l'ensemble des secteurs, il n'est donc pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier. Néanmoins, le PDM permet de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES sur le territoire. En effet, le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels). Pour les objectifs du SRADDET sur les émissions de polluants atmosphériques, la mise en place du PDM permet de contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs du SRADDET

pour les PM2.5 et PM10. Pour les NOx, des efforts restent encore à produire sur le secteur des transports puisque le PDM contribue à la moitié de l'effort requis.

De plus, le PDM de la SMBCVB est cohérent avec les objectifs de réduction des polluants atmosphériques fixés par le PPA. Toutefois, l'objectif de réduction des émissions de particules fines du territoire (réduction de 16% entre la situation actuelle et 2030), n'est pas cohérent avec l'objectif du PPA (réduire de 15% des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports sur une durée de 5 ans), en lien avec le délai d'application. En effet, les objectifs de baisse du PDM sont planifiés à l'horizon 2030 soit sur une période de 10 ans et non 5 ans.

L'évaluation Environnementale Stratégique

La démarche globale

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 mentionnent le PDM comme plan soumis à évaluation environnementale des plans et programmes. Le présent dossier constitue, conformément aux articles R122-17 et R122-20 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale stratégique (EES) de ce Plan de Mobilité. Ce document permet d'informer le public et l'administration sur :

- La démarche d'évaluation et d'intégration des enjeux environnementaux dans la démarche d'élaboration de ce projet territorial de déplacements ;
- L'évaluation des effets et incidences attendus des actions sur les différentes thématiques environnementales et les différents enjeux du territoire ;
- La cohérence des stratégies avec les autres documents de planification applicables sur le territoire.

Réalisée en parallèle du Plan de Mobilité, l'EES vise à faciliter l'appropriation par le public des actions proposées par le Grand Creillois dans le cadre de son PDM. Les commentaires et les suggestions du public sont à ce titre les bienvenus lors de la phase de consultation. Elle permet également d'éclairer sur les choix qui ont permis d'aboutir au PDM.

Tout au long de l'élaboration du PDM, l'environnement a donc été considéré par l'intermédiaire de l'EES, dans une démarche itérative, afin d'assurer la cohérence des stratégies et actions territoriales avec les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques, patrimoniaux et naturels du territoire.

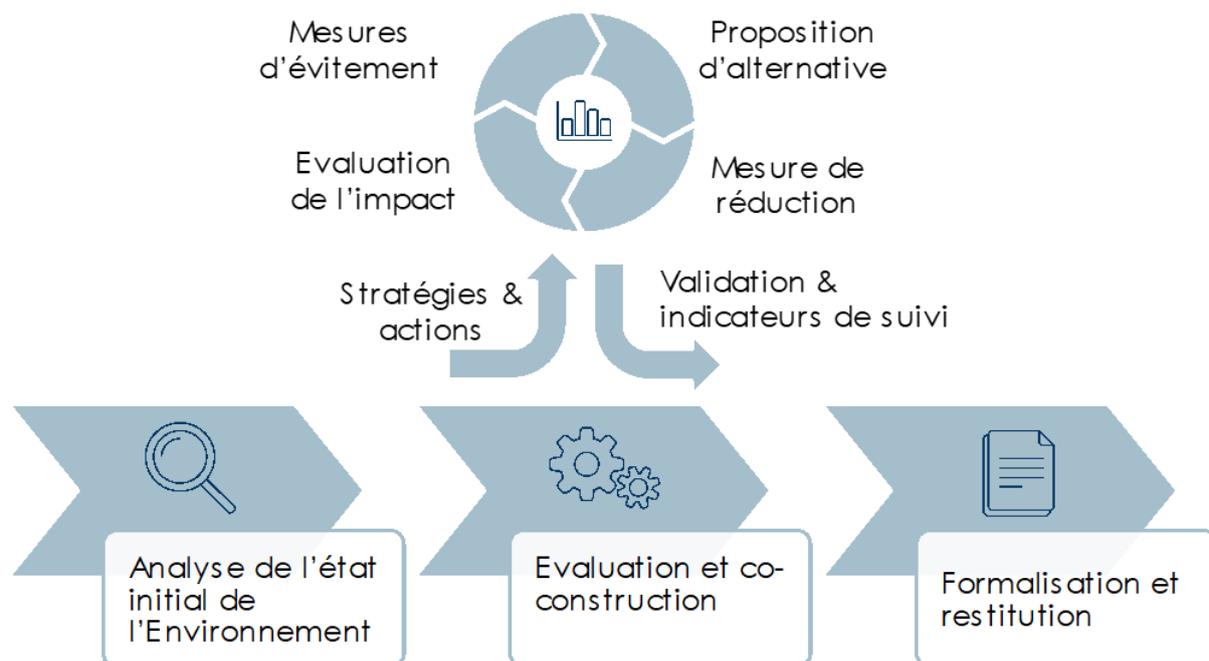


Figure 2 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique

Les enjeux environnementaux du territoire

La première étape de l'EES consiste à analyser le contexte environnemental du territoire (à l'échelle du grand territoire : le Sud Oise). Les documents d'urbanisme constituent la principale source d'information mais ils peuvent être ponctuellement complétés par des sources d'informations plus précises ou spécifiques (SAGE, BRGM, INSEE, INPN, ...). Ainsi, l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) s'appuie sur les documents du SCoT du Grand Creillois, sur l'Evaluation Environnementale du Projet de Charte du PNR Oise-Pays de France, sur l'inventaire des émissions d'Atmo Hauts-de-France, sur le SRCE Picardie, l'Atlas des paysages de l'Oise, ...

Ce sont une vingtaine de thématiques qui ont été analysées pour faire ressortir les enjeux du territoire. Ceux-ci sont hiérarchisés pour déterminer les éléments à enjeux forts à prendre en compte lors de l'élaboration du PDM. Il s'agit donc d'une analyse globale des enjeux du Sud Oise.

Le tableau suivant présente la synthèse des enjeux hiérarchisés du territoire.

Le détail de cette analyse est à retrouver dans le document « Mobilités Sud de l'Oise, Evaluation Environnementale Stratégique, Etat Initial de l'Environnement, 30 juillet 2020 ».

Tableau 1: Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise

Thématique environnementale à considérer	Enjeux sur le territoire		
	Fort	Moyen	Faible
Milieu physique			
Les sols superficiels			
Ressources non renouvelables			
Eaux souterraines			
Eaux superficielles			
Qualité de l'air			
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)			
Milieu naturel			
Diversité biologique / Continuités écologiques			
Faune et Flore (dont Natura 2000)			
Habitats naturels (milieux remarquables et protégés incl. Natura 2000)			
Milieu humain			
Santé			
Activités humaines (agriculture, tertiaire, tourisme / loisirs...)			
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace			
Patrimoine culturel, architectural et archéologique			
Gestion des déchets			
Déchets			
Assainissement			
Déplacement, infrastructures et transports			
Déplacement			
Risques et Nuisances			
Risques naturels			
Risques technologiques			
Bruit			
Autres nuisances (vibrations, émissions lumineuses, pollen, odeur ...)			
Paysages			
Paysages			

L'analyse des scénarios et des actions, une démarche itérative

L'EES cherche à améliorer la prise en compte des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans, schémas, stratégies, ce qui passe par une analyse des impacts potentiels de la stratégie et des actions envisagées.

L'EES analyse les incidences (positives et/ou négatives, directes et/ou indirectes, immédiates, temporaires, différées ou permanentes) de chaque action. Elle doit aussi identifier des mesures permettant de favoriser les impacts positifs, et limiter les impacts négatifs mis en évidence ou suspectés : les mesures d'Évitement, de Réduction puis éventuellement de Compensation (démarche ERC).

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDM, l'EES doit permettre de représenter le meilleur compromis entre l'ambition du territoire, les objectifs en matière de déplacements, et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

Sur le territoire, divers temps d'échanges et d'analyse ont eu lieu afin de contribuer à l'amélioration des actions pour que ces dernières répondent aux principaux enjeux, notamment environnementaux, du territoire. La démarche de co-construction du PDM a ainsi été itérative.

Les incidences du PDM

La figure suivante permet de synthétiser les incidences potentielles du PDM du Grand Creillois sur les différentes thématiques étudiées et de donner un « profil » à ce PDM.

Evaluation et quantification du nombre d'actions ayant un impact sur les différentes composantes environnementales

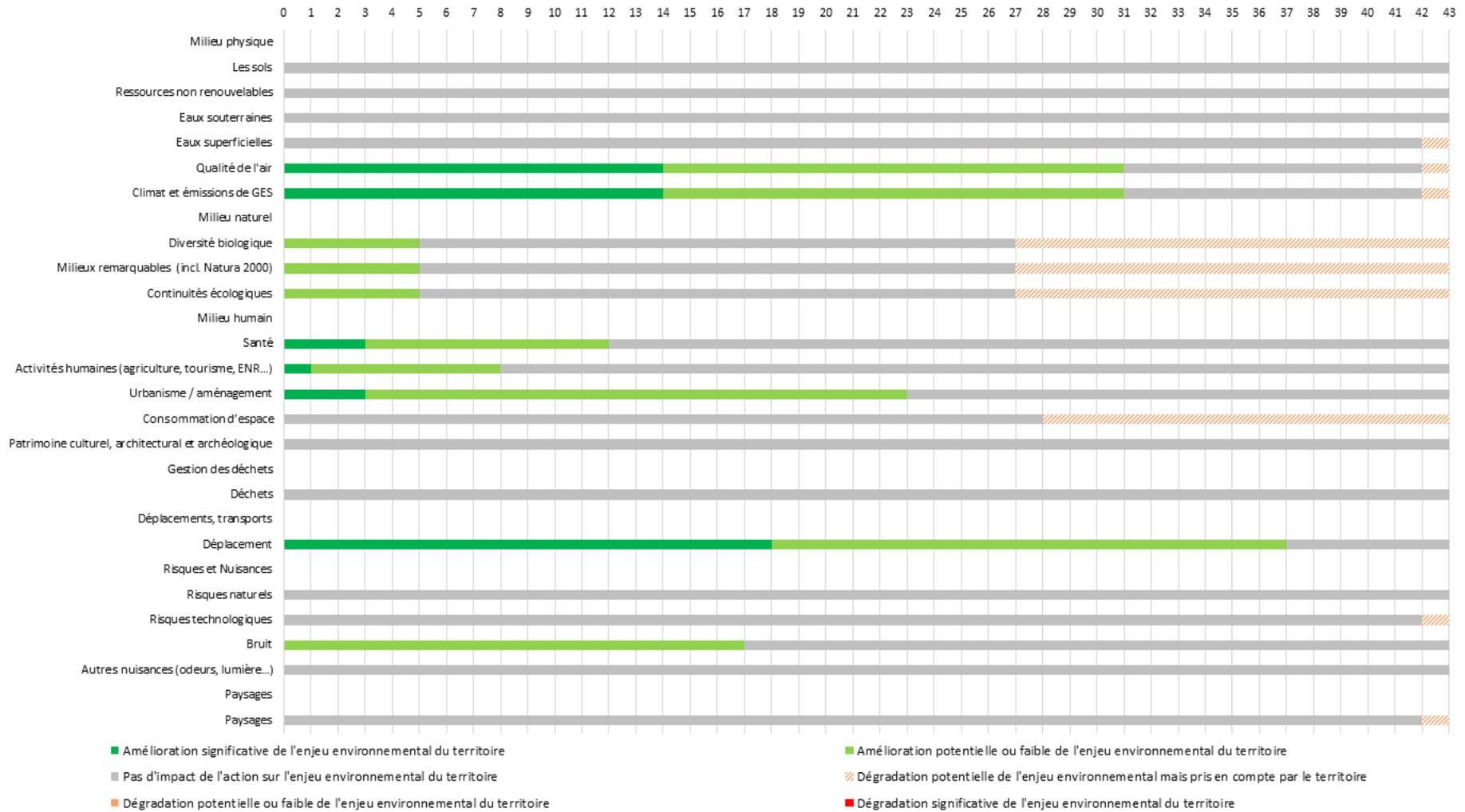


Figure 3 : Profil du PDM

Il apparaît que des incidences positives sont principalement attendues sur la **qualité de l'air, le climat et les émissions de GES**, ainsi que sur les **déplacements**, en lien notamment avec les actions favorisant la mobilité douce, l'intermodalité, le covoiturage et les transports en commun.

Les thématiques de l'urbanisme, de l'aménagement, ainsi que du bruit et de la santé sont prises en compte et les incidences seront positives.

Les actions du PDM ne seront pas à l'origine d'une dégradation significative des enjeux environnementaux pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Cependant, des vigilances devront être portées sur :

- La **consommation d'espace** pour certains projets, comme la création d'infrastructures cyclables ou d'aires de mobilité. Ces projets seront cependant privilégiés sur des surfaces déjà artificialisées (vocation multimodale des parkings de gare existants, création de pistes cyclables accolées à la trame viaire existante, ...);
- Les **milieux naturels, la biodiversité et les corridors écologiques**, en lien avec l'artificialisation des sols;
- La **qualité des eaux**, en lien avec le développement du transport fluvial.

Au regard de ces éléments et considérant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation intégrées dans l'opérationnalisation des actions, le PDM du Grand Creillois n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 à proximité du territoire. Cependant, des incidences résiduelles négatives sont susceptibles d'être présentes sur ces sites, en lien notamment avec la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures, pouvant dégrader des milieux naturels ou rompre des continuités.

Consultation du public et des personnes publiques associées (PPA)

Conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code des Transports, le projet de plan de mobilité du Grand Creillois a été soumis, pour avis, aux personnes publiques associées. Parmi les acteurs appelés à délivrer un avis sur le projet de plan de mobilité, figurent ainsi les conseils municipaux des 11 communes membres de l'ACSO et des 10 communes membres de la CCLVD. Cette consultation est conduite du 23 juillet 2021 au 22 octobre 2021. L'ensemble des avis des personnes publiques associées ont été annexés au dossier de l'enquête publique pour le grand creillois et disponibles sur le site <https://www.mobilites-sud-oise.fr>.

L'enquête publique sur le projet de Plan de Mobilité du Grand Creillois s'est déroulée du 17 janvier au 16 février 2022. Plusieurs moyens ont été mis à disposition pour informer et collecter les retours du public.

- Dans les registres de la concertation disponibles à : l'Agglomération Creil Sud Oise et la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée
- Par courrier à l'attention du Commissaire-Enquêteur : SMBCVB, 24 rue de la Villageoise - 60100 Creil.
- Par courriel à l'attention du Commissaire-Enquêteur : contact@smbcvb.fr
- Des permanences ont également été organisées par le Commissaire enquêteur : au siège de l'Agglomération Creil Sud Oise et au siège de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (1 rue de Nogent à Laigneville)

De plus, pendant la durée de l'enquête publique, le dossier était consultable aux sièges de l'ACSO et de la CCLVD et sur le site <https://www.mobilites-sud-oise.fr> dans la rubrique enquête publique.

Les remarques et recommandations des personnes publiques associées (PPA) ont été discutées avec les responsables du PDM du Grand Creillois (ACSO, CCLVD, SMBCVB). Les discussions ont en particulier porté sur la non atteinte des objectifs du PPA dans les délais réglementaires. Des compléments ont donc été apportés au plan d'action afin de :

- Améliorer l'incidence des actions en particulier sur la qualité de l'air
- Prioriser et avancer la mise en œuvre des actions ayant des impacts positifs forts sur la qualité de l'air

Afin d'atteindre les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère le plus tôt possible, des compléments (suite à la consultation du public et des PPA) ont été apportés au plan d'action, permettant d'améliorer l'incidence des actions en particulier sur la qualité de l'air. Les actions ayant des impacts positifs forts sur la qualité de l'air ont été priorisées et avancées. Plusieurs actions structurantes ont en particulier été lancées dès 2022. C'est le cas par exemple de l'élaboration du schéma cyclable de la CCLVD, de la création d'un service de location de VAE par l'ACSO et du lancement d'une étude sur la logistique fluviale. Par ailleurs, d'autres actions ont vu leur mise en œuvre avancée, notamment celles concernant les aménagements pour les modes actifs, le développement de la mobilité partagée et l'accompagnement à la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises. Enfin, une action auparavant considérée comme « complémentaire » est devenue « prioritaire » : l'action sur le développement du télétravail. Des moyens humains et financiers associés ont également été précisés et validés par les EPCI.

Ces actions déjà initiées ou avancées (depuis l'arrêt du projet de PDM en juin 2021) mettent en évidence la dynamique locale positive et concrète autour de ce PDM. Ils permettront d'accélérer le calendrier d'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par le PPA de la Région de Creil.

Conclusion du résumé non technique

La stratégie et le programme d'actions du PDM du Grand Creillois sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais ne permettent pas de tous les atteindre.

Les incidences globales du PDM sur l'environnement au sens large sont positives. Les actions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement ont globalement pris en compte les enjeux environnementaux et feront l'objet d'une attention particulière lors de l'opérationnalisation des actions. C'est en particulier le cas pour les projets d'aménagement : création d'infrastructures cyclables, d'aires de mobilité, de parkings relais, ... , pour lesquels il conviendra de prendre des mesures permettant d'éviter ou réduire au maximum les impacts sur l'environnement. Au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC dans les fiches action.

L'intégration de l'environnement lors de l'opérationnalisation des actions, la mise en place et le suivi des indicateurs environnementaux permettront de suivre ces potentielles incidences et de prendre des mesures adaptées, tout au long de la démarche, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.

PRESENTATION DU PDM DU GRAND CREILLOIS

Le territoire du Grand Creillois et ses particularités

La réalisation du PDM du Grand Creillois a été déléguée de façon volontaire au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Brethoise (SMBCVB), qui se compose de la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et de la Communauté de Communes du Liancourtois-la Vallée Dorée (voir Figure 4).

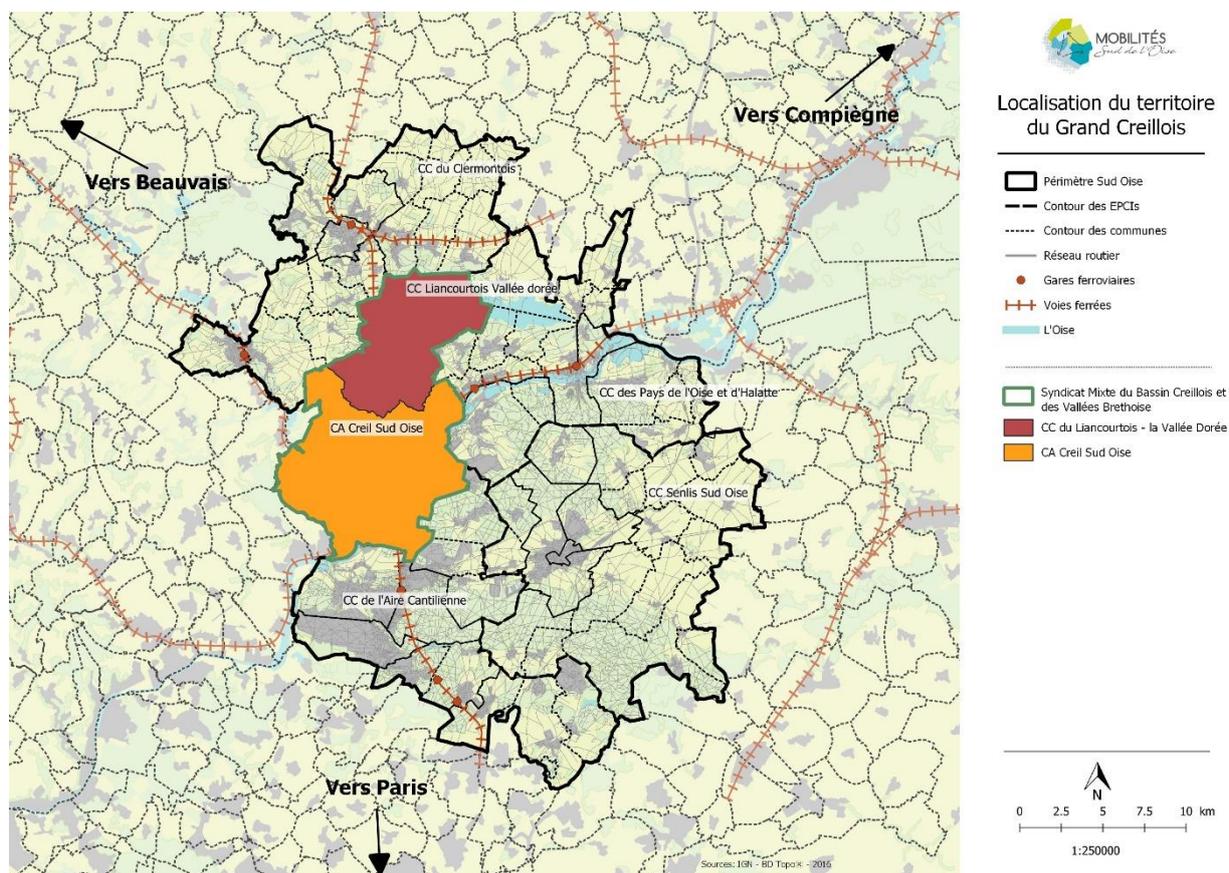


Figure 4 : Localisation du SMBCVB, composé de la CA Creil Sud Oise et de la CC du Liancourtois - la Vallée Dorée

Ces deux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) se situent dans le département de l'Oise, en région Hauts-de-France.

La CC du Liancourtois - la Vallée Dorée (CCLVD) est composée de 10 communes (Baillevall, Cauffry, Labruyère, Laigneville, Liancourt, Mogneville, Monchy Saint-Éloi, Rantigny, Rosoy et Verderonne) avec 23 980 habitants et la CA Creil Sud Oise (ACSO) de 11 communes (Cramoisy, Creil, Maysel, Montataire, Nogent-sur-Oise, Rousseloy, Saint-Leu d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaastlès-Mello, Thiverny, Villers-Saint-Paul) avec 86 000 habitants. La Figure 5 présente ces 21 communes.

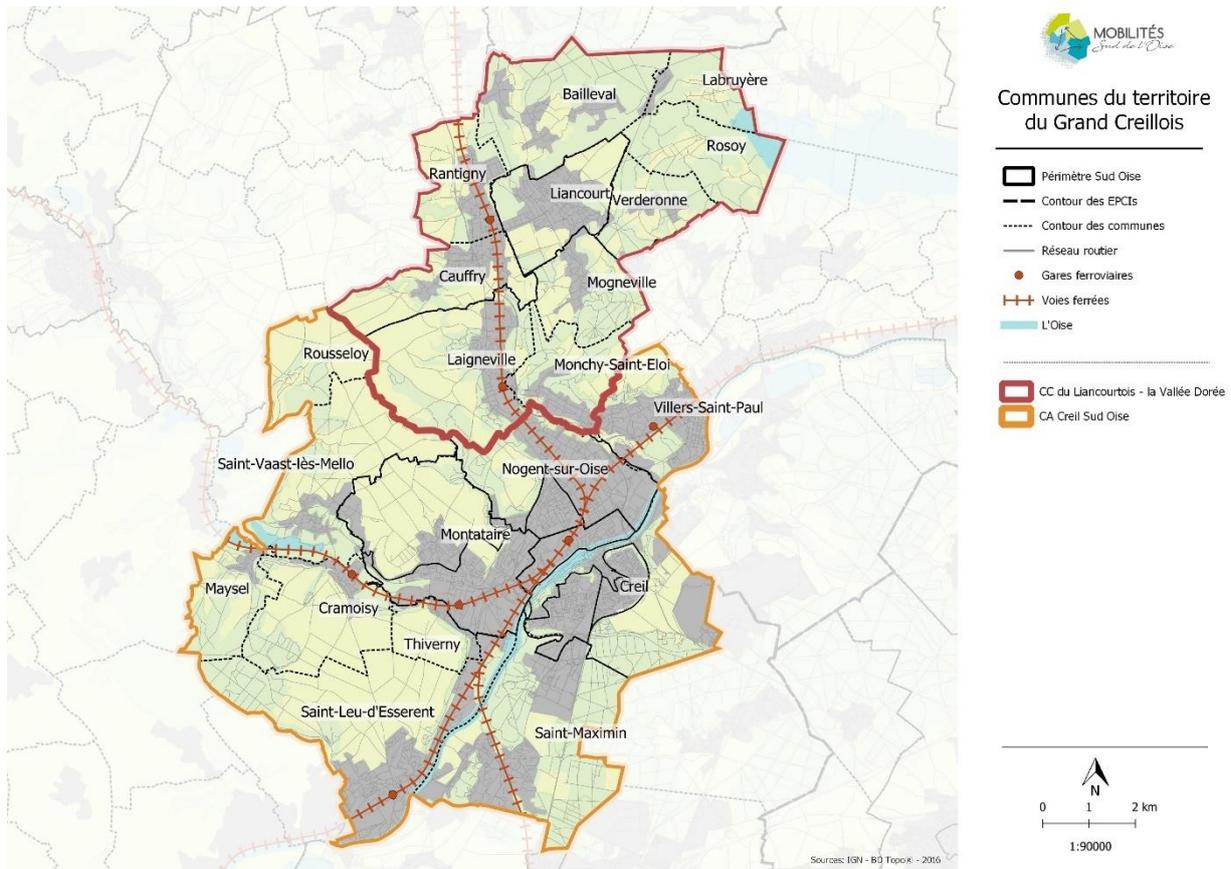


Figure 5 : Les différentes communes de la CA Creil Sud Oise et de la CC du Liancourtois - la Vallée Dorée

Les particularités du territoire en termes de mobilité

Le territoire du Grand Creillois bénéficie d'un réseau d'infrastructures de transport très dense, ce qui lui permet de rayonner aisément sur un marché potentiel de 14 millions de consommateurs qui comprend les zones du Nord de l'Europe et l'aire d'influence parisienne.

La gare de Creil est notamment un nœud ferroviaire qui voit transiter 20 000 voyageurs par jour et rend Paris accessible en 25 min. L'enjeu autour de cette gare est sa saturation. Le projet Roissy-Picardie, consistant en un nouveau barreau ferroviaire au sud de l'Oise, permettra une liaison entre la ligne actuelle Paris-Creil et le pôle de Roissy.

Les infrastructures routières permettent aussi de se connecter facilement à l'autoroute A1, permettant d'accéder à Paris en 40 min. Cependant, les routes sont souvent congestionnées aux heures de pointe, avec un impact du transport routier sur la qualité de l'air.

De plus, les deux aéroports internationaux (Roissy Charles de Gaulle à 25 min et Beauvais-Tillé à 35 min) à proximité permettent un accès rapide vers les principales villes européennes.

Enfin, l'Oise est un axe navigable d'importance qui traverse le territoire. Il va être renforcé par le projet MAGEO et le projet du Canal Seine Nord Europe, qui va permettre d'accroître le transport de marchandises par la voie fluviale.

Au niveau de la mobilité douce, les conditions de circulation à pied dans les centres villes est en amélioration, mais souvent en conflit avec la circulation. De même, les

conditions d'accès à pied aux pôles d'échanges sont perfectibles. Des itinéraires cyclables intercommunaux ont été créés à l'échelle des anciennes EPCI, enclenchant une amélioration des conditions de mobilité à vélo sur le territoire.

Les compétences des EPCI

Les deux EPCI s'organisent autour d'instances de décision, de réflexion et de concertation :

- Un Conseil Communautaire, composé de 32 représentants issu de chaque commune du territoire pour la CCLVD, et de 51 représentants pour l'ACSO ;
- Un bureau qui compte, pour la CCLVD 10 membres et pour l'ACSO 20 membres.

Les compétences de ces deux EPCI sont variées. Pour la CCLVD, les principales compétences exercées sont les suivantes :

I/ Compétences obligatoires :

- Aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire ; schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur
- Actions de développement économique ;
- Assainissement : collectif et l'assainissement non-collectif
- Eau
- Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations ;
- Aménagement, entretien et gestion d'une aire d'accueil des gens du voyage ;
- Collecte et gestion des déchets des ménages et déchets assimilés

II/ Compétences facultatives :

- Construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et d'équipements d'enseignement préélémentaire et élémentaire

Création et gestion de maisons de services au public

- Le transport des scolaires (maternelles et élémentaires) vers la Piscine et le Parc Chédeville ;
- Le très haut débit ;
- Incendie et secours : contribution au financement des services départementaux d'incendie et de secours ;
- Elaboration, mise en œuvre, suivi et révision de schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) ;
- La santé.
- Relais d'Assistantes Maternelles (RAM)
- Mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

Pour l'ACSO, les compétences sont classées en 3 catégories : celles obligatoires, celles optionnelles et celles facultatives. Les compétences exercées sont les suivantes :

I/ Compétences obligatoires :

- Développement économique
- Aménagement de l'espace communautaire
- Equilibre social de l'habitat
- Politique de la ville
- Accueil des gens du voyage
- Collecte et traitement des déchets ménagers et déchets assimilés

- Gestion des Milieux Aquatiques et Protection contre les Inondations (GEMAPI)

II/ Compétences optionnelles :

- Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire
- Assainissement
- Eau
- Protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie
- Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs
- Création et gestion de maisons de services au public et définition des obligations de service au public y afférentes

III/ Compétences facultatives :

- Mobilités
- Sport et Culture
- Aménagement du territoire
- Tourisme
- Enseignement
- Formation et insertion
- Protection et mise en valeur de l'environnement
- Service public de défense extérieure contre l'incendie
- Secours et lutte contre l'incendie
- Bourse du travail
- Programmations et contractualisations financières

Le périmètre du PDM du Grand Creillois

Avec près de 120 000 habitants, le bassin de vie de Creil est le seul du Sud de l'Oise à répondre à l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité, obligation précisée par l'article L.1214-3 du code des Transports et qui s'applique à tous les AOM comprises dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants. Deux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), ayant donc l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité (PDM), opèrent sur le bassin de vie de Creil : la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (réseau de bus STAC) et la Ville de Liancourt (compétence aujourd'hui non exploitée). Dès leurs premières réflexions sur la mobilité, la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et Ville de Liancourt ont reconnu l'intérêt d'engager une démarche commune dans le cadre de la réalisation de leur PDM respectif pour élaborer un seul et même document : le **PDM du Grand Creillois**. La réalisation de ce PDM a été déléguée de façon volontaire au **Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB)**, en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Creillois.

Le périmètre du PDM 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 Mobilité, dans le cadre d'une démarche d'ensemble, nommée Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise, coordonnée par le SMBCVB (voir Figure 6).

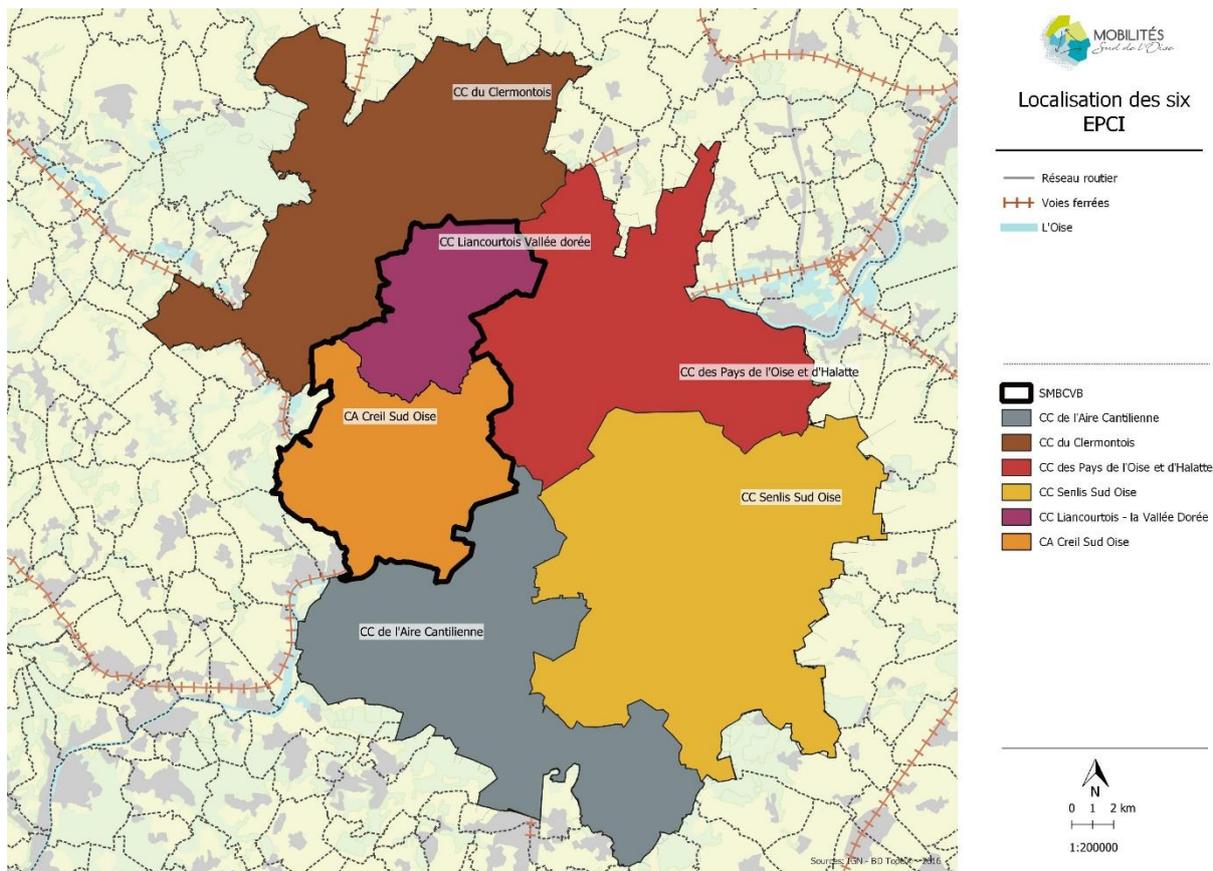


Figure 6 : Localisation des six EPCI faisant partie de la démarche de « Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise »

Les objectifs du PDM

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. Il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, substitue les « Plans de Mobilité » (PDM) aux « Plans de Déplacements Urbains ». Ces PDM ont les mêmes objectifs que les PDU. La principale nouveauté est la possibilité de mener des PDM sur un territoire autre que les grandes agglomérations afin de mieux prendre en compte les territoires ruraux.

Cet outil global de planification de la mobilité vise en premier lieu la diminution du trafic routier, par une articulation efficace entre transport et urbanisme. Il s'agit de favoriser le développement urbain autour des arrêts de transports en commun existants ou en projet, et de faciliter les déplacements de proximité.

Un PDM doit viser les 11 orientations suivantes du code des transports :

- L'équilibre entre les besoins de desserte et de mobilité ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- La diminution du trafic automobile ;

- Le développement des transports collectifs et des modes doux
- L'amélioration de l'usage du réseau viaire ;
- L'organisation du stationnement ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations ;
- L'organisation d'une tarification et billettique intégrées ;
- L'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) ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- Et la réalisation d'infrastructures de charge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Un PDM doit tenir compte d'enjeux transversaux :

- L'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- La protection de l'environnement ;
- L'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite.

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.

Les objectifs spécifiques aux plans de mobilité mutualisés du Sud de l'Oise

En plus des objectifs définis par la législation française, plusieurs objectifs ont été définis pour les Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise. Ils sont transversaux à l'ensemble des secteurs concernés et sont déclinés également pour chaque secteur. Il s'agit de :

- Maîtriser l'usage de la voiture afin de réduire les difficultés de circulation, de favoriser le développement durable et d'améliorer la qualité de vie de la population ;
- Améliorer les conditions de déplacements vers les principaux pôles, ainsi qu'en lien avec les territoires périurbains ;
- Engager une réflexion sur la mobilité à plusieurs échelles, tenant compte des territoires de vie ;

- Résorber les difficultés de sécurité routière et améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite ;
- Hiérarchiser le réseau de voirie, à partir de la circulation et de l'environnement urbain, prenant en compte les principaux équipements ;
- Optimiser le stationnement, particulièrement dans les centres-villes et aux abords des gares ;
- Traiter l'ensemble des déplacements dans le cadre d'une prise en compte des publics présentant des enjeux particuliers (personnes en insertion, scolaires...);
- Organiser la desserte en transports collectifs, en particulier vers les principaux pôles d'échanges et les gares ;
- Organiser et hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux ;
- Optimiser la desserte des zones commerciales, en favorisant les modes durables et les solutions innovantes de mobilité ;
- Consacrer un volet des plans de déplacements à la mobilité fluviale aussi bien pour le fret que pour le tourisme ;
- Prioriser les modes actifs dans les centres-villes afin de favoriser la qualité de vie, la santé publique et l'économie locale.

L'élaboration du PDM

La démarche d'élaboration de ce PDM est innovante car elle s'inscrit dans l'élaboration des Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise, sur un périmètre intégrant 6 intercommunalités. La réalisation d'une telle démarche coordonnée permet de mieux connaître les flux de déplacements des habitants, qu'ils soient internes à chaque collectivité, entre elles ou en "échange" avec les territoires limitrophes. L'objectif est ainsi de proposer des solutions de mobilité dépassant les frontières administratives dans une logique de bassin de vie.

La démarche globale

La démarche globale est présentée ci-dessous et s'appuie sur la réalisation d'un diagnostic, une phase d'élaboration de scénarios, suivie par l'élaboration d'un programme d'actions qui valide et finalise la démarche. En parallèle, l'Evaluation Environnementale Stratégique est intégrée à chaque étape du projet.



Figure 7 : Démarche globale du projet de PDM

LES GRANDES ETAPES DE LA DEMARCHE



Figure 8 : Présentation des grandes étapes du PDM du Grand Creillois

Le diagnostic alimente tous les plans de mobilité faisant partie de la démarche. Quant aux enjeux, scénarios et actions, ils concernent les périmètres de chaque plan de mobilité tout en s'inscrivant dans une démarche mutualisée afin d'articuler les orientations de chaque plan de mobilité.

Un diagnostic territorial comme base de réflexion

Un diagnostic a été réalisé par l'équipe projet, à l'échelle des 6 intercommunalités du Sud de l'Oise.

Les résultats de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne du Sud de l'Oise ont permis une part importante des analyses menées dans le cadre de ce diagnostic. Celle-ci a été effectuée entre janvier et mai 2017, auprès de 5 000 habitants du Sud de l'Oise, et offre des connaissances sur les caractéristiques des ménages et des flux de mobilité des habitants. D'autres sources de données ont aussi été utilisées, notamment les résultats concernant les déplacements vers l'emploi et vers les études, qui proviennent des fichiers de mobilité alternante du recensement de la population (INSEE, 2015).

Des enquêtes de stationnement ont été aussi réalisées dans certaines villes principales du Sud Oise (Chantilly, Pont Saint Maxence et Clermont), ainsi que des enquêtes de rabattement dans les pôles d'échanges de Liancourt-Rantigny, Rieux-Angicourt, Senlis et Orry-la-Ville - Coye-la-Forêt.

En plus de l'analyse des résultats de ces enquêtes, la réalisation du diagnostic a nécessité un important recueil de données.

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. Il a permis de mettre en évidence les enjeux du territoire. Ce diagnostic a été validé en décembre 2018.

Ce diagnostic a été complété par un état initial de l'environnement, synthétisant les principaux enjeux du territoire sans être limité à la thématique mobilité.

Des scénarios de politique de déplacements déclinés ensuite en actions, construits de manière participative

L'élaboration et l'évaluation des scénarios ont eu lieu de manière participative de janvier à février 2019. Ils ont ensuite été validés par chaque territoire entre avril et septembre 2019. Ces scénarios ont ensuite été déclinés en actions opérationnelles.

Ce travail s'est inscrit dans une démarche d'information et de concertation continue avec les habitants et les acteurs du territoire. En effet, elle a inclus une information et des échanges réguliers avec les habitants, les usagers ainsi qu'avec les acteurs socio-économiques et institutionnels des territoires concernés.

Ainsi, pour donner une véritable dimension collective à l'élaboration des Plans de Mobilité du Sud de l'Oise, le grand public et les différents acteurs du territoire (associatifs, institutionnels, socio-économiques, ...) ont été invités, tout au long du diagnostic, à participer aux réflexions. Les collectivités territoriales partenaires (Région Hauts de France, Département de l'Oise, intercommunalités et communes), les Autorités Organisatrices des Mobilités et l'Etat ont également été étroitement associés à l'élaboration des Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise.

Lors de la phase d'élaboration des scénarios, les élus et techniciens ont travaillé collectivement lors de plusieurs COTECH et COPIL.

Lors de la phase de construction du plan d'actions, deux séries de 5 ateliers ont été organisés, dont un dans chaque EPCI du territoire Sud Oise. Ces ateliers étaient constitués aussi bien d'élus que de représentants de la société civile. La première phase d'atelier a permis de construire les premières propositions d'actions et la deuxième phase a permis d'approfondir ces propositions (modalités de mise en œuvre).

Environ 240 contributions ont aussi été faites sur le site internet dédié au PDM lors d'une consultation en juillet et août 2019, où tous les intéressés pouvaient répondre à un questionnaire et apporter aussi librement leur contribution.

Présentation du programme d'actions

Le programme d'action du PDM du Grand Creillois se compose de 43 actions réparties en 4 grands axes stratégiques, dont un commun aux 6 EPCI (Axe Transversal) réalisant de manière concomitante leur plan de mobilité.

Tableau 2 : Plan d'actions du PDM du Grand Creillois

N° action	Intitulé de l'action
Axe Transversal – Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise	
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise
2	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité
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

N° action	Intitulé de l'action
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire
7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)
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)
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers/dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics
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
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y-compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en un outil MAAS
14	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)
Axe 1 – Une mobilité humaine et sociale	
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

N° action	Intitulé de l'action
18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité
Axe 2 – Une mobilité efficace et performante	
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne)
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB

N° action	Intitulé de l'action
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny
Axe 3 – Une mobilité planifiée et cohérente	
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains

ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

Articulation du PDM avec les outils de planification règlementaires

Le PDM s'articule avec d'autres outils de planification ainsi que les documents d'urbanisme règlementaires (Figure 9). Le PDM devra, conformément à l'article L1214-7 du code des transports :

- « Être compatible avec » certains documents, c'est-à-dire qu'il ne devra pas entrer « en contradiction avec les options fondamentales » de ces documents
 - Les règles du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ou le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)
 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) quand il est en place sur le territoire concerné
 - Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma de secteur (document d'urbanisme qui, détaille et précise le contenu du SCoT à l'échelle d'une commune ou d'un EPCI)
 - La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) ou, après la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, la directive territoriale d'aménagement et de développement durables (DTADD)
- « Prendre en compte » d'autres documents, c'est-à-dire qu'il ne devra pas « ignorer ni s'éloigner des objectifs et des orientations fondamentales de ces documents »
 - Les objectifs du SRADDET

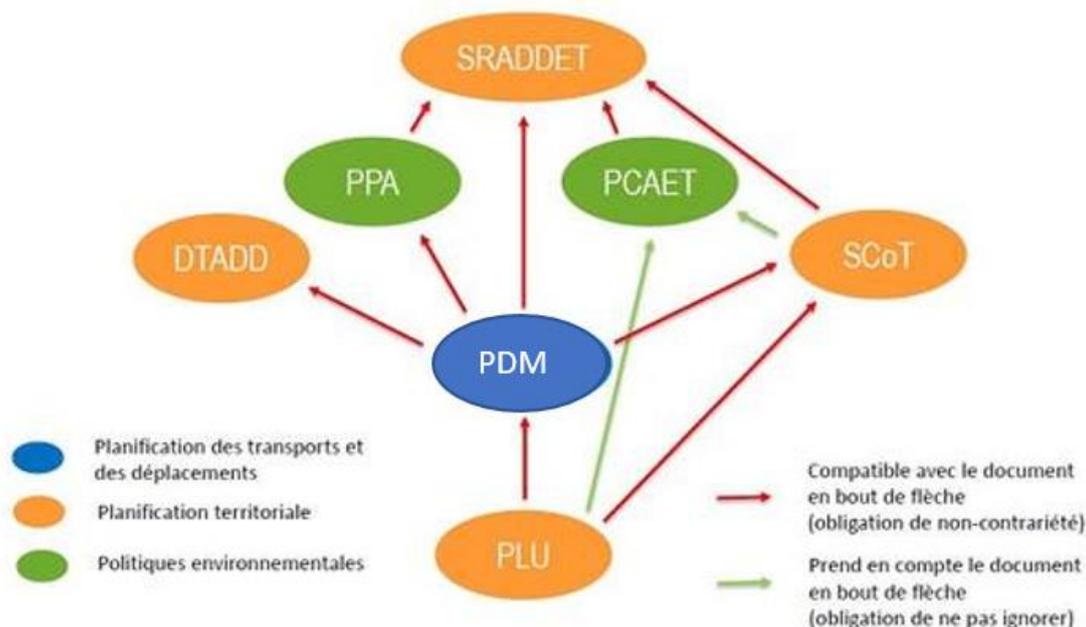


Figure 9 : Schéma illustrant l'articulation entre les documents de planification

Source : CEREMA

Par ailleurs, les plans locaux d'urbanisme (PLU) et plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) devront être compatibles avec le PDM.

Certains documents tels que le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) et la charte d'un Parc Naturel Régional (PNR) ne présentent aucun lien réglementaire avec le PDM. Néanmoins la cohérence de leurs orientations avec celles du PDM sera vérifiée. Le lien et l'articulation de ces documents avec le PDM est précisé dans les parties ci-dessous.

Articulation du PDM avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'égalité des Territoires (SRADDET)

Le projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France a été arrêté par délibération en janvier 2019. L'approbation du projet final par le préfet est prévue en 2020 (mais il n'est pas pour l'heure opposable).

Le SRADDET identifie notamment les grands principes d'aménagement, l'organisation des systèmes de transport et la consommation foncière à l'échelle régionale. Le SRADDET intègre cinq schémas (SRIT (Schéma régional des infrastructures et des transports), SRI (Schéma régional de l'intermodalité), SRCAE (Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie), SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) et PRPGD (Plan régional de prévention et de gestion des déchets), dont la compétence d'élaboration est in fine transmise à la Région), tout en intégrant quatre thématiques supplémentaires :

- Équilibre et égalité des territoires;
- Désenclavement des territoires ruraux;
- Habitat;
- Gestion économe de l'espace.

Le SRADDET s'articule également avec d'autres outils de planification. Il est une déclinaison de la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** et doit prendre en compte les orientations et objectifs chiffrés fixés par ce document. La Stratégie Nationale Bas Carbone 2 fixe notamment un objectif de réduction des émissions de GES du secteur transport de -28 % à horizon 2030 par rapport à 2015. Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec la SNBC.

Par ailleurs, le SRADDET doit prendre en compte le **Plan National de Réduction des Emissions de Polluants (PREPA)** qui fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national. Les objectifs de réduction des émissions anthropiques de polluants atmosphériques sont inscrits dans l'article L. 222-9 du Code de l'Environnement. Le PREPA fixe également des mesures sectorielles concernant le transport telles que la poursuite de la convergence de la fiscalité entre essence-gazole, la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo, le renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions. Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec le PREPA.

Enfin, il existe un lien indirect entre le SRADDET et la **Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)**. Ce document fixe les priorités d'action de la politique énergétique du gouvernement pour la période 2019-2028. Les orientations de la PPE en lien avec le transport et la mobilité sont les suivantes :

- Développer les services de mobilités alternatifs à l'usage de la voiture individuelle
- Maitrise la demande de mobilité

- Développer des véhicules à faibles émissions, l'alimentation en carburants alternatifs et l'efficacité énergétique des parcs
- Favoriser le report modal pour le transport de voyageur
- Favoriser l'efficacité du transport de marchandises
- Favoriser le report modal du ferroviaire vers le fluvial

La PPE doit être compatible avec la SNBC, qui elle-même doit être prise en compte par le SRADDET. Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec la PPE.

Le SRADDET a été adopté le 30 juin 2020 et approuvé le 4 août 2020. La cohérence entre le PDM et le SRADDET sera vérifiée.

Articulation du PDM avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) définit des mesures préventives et correctives à mettre en œuvre pour atteindre des concentrations respectant les valeurs réglementaires de polluants dans l'air ambiant. Les PPA sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et sur les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. Un PPA est élaboré pour une durée de 5 ans.

Le territoire du Grand Creillois est concerné par le PPA de la Région de Creil car l'ensemble des communes de l'Agglomération Creil Sud Oise et 7 sur 10 communes de la Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée sont comprises dans le périmètre du PPA (Figure 10). Par ailleurs, une des mesures réglementaires du PPA concerne spécifiquement le PDM de Creil.

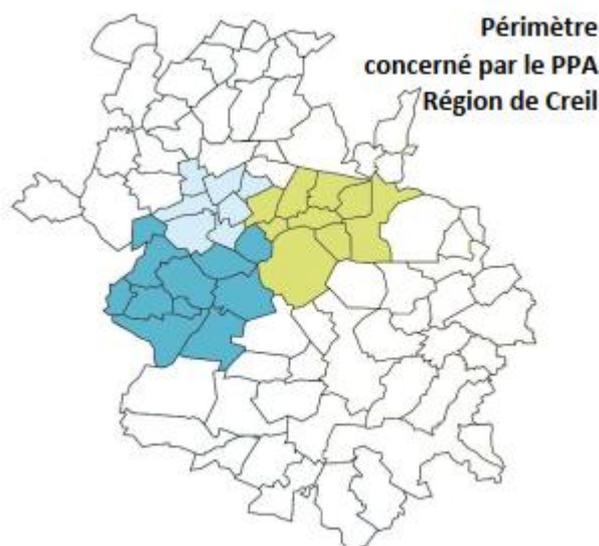


Figure 10 : Communes concernées par le PPA de la Région de Creil

Source : Rapport de diagnostic du Plan de Déplacement Mutualisé du Sud Oise, version du 04/02/2019

Le PPA de la région de Creil, approuvé par arrêté préfectoral le 28 décembre 2015, se donne 3 objectifs :

- ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires (priorité sur les particules) ;

- décliner la directive plafond 2001/81/CE au niveau local et atteindre une baisse de 30% des émissions de particules PM2,5 ;
- tendre à une exposition minimale de la population à la pollution.

Parmi ses 5 mesures réglementaires, le PPA inscrit en matière de transports/mobilité :

- la mise en place progressive de plans de déplacement pour les entreprises (PDE), les administrations (PDA) et les établissements scolaires (PDES) afin de favoriser les alternatives à l'usage de la voiture individuelle et réduire la pollution atmosphérique. Ils deviennent obligatoires au bout de 3 ans pour les entreprises de plus de 500 salariés, les administrations et collectivités de plus de 250 agents, les collèges et lycées de plus de 250 élèves et/ou salariés agents.
- la réduction des émissions de particules dans le **plan de mobilité (PDM) de l'agglomération de Creil**. L'autorité en charge du PDM doit fixer un objectif de réduction de 15 % des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports dans son périmètre sur une durée de cinq ans. L'évaluation du projet de plan devra démontrer que les actions proposées permettent d'atteindre cet objectif.

Le PPA prévoit aussi de « Promouvoir le covoiturage sur le périmètre du PPA » par la promotion du site Internet de covoiturage du SMTCO, le développement d'une base de covoiturage, la promotion du covoiturage (communication, sensibilisation), la création d'aires de covoiturage sécurisées.

Le PDM doit être compatible avec les orientations et mesures fixées dans le PPA approuvé en 2015. Le PDM devra également être compatible avec les éventuelles modifications prises lors de la prochaine révision du PPA (date de révision non disponible) si celles-ci sont validées avant l'approbation du PDM.

Articulation du PDM avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT du Grand Creillois se compose de toutes les communes de l'ACSO et 3 communes de la CCLVD (Laigneville, Monchy-Saint-Eloi et Mogneville). Il a été approuvé en 2013 et suite au bilan intermédiaire de la mise en œuvre du SCoT en juin 2017, les élus ont décidé de procéder à sa révision en vue de couvrir l'intégralité du territoire du SMBCVB.

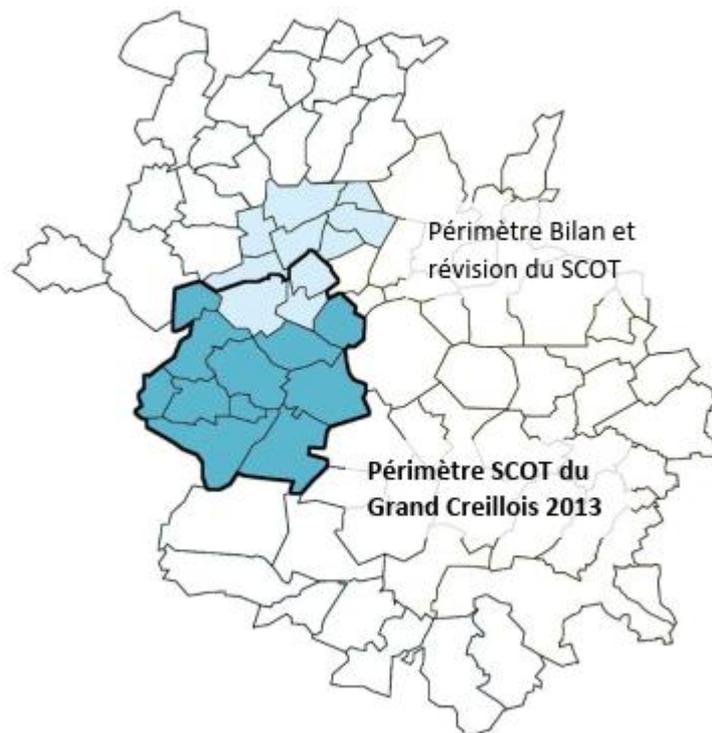


Figure 11 : Communes concernées par le SCOT du Grand Creillois de 2013

Source : Rapport de diagnostic du Plan de Déplacement Mutualisé du Sud Oise, version du 04/02/2019

Le SCOT du Grand Creillois de 2013 vise la concentration de l'urbanisation en travaillant sur les zones urbaines déjà existantes. Ce développement urbain doit notamment favoriser des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, en particulier les modes actifs et les transports en communs en mettant en avant des pôles gares intermodaux. La préservation des espaces naturels et agricoles est aussi un élément avec lequel le PDM devra être compatible.

Les premiers éléments de la révision du SCOT s'inscrivent dans la poursuite des objectifs du SCOT approuvé en 2013, en étant potentiellement plus ambitieux et en intégrant un périmètre plus élargi (CCLVD incluse dans sa globalité). En particulier, les éléments de travail de la révision du SCOT portent notamment sur : la desserte en transport en commun dans les futures zones d'activités et l'amélioration des connexions entre les gares¹.

Le PDM devra être compatible avec les orientations et objectifs du SCOT actuellement opposable, tout en intégrant les évolutions attendues de la révision de ce dernier.

Le SCOT étant actuellement en cours de révision, la cohérence avec les documents de planification présentant un lien réglementaire avec le SCOT (en particulier les PCAET et le PNR) a également été vérifiée pour anticiper les évolutions possibles du SCOT révisé.

Articulation avec les PCAET

Le Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) est un document de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables, de maîtriser la consommation d'énergie et d'améliorer la qualité de

¹ Rapport de diagnostic, Mobilités Sud de l'Oise, version du 04.02.2019, page 30

l'air sur un territoire. La réalisation d'un PCAET porte sur un large ensemble de thématiques comme l'urbanisme, la mobilité, les activités agricoles ou industrielles. Dans le cadre d'un PCAET, des actions peuvent porter directement sur les transports et la mobilité.

Il n'existe pas de lien réglementaire direct entre PCAET et PDM. Néanmoins de par les thématiques traitées et leur relation mutuelle avec le SCoT, il est important que ces documents soient cohérents.

L'ACSO s'est engagée depuis 2018 dans la réalisation de son Plan Climat-Air-Energie Territoriale (PCAET). Il est actuellement en cours d'élaboration. Dans le cadre du PCAET, plusieurs actions portent sur le transport. La cohérence des actions et des objectifs est assurée par les chargés de mission en interne, le PDM étant un levier important sur les actions du PCAET visant le secteur du transport.

La CCLVD s'est également lancée dans l'élaboration de son PCAET en 2020.

Ces démarches conjointes d'élaboration d'un PDM et d'un PCAET permettent d'adresser des thématiques communes : qualité de l'air, émissions de GES, réduction de la consommation énergétique.

Les PCAET de l'ACSO et de la CCLVD étant en cours d'élaboration, la cohérence des actions et des objectifs des PCAET avec le PDM sera assurée en amont de leur approbation sur le plan déposé le plus tardivement.

Articulation avec le PNR

La charte d'un parc détermine pour le territoire du Parc Naturel Régional les orientations de protection, de mise en valeur et de développement et les mesures permettant de les mettre en œuvre. L'article L.333-1 du Code de l'Environnement précise que l'Etat et les collectivités territoriales adhérentes du PNR, lesquels contribuent à la rédaction de la Charte, ont un devoir de cohérence. Aussi, la cohérence du PDM avec les orientations prises dans la charte du PNR est à assurer.²

Le Parc Naturel Régional Oise Pays de France compte 70 communes dont 2 appartenant à ACSO : Creil et Saint Maximin.

Le PNR fait l'objet d'une Charte qui a été validée le 26 mars 2019.

Cette nouvelle charte s'articule autour de 12 orientations réparties dans 5 axes :

- Axe I : Maintenir la diversité biologique et les continuités écologiques
- Axe II : Vers un territoire accueillant et responsable face au changement climatique
- Axe III : Favoriser un cadre de vie harmonieux fondé sur la préservation des ressources
- Axe IV : Accompagner un développement économique, porteur d'identité
- Axe V : Un projet de territoire partagé

Articulation avec le Schéma de Secteur

Un Schéma de Secteur est « un document d'urbanisme qui, détaille et précise le contenu des schémas de cohérence territoriale ». Il vise à fixer à l'échelle d'une

² Article L.333-1 du Code de l'Environnement, « L'Etat et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences sur le territoire du parc. Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent »

commune ou d'un EPCI des orientations à long terme en matière d'aménagement du territoire (habitat, environnement, économie, déplacements, ...).

Il n'y a actuellement pas de schéma de secteur en vigueur sur le territoire du Grand Creillois.

Articulation du PDM avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) ou Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durables (DTADD)

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est un document de planification et d'aménagement issue de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999.

Ciblées en fonction de grands objectifs sélectionnés pour leur enjeu, les DTA ne traitent que des questions pour lesquelles les outils de droit commun sont insuffisants. Leurs orientations prescriptives encadrent les documents d'urbanisme de rang inférieur qui doivent leur être compatibles. Les DTA définissent les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement, et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation de grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Il n'y a pas de DTA sur le territoire du Grand Creillois.

Articulation avec les PLUi et PLU

Un Plan Local d'Urbanisme est « un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un groupement de communes (PLUi) ou d'une commune (PLU) établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement »³. Il vise à orienter et à encadrer les initiatives en matière d'occupation des sols, d'habitats, de mobilité, de bruits...

Il y a actuellement sur le territoire 20 communes qui sont couvertes par un PLU (Plan Local d'Urbanisme) : Saint-Maximin, Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire, Thiverny, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Maysel, Saint-Vaast-lès-Mello, Cauffry, Rantigny, Rosoy, Verderonne, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rousseloy, Mogneville, Baillevall, Monchy-Saint Eloi et Labruyère.

1 commune est soumise au RNU (Règlement Nationale d'Urbanisme) : Liancourt.

Les PLU devront être compatibles avec le nouveau PDM : cela doit intervenir dans les 3 ans suivant l'adoption du PDM.

³ Ministère de la Cohésion des Territoires, « Plan Local d'Urbanisme Intercommunal »

Synthèse des plans à considérer

Au-delà de l'aspect réglementaire, le PDM est susceptible d'interagir avec les objectifs d'autres plans et programmes. La liste (non exhaustive) des plans concernés est présentée ci-après.

Ceux-ci ont été intégrés tout au long de la démarche de construction des stratégies et actions afin d'obtenir des actions spécifiques adaptées au territoire mais également cohérentes avec les attentes des autres plans réglementaires.

Tableau 3 : Liste des plans à considérer

	Plans, schémas et programmes	Concerné	Non-concerné	Relations réglementaires directes
Documents nationaux	SNBC	X		
	PREPA	X		
	PNACC	X		
	PPE	X		
	Loi LOM	X		X
Documents régionaux	SRADDET	X (SRADDET Hauts-de-France)		X
	PRSE	X (PRSE 3 Hauts-de-France 2017-2021)		
	Charte de Parc Naturel Régional	X (Charte du PNR Oise Pays de France 2020-2035)		
	DTA		Pas de DTA sur le territoire	X
Documents territoriaux	PPA	X (18 communes concernées)		X
	Plan de mobilité	X Plan départemental pour une mobilité durable dans l'Oise		
	Schéma intercommunal des circulations douces	X Schéma intercommunal des circulations douces, ACSO, adoptée en 2013		
	Plan Paysage ACSO	X		
	Plan Guide Gare Cœur d'Agglo, ACSO	X		
	SCoT	X (SCoT du Grand Creillois)		X
	PCAET	X (en cours d'élaboration pour ACSO et CCLVD)		
	Schéma de secteur		Pas de schéma de secteur sur le territoire	X
	PLUi		Pas de PLUi sur le territoire	X

	PLU	X (20 communes concernées)		X
	Projets de territoires ACSO et CCLVD	ACSO : adopté en 2017 CCLVD adopté le 16 décembre 2019 :		

La cohérence du PDM avec les principaux plans et schémas est présentée à la fin du présent document.

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE COMME OUTIL D'AIDE A LA DECISION

Définition et objectifs

L'évaluation environnementale stratégique est une démarche itérative entre l'acteur en charge de l'élaboration du plan et l'évaluateur, en charge de la réalisation de l'EES. Elle vise à s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires. L'EES se présente comme un véritable outil d'analyse et d'aide à la décision dans le sens où elle permet aux différents acteurs d'avoir connaissance des différents enjeux et de mieux apprécier les conséquences de leurs décisions sur l'environnement.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDM, l'EES doit permettre de représenter le meilleur compromis entre les objectifs en matière de déplacements et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

Cadre juridique

L'article R122-17 du Code de l'environnement énumère la liste des plans et programmes devant faire l'objet d'une EES. Le PDM, considéré comme étant susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement fait partie de cette liste et doit donc être soumis à une évaluation environnementale.

Le contenu de cette étude doit se conformer aux attentes de l'article R122-20 du Code de l'environnement, qui en décrit le contenu.

Ainsi, le présent dossier constitue, conformément à l'article R122-17 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité du Grand Creillois. Le contenu de cette étude a été élaboré afin de se conformer aux attentes de l'article R122-20 du Code de l'environnement.

Démarche globale

L'évaluation environnementale du PDM du Grand Creillois s'est décomposée en 3 grandes phases :

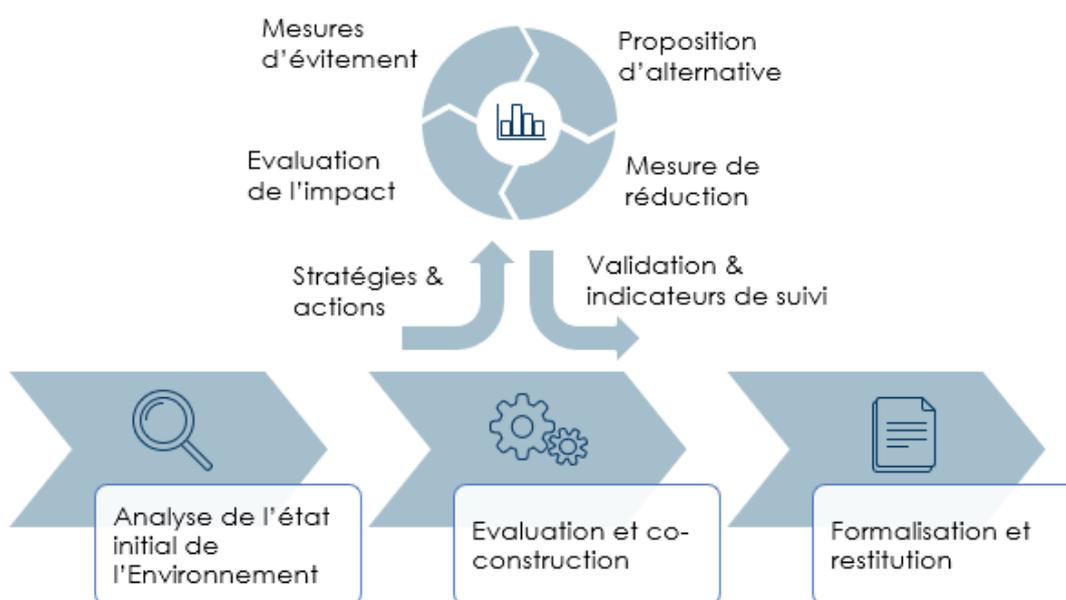


Figure 12 : Démarche globale de l'évaluation environnementale du PDM

1. **Analyse de l'Etat Initial de l'Environnement** : cette phase a amorcé la démarche et a permis de dresser un état des lieux du territoire sur l'ensemble des thématiques environnementales et sociales. Les enjeux et spécificités du territoire y sont identifiés et présentés. Les enjeux environnementaux ont ensuite été hiérarchisés afin de mettre en évidence les enjeux forts du territoire. Ils ont servi de base pour la prise de décision dans la phase suivante.
2. **L'évaluation et la co-construction du PDM** : cette étape a été l'occasion d'accompagner, pas à pas, l'élaboration du plan de mobilité et d'intégrer les enjeux environnementaux au cœur des préoccupations, en tant qu'un des fondements de l'aménagement du territoire. La séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) a été appliquée pour limiter le recours à la compensation.
3. **La formalisation et la restitution** : le présent rapport environnemental récapitule les différentes étapes ayant permis d'aboutir au projet du PDM, et détaille les incidences positives et négatives en découlant, et les mesures pour les éviter voire les réduire.

DIAGNOSTIC DE MOBILITE ET ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Synthèse de l'état initial de l'environnement à l'échelle du Sud Oise

L'analyse de l'état initial de l'environnement complète est disponible dans le document commun aux 6 EPCI constituant le territoire Sud Oise, nommé « Etat initial de l'environnement ».

Les enjeux qui ressortent de cet état initial de l'environnement à l'échelle du Sud Oise ont été hiérarchisés dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Hiérarchisation des enjeux du territoire du Sud Oise

Thématique environnementale à considérer	Enjeux sur le territoire		
	Fort	Moyen	Faible
Milieu physique			
Les sols superficiels			
Ressources non renouvelables			
Eaux souterraines			
Eaux superficielles			
Qualité de l'air			
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)			
Milieu naturel			
Diversité biologique / Continuités écologiques			
Faune et Flore (dont Natura 2000)			
Habitats naturels (milieux remarquables et protégés incl. Natura 2000)			
Milieu humain			
Santé			
Activités humaines (agriculture, tertiaire, tourisme / loisirs...)			
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace			
Patrimoine culturel, architectural et archéologique			
Gestion des déchets			
Déchets			
Assainissement			
Déplacement, infrastructures et transports			
Déplacement			
Risques et Nuisances			
Risques naturels			
Risques technologiques			
Bruit			
Autres nuisances (vibrations, émissions lumineuses, pollen, odeur ...)			
Paysages			
Paysages			

Les enjeux à l'échelle du Sud Oise qui sont classés les plus forts sont :

- **Les eaux souterraines** : les masses d'eau souterraines sont présentes en quantité et constituent la principale ressource en eau du territoire. Elles présentent une qualité moyenne en lien avec des teneurs en pesticides et en nitrates trop élevées. Le territoire connaît également une problématique de dépôts sauvages qui polluent les nappes souterraines. Certaines des masses d'eau souterraines comme la masse d'eau « Eocène du Valois », sont sensibles aux sécheresses et peuvent connaître des problèmes de recharges en été car elles sont peu reliées au réseau hydrographique.
- **La qualité de l'air** : le territoire creillois est concerné depuis 2011 par des dépassements récurrents des seuils réglementaires pour les particules fines, ainsi un Plan de Protection de l'Atmosphère a été mis en place en 2015 sur le territoire. Les émissions de polluants atmosphériques sur le territoire creillois proviennent de l'industrie, du transport routier, du résidentiel et du secteur agricole principalement.
- **Les habitats naturels** : de nombreux espaces naturels sont présents sur le territoire, dont des espaces protégés, comme le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France. Le territoire présente aussi de nombreuses zones humides ainsi que des sites Natura 2000, des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) ainsi que des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).
- **La faune et flore** : le territoire présente divers milieux naturels qui permettent l'expression d'une grande biodiversité floristique et faunistique. Des espèces

rare, menacées et/ou remarquables sont recensées dans plusieurs de ces milieux et justifient la présence de nombreux milieux protégés et/ou inventoriés. Le PNR, les zones Natura 2000, ZNIEFF, ENS et ZICO abritent de nombreuses espèces remarquables et ordinaires en lien avec les divers milieux qui le constitue.

- **La santé** : le territoire présente une population relativement jeune et avec une offre de soin assez élevée. Le taux de personnes décédées par accident de la route est cependant plus élevé sur le territoire comparé à la moyenne nationale.
- **Les activités humaines** : le territoire présente un profil socio-professionnel relativement similaire à la moyenne nationale. On note que la part d'agriculteurs est plus faible sur le territoire avec 0.3% de la population active contre 1.4% en moyenne en France. L'ensemble du territoire du Sud Oise connaît une dépendance vis-à-vis des territoires extérieurs par rapport à l'emploi, le territoire connaît notamment un fort tropisme francilien.
- **Les risques naturels et technologiques** : le risque inondation est important sur le territoire (risque de crue de l'Oise et son affluent le Thérain). Le nord du territoire est concerné par l'aléa retrait-gonflement des argiles et la commune de Clermont est concernée par le risque glissement de terrain. Concernant le risque technologique, on recense sur le territoire du Sud de l'Oise près de 130 installations classées ICPE dont 11 classées SEVESO. Le transport de marchandises dangereuses (TMD) est un risque présent également dans le Sud de l'Oise.
- **Le bruit** : un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est présent dans l'Oise. Les zones de bruits critiques y sont présentées ainsi que les zones calmes à préserver. Certains axes routiers sont classés par un classement sonore, de même que certaines infrastructures ferroviaires.
- **Ainsi que les déplacements** (voir le paragraphe en-dessous).

Synthèse de l'état initial de l'environnement à l'échelle du Grand Creillois

Des enjeux plus spécifiques à l'échelle de chaque territoire ont été identifiés, une synthèse de ceux du Grand Creillois est présentée ci-dessous :

- **Activité économique** : Le Grand Creillois dispose d'un tissu économique varié et constitue le premier pôle économique du sud de l'Oise. Cependant, le taux de chômage du territoire dépasse les 18% (en 2008) ;
- **Population** : La population du Grand Creillois est plus jeune que la moyenne picarde et française, et cet élément peut être un atout pour le territoire. Cependant, le solde migratoire du Grand Creillois est négatif, avec des jeunes ménages et actifs qui quittent en grande partie le territoire ;
- **Infrastructures de transport** : La desserte du territoire est de très bonne qualité avec les territoires voisins, notamment via le réseau ferroviaire qui dessert Paris, Compiègne, Amiens et Beauvais, ainsi que le RER D vers Villeneuve St Georges et le réseau routier de bonne qualité également
- **Education** : L'offre de formation est de qualité et diversifiée, couvrant le domaine de l'industrie et des services ;
- **Urbanisme** : Le territoire dispose d'une urbanisation dense et compacte, limitant l'étalement urbain et protégeant les espaces naturels. Certains espaces, notamment les friches industrielles, sont le signe du passé et du déclin industriel ;

- Milieux naturels : Des zones protégées sont situées sur le territoire du Grand Creillois, notamment le site Natura 2000 « Coteaux de l'Oise autour de Creil » ;
- Qualité de l'air : L'air du territoire est dégradé et concerné par des dépassements des seuils réglementaires pour les particules fines. Le PPA de la région de Creil concerne une grande partie du territoire ;
- Patrimoine : Au niveau du patrimoine architectural, la ville de Creil compte 4 sites inscrits (Chapelle de Ivaux et ses abords, Château de Vaux et ses abords, Ile de Creil et Parc Municipal Rouher) ;
- Risques Naturels : Le territoire est concerné par le risque inondation, en lien principalement avec le risque de crue de la rivière Oise, ainsi que par le risque technologique, avec 58 ICPE et 6 SEVESO sur le territoire.

Synthèse du diagnostic de mobilité à l'échelle du Sud Oise

Le tableau ci-dessous présente les avantages et faiblesses, ainsi que les opportunités et menaces ressortis du diagnostic des Plans de Mobilité Mutualisés du Sud de l'Oise.

Tableau 5 : Rappel des points forts du diagnostic

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 	<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 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 
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Réseaux urbains en développement (Le Bus) ou en restructuration (STAC) - 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 	<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, pouvant accroître les difficultés de circulation - Renforcement de la dépendance vis-à-vis des territoires extérieurs, un risque

<ul style="list-style-type: none"> - Arrivée de la ligne TGV et du barreau Roissy - Picardie, mise en œuvre de la LOM, 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 Grand Creillois et de la CCPOH - Réflexion sur l'adoption de la compétence mobilité de certains EPCI (CCLVD, CCPOH...) 	<ul style="list-style-type: none"> - de rater l'opportunité du TGV et des projets phares - Artificialisation croissante des sols avec une population en augmentation 
---	--

Les analyses menées au cours du diagnostic, ainsi que les enseignements des tables rondes avec les acteurs locaux et les élus des intercommunalités, ont permis d'identifier les principaux enjeux de mobilité à l'échelle du Sud de l'Oise. Ceux-ci se déclinent selon 4 thématiques : aménagement du territoire, transports collectifs et nouvelles solutions de mobilité, circulation et stationnement, déplacements des salariés et transports de marchandises. Ces enjeux ont aussi été déclinés à l'échelle de chaque territoire, les enjeux du territoire du Grand Creillois sont les suivants :

Aménagement, urbanisme et mobilité

- Mieux répondre aux déplacements entre les secteurs périurbains et le cœur d'agglomération,
- Densifier et diversifier les activités aux abords des gares,
- Réduire la circulation dans la traversée des secteurs urbains, intégrer les impacts de la circulation sur la santé et la qualité de vie dans la conception des projets urbains,
- Améliorer les conditions de déplacement à pied et à vélo dans les principales traversées du cœur d'agglomération, ainsi que le long de l'Oise, du Thérain et de la Brèche,
- Réduire les déplacements liés aux achats périurbains en développant les commerces de proximité dans les centres-villes.

Transports collectifs, gares et solutions innovantes

- Réorganiser les rabattements en transports collectifs vers la gare de Creil, améliorer la desserte vers les gares complémentaires du territoire,
- Améliorer le maillage en transports collectifs entre les secteurs préurbains et vers les bassins d'emplois de Senlis et Clermont,
- Améliorer les correspondances et mieux accueillir les modes actifs à la gare de Creil en anticipant l'évolution de la desserte,

- Communiquer sur les solutions innovantes existantes et les développer dans les secteurs périurbains.

Circulation et stationnement

- Mener une réflexion sur l'offre en stationnement aux gares afin de répondre à la demande tout en rééquilibrant les flux entre les gares,
- Réduire les difficultés de circulation sur le contournement et les pénétrantes de Creil,
- Requalifier les traversés de villes pour renforcer leur statut local et limiter les conflits d'usages, apaiser la circulation sur les voies locales,
- Réinterroger la place de la voiture en ville et plus largement, la fonction des espaces publics.

Mobilité des salariés et des élèves, transport de marchandises

- Renforcer la desserte des principaux pôles d'emploi, avec une attention particulière à la mobilité innovante,
- Renforcer la capacité routière des grands axes, poursuivre le réaménagement des échangeurs, apaiser les voies locales et y réduire le trafic de poids lourds,
- Améliorer les conditions de déplacement aux abords des établissements scolaires, garantir des trajets en cars plus directs,
- Améliorer les conditions de livraison dans les principaux centres villes et pôles d'activités, développer l'usage de véhicules plus adaptés aux contextes urbains.

Rappel des projets validés avant la construction des scénarios

Avant de commencer la démarche de Plan de Mobilité, des projets de mobilité à l'échelle du Sud Oise ont été engagés ou programmés. Leur réalisation sera assurée à un horizon de 10 à 15 ans. Ces projets ont été validés et représentent la base du scénario « au fil de l'eau ». Ce scénario permet de comparer les conséquences de chaque scénario à celles de la situation de référence.

Voici ci-dessous ces différents projets.

Les projets urbains

Les projets d'aménagement se concentrent majoritairement dans la partie Nord du territoire, même si quelques projets urbains sont en cours de réalisation dans la partie Sud. La plupart des projets en cours sont menés autour de Creil et sur l'axe entre Creil et Clermont.

Un projet majeur ressort sur le territoire du Sud de l'Oise : le projet « Cœur d'Agglo de Creil », qui consiste à accueillir de nouveaux logements et bureaux aux abords de la gare de Creil et la création d'un port fluvial à Creil (Ec'eau port).

D'autres projets, correspondant à la logique de densifier autour des gares, en accueillant de nouveaux habitants et activités, inscrits dans les documents d'urbanisme, se développent sur le territoire. Ces projets privilégient la densification et le renouvellement urbain, y compris en réactivant des friches afin de limiter l'étalement urbain et donc la consommation foncière et les besoins en déplacement.

Néanmoins, les projets les plus consommateurs de foncier et excentrés des zones urbaines sont à vocation économique : extension du Parc d'activités Alata, ZAC Nord de Bazicourt / Saint-Martin-Longueau, projet d'entrepôt Goodman à Senlis, ZAC de Mogneville. Ces derniers risquent d'accroître les flux domicile-travail et de transport de marchandises, qui pourraient impacter le territoire.

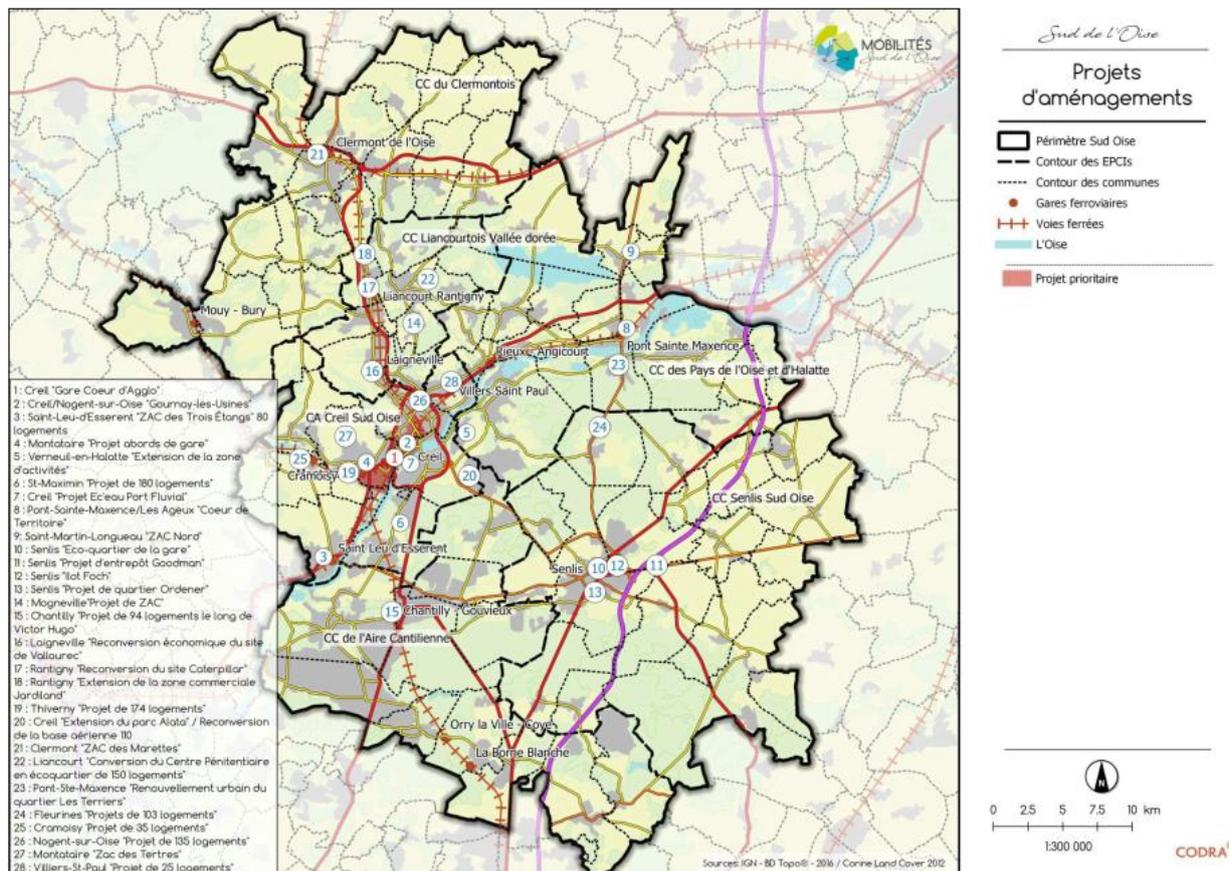


Figure 13 : Carte des projets urbains à l'échelle du Sud Oise

Les projets de mobilité

Dans le Sud de l'Oise, 6 projets de pôles d'échanges sont lancés en vue d'améliorer leurs conditions d'usage : Clermont, Pont Sainte Maxence, Creil, Senlis Chantilly-Gouvieux et Montataire (à moyen terme). Ces grands projets consistent à reconfigurer les espaces aux abords des pôles d'échanges pour améliorer les conditions d'intermodalité et ils s'accompagnent souvent d'une refonte de l'offre locale.

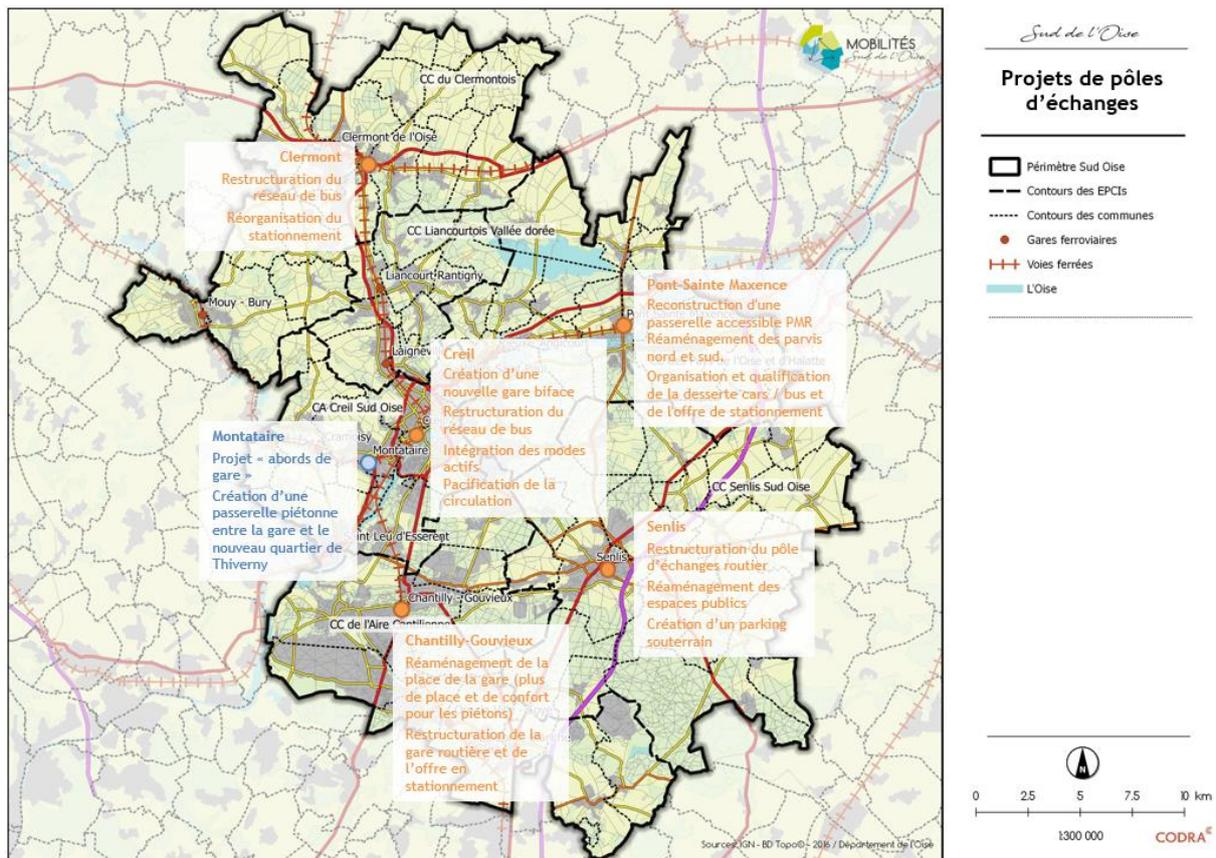


Figure 14 : Carte des projets de pôles d'échanges sur le territoire du Sud Oise

Par ailleurs, de nombreux autres projets vont impacter les conditions d'accès et de mobilité dans le Sud de l'Oise :

<p>Projets ferroviaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barreau ferroviaire vers Roissy • Augmentation des fréquences des TER • Arrivée du TGV à moyen terme • Création du Grand Paris Express • Mise en service du CDG Express 	<p>Modes actifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la TransOise, traversant le département • Développement du réseau cyclable de l'ACSO, projets dans le cadre du Schéma intercommunal des circulations douces réalisé par l'ancienne CAC • Voie verte de Chantilly à Senlis
<p>Réseaux de transports collectifs urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restructuration du réseau STAC (ACSO) • Restructuration du réseau Le bus (CCC) • Lamorlaye : création de deux navettes, dont une vers Chantilly et l'autre vers Orry-Coye 	<p>Transport fluvial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canal Seine-Nord reliant l'Oise au Canal Dunkerque-Escaut • Gabarit européen, permettant d'accueillir des convois de 185m x 11,40 m (soit 200 conteneurs) • Ecoport de Creil et halte fluviale de St-Leu-d'Esserent
<p>Pôles d'échanges multimodaux (PEM)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projets de réaménagement des pôles d'échanges (Chantilly, Senlis, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Clermont), amélioration des conditions d'intermodalité pour tous les usagers 	<p>Nouvelles mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oise Mobilité, Pass Oise Mobilité, SISMO... • Déploiement du Rézo Pouce

LA PHASE D'ELABORATION DE LA STRATEGIE DE MOBILITE

Méthodologie retenue pour construire les stratégies de chaque territoire

Pour élaborer la stratégie de mobilité de chaque territoire, trois scénarios ont été construits par territoire, en cohérence avec les éléments du diagnostic. Ces scénarios s'appuient sur les éléments du diagnostic et sur les projets déjà validés (présentés dans la section précédente). Il s'agit :

- d'un scénario « au fil de l'eau », c'est-à-dire sans interventions sur les tendances de mobilité observées ;
- de deux autres présentant des trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité fixés par les élus. Chaque territoire a ensuite validé un seul des scénarios construits pour son territoire. Une vision de mobilité commune, à l'échelle du Sud Oise, a ensuite été construite afin d'assurer la cohérence des orientations.

La figure ci-dessous présente la méthodologie générale d'élaboration des scénarios.

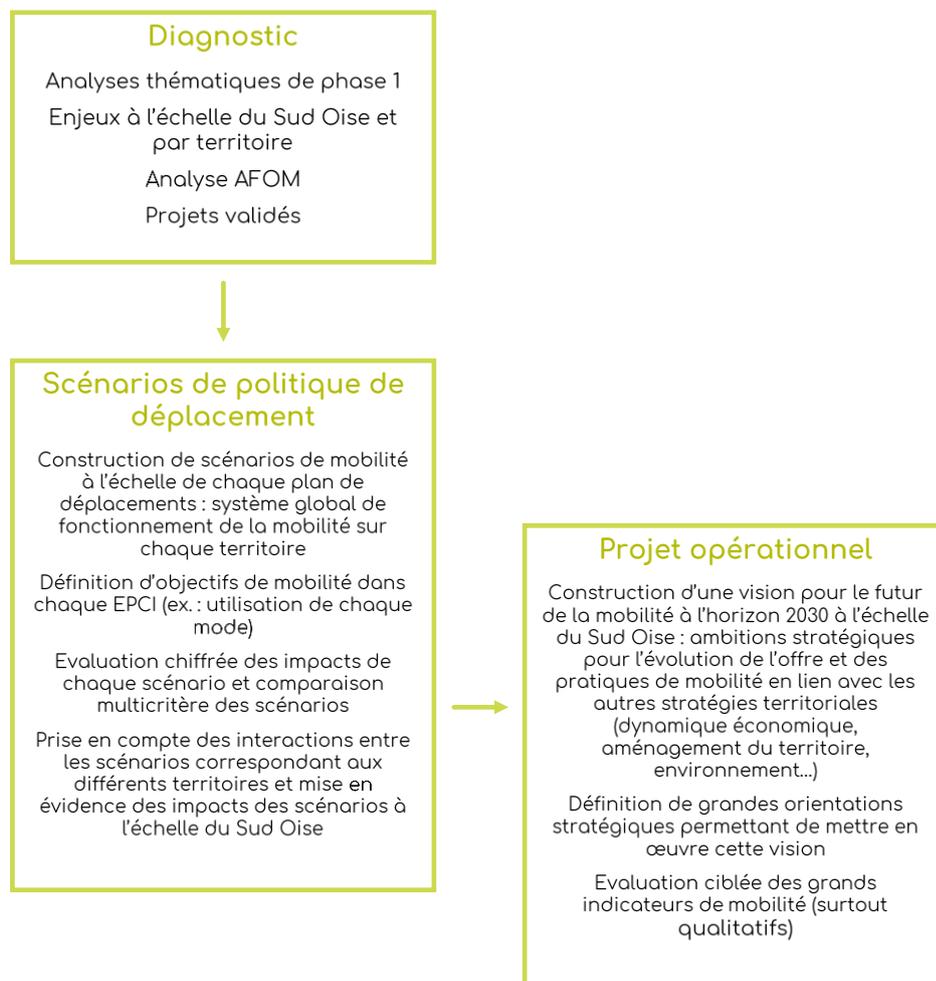


Figure 15 : Méthodologie d'élaboration des scénarios de mobilité

Description des différents scénarios

Les trois scénarios présentés ci-dessous ont fait l'objet d'échanges avec les élus du territoire, dans le cadre de la construction de la stratégie de mobilité à l'horizon 2030. Ces scénarios ont fait l'objet d'approfondissements (non présentés dans le présent rapport), qui ont notamment permis de les évaluer et de les comparer entre eux.

Le scénario 1 : au fil de l'eau – poursuite des tendances en cours

Le scénario 1 se base sur une poursuite des tendances en cours : aucune mesure n'est prise pour faire évoluer les conditions de mobilité sur le territoire, autre que celles déjà en cours. La politique de mobilité reste la même qu'actuellement et seuls les projets et les tendances déjà en cours, actualisés à l'horizon 2030, sont pris en compte dans ce scénario.

Cette tendance de développement comporte des risques. En effet, la concentration de l'urbanisation, de l'accueil d'habitants et d'emploi dans le noyau urbain de Creil génère des besoins très importants en termes de mobilité quotidienne. Si le rôle du pôle régional est ainsi renforcé, ce développement accentue également la pression et la saturation subies par celui-ci (congestion des axes routiers, forte demande de stationnement aux abords de la gare...). Par ailleurs le renforcement de polarités non desservies par des transports structurants amplifie l'usage de la voiture.

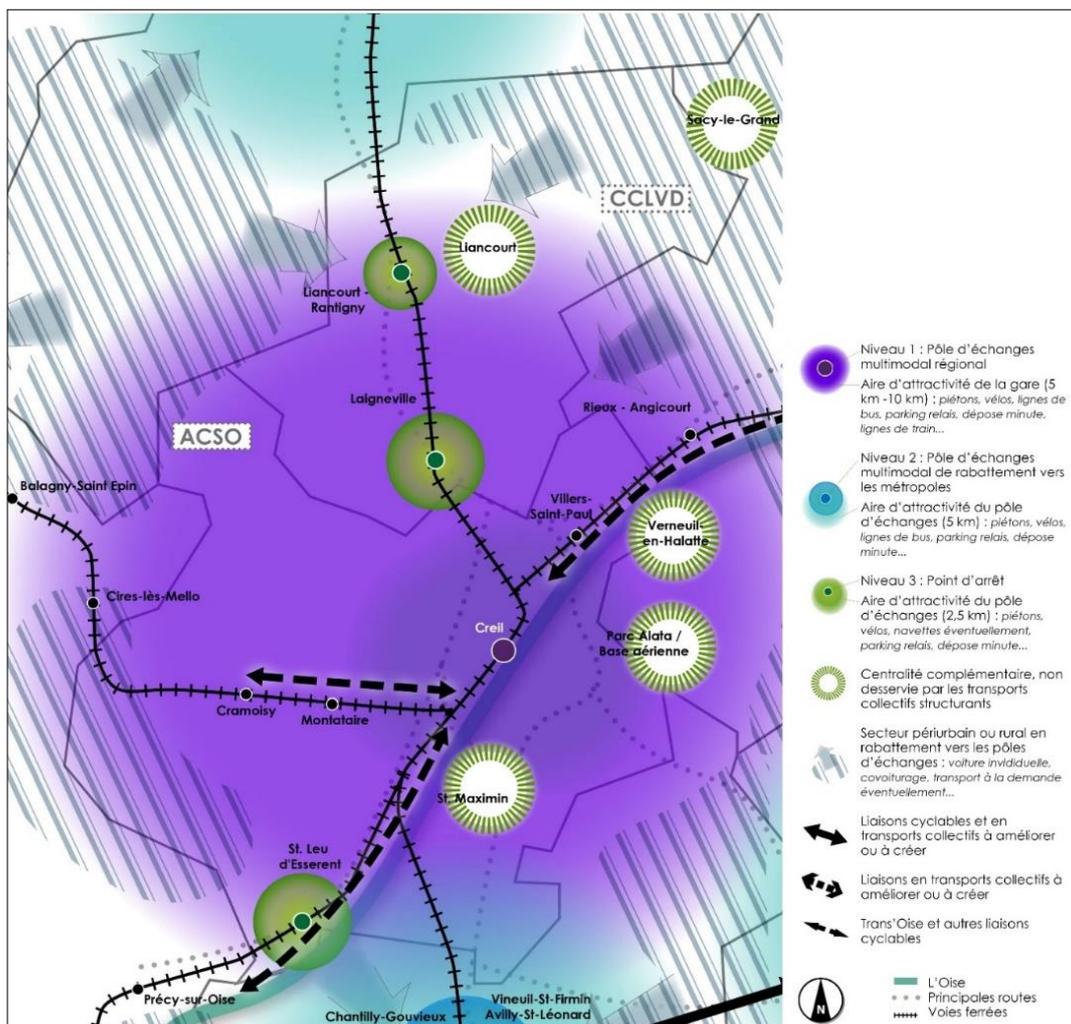


Figure 16 : Carte représentant le scénario 1 du Grand Creillois

Le scénario 2 : Une réponse aux grands déplacements pendulaires

Le scénario 2 s'organise autour d'un pôle à forte attractivité et d'envergure régionale (celui de Creil) et de 6 pôles d'échanges de niveau 3 (Liancourt-Rantigny, Laigneville, Cramoisy, Montataire, Saint-Leu-d'Esserent, Villers-Saint-Paul). Cette organisation vise en particulier à rééquilibrer les flux afin de réduire la saturation automobile aux abords de la gare de Creil. En effet, elle renforce les pratiques de rabattement en voiture et en transports collectifs depuis les zones périurbaines vers les pôles de niveau 2 (ex : Chantilly-Gouvieux).

Néanmoins, les pôles de niveau 2 présentent une nouvelle attractivité, entraînant notamment des rabattements supplémentaires depuis les espaces périphériques. En l'absence de solution avec des modes de déplacements alternatifs efficaces, l'usage de la voiture individuelle se poursuit voire s'accroît. Par ailleurs, le pôle de Creil continue de jouer un rôle important pouvant entraîner, dans une moindre mesure, des effets de saturation.

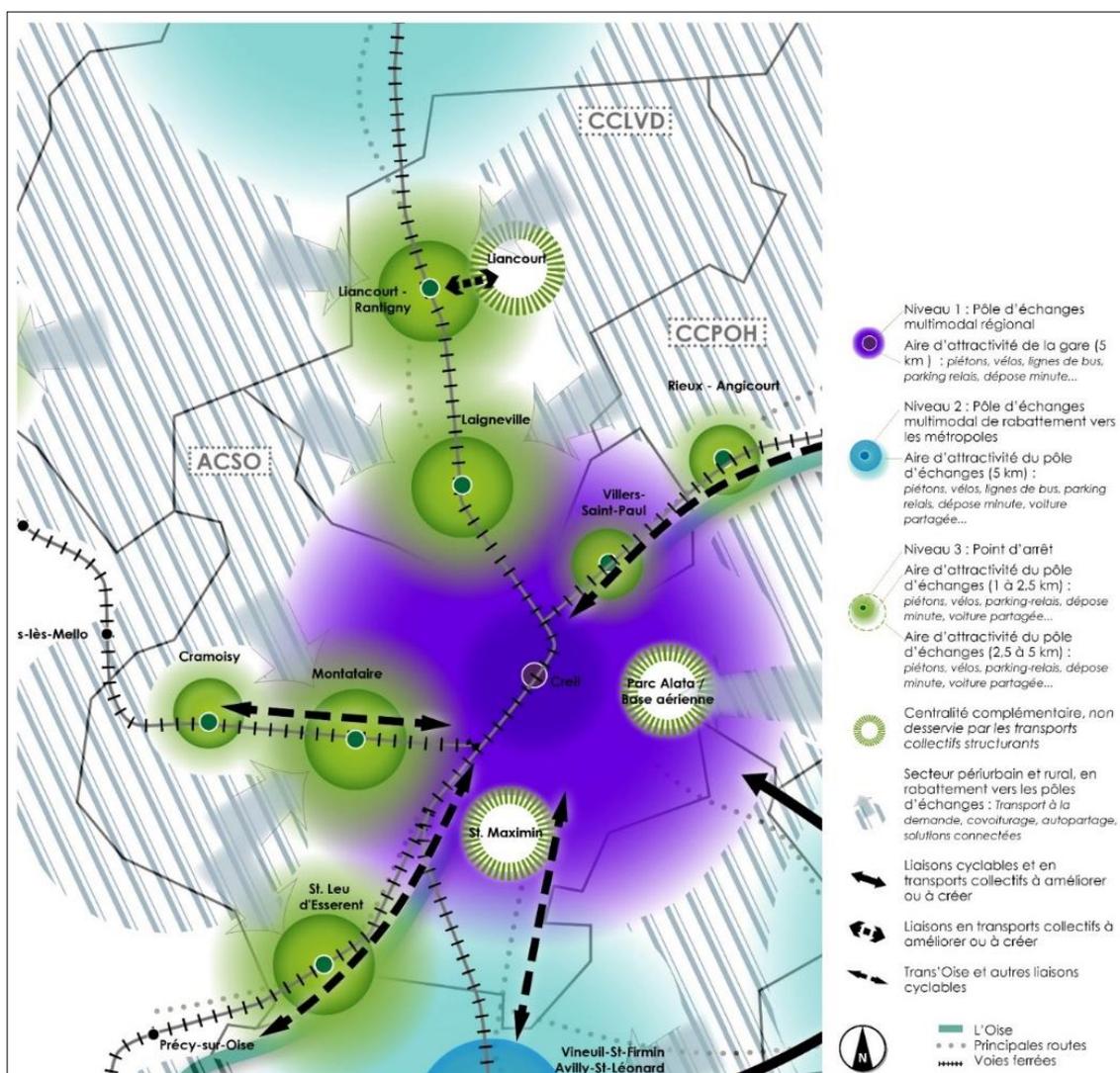


Figure 17 : Carte représentant le scénario 2 du Grand Creillois

Le scénario 3 : Un retour progressif à la proximité

Le scénario 3 s'organise autour d'un pôle d'échanges multimodal régional (Creil) et de 6 pôles de niveau 3. Le pôle d'échanges de Creil joue un rôle moins dominant que dans les autres scénarios, tandis que les autres pôles gagnent en attractivité, notamment à travers une desserte en transports collectifs renforcée. Cette organisation permet de mieux répartir les flux et de couvrir le territoire de points d'accès qualitatifs au réseau ferroviaire.

Par ailleurs, ce scénario s'appuie fortement sur un développement des liaisons cyclables et des cheminements piétons aux abords des pôles d'échanges et dans les centralités urbaines. La stratégie d'aménagement du territoire, consistant en une densification aux abords des pôles d'échanges, favorise une réduction de l'usage de la voiture et de la distance des déplacements (à long terme).

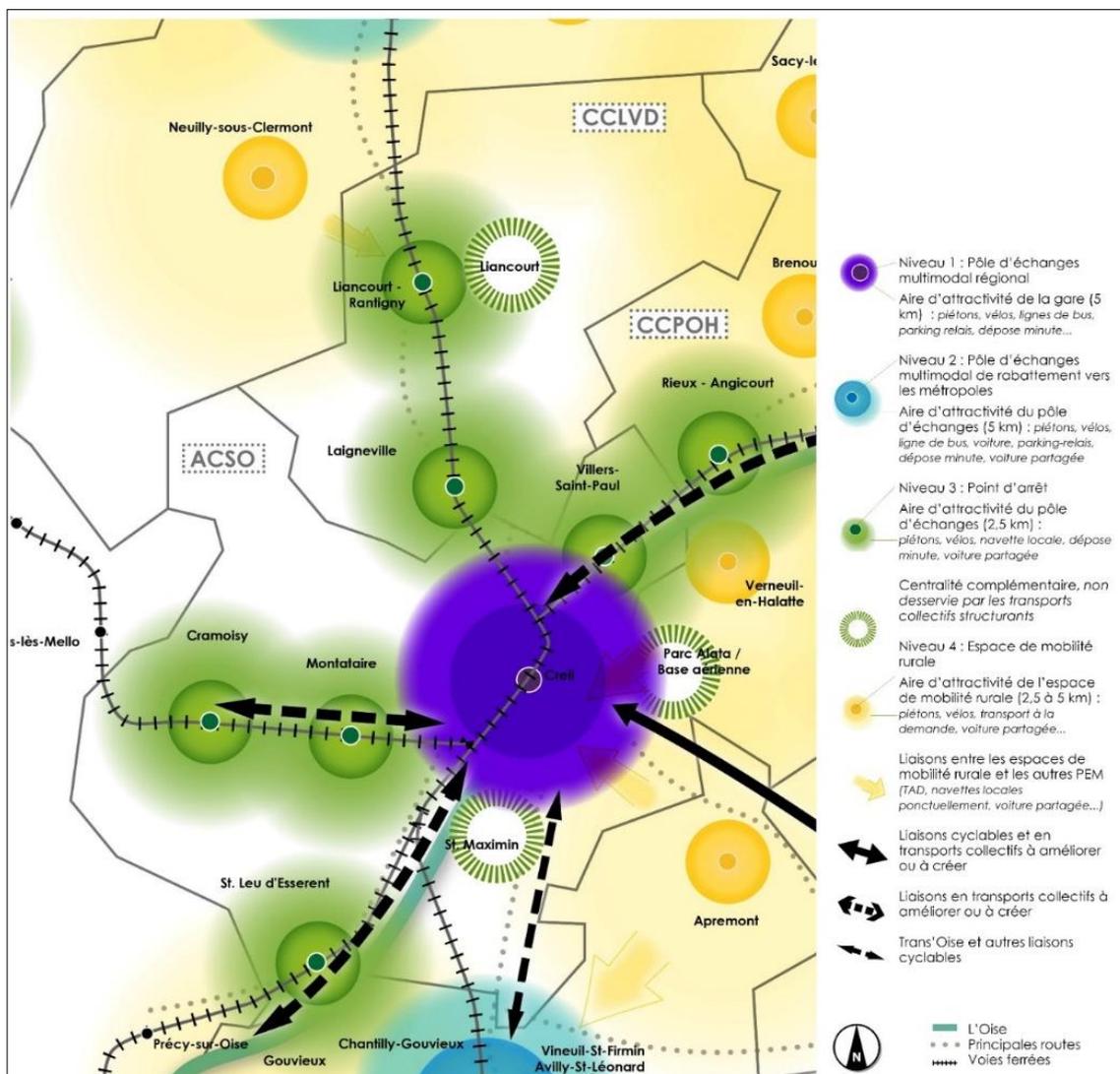


Figure 18 : Carte représentant le scénario 3 du Grand Creillois

Construction des scénarios et analyse qualitative et quantitative

Démarche de construction

La construction de ces scénarios s'est faite de janvier à septembre 2019, durant plusieurs comités techniques (COTECH) et plusieurs comités de pilotage (COFIL) (voir

Figure 19). La méthodologie de travail a tout d'abord été présentée en COTECH puis validée en COFIL (6 février 2019) et les ambitions des territoires ont ensuite été discutées. Une première version des scénarios a été présentée en COTECH (13 mars 2019), ainsi que les critères permettant l'évaluation des scénarios (critères « mobilité » et critères environnementaux). Le COFIL d'avril 2019 a permis de présenter les scénarios finalisés ainsi que les résultats de l'évaluation multicritère, et de choisir un scénario. Les bureaux communautaires ont ensuite permis de présenter le scénario retenu et de répondre aux remarques des élus. Le séminaire de mobilité a ouvert la démarche aux partenaires et acteurs locaux. Les scénarios retenus ont finalement été approuvés dans chaque conseil communautaire.

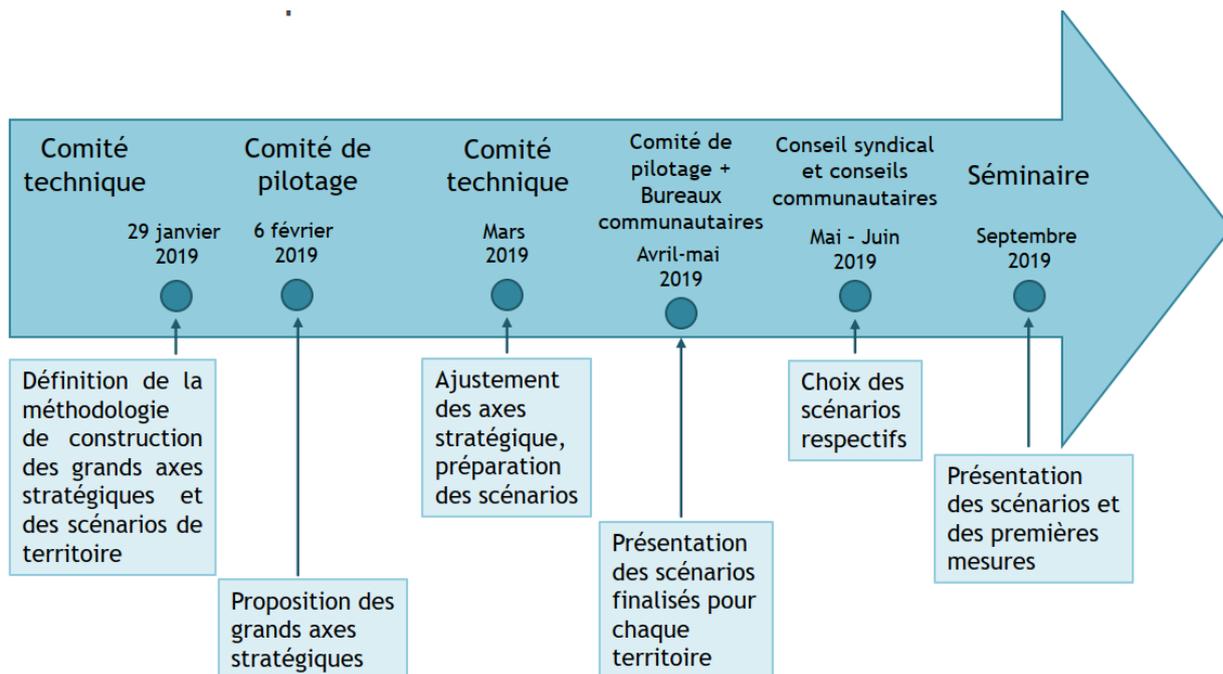


Figure 19 : Démarche de construction des scénarios

Comparaison des scénarios du Grand Creillois

La figure ci-dessous compare les différents scénarios en termes de part modale mais aussi de taux de remplissage des voitures.

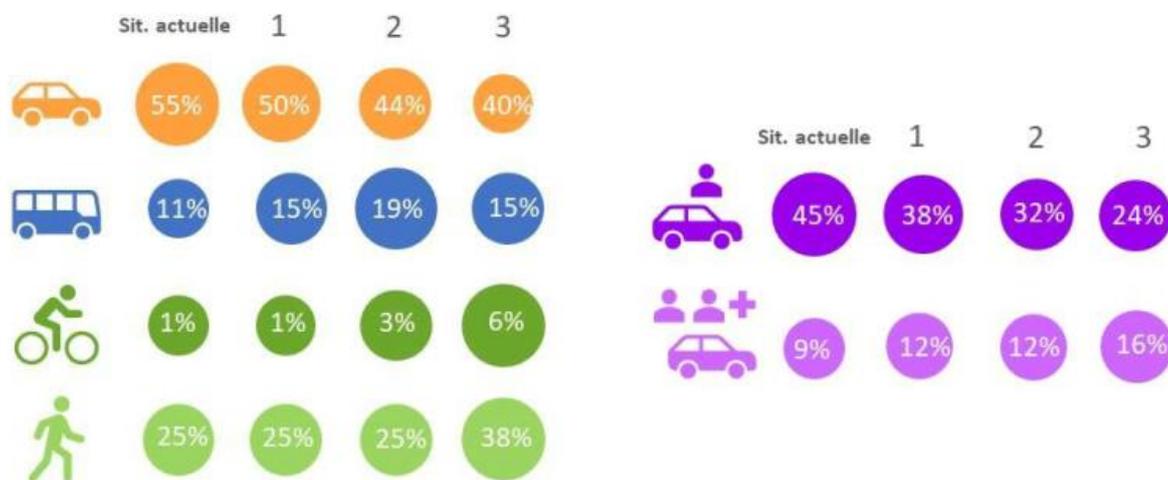


Figure 20 : Comparaison des trois scénarios (part modale et taux de remplissage)

La mise en œuvre du scénario 1, correspondant à une évolution au fil de l'eau des tendances en cours, permet de faire baisser la part modale de la voiture de 5 points et d'augmenter celle des transports collectifs de 4 points par rapport à la situation actuelle. En revanche, elle ne permet pas de faire évoluer la part des modes actifs (marche, vélo), qui reste stable.

Le scénario 2 permet de faire baisser la part de la voiture de 11 points et d'augmenter celle des transports collectifs de 8 points. Les services et les aménagements à destination des usagers des modes actifs sont ici moins importants que ceux ayant vocation à faciliter l'usage des transports collectifs. La part des modes actifs évolue donc moins. Celle du vélo gagne 2 points alors que l'usage de la marche n'évolue pas.

Le scénario 3, plus ambitieux en matière d'usage des modes actifs, permet une hausse significative de l'usage de la marche (5 points) et du vélo (5 points). Si la part des transports collectifs évolue plus modérément (+ 4 points), celle de la voiture connaît une forte diminution (- 15 points).

Si le report modal de la voiture vers les autres modes de déplacements permet une diminution de la circulation automobile, le taux de remplissage des véhicules est lui aussi un élément déterminant. Avec un nombre constant de personnes se déplaçant en voiture, un taux de remplissage plus élevé permet une diminution du nombre de voitures sur les routes.

Les scénarios permettent tous une diminution de la part modale de la voiture d'une part, et une hausse du taux de remplissage des voitures d'autre part, en particulier grâce à des mesures favorisant les usages partagés de la voiture. Cet effort de développement de la mobilité partagée est plus important dans le scénario 3.

Le scénario 2 permet une diminution des flux automobiles de 16%, contre plus de 35% pour le scénario 3.

Pour approfondir la comparaison des scénarios et choisir le plus adapté au territoire, une analyse multi-critères, en termes de mobilité, d'environnement ainsi que de faisabilité, a été réalisée. Plusieurs critères ont été choisis ainsi que leur type d'analyse : analyse quantitative ou qualitative.

Choix des critères d'évaluation et du type d'analyse (qualitative ou quantitative)

Une évaluation selon différents critères a été réalisée pour approfondir la comparaison entre ces trois scénarios. Les grandes thématiques de ces critères sont les suivants :

- La réponse ou contribution aux objectifs de mobilité pour chacun des territoires ;
- Les pratiques de mobilité, usage des différents modes ;
- L'évolution de l'urbanisation en lien avec les réseaux de transports ;
- L'impact environnemental.

Avec les techniciens des EPCI, ces critères d'évaluation ont été détaillés.

Deux grandes catégories de critères ont été définies : les critères mobilité et les critères environnementaux. Ceux-ci sont détaillés dans les tableaux ci-dessous.

Ensuite, il a été défini le type d'analyse par critère : analyse qualitative ou quantitative. Les choix faits sont aussi détaillés dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 6 : Critères d'évaluation « mobilité »

Thématique à considérer	Analyse Qualitative / semi quantitative	Analyse quantitative si possible	Echelle d'analyse
Typologie et attractivité des pôles d'échanges			
Niveau de saturation des pôles d'échanges principaux, rééquilibrage des flux entre les pôles		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Dynamiques de rabattement vers les pôles d'échanges et conséquences sur le fonctionnement du territoire	Oui		Sud Oise > Zoom par EPCI
Conditions d'intermodalité dans les pôles d'échanges, développement des pratiques intermodales		Oui	EPCI
Niveau de maillage du territoire par des pôles de mobilité	Oui		EPCI
Transports collectifs			
Niveau de desserte des secteurs urbanisés par des lignes régulières de transports collectifs	Oui		EPCI
Niveau de desserte des secteurs périurbains ou ruraux par des lignes de bus ou de TAD	Oui		EPCI
Liaisons entre les pôles urbains et vers les zones d'activités en transports collectifs	Oui		Sud Oise > Zoom par EPCI
Poids des transports collectifs dans les déplacements quotidiens		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Usage de la voiture			
Niveau de saturation des axes routiers dans les centres urbains et aux abords des pôles d'échanges		Oui	EPCI
Développement de usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage, solutions numériques..)		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Poids de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Distance parcourue en voiture par personne par jour		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Cohérence des politiques de stationnement aux abords des gares et impacts sur les flux de rabattement		Oui	EPCI
Evolution de l'accidentologie routière		Oui	EPCI

Thématique à considérer	Analyse Qualitative / semi quantitative	Analyse quantitative si possible	Echelle d'analyse
Modes actifs			
Conditions de pratique des modes actifs et pacification de la circulation dans les secteurs urbanisés	Oui		EPCI
Liaisons pour les modes actifs entre les pôles urbains et vers les zones d'activités	Oui		Sud Oise > Zoom par EPCI
Poids des modes actifs dans les déplacements quotidiens		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Développement des modes actifs en rabattement vers les pôles d'échanges		Oui	EPCI
Aménagement du territoire et urbanisation			
Densification et mixité des fonctions autour des gares structurantes et complémentaires		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Niveau de proximité ou d'accessibilité entre les logements et les destinations du quotidien	Oui		Sud Oise > Zoom par EPCI
Risque d'étalement urbain et conséquences sur la mobilité	Oui		Sud Oise > Zoom par EPCI
Mobilité inclusive, problématique du retour à l'emploi		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Transport de marchandises			
Poids des transports routiers et des modes alternatifs dans le transport de marchandises		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Circulation de poids lourds et conséquences sur le territoire		Oui	Sud Oise > Zoom par EPCI
Conditions de livraison dans les centres urbains et dans les zones économiques (zones d'activités, zones commerciales)	Oui		EPCI
Développement des solutions logistiques de proximité dans les centres urbains et dans les bourgs	Oui		EPCI

Tableau 7: Critères d'évaluation environnementaux

Thématique à considérer	Analyse Qualitative / semi quantitative	Analyse quantitative si possible	Thématique requise selon l'Article R122-20	Echelle d'analyse
Milieu physique				
Les sols superficiels	X		OUI	A l'échelle du Sud Oise
Ressources non renouvelables	X		-	Enjeu faible (à traiter de manière rapide)
Eaux souterraines	X		OUI	A l'échelle du Sud Oise
Eaux superficielles	X		OUI	A l'échelle du Sud Oise
Qualité de l'air		X (émissions)	OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)		X (émissions)	OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Milieu naturel				
Milieux naturels (incl. Natura 2000)	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Diversité biologique	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Continuités écologiques	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Milieu humain				
Santé	X		OUI	A l'échelle du Sud Oise
Activités humaines (agriculture, tertiaire, tourisme / loisirs...)	X		-	Sud Oise > Zoom par EPCI
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace	X		-	Sud Oise > Zoom par EPCI
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Gestion des déchets				
Déchets	X		-	Enjeu faible (à traiter de manière rapide)
Assainissement	X		-	Enjeu faible (à traiter de manière rapide)
Risques et Nuisances				
Risques naturels	X		-	Enjeu fort mais peu lié à la mobilité (à traiter de manière rapide)
Risques technologiques	X		-	Enjeu fort mais peu lié à la mobilité (à traiter de manière rapide)
Bruit	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI
Autres nuisances (vibrations, émissions lumineuses, pollen, odeur ...)	X		-	Sud Oise > Zoom par EPCI
Paysages				
Paysages	X		OUI	Sud Oise > Zoom par EPCI

Résultats de l'évaluation qualitative

Le résultat de l'évaluation qualitative des scénarios en termes de modalités de mise en œuvre est présenté dans le Tableau 8. Les critères sont :

- La faisabilité technique et les éventuelles difficultés à prévoir ;
- La faisabilité politique ;
- La faisabilité institutionnelle ;
- La faisabilité financière.

Tableau 8 : Evaluation des trois scénarios selon les modalités de mise en œuvre

Evaluation multi-critères	Situation actuelle	Le chiffre clé	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Modalités de mise en œuvre	Faisabilité technique	Une restructuration du réseau STAC en cours afin de mettre en cohérence et d'améliorer la desserte à l'échelle de l'ACSO, une évolution probable à moyen terme avec l'arrivée de Roissy-Picardie et du TGV	+	++	+	+
	Faisabilité financière	Un réseau de transports collectifs financé par l'ACSO, à travers le versement transport	+	+	-	-
	Faisabilité politique	Une volonté de maîtriser la présence de la voiture dans le noyau urbain, en particulier aux abords de la gare de Creil	+	-	+	+
	Faisabilité institutionnelle	Une AOM couvrant l'ensemble de l'ACSO, une deuxième AOM à Liancourt (mais une compétence non exercée à ce jour), une absence de coordination à l'échelle du SMBCVB	-	+	+	-

Direction de l'évolution :

	Défavorable		Favorable
	Neutre		Très favorable

Les conditions de faisabilité des différents scénarios sont très disparates selon les critères analysés.

Le scénario 1 serait facile à mettre en œuvre d'un point de vue institutionnel, aucune évolution n'étant nécessaire. En revanche, il n'est pas en adéquation avec certaines des orientations exprimées par les élus du territoire, en particulier la volonté de maîtriser la présence de la voiture dans le noyau urbain. De plus, en lien avec l'offre limitée d'alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle pour une partie des déplacements vers le noyau urbain, la faisabilité politique de ce scénario reste plus difficile que celle des deux autres scénarios, qui pourront plus facilement faire consensus parmi les acteurs locaux du territoire.

Quant au scénario 2, il présente des conditions techniques, politiques et institutionnelles correctes, car il s'appuie sur l'organisation actuelle, tout en proposant un renforcement des transports collectifs. Ce scénario nécessiterait toutefois l'implication d'autres acteurs dans le financement de certaines actions concernant l'intermodalité dans les pôles d'échanges.

Concernant le scénario 3, il dispose de conditions techniques et politiques favorables. Toutefois, ce scénario nécessiterait un travail sur l'identification de moyens financiers additionnels et une évolution des compétences en termes de mobilité pour pouvoir être appliqué de manière aboutie.

Dans le cadre de l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES), les impacts potentiels des différents scénarios sur les principales thématiques environnementales ont été évalués. Ils sont présentés ci-dessous :

Tableau 9 : Impacts des 3 scénarios sur les principales thématiques environnementales

Grand Creillois	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Milieu physique			
Qualité de l'air	+	++	++
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)	+	++	++
Milieu naturel			
Milieus naturels (incl. Natura 2000)	0	0	+
Diversité biologique	0	0	+
Continuités écologiques	0	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	-	-	+

Direction de l'évolution :

	Défavorable		Favorable
	Neutre		Très favorable

Pour le Scénario 1, les actions tendanciennes centrées sur Creil sont susceptibles d'accentuer l'étalement urbain et l'artificialisation des sols en périphérie de Creil, affectant l'urbanisme, le bruit, le patrimoine et les paysages.

Pour le Scénario 2, le rééquilibrage de ces flux spécifiques avec l'accent sur la densification de l'urbanisme existant de Creil permet de limiter l'artificialisation des sols aux pôles de niveau 2. La création de pistes cyclables pour les déplacements quotidiens permet également d'améliorer la santé des usagers (effets directs et indirects par l'amélioration de la qualité de l'air).

Pour le Scénario 3, les pôles de niveaux 2 gagnent en importance et sont mis en relation avec des modes actifs et du transport en commun. Des efforts sont faits pour limiter la place et la circulation de la voiture dans les agglomérations et en particulier dans Creil, améliorant significativement la qualité de l'air et le cadre de vie sur ces zones. L'artificialisation des sols y est limitée par une politique de densification des zones urbaines.

Méthodologie et résultats de l'évaluation quantitative

Critères environnementaux (dans le cadre de l'EES): méthodologie utilisée pour l'évaluation de l'évolution de la qualité de l'air et des émissions de GES

L'estimation de l'évolution de la qualité de l'air et des émissions de GES s'est basée sur les données d'ATMO Hauts-de-France et de l'étude EDVM.

1. L'état initial des émissions de polluants atmosphériques et de GES

Les données des émissions de l'année 2012 ont été collectées à partir de l'inventaire des émissions d'ATMO Hauts-de-France (Ref. A2012_M2012_V5hd) par :

- EPCI ;
- Secteurs PCAET puis usages (type de transport par exemple) ;
- Type de polluants et de gaz à effet de serre (type ESPASS (Effet de Serre, Polluants atmosphériques et Stockage de Sols)).

Ainsi, les émissions de polluants et de GES pour 5 types de transports routiers ont pu être extraites par EPCI. Les 5 types de transports sont :

- Les bus,
- Les motos,
- Les poids-lourds,
- Les véhicules personnels,
- Les véhicules utilitaires.

Les données de population de l'année 2014 par EPCI ont été intégrées pour obtenir les émissions par habitant. Ces données ont été considérées comme constantes (pas d'évolution dans le temps) pour réaliser les calculs d'évaluations pour les 3 scénarios.

2. L'état initial des déplacements

Les estimations de l'évolution des émissions se sont également basées sur les données de l'enquête de déplacements du Sud de l'Oise. Les données utilisées sont :

- Le nombre de déplacements effectués en voiture par EPCI,
- Le nombre de kilomètres parcourus en voiture par personne et par jour,
- La répartition modale des déplacements,
- Le taux d'occupation moyen des véhicules des habitants des EPCI,
- Le nombre de poids lourds sur le territoire par jour,
- Une baisse de 10% des trajets effectués par les véhicules utilitaires (hypothèse raisonnable choisie avec CODRA car l'évolution des véhicules utilitaires n'a pas été évaluée).

Le découpage par type de véhicule n'étant pas le même entre les données d'ATMO Hauts-de-France et l'EDVM, des ajustements ont été faits :

- Les « transports collectifs urbains » et les « autres transports collectifs » (groupes de l'EDVM) ont été fusionnés pour correspondre au mieux au groupe « bus » de l'inventaire ATMO Hauts-de-France. Cet ajustement ne correspond pas réellement aux mêmes découpages, le groupe « autres transports

collectifs » de l'EDVM incluant également le ferroviaire et les transports franciliens (métro, tram, ...);

- Le groupe « voiture » de l'EDVM a été attribué au groupe « véhicules personnels » de l'inventaire ATMO Hauts-de-France.

3. Calcul des évolutions des émissions

L'évolution des émissions de polluants et de GES a été estimée pour chaque scénario pour le territoire du Grand Creillois.

Ces estimations s'appuient ainsi sur les émissions de l'année 2012 et les caractéristiques actuelles de déplacements (état initial), ainsi que sur les évolutions attendues pour les scénarios étudiés (évolution de la part modale, du nombre de déplacements, du taux de remplissage des voitures, ... voir la Figure 20).

Ainsi, les émissions de polluants et GES du Grand Creillois ont pu être estimées par type de transport selon le **changement de part modale** prévu dans chaque scénario et selon l'évolution du nombre de **poids lourds** prévue.

Les émissions de polluants et GES du Grand Creillois par les véhicules personnels pour chaque scénario selon le **changement du remplissage des véhicules** ont aussi pu être estimées. En effet, plus les véhicules sont remplis et moins il y aura de kilomètres totaux de parcourus par les véhicules, et ainsi moins il y aura d'émissions de polluants atmosphériques et de GES. Ce calcul s'est basé sur les parts modales de la voiture individuelle et de la voiture partagée (Tableau 10). L'hypothèse de départ est que, pour la situation actuelle, le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,4. Les taux d'occupation des autres scénarios en découlent.

Tableau 10 : Parts modales et taux d'occupation moyen des véhicules

Parts modales	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Voiture individuelle	83%	76%	73%	60%
Voiture partagée	17%	24%	27%	40%
Taux occupation moyen des véhicules calculé	1,40	1,56	1,64	1,94

Le nombre de kilomètres parcourus par les voitures sur le territoire du Grand Creillois par jour a ensuite été calculé pour chaque scénario et la variation de kilomètres a été transposée en variation d'émission.

Résultats de l'impact des scénarios sur de la qualité de l'air et des émissions de GES sur le territoire du Grand Creillois

Le tableau ci-dessous présente les résultats chiffrés des impacts des scénarios sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Tableau 11 : Impact des scénarios sur les émissions de GES, de particules fines et de NOX

Situation actuelle	Le chiffre clé	Scénario 1	Evolution situation actuelle - scénario 1	Scénario 2	Evolution situation actuelle - scénario 2	Scénario 3	Evolution situation actuelle - scénario 3	
<i>Evolution des émissions selon le changement de part modale</i>								
Présence d'un PPA en lien avec les particules fines (PM10), dont plus de 30% sont issues du transport routier	Emissions de PM10 du transport routier en t/an	80	78,2	-2%	73,7	-8%	70,8	-12%
Le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels)	Emissions du transport routier en tCO2e/an	171 023	167 335	-2%	157 432	-8%	150 878	-12%
Le transport routier contribue à hauteur de 49% des émissions de NOx sur le territoire (dont 48% en provenance des véhicules individuels)	Emissions de NOx du transport routier en t/an	601,5	601	0%	563,6	-6%	538,3	-11%
Le transport routier contribue à hauteur de 49% des émissions de PM2.5 sur le territoire (dont 48% en provenance des véhicules individuels)	Emissions de PM2.5 du transport routier en t/an	54,7	53,6	-2%	50,6	-7%	48,6	-11%
<i>Evolution des émissions selon le changement du remplissage des véhicules</i>								
La voiture individuelle représente 83% des voitures avec un taux moyen d'occupation de 1.4 et une distance parcourue de 11 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an	118 316	89 179	-25%	65 828	-44%	43 338	-63%
	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an	55,5	41,8	-25%	30,9	-44%	20,3	-63%
	Emissions de NOx des véhicules personnels en t/an	288,3	217,3	-25%	160,4	-44%	105,6	-63%
	Emissions de PM2.5 des véhicules personnels en t/an	36,5	27,5	-25%	20,3	-44%	13,4	-63%

Le scénario 3 est celui présentant une diminution des émissions de GES, de PM10, de PM2.5 et de NOx la plus importante (près de 63% pour les véhicules individuels et de

12% pour le transport routier), en lien avec le changement de la part modale et le changement du taux d'occupation moyen des véhicules personnels (covoiturage).

Ainsi, l'Evaluation Environnementale Stratégique a permis à ce stade de prendre conscience de la nécessité d'intégrer l'environnement dans l'élaboration du projet, et surtout les enjeux de qualité de l'air et de gaz à effet de serre, qui sont très liés au secteur du transport routier.

Cependant, ce critère d'évaluation quantitatif (émission de GES et polluants atmosphériques) n'a pas été le seul critère pour le choix du scénario à retenir. D'autres critères liés à la mobilité ont également été utilisés par les élus et techniciens pour le choix du scénario à retenir.

Les notes attribuées pour ces critères « mobilité » s'appuient sur des indicateurs qui ont été calculés à partir des enquêtes réalisées dans la partie diagnostic et de l'ambition de chaque scénario. Ces indicateurs sont par exemple :

- La part de la population à 5km ou moins d'un pôle d'échanges,
- La part de la population desservie par les transports collectifs réguliers,
- Le nombre de déplacements réalisés en voiture par les habitants du territoire,
- La part des modes actifs pour les déplacements de proximité, etc.

Les résultats de ces critères d'évaluation pour le territoire du Grand Creillois, pour les trois scénarios, sont présents dans le Tableau 12.

Tableau 12 : Evaluation quantitative multicritères des trois scénarios

Evaluation multi-critères	Situation actuelle	Le chiffre clé	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Typologie et attractivité des pôles d'échanges	Une saturation des flux et des conditions de correspondance peu structurées en gare de Creil	Part des usagers du train en rabatement vers la gare de Creil	88%	88%	79%
Transports collectifs	Une offre en transports collectifs qui répond partiellement à la demande, notamment vers les PEM complémentaires et les zones d'emploi	Part modale des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail	20%	29%	37%
Usage de la voiture	Une saturation des routes structurantes ceinturant Creil, des difficultés de circulation en traversée du noyau urbain, une saturation de stationnement sur ce secteur	Nombre de véhicules générés sur le territoire chaque jour	124 204	102 067	85 615
Modes actifs	Des difficultés pour les modes actifs pour les déplacements vers les zones d'emploi ou commerciales, des conflits entre les usages aux abords des axes routiers traversant les secteurs urbanisés	Part modale du vélo pour l'ensemble des déplacements	0,5%	0,5%	3%
Aménagement du territoire et urbanisation	Une forte densité dans le noyau urbain, un projet de transformation du secteur aux abords de la gare de Creil, des projets également dans sur des secteurs moins bien desservis par les transports collectifs	Part de la population à 5 km ou moins d'un pôle d'échanges	85%	85%	87%
Transport de marchandises	Une saturation générée par la présence de grandes zones d'activités et commerciales, des difficultés également dans le centre du noyau urbain	Nombre de poids lourds par jour sur la RD 1016	2 826	3 000	2 600
Environnement	Présence d'un PPA en lien avec les particules fines (PM10), dont plus de 30% sont issues du transport routier	Emissions de PM10 du transport routier en t/an	80	78	74
	Le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels)	Emissions du transport routier en tCO2e/an	171 023	167 335	157 432
	La voiture individuelle représente 83% des voitures avec un taux moyen d'occupation de 1.4 et une distance parcourue de 11 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an	118 316	89 179	65 828
Modalités de mise en œuvre	Aspects techniques et financiers	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an	55	42	31
	Gouvernance de la mobilité	Une restructuration du réseau de bus en cours	=	-	+
		Une AOM couvrant le noyau urbain et le secteur de l'ex PSO	=	+	++

Direction de l'évolution :

	Défavorable		Favorable
	Neutre		Très favorable

La gare de Creil étant saturée en situation initiale comme dans le scénario 1, les deux autres scénarios (en particulier le 3) permettent de réduire le volume d'usagers se rendant en voiture à la gare de Creil, tout en faisant augmenter la part des transports collectifs pour les flux de rabattement vers les pôles d'échanges et pour les déplacements domicile-travail (en particulier le scénario 2).

Le scénario 3 est celui permettant de diminuer le plus significativement les flux de circulation de voitures et de poids lourds, et d'augmenter la part du vélo pour l'ensemble des déplacements. Ses résultats en termes d'émissions de polluants sont aussi les plus satisfaisants.

Globalement, le scénario 3 est donc celui offrant les meilleurs résultats en termes de mobilité et du point de vue environnemental (qualité de l'air et émissions de GES)

Cependant, le scénario 3, visant à faciliter les déplacements de proximité en proposant de créer entre autres des espaces de mobilités rurales, apparaît inadapté aux secteurs les plus denses.

Le scénario retenu : un scénario hybride

Le scénario finalement choisi par les élus de l'ACSO (lors d'un bureau communautaire le 3 juillet 2019) et de la CCLVD (lors d'un bureau communautaire le 17 juin 2019) est un **scénario hybride**, combinant les grandes orientations des scénarios 2 et 3, tout en valorisant les projets déjà engagés (scénario 1). Ce scénario hybride s'est imposé comme seule hypothèse envisageable de structuration des déplacements sur le territoire car il a été jugé que le scénario 2 n'est pas une solution possible à mettre en place notamment pour des raisons financières et que le scénario 3 apparaît inadapté aux secteurs les plus denses. En effet, les scénarios ont été conçus à l'échelle de l'ensemble du territoire, alors que les enjeux ne sont pas les mêmes dans les secteurs très denses et les zones rurales. Les solutions de mobilité seront ciblées en fonction des caractéristiques géographiques et socio-économiques.

Aussi, le scénario hybride combinant les orientations des scénarios 2 et 3 permet notamment de concilier un rééquilibrage des flux à l'échelle du territoire (réduction de la congestion dans le noyau urbain), une amélioration de la desserte en transports collectifs dans les différentes parties du territoire et une densification aux abords des pôles d'échanges, favorisant un retour progressif à la proximité.

Les grands principes de la stratégie

Ce scénario s'appuie sur la définition d'une hiérarchie de pôles d'échanges sur le territoire (existants ou à créer), à partir de la typologie définie dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France (2019). Ce maillage en pôles d'échanges compte plusieurs catégories :

- Niveau 1 : pôle d'échanges multimodal régional (pôle assurant des liaisons de longue distance vers les territoires extérieurs, avec un rayonnement large sur le bassin de vie)
- Niveau 2 : pôle d'échanges multimodal de rabattement vers les métropoles (pôle permettant l'accès aux métropoles à proximité, notamment la Métropole du Grand Paris, rayonnant à l'échelle de chaque intercommunalité)
- Niveau 3 : point d'arrêt (pôle assurant des liaisons vers les pôles plus structurants ou vers les métropoles, rayonnant à l'échelle communale)

La catégorie des pôles de niveau 3 contient des gares ferroviaires existantes, ainsi que des « aires de mobilité », proposées dans le cadre de la présente démarche. Une aire de mobilité peut être définie comme un lieu identifiable et facilement accessible, intégrant différents modes de déplacements et proposant des équipements, des services et des informations, visant à améliorer les conditions de déplacements, à encourager des pratiques de mobilité durable et à créer un sentiment d'appartenance chez l'utilisateur. Les aires de mobilité répondent à l'objectif d'offrir un accès à la mobilité dans les zones non desservies par les transports collectifs, en assurant des liaisons vers les centralités urbaines. Elles peuvent être desservies par des services de transport à la demande, d'autostop organisé, d'auto-partage, et éventuellement par des lignes régulières de transports collectifs.

Plusieurs catégories d'aires de mobilité sont proposées dans le cadre de cette démarche : aire de mobilité périurbaine, aire de mobilité rurale, aire de covoiturage.

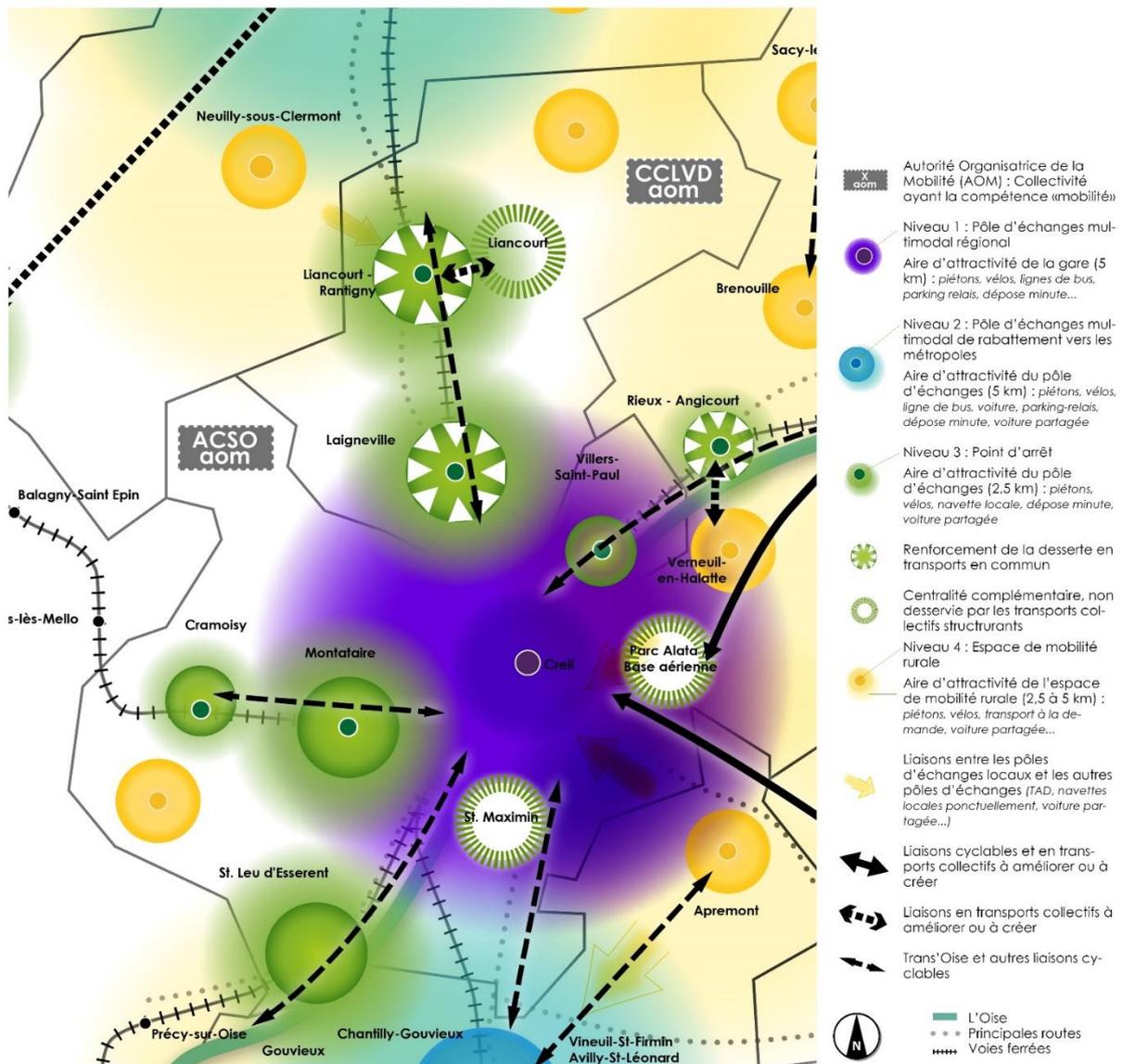


Figure 21: Carte représentant le scénario hybride du Grand Creillois

Ce scénario hybride conduit à un rééquilibrage des flux sur le territoire, un apaisement du noyau urbain et une montée en puissance des petites gares. L'évolution de la desserte de chaque pôle d'échanges et le développement urbain à proximité permettent la mise en place d'un maillage de polarités hiérarchisées, en fonction notamment de leur localisation, de leur relation avec le noyau urbain et de leur capacité de rabattement. Le réseau STAC (ACSO) est restructuré, en adaptant la desserte des bus à chaque espace desservi, tout en créant des services à la demande dans les secteurs ruraux. La circulation automobile est maîtrisée dans le noyau urbain et la desserte en bus s'améliore vers les gares de Laigneville et Liancourt-Rantigny. Les liaisons cyclables se développent entre Creil et les centralités urbaines et économiques du territoire.

Par ailleurs, le SMTCO a mené une étude d'intermodalité sur le pôle d'échanges de Creil en 2013, définissant plusieurs orientations d'aménagement. Dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo, la gare et l'ensemble de son quartier seront remodelés, notamment en prévision de l'arrivée du TGV à Creil en 2022. Le projet prévoit les actions suivantes :

- Création d'un second bâtiment voyageurs au nord (à Nogent sur Oise),

- Création d'une passerelle piétonne de 180 m pour relier les deux bâtiments voyageurs,
- Apaisement des circulations automobiles entre la gare de Creil et l'Oise,
- Création de parvis devant les bâtiments voyageurs nord et sud,
- Réorganisation de la gare routière au droit du parvis sud,
- Création de parkings relais au nord et au sud des voies ferrées.

Les résultats attendus

En termes de parts modales, le scénario retenu permet une meilleure efficacité globale et des pratiques de mobilité plus vertueuses en termes de développement durable. Il permet notamment de baisser la part de la voiture de 19 points, et d'augmenter celle des transports en commun de 8 points.

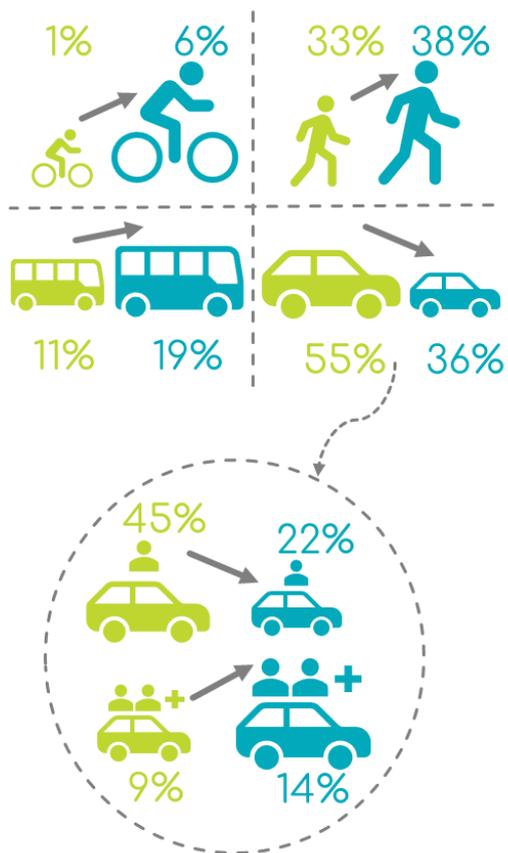
Cette nouvelle répartition modale représente une baisse des flux de circulation sur le territoire, avec de meilleures conditions de circulation et de sécurité routière par rapport à la situation actuelle. La mise en œuvre de ce scénario permettra aussi d'augmenter de manière substantielle la part des modes actifs. Celle du vélo connaîtra une augmentation de 5 points, alors que celle de la marche, concernant déjà un quart des déplacements, augmentera de 5 points.

D'ici 2030, la réduction de la part modale de la voiture permettra de diminuer le nombre de voitures en circulation sur le territoire. De plus, la mise œuvre d'actions concernant le stationnement, les plateformes de mobilité ou le management de la mobilité permettra d'augmenter l'usage partagé de la voiture, qui atteindra 14% (soit 5 points de plus qu'aujourd'hui).

La pacification de la circulation dans les centres-villes, le développement des liaisons pour les modes actifs, et les évolutions urbaines (à plus long terme) permettront de réduire la distance moyenne parcourue en voiture par jour et par personne, passant de 11 km aujourd'hui à 7 km à l'horizon 2030.

Ensemble, ces évolutions conduiront à une réduction importante du nombre de déplacements en voiture sur le territoire, qui passera de près de 174 000 par jour aujourd'hui à moins de 115 000, soit une baisse de près de 35%.

Les objectifs de parts modales en 2030



> Les usages de la voiture par les habitants de l'ACSO et de la CCLVD :

AUJOURD'HUI	2030
173 886 déplacements par jour réalisés en voiture	114 596
124 204* véhicules émis chaque jour sur le territoire	59 070
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
11 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	7

* Nombre de véhicules utilisés pour un déplacement ayant pour lieu d'origine le territoire intercommunal (par jour)

Comparaison de ces objectifs avec ceux des autres scénarios

Parts modales	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride
Voiture	55%	50%	44%	40%	36%
2 roues motorisés	0,2%	0%	0%	0%	0,1%
Transports collectifs urbains	5%	7%	9%	7%	9%
Autres transports collectifs	6%	8%	10%	8%	10%
Marche à pied	33%	33%	33%	38%	38%
Vélo	1%	1%	3%	6%	6%
Autres modes	1%	1%	1%	1%	1%

En termes de parts modales, le scénario retenu permet une meilleure efficacité globale et des pratiques de mobilité plus vertueuses en termes de développement durable. Il permet notamment de baisser la part de la voiture de 19 points, et d'augmenter celle des transports en commun de 8 points (transports collectifs urbains et autres transports collectifs).

Cette nouvelle répartition modale représente une baisse des flux de circulation sur le territoire, avec de meilleures conditions de circulation et de sécurité routière par rapport à la situation actuelle. La mise en œuvre de ce scénario permettra aussi d'augmenter de manière substantielle la part des modes actifs. Celle du vélo connaîtra une augmentation de 5 points, alors que celle de la marche, concernant déjà un quart des déplacements, augmentera de 5 points.

Parts modales Zoom sur l'usage de la voiture	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride
Voiture individuelle	45%	38%	32%	24%	22%
Voiture partagée	9%	12%	12%	16%	14%

D'ici 2030, la réduction de la part modale de la voiture permettra de diminuer le nombre de voitures en circulation sur le territoire. De plus, la mise œuvre d'actions concernant le stationnement, les plateformes de mobilité ou le management de mobilité permettront d'augmenter l'usage partagé de la voiture, qui sera de 14% (soit 5 points de plus qu'aujourd'hui).

Nombre de km parcourus en voiture par personne par jour	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride
Voiture	11	10,1	8,9	7,6	7

Nombre de déplacements	Situation actuelle	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride	Evolution
Voiture	173886	159490	140351	127592	114596	-59290
2 roues motorisés	730	730	730	730	237	-494
Transports collectifs urbains	15702	22329	28708	22329	28708	13006
Autres transports collectifs	17953	25518	31898	25518	31898	13945
Marche à pied	106457	106457	106457	121212	121212	14755
Vélo	1664	1664	9569	19139	19139	17475
Autres modes	2588	2588	2588	2588	3190	602

La pacification de la circulation dans les centres-villes, le développement des liaisons pour les modes actifs, et les évolutions urbaines (à plus long terme) permettront de réduire la distance moyenne parcourue en voiture par jour et par personne, passant de 11 km aujourd'hui à 7 km à l'horizon 2030.

Ensemble, ces évolutions conduiront à une réduction importante du nombre de déplacements en voiture sur le territoire, qui passera de près de 174 000 par jour aujourd'hui à moins de 115 000, soit une baisse de près de 35%.

Evaluation des impacts potentiels des scénarios dans le cadre de l'EES

Une évaluation quantitative et qualitative du scénario hybride a été menée a posteriori (suite à la formulation et la validation de cet objectif hybride par les élus) dans le cadre de l'Evaluation Environnementale Stratégique. L'évaluation quantitative a été faite pour l'impact des scénarios sur la qualité de l'air et les émissions de GES et l'évaluation qualitative pour l'impact des scénarios sur les principales thématiques environnementales et mobilité.

Evaluation qualitative

Dans le cadre de l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES), les impacts potentiels des différents scénarios sur les principales thématiques environnementales ont été évalués. Le Tableau 13 présente cette évaluation.

Tableau 13 : Evaluation des impacts potentiels des scénarios sur les principales thématiques environnementales

Bassin Creillois et Vallées Bréthoise	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario hybride
Milieu physique				
Qualité de l'air	+	++	++	++
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)	+	++	++	++
Milieu naturel				
Milieus naturels (incl. Natura 2000)	0	0	+	+
Diversité biologique	0	0	+	+
Continuités écologiques	0	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	-	-	+	++

Direction de l'évolution :

	Défavorable		Favorable
	Neutre		Très favorable

Pour le Scénario 1, 2 et 3, l'analyse a déjà été réalisée dans la phase précédente lors de l'analyse multicritère des 3 scénarios (Tableau 9).

Pour le scénario hybride retenu, il s'agit en premier lieu de limiter les déplacements puis d'améliorer l'offre de transport collectif tout en développant des aires de mobilité pour les secteurs non ou peu desservis par le réseau de transport routier. Le scénario s'appuie sur les points et zones connus et identifiés du territoire (pôles d'échanges, zones d'activités, ...) afin de limiter la consommation d'espace et valoriser l'usage de ces lieux. De plus, comme détaillé dans le paragraphe suivant, le scénario retenu contribue à diminuer les émissions de GES et de particules fines. Ainsi, ce scénario aura une incidence potentiellement positive sur la qualité de l'air, ainsi que sur la santé et les milieux naturels.

Ce scénario, dans sa formulation actuelle, ne semble pas avoir d'impacts négatifs sur les principales thématiques environnementales.

Evaluation quantitative

En suivant la même méthode que présentée précédemment, une évaluation quantitative a été menée pour estimer les impacts du scénario retenu sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques.

Tableau 14 : Impacts 4 scénarios sur les émissions de GES, de particules fines et de NOX

Situation actuelle	Le chiffre clé	Scénario 1	Evolution situation actuelle - scénario 1	Scénario 2	Evolution situation actuelle - scénario 2	Scénario 3	Evolution situation actuelle - scénario 3	Scénario hybride	Evolution situation actuelle - scénario hybride	
<i>Evolution des émissions selon le changement de part modale</i>										
Présence d'un PPA en lien avec les particules fines (PM10), dont plus de 30% sont issues du transport routier	Emissions de PM10 du transport routier en t/an	80	78,2	-2%	73,7	-8%	70,8	-12%	67,4	-16%
Le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels)	Emissions du transport routier en tCO2e/an	171 023	167 335	-2%	157 432	-8%	150 878	-12%	144 271	-16%
Le transport routier contribue à hauteur de 49% des émissions de NOx sur le territoire (dont 48% en provenance des véhicules individuels)	Emissions de NOx du transport routier en t/an	601,5	601	0%	563,6	-6%	538,3	-11%	520,1	-14%

Situation actuelle	Le chiffre clé		Scénario 1	Evolution situation actuelle - scénario 1	Scénario 2	Evolution situation actuelle - scénario 2	Scénario 3	Evolution situation actuelle - scénario 3	Scénario hybride	Evolution situation actuelle - scénario hybride
Le transport routier contribue à hauteur de 49% des émissions de PM2.5 sur le territoire (dont 48% en provenance des véhicules individuels)	Emissions de PM2.5 du transport routier en t/an	54,7	53,6	-2%	50,6	-7%	48,6	-11%	46,2	-16%
<i>Evolution des émissions selon le changement du remplissage des véhicules</i>										
La voiture individuelle représente 83% des voitures avec un taux moyen d'occupation de 1.4 et une distance parcourue de 11 km/pers/jour	Emissions des véhicules individuels en tCO2e/an	118 316	89 179	-25%	65 828	-44%	43 338	-63%	35 851	-70%
	Emissions de PM10 des véhicules personnels en t/an	55,5	41,8	-25%	30,9	-44%	20,3	-63%	16,8	-70%
	Emissions de NOx des véhicules personnels en t/an	288,3	217,3	-25%	160,4	-44%	105,6	-63%	87,4	-70%
	Emissions de PM2.5 des véhicules personnels en t/an	36,5	27,5	-25%	20,3	-44%	13,4	-63%	11	-70%

Le scénario hybride participe à une diminution des émissions de GES, de PM10, de PM2.5 et de NOx de près de 70% pour les véhicules individuels et de 16% pour le transport routier, en lien avec le changement du taux d'occupation moyen des véhicules personnels (covoiturage) et le changement de la part modale.

Si le PDM suit ce scénario hybride, il devrait avoir des incidences positives sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques, et sur les composantes environnementales au sens large.

Cohérence de la démarche à l'échelle du Sud de l'Oise

Trois scénarios de mobilité à l'échelle du Sud de l'Oise et un scénario final, synthèse de tous les scénarios privilégiés, ont été construits.

Présentations du scénario choisi dans chaque territoire

Pour le territoire du **Grand Creillois**, le scénario privilégié est un scénario hybride, qui conduit à un rééquilibrage des flux sur le territoire, un apaisement du noyau urbain et une montée en puissance des petites gares. En termes de parts modales, le scénario retenu permet une meilleure efficacité globale et des pratiques de mobilité plus vertueuses en termes de développement durable.

Pour le **Pays d'Oise et d'Halatte**, le scénario choisi est un scénario hybride, qui permettra un meilleur maillage du territoire en lieux de mobilité, en s'appuyant sur les deux gares et cinq espaces de mobilité rurale. En termes de parts modales, le scénario retenu résulte en une meilleure efficacité que les scénarios 2 et 3, car il favorise une synergie entre les stratégies de ces deux scénarios.

Pour le territoire de **l'Aire Cantilienne**, le scénario retenu est un scénario hybride, qui s'appuie notamment sur une extension du réseau de transports collectifs à l'échelle de toute la zone dense (Chantilly, Gouvieux, Lamorlaye, Orry-la-Ville, Coye-la-Forêt), visant à apporter une réponse à la plupart des déplacements internes et à rééquilibrer les flux, en particulier vers les gares. Cette stratégie contribuera à réduire la pression automobile dans les centralités urbaines et aux abords des pôles d'échanges. D'ici 2030, ce scénario permettra d'importantes évolutions des parts modales, offrant une meilleure réponse aux objectifs de développement durable que chacun des scénarios pris individuellement.

Pour le territoire de **Senlis Sud Oise**, le scénario choisi est le scénario 3, qui consiste 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. Ce scénario correspond bien au contexte du territoire et aux ambitions des élus d'apporter une réponse de mobilité à l'ensemble des habitants.

Pour le **Clermontois**, le scénario privilégié est un scénario hybride, qui s'appuie particulièrement sur une extension de l'aire d'influence du pôle de Clermont, sur une amélioration de la desserte en transports collectifs dans le secteur dense (Clermont et ses communes limitrophes) et sur un maillage d'espace de mobilité rurale dans les villages. Les centralités urbaines de Clermont et de Mouy-Bury concentrent l'essentiel du développement urbain, notamment aux abords des gares. En termes de parts modales, le scénario retenu permet d'atteindre des objectifs plus performants en termes de développement durable. Il permet de faire baisser la part de la voiture de 17 points, au profit à la fois des transports en commun, du vélo et de la marche.

Synthèse des scénarios privilégiés à l'échelle du Sud de l'Oise et cohérence générale de la démarche

Assurée dans le cadre d'une approche à la fois globale à l'échelle du Sud de l'Oise et locale dans chacun des territoires, la démarche de Plans de Mobilité Mutualisés assure une bonne cohérence d'ensemble aux différentes politiques de mobilité sur le territoire.

Les choix de scénario effectués par les différents territoires du Sud Oise s'accordent bien les uns avec les autres, et garantissent une harmonie générale. La combinaison

des scénarios privilégiés par chaque territoire fait apparaître une stratégie de mobilité mutualisée à l'échelle du Sud de l'Oise, contribuant à des objectifs ambitieux en termes d'évolutions des pratiques de mobilité.

La stratégie de mobilité pour le Sud Oise à l'horizon 2030 vise un rééquilibrage des flux sur le territoire grâce au **développement des 15 gares** du territoire et à la création de **services de mobilité légers et partagés** dans les bourgs.

Si le pôle d'échanges de Creil reste le point central de la mobilité sur le territoire, le développement des autres pôles d'échanges, qui deviennent plus attractifs, permet de mieux équilibrer les pratiques de déplacements, en particulier en rabattement sur les pôles. Les points d'arrêt ferroviaires, qui sont des pôles de niveau 3, offrent une solution de rabattement rapide vers les pôles de rabattement ainsi que vers Creil.

De plus, la réduction des flux automobiles en rabattement vers les pôles d'échanges et la transformation des espaces publics aux abords des gares permettent d'améliorer les conditions de pratique des modes actifs et la qualité de vie dans ces secteurs.

Les aires de mobilité rurale, que tous les EPCI ont choisi de développer, maillent le territoire et permettent aux habitants des secteurs ruraux d'avoir accès à la mobilité.

Ce scénario formé par l'ensemble de ceux retenus localement permet donc d'offrir une couverture presque complète du territoire en points d'accès à la mobilité.

Les conditions locales de desserte en transports collectifs sont inégales selon les territoires, mais offrent globalement de bonnes conditions de mobilité, en particulier en direction des pôles de rabattement.

Si la voiture reste un moyen de mobilité important au sein du territoire, son usage est réduit. Les pratiques de mobilité partagées sont notamment favorisées, en particulier dans les aires de mobilité rurale. A Creil et dans les pôles de rabattement vers les métropoles, des parkings-relais complètent l'offre disponible. Ils permettent aussi de mieux répartir les flux en rabattement sur les différentes gares du territoire et de renforcer l'usage des transports collectifs vers ces gares.

Les modes actifs jouent un rôle important dans cette stratégie. Les liaisons cyclables sont particulièrement développées dans l'aire d'influence des pôles et entre les centralités urbaines. De plus, ces centralités font l'objet d'un apaisement de la circulation et d'un réaménagement en faveur des modes actifs.

Le développement urbain sur le territoire accompagne celui des pôles d'échanges. Il se concentre majoritairement à Creil, à proximité des pôles de rabattement et plus ponctuellement dans des villages, desservis par une aire de mobilité rurale.

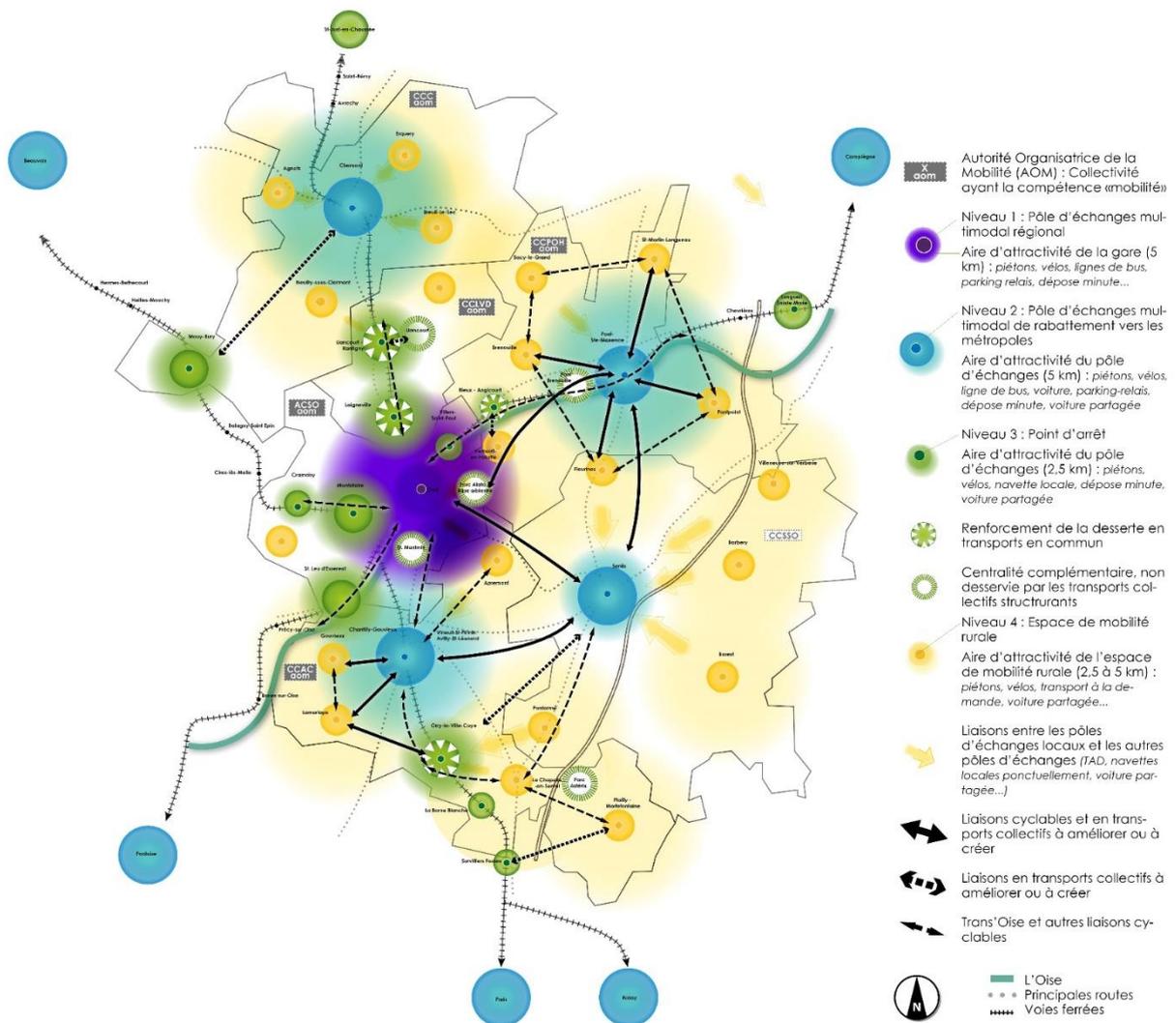


Figure 22 : Carte représentant la synthèse des scénarios retenus dans chaque territoire, à l'échelle du Sud de l'Oise

PHASE D'ELABORATION DU PROGRAMME D' ACTIONS

Les axes stratégiques

A partir des enjeux identifiés lors de la phase de diagnostic et d'état initial, des objectifs du scénario de mobilité retenu et des remarques des acteurs locaux, un programme d'actions a été défini.

De mai à décembre 2019

Le programme d'actions de chaque territoire est unique, avec néanmoins des axes stratégiques communs, réfléchis ainsi à l'échelle globale. Voici les trois axes stratégiques retenus :



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



Une mobilité planifiée et cohérente

Organiser l'aménagement du territoire et développer des services locaux pour optimiser la demande de mobilité

Un axe transversal a également été ajouté : « Une politique de mobilité cohérente à l'échelle du Sud Oise », qui comporte plusieurs actions. Il est identique pour chacun des territoires.

Ainsi, chaque territoire, dont le territoire du Grand Creillois, a un plan d'action composé de 4 axes stratégiques.

Les mesures ERC

Lors de la construction de ce plan d'actions, des mesures ERC ont été proposées pour éviter et limiter les potentiels impacts des actions sur l'environnement.

Dans le cadre de l'EES, chaque action proposée a été confrontée aux différents enjeux environnementaux du territoire afin d'identifier les incidences potentielles, positives ou négatives ou les manques. Tout au long de la démarche, notre attention s'est portée sur l'intégration des éléments suivants en appliquant la séquence **Éviter > Réduire > Compenser** :

1. Des mesures visant en priorité à **éviter (E)** les incidences négatives identifiées.
2. Des **mesures de réduction (R)** des incidences lorsque cela était nécessaire, en complément ou remplacement des mesures d'évitement.
3. Des mesures permettant **d'augmenter les bénéfiques ou les co-bénéfiques** d'une action (ex : rénovation en utilisant de préférence des matériaux biosourcés et locaux plutôt que l'utilisation de matériaux classiques dans le cadre de cette action).
4. Proposer, en dernier lieu, des **mesures de compensation (C)** éventuelles.

Ainsi, ces mesures ERC ont été proposées afin de mettre en lumière les éventuels points d'attention à considérer pour la rédaction des actions.

Evolution du plan d'actions

Quelques modifications assez importantes sur le plan d'actions ont été effectuées, notamment les suivantes :

- **Axe transversal :** suppression de l'action sur le réaménagement des pôles d'échanges (cette action est maintenant déclinée dans chacun des plans d'actions) ;
- **Axe transversal :** suppression de l'action sur l'harmonisation de la tarification des transports collectifs à l'échelle du Sud Oise ;
- **Suppression des actions sur la desserte interurbaine** (ce sujet a été intégré dans l'axe transversal) ;
- **Action 39 :** Cette action a été modifiée en avril 2021. Une version préalable du plan de mobilité présentait les grands principes de la hiérarchisation de la voirie et préconisait de réaliser une étude de circulation, permettant de définir cette hiérarchisation de manière plus précise. Ces principes ont été présentés en Bureau Communautaire de l'ACSO le 19 janvier 2021, mais ils n'ont pas été validés par les élus. De plus, ceux-ci ont souhaité qu'une hiérarchisation détaillée des voiries du noyau urbain soit réalisée dans le cadre du plan de mobilité, définissant le statut et les usages souhaités pour chaque voirie. La nouvelle hiérarchie vise principalement à éviter le trafic de transit et à apaiser les voies du noyau urbain. Elle a été validée par les élus lors du Bureau Communautaire de l'ACSO du 16 juin 2021 ;
- **Action 42 :** Cette action étant étroitement liée à l'action 39, elle a aussi été modifiée en avril 2021. Une version préalable de cette action établissait les grands principes d'aménagement et de réglementation de la voirie, en fonction de leur statut souhaité (restant à définir ultérieurement). Vu que la hiérarchisation de la voirie a finalement été établie de manière précise dans le plan de mobilité, cette action a été mise à jour. Pour chaque catégorie de voirie, elle précise les principes d'aménagement à mettre en œuvre, pour atteindre les usages souhaités. Elle a été validée par les élus lors du Bureau Communautaire de l'ACSO du 16 juin 2021.

Le tableau ci-après présente une synthèse de l'évolution plus détaillée du plan d'actions (non-exhaustive) avec les mesures ERC et les modifications qui ont été proposées en avril 2020.

Pour chaque action, il a en effet été proposé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui ne permettaient pas à la collectivité de sélectionner uniquement les mesures d'Évitement, la collectivité a fait le choix de retenir l'ensemble des mesures de la séquence d'Évitement, de Réduction et de Compensation pour une mise en œuvre ultérieure cohérente avec les enjeux.

Ainsi, le Tableau 15 présente les mesures proposées selon l'ensemble des étapes de la séquence ERC. En cohérence avec la réglementation, il a été convenu que les actions seraient mises en œuvre en privilégiant les mesures d'évitement proposées et quand cela ne sera pas possible, d'utiliser les mesures de réductions et enfin de compensation (si nécessaire uniquement).

De cette manière, les mesures proposées dans la séquence ERC seront intégrées lors de l'opérationnalisation de l'action comme des conditions nécessaires pour la réalisation.

Les modifications ainsi que les motifs de leur non-prise en compte ou d'ajustement sont présentés dans le document, permettant une justification des choix retenus dans le plan d'actions final. Globalement, l'ensemble des mesures proposées ont été retenues, en cohérence avec la volonté de la collectivité de développer un PDM cohérent avec les enjeux du territoire. Ces mesures portent presque exclusivement sur des mesures d'Évitement et de Réduction.

Certaines mesures ERC sont identifiées pour toutes les actions, ce sont des mesures transversales. Elles sont présentées dans le tableau suivant.

Thématique impactée	Mesures ERC transversale
<p>Consommation d'espace</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier la réhabilitation de bâtiments existant (E) • Privilégier les voies de circulation routières existantes (conversion de l'existant) plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les pistes cyclables et cheminements piétons (E,R) • Réaliser les aires de covoiturage, des bornes de recharge, ... sur des zones déjà artificialisées (E) • Compenser la perte de surface consommée (C)
<p>Milieux naturels</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer et éviter les zones naturelles protégées et en particulier les zones NATURA 2000 située sur l'ensemble du territoire (E) • Privilégier l'utilisation d'un substrat ou de matériaux (locaux) n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (R) • Compenser la perte de surface imperméabilisée (C)

Le Tableau 15 présente donc seulement les mesures spécifiques pour chaque action, qui s'ajoutent aux mesures transversales.

Une des mesures proposées concerne la réalisation d'étude d'incidences pour les milieux sensibles. Pour savoir si un milieu est sensible, il est nécessaire de les caractériser selon différents critères. Dans cette étude, sont considérées comme sensibles les zones qui sont :

- Identifiées comme des zones humides ou des zones humides potentielles,
- Des cours d'eau, lacs et autres plans d'eau,
- Des périmètres de protection immédiats, rapprochés et éloignés des zones de captages destinées à l'alimentation en eau potable,
- Des espaces naturels protégés :
 - Sites Natura 2000 (une étude d'incidence est une obligation réglementaire),
 - Zones d'inventaires de biodiversité (ZNIEFF),

- ENS (Espaces Naturels Sensibles), ...
- Les milieux à proximité (moins de 100m) ou en aval hydraulique de ces espaces protégés,
- Les zones qui ont un corridor écologique de la Trame Verte et Bleu dans leur périmètre.

Ainsi, le plan d'actions a évolué au fur et à mesure des réunions et des éléments communiqués tout au long de l'élaboration du plan d'actions définitif. Au total, 43 actions ont été retenues et détaillées en 4 axes stratégiques.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Evaluation Environnementale Stratégique du PDM du Grand Creillois

Tableau 15 : Evolution du plan d'actions et mesures ERC

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
Axe Transversal – Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise			
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 4 actions suivantes : n°16 « Construire les données sur l'ensemble des offres de mobilité (transports collectifs, modes actifs, PMR..), et les partager avec les autres acteurs de la mobilité », n°20 « Pérenniser le comité de pilotage des plans de déplacements du Sud Oise, en tant qu'instance de suivi et d'évaluation de ces démarches, se réunissant 1 ou 2 fois par an », n°21 « Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière et organiser des échanges techniques sur des thématiques spécifiques » et n°22 « Mutualiser un poste de suivi technique des plans de déplacements et de conseil en mobilité auprès des entreprises et administrations »</p> <p>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</p>	
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	Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES	
3	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°4 « Soutenir la création de lignes de transports collectifs interurbains ou le renforcement de la desserte interurbaine entre les centralités du Sud Oise » et n°5 « Etudier avec la Région le renforcement des liaisons en transports collectifs vers les territoires limitrophes du Sud Oise »</p> <p>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</p>	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux • Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, défrichage, ...) en particulier à proximité des zone NATURA 2000 "Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville" et "Coteaux de l'Oise autour de Creil" menacées par la pollution lumineuse et les nuisances sonores • Eclairer les voies cyclables pour sécuriser en prenant en compte la pollution lumineuse (éclairage vers le sol uniquement, lumière "douce") • Sécuriser les liaisons cyclables en particulier à proximité et dans les pôles d'échanges • Augmenter la fréquentation des pistes cyclables en accord avec les réglementations des PPRT (Arkema à Villers-Saint-Paul et Huttenes Albertus à Pont-Sainte-Maxence) • Construire des aménagements résiliant en cas d'inondation (en lien avec le PPRI de l'Oise) 	 <p><i>L'objectif est d'utiliser autant que possibles les voies existantes</i></p>
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	<p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	 <p><i>L'objectif est de réutiliser autant que possible des parkings existants surdimensionnés et accessibles directement depuis les principaux axes routiers</i></p>

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	Eviter : <ul style="list-style-type: none"> • Vigilance de l'avis de l'ABF concernant la couleur des panneaux RézoPouce (retour d'expérience de la CCAC et CCSSO) 	
7	Poursuivre, voir renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	<i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i>	
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	Mesures proposées le 15/04/2020 : Eviter : <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'artificialisation des berges de l'Oise • Protéger les berges en cas de rescindements ou d'approfondissements • Anticiper et former aux risques liés au transport fluvial : gestion de crise en cas de collision afin d'éviter les pollutions liées au déversement (hydrocarbures, matières dangereuses) Réduire : <ul style="list-style-type: none"> • Remise en état des berges naturelles érodées et très vulnérables à une aggravation du risque d'érosion • Former à la gestion des déchets à bord : déchets ménagers de l'équipage, cargaison tombée à l'eau, ... • Partage de bonnes pratiques sur le traitement des eaux usées (bon entretien du matériel, ...) pour éviter les pollutions liées aux rejets des eaux usées des équipages Compenser : <ul style="list-style-type: none"> • Reconstitution des frayères impactées par le projet • Compenser la perte de surface de zones humides 	 <i>L'objectif est de profiter des aménagements du projet pour développer le transport fluvial et limiter le transport par camion</i>

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°1 « Réaliser des études d'intermodalité sur les pôles d'échanges de niveau 3 et mettre en œuvre les dessertes et les aménagements pour renforcer l'intermodalité sur ces lieux » et n°2 « Réglementer le stationnement aux abords des gares (parkings, places sur voirie) et garantir une réglementation cohérente à l'échelle du Sud Oise »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur les possibilités de stationnement en dehors des centres villes pour le stationnement longue durée (type parking relais) et les possibilités de TC/mode actif à partir de ces zones de stationnements pour éviter le développement du stationnement "sauvage" • Augmenter en conséquence les stationnements-vélo dans le centre-ville 	
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers/dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	<p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager la pratique des mobilités douces (marche à pied, vélo, ...) en lien avec les bénéfices sur la santé <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier les transports en commun au covoiturage 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique 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	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 4 actions suivantes : n°11 « Accompagner les réflexions en cours pour rendre le Pass Oise Mobilité interoperable avec le Pass Pass », n°12 « Poursuivre la mise en place d'une tarification harmonisée à l'échelle de l'Oise, intégrant tous réseaux de transports collectifs », n°18 « Soutenir le travail engagé entre les Régions Hauts-de-France et Ile-de-France Mobilités pour proposer une billettique et / ou une tarification intégrée(s) avec le Pass Navigo » et n°19 « Poursuivre l'intégration des informations des offres d'Ile-de-France dans l'outil d'information Oise Mobilité »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y-compris les services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°14 « Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système d'information Oise Mobilité (y-compris les services à la demande et partagés) » et n°17 « Poursuivre l'intégration des données de tous les services de mobilité dans l'outil Oise Mobilité, favorisant sa transformation progressive en un outil de type MAAS »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
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...)	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : « Engager des actions d'information et de sensibilisation de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...) » devenu « Engager des actions de promotion, d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière. Mener ces actions de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...) »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
Axe 1 / Une mobilité humaine et sociale			
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 5 actions suivantes : n°24 « Actualiser le schéma modes actifs de l'ACSO (en y intégrant le secteur de l'ex-PSO) et réaliser un schéma modes actifs dans la CCLVD », n°25 « Créer des liaisons cyclables structurantes (réseau express vélo) entre le noyau urbain et les autres communes du territoire », n°26 « Mettre en place des liaisons cyclables entre les centralités de la CCLVD et améliorer l'insertion des vélos au sein des espaces urbanisés », n°29 « Créer des corridors verts dans le noyau urbain et mettre en place des voies vertes sur le chemin de halage de l'Oise et dans les vallées de la Brèche et du Thérain » et n°31 « Marquer la volonté des élus du territoire de réactiver le projet Trans'Oise, permettant une liaison vers les principales centralités du Sud Oise »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux (études obligatoires seulement pour certains gros ouvrages (listés dans l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement), mais intéressant à faire si le milieu est sensible) • Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, défrichage, ...) en particulier à proximité de la zone NATURA 2000 "Coteaux de l'Oise autour de Creil" menacée par les nuisances sonores et la pollution lumineuse • Sécuriser les liaisons cyclables (signalisation, coupures nettes entre voies routières et voies cyclables...) • Au niveau des traversées piétonnes, intégrer également une voie pour les cyclistes • Utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes • Eclairer si possible les voies cyclables pour sécuriser, tout en limitant la pollution lumineuse (éclairage vers le sol uniquement, lumière "douce") 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 6 actions suivantes : n°27 « Créer un réseau de cheminements pour les piétons dans le noyau urbain et les centralités urbaines », n°28 « Réaménager les espaces publics dans le noyau urbain et mettre en relation ces espaces par les cheminements pour les modes actifs », n°30 « Mettre en place une offre de stationnement cyclable bien dimensionnée et sécurisée dans les pôles d'échanges du territoire », n°33 « Créer des emplacements de stationnement cyclable dans les centralités urbaines, aux abords des commerces et des principaux équipements », n°58 « Améliorer les liaisons modes actifs depuis les centres-villes de Liancourt et Rantigny vers la gare de Liancourt-Rantigny » et n°75 « Intégrer dans le projet Gare Cœur d'Agglo des orientations d'aménagement visant à favoriser une mobilité durable (trame viaire, liaisons modes actifs, stationnement...) »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux (études obligatoires seulement pour certains gros ouvrages (listés dans l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement, mais intéressant à faire si le milieu est sensible) • Sécuriser les liaisons cyclables (signalisation, coupures nettes entre voies routières et voies cyclables si possible, ...) • Au niveau des traversées piétonnes, intégrer également une voie pour les cyclistes Intégrer la plantation d'espèces végétales (haies, arbustes, haies) permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été • Sécuriser et couvrir les parkings vélo (pour protéger les équipements des intempéries notamment) 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : «Créer un service de location de vélos (longue durée) avec un point de location dans la future Maison de la Mobilité aux abords de la gare de Creil » devenu « Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proposer en parallèle des ateliers de réparation de vélo • Favoriser l'achat-vent de vélo d'occasion <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proposer la possibilité d'acheter le matériel à un tarif moindre (type option d'achat en fin du contrat de location) • Proposer différents types de vélo dans la flotte pour s'adapter aux besoins des usagers (vélo cargo, biporteur, ...) • Encourager les utilisateurs de VAE à apporter leurs batteries chez un organisme de collecte et de recyclage de piles et batteries (ex : Corepile), éviter les batteries au plomb 	
		<p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etudier le tarif en fonction des ressources des usagers intéressés 	 <p><i>Suppression de la mesure sur l'étude du tarif en fonction des ressources des usagers</i></p>

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 4 actions suivantes : n°32 « Améliorer les conditions de déplacements des modes actifs aux abords des établissements scolaires et créer des parkings vélo dans ces établissements », n°35 « Former et sensibiliser les élèves des établissements scolaires à la mobilité durable », n°36 « Réaliser des Plans de Mobilité des Etablissements Scolaires dans l'ensemble des lycées et collèges d'ici 2030 » et n°39 « Engager une réflexion avec les établissements scolaires pour étaler les heures de début / fin de cours, de façon à lisser l'heure de pointe »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles (écoles, crèches) en lien avec la qualité de l'air <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Proposer des conditions pour sécuriser les pistes cyclables (limitation de vitesse, voies à sens unique pour les voitures, zones de rencontres...) Intégrer la circulation commune des piétons et cyclistes Sécuriser les liaisons cyclables (signalisation, coupures nettes entre voies routières et voies cyclables...) Réunir annuellement le comité des partenaires pour ajuster l'offre de mobilité aux besoins 	<p></p> <p>Commentaires intégrés sauf :</p> <p></p> <p>Suppression de la mention des « Zones à faibles émissions » car sujet à traiter dans les PCAET</p>
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°38 « Soutenir et accompagner la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone de Saint-Maximin d'ici 2022 et dans les autres zones d'ici 2024 », n°40 « Intervenir dans les entreprises pour les informer sur l'offre de mobilité et les sensibiliser à la mobilité durable (ex : instaurer un forfait mobilité) » et n°41 « Encourager les entreprises à mettre en place une offre de stationnement cyclable »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Intégrer dans les interventions sur la mobilité les enjeux liés à l'amélioration de la qualité de l'air (santé et bien-être) Sécuriser et couvrir les locaux (pour protéger les équipements des intempéries notamment) Réunir annuellement le comité des partenaires pour ajuster l'offre de mobilité aux besoins 	<p></p>

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : « Réaliser les plans de mobilité administration de l'ACSO et de la CCLVD et favoriser une optimisation de leurs flottes de véhicules (démarche exemplaire) » devenu « Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux »</p> <p>Réunir annuellement le comité des partenaires pour ajuster l'offre de mobilité aux besoins</p>	 Ajout de cette mesure à la demande de la collectivité
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°43 « Réviser le schéma directeur d'accessibilité de l'ACSO, en y intégrant les arrêts de bus situés dans le secteur de l'ex PSO » et n°44 « Garantir l'accessibilité PMR des futurs arrêts du réseau de la CCVLD »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 : Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser l'accès aux arrêts de bus 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°45 « Mettre en accessibilité les espaces publics aux abords des principaux équipements, de manière coordonnée à l'échelle de chaque EPCI » et n°46 « Proposer des conseils techniques aux référents des communes et organiser des sorties de terrain avec mise en situation »</p> <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux (études obligatoires seulement pour certains gros ouvrages (listés dans l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement), mais intéressant à faire si le milieu est sensible) • Intégrer la circulation commune des piétons et cyclistes • Intégrer la plantation d'espèces végétales (haies, arbustes, haies) permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été 	
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°47 « Améliorer la desserte multimodale des quartiers prioritaires (transports collectifs, Rézo Pouce, vélo...) » et n°48 « Favoriser l'acquisition de vélos ou l'accès à des vélos et proposer des formations à la pratique de ce mode pour les publics vulnérables »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier l'utilisation de transports collectifs à faibles émissions 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°49 « Poursuivre les rencontres entre les entreprises et les demandeurs d'emploi, pour favoriser l'accès à l'emploi des publics sans permis ou sans voiture », n°50 « Travailler avec les structures sociales du territoire, afin qu'elles proposent des informations sur la mobilité aux publics en difficulté » et n°51 « Poursuivre les aides financières au permis de conduire (Pass Permis) et étudier la création d'une autoécole sociale »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Prendre en compte le risque de développer l'usage de la voiture dans le cas du "Pass Permis" <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Prioriser la communication sur les actions d'inclusion sociale visant à développer l'utilisation de la mobilité douce et les transports en commun pour limiter le risque de développer l'usage de la voiture (Pass Permis) 	
Axe 2 / Une mobilité efficace et performante			
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 4 actions suivantes : n°52 « Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en favorisant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers », n°53 « Ouvrir un Espace Mobilité aux abords de la gare de Creil en 2020, offrant de nombreux services en lien avec la mobilité », n°57 « Limiter et réglementer l'offre de stationnement public aux abords de la gare de Creil, afin de réduire la pression des véhicules dans le secteur » et n°60 « Matérialiser des places réservées aux véhicules partagés aux abords des pôles d'échanges du territoire et instaurer des tarifications incitatives au covoiturage »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Eviter l'artificialisation des sols si création de nouveaux espaces de dépôt, de stationnement, utiliser des espaces déjà artificialisés Encourager la pratique des mobilités douces (marche à pied, vélo, ...) en lien avec les bénéfiques sur la santé <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Intégrer la plantation d'espèces végétales (haies, arbustes, haies) dans les espaces publics, permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été Privilégier les transports en commun au covoiturage 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne)	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 4 actions suivantes : n°54 « Réaliser des études d'intermodalité sur les pôles d'échanges de Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville », n°55 « Créer une aire de mobilité à l'est de Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne), proposant des services de mobilité vers les gares », n°59 « Créer un réseau de parkings-relais dans les pôles d'échanges situés en périphérie du noyau urbain (Cramoisy, St-Leu-d'Esserent, Laigneville, Villers-Saint-Paul), reliés par des transports collectifs performants à Creil » et n°60 « Matérialiser des places réservées aux véhicules partagés aux abords des pôles d'échanges du territoire et instaurer des tarifications incitatives au covoiturage »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Encourager la pratique des mobilités douces (marche à pied, vélo, ...) en lien avec les bénéfiques sur la santé Favoriser l'achat-vente de vélo d'occasion (recyclerie) <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Intégrer la plantation d'espèces végétales (haies, arbustes, haies) dans les espaces publics, permettant de faire écran vis-à-vis des polluants routiers, mais également de favoriser la nature en ville et le confort thermique en été Sécuriser les pistes cyclables des voies routières Privilégier les transports en commun au covoiturage 	
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réaliser des études d'incidences préalablement aux travaux et suivre les incidences pendant et après les travaux (études obligatoires seulement pour certains gros ouvrages, mais intéressant à faire si le milieu est sensible) 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°62 « Créer un réseau de bus dans la CCLVD, avec une ou plusieurs lignes régulières desservant les principales centralités (y-compris les deux gares) », n°63 « Travailler avec la Région pour faire évoluer les lignes de car régionales afin d'améliorer la desserte des gares de Liancourt-Rantigny et Laigneville » et n°64 « Proposer une desserte de la future zone de Mogneville par une ligne de car régionale ou par une ligne du bus de la CCLVD »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier l'utilisation de bus à faibles émissions <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Former les conducteurs de bus à l'éco-conduite 	
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : « Restructurer le réseau de bus de l'ACSO en 2020, afin d'améliorer la vitesse commerciale et l'accessibilité aux centralités du territoire » devenu « Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'artificialisation des sols si aménagement des voiries 	
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : « Poursuivre le renouvellement de la flotte de bus du réseau de l'ACSO jusqu'à atteindre 100% de véhicules propres à l'horizon 2030 » devenu « Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030 »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter de parler de véhicules "propres" mais plutôt de véhicules à faibles émissions 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 5 actions suivantes : n°66 « Etablir un bilan du système de transport à la demande desservant le secteur de la vallée du Thérain et faire évoluer ce système en conséquence », n°67 « Etudier la faisabilité d'un service de transport à la demande au Nord de la CCVLD », n°68 « Poursuivre le développement du Rézo Pouce dans tous les secteurs du territoire », n°69 « Aménager des aires de covoiturage aux abords de la RD 200, la RD 1016 et la RD 1330, destinées à accueillir les flux vers les centralités externes au territoire » et n°70 « Créer une offre d'autopartage, avec des stations dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier l'utilisation de véhicules à faibles émissions <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les pistes cyclables des voies routières • Sécuriser l'accès aux arrêts • Utiliser les moyens de communication les moins impactants • Former les conducteurs à l'éco-conduite 	
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des espaces déjà artificialisés pour la création des nouvelles aires de livraison 	
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier la création d'un centre de distribution dans du foncier déjà artificialisé • Privilégier l'utilisation de véhicules à faibles émissions <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Former les conducteurs à l'éco-conduite 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	<p>Modification du titre de l'action en février 2020 : « Créer une conciergerie en gare de Creil et des points-relais de livraisons dans les pôles d'échanges » devenu « Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny »</p> <p>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</p>	
Axe 3 / Une mobilité planifiée et cohérente			
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°74 « Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et proposer des densités adaptées au niveau de desserte de ces pôles », n°77 « Etablir des normes maximales pour le stationnement des voitures dans les constructions nouvelles aux abords des pôles d'échanges et des arrêts de transports collectifs (en fonction du niveau de desserte) » et n°78 « Etablir des normes minimales pour le stationnement des vélos dans les constructions nouvelles »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter au maximum l'étalement urbain pour limiter l'augmentation des temps de déplacements et le recours systématique à l'automobile <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter en conséquence les stationnements-vélo aux abords des pôles d'échanges et des arrêts de transports collectifs • Communiquer sur les possibilités de stationnement en dehors des pôles d'échanges et des centre-ville (type parking relais) pour éviter le développement du stationnement "sauvage" 	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs desserte multimodale	<p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Eviter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier les zones déjà accessibles en mobilité douce pour éviter la création de nouvelles infrastructures <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrer l'accessibilité des zones d'activité en mode actif (vélo, marche) en addition à la prise en compte de la desserte en transports en commun 	
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°79 « Créer des tiers-lieux regroupant de nombreux services aux abords des gares et dans les aires de mobilité » et n°80 « Réaliser une étude sur le potentiel du télétravail sur le territoire, afin de dimensionner le nombre et la taille des futurs lieux dédiés à cette pratique »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	<p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°82 « Classer les voies structurantes d'agglomération, permettant un accès au noyau urbain et aux pôles d'échanges, en « voies d'intérêt communautaire » (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie) » et n°86 « Engager une réflexion sur la hiérarchisation de la voirie dans le noyau urbain, visant à définir le statut et l'aménagement souhaités pour chaque voirie du territoire »</p> <p>Action modifiée de nouveau en avril 2021 (voir paragraphe précédant le tableau)</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	<p>Modification du titre et du contenu de l'action en février 2020 : « Mettre en place une information sur la mobilité multimodale dans les pôles d'échanges de niveau 3 et dans l'aire de mobilité de Liancourt » devenu « Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 2 actions suivantes : n°84 « Informer la population sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire (réseaux urbains, Rézo Pouce, autopartage, ...) » et n°85 « Organiser des actions de sensibilisation à la mobilité durable, avec des animations dans les pôles d'échanges et dans les centres-villes des communes »</p> <p><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	

N° action	Intitulé de l'action	Mesures ERC et modifications proposées lors de l'élaboration du plan d'actions	Prise en compte (en privilégiant E, puis R, puis C) et justification
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°87 « Apaiser la circulation et réduire la place de la voiture dans le noyau urbain, à travers une réglementation et un aménagement adaptés aux contextes desservis », n°89 « Lancer une étude d'opportunité pour la transformation du tronçon Est de la Rocade (RD 1016) en boulevard urbain, intégrant des pistes cyclables et des voies dédiées aux transports collectifs ou au covoiturage » et n°90 « Réaliser une étude de circulation à l'échelle du secteur urbain dense de la CCLVD (Liancourt, Rantigny, Laigneville, Cauffry) »</p> <p>Action modifiée de nouveau en avril 2021 (voir paragraphe précédant le tableau)</p> <p style="text-align: center;"><i>Aucune mesure ERC spécifique proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	<p>Action modifiée en février 2020, regroupant les 3 actions suivantes : n°88 « Etablir une réglementation du stationnement cohérente dans l'ensemble du noyau urbain, avec des règles de moins en moins contraignantes en fonction de la distance au centre de Creil », n°91 « Etablir une réglementation du stationnement dans le centre-ville de Liancourt » et n°92 « Mettre en place un jalonnement dynamique en entrée du noyau urbain pour orienter les véhicules vers les parkings disponibles »</p> <p>Mesures proposées le 15/04/2020 :</p> <p>Réduire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur les possibilités de stationnement en dehors des pôles d'échanges et des centres-villes pour le stationnement de moyenne/longue durée (type parking relais) pour éviter le développement du stationnement "sauvage" 	

Evolutions suite à la consultation du public et des personnes publiques associées (PPA)

Conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code des Transports, le projet de plan de mobilité du Grand Creillois a été être soumis, pour avis, aux personnes publiques associées. Parmi les acteurs appelés à délivrer un avis sur le projet de plan de mobilité, figurent ainsi les conseils municipaux des 11 communes membres de l'ACSO et des 10 communes membres de la CCLVD. Cette consultation a été conduite du 23 juillet 2021 au 22 octobre 2021. L'ensemble des avis des personnes publiques associées ont été annexés au dossier de l'enquête publique pour le grand creillois et disponibles sur le site <https://www.mobilites-sud-oise.fr>.

L'enquête publique sur le projet de Plan de Mobilité du Grand Creillois s'est déroulée du 17 janvier au 16 février 2022. Plusieurs moyens ont été mis à disposition pour informer et collecter les retours du public.

- Dans les registres de la concertation disponibles à : l'Agglomération Creil Sud Oise et la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée
- Par courrier à l'attention du Commissaire-Enquêteur : SMBCVB, 24 rue de la Villageoise - 60100 Creil.
- Par courriel à l'attention du Commissaire-Enquêteur : contact@smbcvb.fr
- Des permanences ont également été organisées par le Commissaire enquêteur : au siège de l'Agglomération Creil Sud Oise et au siège de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (1 rue de Nogent à Laigneville)

De plus, pendant la durée de l'enquête publique, le dossier était consultable aux sièges de l'ACSO et de la CCLVD et sur le site <https://www.mobilites-sud-oise.fr> dans la rubrique enquête publique.

À la suite des deux périodes de consultation, une réunion a été engagée avec la DREAL, l'ACSO, le SMBCVB et les bureaux d'études (04/05/22). Les différents points ont été discutés, afin que l'ACSO et le SMBCVB apportent des précisions et certaines évolutions du plan d'action. S'en est suivi un travail de mise à jour du plan d'action pour y apporter des précisions et modifier le calendrier (cf calendrier dans les sections suivantes).

Ces éléments sont présentés ci-dessous.

Suivi du PDM

Dans ce cadre, l'ACSO et la CCLVD recruteront chacune (dès 2022) un référent Mobilité, chargé d'assurer le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM), ainsi que le suivi technique du plan d'actions du PDM. Leurs missions respectives porteront également sur la mise en œuvre des PCAET, sur les réflexions relatives à la mise en place d'un BHNS (ACSO), ainsi que sur le programme « moby » de sensibilisation à la mobilité dans les établissements scolaires (CCLVD).

Le suivi et l'évaluation des actions des plans de mobilité sont des aspects essentiels de la démarche à l'horizon 2030. Ils permettront de vérifier l'avancement des actions, d'analyser leurs impacts et d'adapter les mesures en conséquence.

Dans le cadre des plans de mobilité mutualisés, plusieurs actions ont été identifiées, permettant d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de chaque PDM :

- Mettre en place un comité de suivi des plans de mobilité, organisé par le SMBCVB et se réunissant 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).
- S'appuyer sur le comité des partenaires mis en place en 2021. Réunir cette instance pour toute évolution substantielle de l'offre.
- Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière, à l'échelle du bassin de mobilité. Le SMBCVB coordonnera le suivi des indicateurs, tandis que les EPCI seront chargés de suivre les indicateurs, en s'appuyant sur les instances existantes (ex : Commission Accessibilité). Elles transmettront les données de manière systématique au SMBCVB, qui réalisera un suivi annuel des indicateurs.
- Mettre en place un observatoire de la mobilité, géré par le SMBCVB, avec un tableau de bord de suivi des indicateurs pour le plan de mobilité (le websig de l'ACSO pourra être utilisé). Cet observatoire sera alimenté par les deux EPCI et leurs partenaires. Les données seront transmises au référent mobilité du SMBCVB (voir ci-dessous), ainsi qu'aux principaux partenaires (Région, SMTCO), pour alimenter leurs observatoires. Ces données seront également mises à disposition en open data.
- Identifier ou recruter un référent mobilité au SMBCVB, chargé du suivi technique des plans de mobilité et du conseil en mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires), en appui du travail des chargés de mission mobilité dans chaque EPCI. Cela nécessitera d'établir les mécanismes permettant de mutualiser ce poste par tous les EPCI. Les tâches assurées par le référent Mobilité seront multiples : assurer le suivi annuel et à mi-parcours du PDM, coordonner la mise en œuvre du PDM, produire les données transversales, récupérer les données territoriales, mettre en commun les données, 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... Le SMBCVB nécessite pour cela des ressources supplémentaires.
- Adhérer à l'ATMO HDF au titre des de la CCLVD (l'ACSO est déjà adhérente) afin de suivre l'évolution de la qualité de l'air, dans le cadre de la mise en œuvre du PDM (ainsi que du PCAET). L'adhésion à l'ATMO HDF permettra de réaliser une analyse détaillée de la qualité de l'air dans le bilan du PDM (avec une modélisation de la pollution). Il existe deux stations de mesure de la pollution sur le territoire.

- Confier le portage ou la coordination de certaines études réalisées par les EPCI ou SMBCVB (ex : circulation, stationnement, intermodalité...).
- Développer un partenariat avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées pour le suivi des indicateurs en lieu avec l'urbanisme.

Action 7 Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale

Aujourd'hui, les bornes de recharge sont installées à la demande des communes. Il faudra mettre en place une démarche d'ensemble. Il est donc pertinent de lancer l'élaboration d'un SDIRVE. Le SE 60 est compétent en termes planification des bornes de recharge (et non les collectivités locales). Le SDIRVE sera donc élaboré par le SE 60 en 2022 / 2023. Les collectivités seront associées à cette étude. Ces informations sont intégrées au PDM actualisé.

Action 13 : Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS

L'intégration des offres de mobilité dans la plateforme Oise Mobilité peut être avancée à la période 2022 – 2024. En effet, cette action est liée au renouvellement du SISMO 2 (prévu en juillet 2023). Quant à l'action sur la distribution d'un Pass Oise Mobilité aux habitants, elle sera réalisée à l'horizon 2025 (pour laisser le temps du SISMO 2 d'être parfaitement opérationnel).

Action 15 : Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux

Les PPA ont demandé des précisions sur le bilan du schéma cyclable de l'ACSO. L'ancienne C.A. de Creil a approuvé son schéma de circulations douces en 2013. Il a été partiellement mis en œuvre (10 km sur les 50 km prévus), avec la création d'itinéraires structurants (ex : Creil - Montataire). L'ACSO élaborera en 2022 son nouveau schéma cyclable (linéaire estimé à 100 km, dont les 50 km prévus en 2013).

La CCLVD a récemment validé son schéma cyclable en 2022. Ce schéma comporte une liaison nord - sud, très structurante pour le territoire, reliant Bailleval à Laigneville (faisant partie d'un axe Clermont - Creil). Cette liaison est inscrite au schéma régional des véloroutes / voies vertes (SR3V). Elle est prioritaire pour la CCLVD. Les autres liaisons, desservant les villes et les villages, se connectent à cette liaison structurante.

La CCLVD a demandé à ce que la carte du réseau cyclable soit intégrée à l'action n°15, avec une courte présentation du réseau. Seules les liaisons structurantes seront opposables aux gestionnaires de voirie. La fiche action fait apparaître la carte de l'ensemble des liaisons, tout en indiquant que seules les liaisons structurantes sont opposables (afin de pouvoir apprécier la continuité du réseau). Ces informations sont intégrées au PDM actualisé.

Le schéma modes actifs de la CCLVD dispose d'un PPI à l'horizon 2026. Toutefois, tous les aménagements du schéma ne seront pas réalisés à l'horizon 2026, ni même à l'horizon 2030. Cette action débute dès 2022, avec les premières études des itinéraires cyclables, mais la mise en œuvre intégrale du schéma ne peut être envisagée avant 2030. Les modalités précises de ce calendrier sont précisées dans le PDM.

La DREAL demande à inclure une carte des coupures urbaines dans le PDM, en identifiant les passages à niveau. La CCLVD indique que ces coupures ont été traitées dans le schéma cycmabme. L'ACSO indique aussi que ces coupures sont connues.

Une carte des coupures urbaines sur le territoire (faisceau ferroviaire, cours d'eau, principaux axes routiers, côteaux, passages à niveau...) a été élaborée dans le cadre de la finalisation du PDM. Cette carte présente notamment les passages à niveau non sécurisés recensés par l'Etat à l'échelle nationale. Ces informations sont intégrées au PDM actualisé.

Action 17 : Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

L'ACSO dispose de 120 vélos à la location longue durée. Les informations sont précisées sur le site internet et sur la plaquette de présentation. Le service devrait monter en puissance prochainement, avec l'inauguration de la voie douce de Nogent-sur-Oise, l'ouverture de ce service aux actifs et étudiants habitant à l'extérieur du territoire, la mise en place du stationnement en gare, la réduction de la caution...

Quant à la CCLVD, elle va aussi mettre en place un service de location longue durée. Une trentaine de vélos sont prévus dans un premier temps, avec une montée en puissance progressive. Les modalités précises seront actées en juin 2022 (après l'approbation du PDM). Ce service sera lancé au deuxième semestre 2022. Cela a été précisé dans le PDM.

Action 19 : Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

Le sujet de la mobilité vers l'emploi fera l'objet de discussions avec le comité des partenaires. Cela a été indiqué dans l'action n°19.

L'ACSO et la CCLVD sont d'accord pour accélérer la mise en œuvre de cette action, au regard de son impact important sur les pratiques de mobilité. Ce renforcement concerne notamment les moyens mis en œuvre (ex : recrutement d'un chargé de mission, appui technique...). Le recrutement d'un chargé de mission par EPCI a été adopté en partie pour mettre en œuvre cette action.

Action 20 : Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

L'ACSO a réalisé un plan de mobilité administration, sur tous les sièges de la collectivité. Cette démarche va bientôt être finalisée. Par ailleurs, le PCAET de la CCLVD comporte un volet sur la collectivité exemplaire, intégrant la réalisation d'un plan de mobilité administration. La période de mise en œuvre peut donc être avancée à 2022 – 2024.

Action 25 : Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers

Le calendrier de cette action n'est pas entièrement maîtrisé par les porteurs du PDM (disponibilité du foncier, lien avec Roissy-Picardie...). Cette action est à réaliser au plus tard pour 2027, pour l'arrivée de la liaisons Roissy-Picardie.

Action 26 : Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Baillevall)

La CCLVD porte les projets de réaménagement des gares de Laigneville et Liancourt – Rantigny. Le parking de la gare à Laigneville a été acquis par la CCLVD fin 2021, pour réaliser ce projet.

Toutefois, une partie du foncier n'est pas disponible aux abords des gares (en discussion avec la SNCF). De plus, le projet de la gare de Liancourt – Rantigny est dépendant du projet urbain sur la friche de Caterpillar. La CCLVD souhaite donc conserver l'horizon 2030 pour cette action.

Action 29 : Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO

Plusieurs PPA ont demandé à intégrer des informations plus détaillées sur la restructuration du réseau de bus de l'ACSO dans le PDM, notamment en ce qui concerne la desserte des quartiers prioritaires de la ville. Ces informations sont intégrées au PDM actualisé.

Action 31 : Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB

L'action sur les aires de covoiturage a été mise en relation avec celles concernant les aires de mobilité et les bornes de recharge de véhicules électriques. Ces modifications sont intégrées au PDM actualisé.

Action 33 : Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km

Plusieurs PPA ont demandé des informations plus précises sur le transport de marchandises, notamment sur les flux actuels et sur le potentiel de valorisation de l'Oise et des infrastructures ferroviaires. Les données sur les flux disponibles ne sont pas connues à ce jour. Elles pourront être intégrées lors de la révision du PDM.

L'ACSO va élaborer une étude de fret logistique, portant notamment sur la redynamisation du port de Nogent-sur-Oise, entre 2022 et 2024. L'ACSO a missionné le Syndicat Mixte du Parc d'Activités multisites de la Vallée de la Brèche (SMVB) en mars 2022. Un premier comité de pilotage de cadrage est prévu en juin 2022, pour définir les grandes orientations, avec la participation des élus de l'ACSO et du SMVB, ainsi que de la CCI et du GERC. Les informations sur cette étude ne sont pas encore connues (le CCTP n'est pas encore rédigé). Ces informations sont intégrées au PDM actualisé.

Action 35 : Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs

Le calendrier de l'action 35 peut être avancée pour un démarrage en 2022. Les PLU des communes devront mis en compatibilité avec le PDM lors de leur prochaine révision. De plus, les PLU devront être mis en compatibilité avec le SCOT dans un délai de 1 an à compter de l'adoption du futur SCoT (prévue en 2024).

Action 36 : Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale

La ZAC de Mogneville aura une vocation logistique. L'enquête publique vient d'être achevée. Le Commissaire Enquêteur n'a pas encore rendu son avis. Le parc situé à côté de cette ZAC bénéficiera d'une voie verte. De plus, le futur barreau routier disposera d'une piste cyclable. Concernant la desserte en transports collectifs, la nouvelle version du PDM indique que les grands principes de desserte du futur réseau n'ont pas encore été définis officiellement. Cependant, une desserte de la ZAC de Mogneville semble a priori peu compatible avec les objectifs du projet de territoire 2020-2030 de la CCLVD qui vise en priorité à desservir le secteur urbain Liancourt-Rantigny- Cauffry.

Action 37 : Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

Au regard des demandes des PPA, notamment concernant la qualité de l'air, ainsi que des impacts de la crise sanitaire, l'ACSO et la CCLVD souhaitent rendre cette action prioritaire. Son contenu a été précisé afin de prévoir des locaux pour le co-working aux abords des gares.

Action 42 : Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains

L'étude de circulation de l'ACSO sera finie en septembre – octobre. En effet, une nouvelle concertation est nécessaire, avant la finalisation de cette étude.

Remarques concernant l'Évaluation environnementale et la consommation d'espace

La MREA a recommandé d'évaluer la consommation d'espace de chaque action. Les deux actions qui pourraient être concernées par cette remarque sont les actions n°31 (aires de covoiturage) et n°15 (infrastructures cyclables interurbaines). Pour les aires de covoiturage, il est déjà indiqué que leur implantation privilégiera les parkings déjà existants (espace déjà artificialisés). Quant aux liaisons cyclables, elles emprunteront les routes existantes, car ils représentent en général les axes les plus directs (réponse aux besoins du quotidien). Ils seront donc implantés le long des routes existantes, en privilégiant un positionnement sur chaussée, plutôt que d'empiéter sur les accotements.

La consommation d'espace devra faire l'objet d'une évaluation et d'un suivi spécifique avec les indicateurs proposés dans l'EES, lors du bilan annuel et de l'évaluation à mi-parcours du PDM.

Les remarques et recommandations des personnes publiques associées (PPA) ont été discutées avec les responsables du PDM du Grand Creillois (ACSO, CCLVD, SMBCVB). Les discussions ont en particulier porté sur la non atteinte des objectifs du PPA dans les délais réglementaires. Des compléments ont donc été apportés au plan d'action afin de :

- Améliorer l'incidence des actions en particulier sur la qualité de l'air
- Prioriser et avancer la mise en œuvre des actions ayant des impacts positifs forts sur la qualité de l'air

Afin d'atteindre les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère le plus tôt possible, des compléments (suite à la consultation du public et des PPA) ont été apportés au plan d'action, permettant d'améliorer l'incidence des actions en particulier sur la qualité de l'air. Les actions ayant des impacts positifs forts sur la qualité de l'air ont été priorisées et avancées. Plusieurs actions structurantes ont en particulier été lancées dès 2022. C'est le cas par exemple de l'élaboration du schéma cyclable de la CCLVD, de la création d'un service de location de VAE par l'ACSO et du lancement d'une étude sur la logistique fluviale. Par ailleurs, d'autres actions ont vu leur mise en œuvre avancée, notamment celles concernant les aménagements pour les modes actifs, le développement de la mobilité partagée et l'accompagnement à la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises. Enfin, une action auparavant considérée comme « complémentaire » est devenue « prioritaire » : l'action sur le développement du télétravail. Des moyens humains et financiers associés ont également été précisés et validés par les EPCI.

Ces actions déjà initiées ou avancées (depuis l'arrêt du projet de PDM en juin 2021) mettent en évidence la dynamique locale positive et concrète autour de ce PDM. Ils permettront d'accélérer le calendrier d'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par le PPA de la Région de Creil.

Toutefois, considérant qu'aucune action nouvelle n'a été introduite dans le plan d'actions (même si un certain nombre ont été accélérées), les incidences du PDM restent inchangées et les points de vigilances mis en évidence dans l'EES, ainsi que les indicateurs associés, restent applicables (artificialisation des sols, biodiversité et TVB...).

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Le calendrier de mise en œuvre des actions a été modifié afin de lancer en priorité les actions ayant un impact positif fort sur la qualité de l'air et ainsi atteindre les objectifs fixés par le PPA avant la fin de la mise en œuvre du PDM.

Le tableau ci-dessous récapitule :

- Le calendrier initial (projet de PDM soumis à consultation du public et aux PPA)
- Le calendrier du PDM modifié pour prendre en compte les retours et commentaires issus de ces périodes de consultation.

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM			Calendrier proposé du PDM actualisé				
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise									
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise									
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	Prioritaire				Prioritaire			
2	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité	Complémentaire				Complémentaire			
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise									
3	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines	Prioritaire				Prioritaire			
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	Prioritaire				Prioritaire			

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM				Calendrier proposé du PDM actualisé			
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	Prioritaire				Prioritaire			
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	Complémentaire				Complémentaire			
7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	Complémentaire				Complémentaire			
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	Complémentaire				Complémentaire			
Définir une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise									
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)	Prioritaire				Prioritaire			
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	Complémentaire				Complémentaire			
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà									
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics	Prioritaire				Prioritaire			
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billetterie 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	Prioritaire				Prioritaire			

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM			Calendrier proposé du PDM actualisé				
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	Prioritaire				Prioritaire			
14	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)	Complémentaire				Complémentaire			
Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité									
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire									
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	Prioritaire				Prioritaire			
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines	Prioritaire				Prioritaire			
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	Complémentaire				Complémentaire			
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements									
18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Prioritaire				Prioritaire			
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Prioritaire				Prioritaire			
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	Complémentaire				Complémentaire			
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements									

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM			Calendrier proposé du PDM actualisé				
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	Prioritaire				Prioritaire			
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	Prioritaire				Prioritaire			
Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements									
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	Prioritaire				Prioritaire			
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	Prioritaire				Prioritaire			
Une mobilité efficace et performante									
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles									
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	Prioritaire				Prioritaire			
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval)	Prioritaire				Prioritaire			
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés									
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	Prioritaire				Prioritaire			
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	Prioritaire				Prioritaire			

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM			Calendrier proposé du PDM actualisé				
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	Prioritaire				Prioritaire			
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	Complémentaire				Complémentaire			
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux									
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	Prioritaire				Prioritaire			
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités									
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	Prioritaire				Prioritaire			
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	Prioritaire				Prioritaire			
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	Complémentaire				Complémentaire			
Une mobilité planifiée et cohérente									
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable									
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	Prioritaire				Prioritaire			
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale	Prioritaire				Prioritaire			
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	Complémentaire				Prioritaire			
Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire									

Calendrier du PDM du SMBCVB		Calendrier initial du Projet de PDM			Calendrier proposé du PDM actualisé				
		Niveau de priorité	2020	2025	2030	Niveau de priorité	2022-2024	2025-2027	2028-2030
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	Prioritaire				Prioritaire			
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	Complémentaire				Complémentaire			
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public									
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	Complémentaire	A définir (non renseigné dans le projet de PDM)			Complémentaire			
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	Complémentaire				Complémentaire			
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale									
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	Prioritaire				Prioritaire			
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	Prioritaire				Prioritaire			

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES RESIDUELS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM SUR LE TERRITOIRE

La démarche d'évaluation et d'amélioration des actions présentées dans la section précédente a permis de réduire au maximum les effets négatifs de la programmation du plan sur l'environnement. Le programme d'actions ayant été finalisé, il convient désormais d'analyser les effets notables et probables de la mise en œuvre du PDM tel que défini, qu'ils soient positifs ou négatifs grâce à la comparaison avec les tendances de l'environnement en l'absence de plan.

Conformément au point 3a de l'article R122-20 du code de l'environnement, les incidences sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages doivent, s'il y a lieu, être analysés.

Pour être le plus exhaustif possible, chaque action a été confrontée à chacune des thématiques présentées dans l'état initial de l'environnement. Cette analyse se présente sous la forme des tableaux suivants :

Analyse du programme d'actions du PDM

Les tableaux suivants détaillent l'impact de chaque action du PDM sur les différentes thématiques environnementales.

A noter que les actions présentées **intègrent les mesures ERC qui ont été incluses dans les fiches d'actions**, c'est-à-dire, comme dit précédemment, les mesures de l'ensemble de la séquence d'Évitement, de Réduction et de Compensation, tout en considérant que les actions seraient mises en œuvre en privilégiant les mesures d'évitement proposées et quand cela ne sera pas possible, d'utiliser les mesures de réductions et enfin de compensation.

Il s'agit donc des **effets probables et résiduels** du PDM sur l'environnement.

Une **évaluation semi-quantitative** a été également intégrée afin d'évaluer l'intensité attendue de l'action sur la thématique environnementale. Ces éléments sont donnés à titre indicatifs afin d'évaluer globalement la stratégie et ses effets. Ils ne peuvent pas être liés directement aux objectifs chiffrés du PDM en raison des incertitudes et du niveau de détail des actions. Des études d'impacts spécifiques seront nécessaires (conformément au Code de l'Environnement ou aux attentes spécifiques de l'Autorité Environnementale) pour quantifier précisément l'intensité des impacts des différentes actions (exemple Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires pour les ICPE ou évaluation de la dispersion des odeurs par modélisation dans le cas des installations de méthanisation). L'échelle de quantification des impacts est présentée ci-dessous :

Tableau 16 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts

++	Amélioration significative de l'enjeu environnemental du territoire
+	Amélioration potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
0	Pas d'impact attendu de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
0/-	Dégradation faible potentielle de l'enjeu environnemental mais prise en compte au sein de la fiche action. Incidence atténuée par la prise en compte et l'anticipation par le territoire des effets potentiellement négatifs de l'action
-	Dégradation potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire



--

Dégradation significative de l'enjeu environnemental du territoire

Tableau 17 : Analyse des incidences des actions

Actions	Milieu physique							Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets			Déplacements, transports			Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages		
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
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	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	Cette action vise le renforcement des transports en commun, et peut ainsi contribuer à réduire l'usage de la voiture. L'action est ainsi susceptible d'avoir une incidence positive sur les déplacements, la qualité de l'air et les émissions de GES.	
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	+	0/-	0	0	++	0	0	+	0	0	0	Cette action vise à développer la pratique du vélo en aménageant de nouvelles liaisons cyclables, et ainsi à réduire l'usage de la voiture. L'action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies, ainsi l'incidence résiduelle devrait donc être mineure. L'action est aussi susceptible d'avoir une incidence positive sur la santé en lien avec une meilleure qualité de l'air, une sécurisation des voies et l'activité physique (pratique du vélo).	
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	+	0/-	0	0	++	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait donc être mineure.	
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	0	0	0	0	++	++	0	0	0	0	0	+	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	Cette action vise à augmenter le nombre de personnes par voiture et ainsi à limiter le nombre de voitures en circulation sur le territoire. Elle est susceptible d'avoir une incidence positive que la qualité de l'air, les émissions de GES, les déplacements, le bruit et l'aménagement (arrêts autostop).	
7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	+	0/-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait donc être mineure.	

Actions	Milieu physique		Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain		Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances		Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables					Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Risques naturels	Risques technologiques																
8 Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	0	0	0	0/-	+	+	0/-	0/-	0/-	0	+	+	0/-	0	0	0	0	0	+	0	0/-	+	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur l'eau, la biodiversité, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec le risque de pollution de l'eau via le transport fluvial. De plus, elle est susceptible d'avoir une incidence négative sur le risque technologique en lien avec le transport de matières dangereuses et les risques liés au déversement. L'anticipation et la formation à ces risques seront effectuées, ainsi les incidences sont négligeables. L'action est aussi susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace en lien avec une artificialisation des berges de l'Oise. Cependant, celle-ci sera évitée, l'incidence devrait donc être nulle. L'action est susceptible d'avoir une incidence positive sur la qualité de l'air, sous réserve que le transport fluvial émette moins que les poids lourds (notamment vis-à-vis du SO2).
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)	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	0	0	+	0/-	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies, ainsi l'incidence résiduelle devrait donc être mineure.
10 Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
11 Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
13 Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain		Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances		Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Les sols	Diversité biologique						Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Risques naturels	Risques technologiques																			
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...)	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0		
15 Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	0	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	+	0/-	0	0	0	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	0		Cette action vise à développer la pratique du vélo en aménageant de nouvelles liaisons cyclables, et ainsi à réduire l'usage de la voiture. L'action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies, ainsi l'incidence résiduelle devrait donc être mineure.
16 Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines	0	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	+	0/-	0	0	0	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	0		Cette action vise à développer la pratique du vélo et de la marche en aménageant de nouvelles liaisons cyclables et cheminements piétons, et ainsi à réduire l'usage de la voiture. L'action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
17 Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	0		Cette action est susceptible d'avoir une incidence positive sur les espaces naturels et la biodiversité en lien avec la réduction des nuisances sonores, l'amélioration de la qualité de l'air, ...
18 Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	0	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	++	0	+	0/-	0	0	0	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	0		Cette action vise à développer la pratique du vélo en aménageant de nouvelles liaisons cyclables à proximité des écoles, et ainsi à réduire l'usage de la voiture pour les trajets vers les écoles. L'action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
19 Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	0	0	0	0	0	++	++	+	+	+	++	0	+	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	+	0	0	0	0		

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain		Déplacements, transports											Paysages		Commentaires		
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages		Paysages	
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	0	0	0	0	++	++	+	+	+	++	0	+	0	0	0	0	++	0	0	0	+	0	0	0		
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0		
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0		
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0		
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	0	0	0	0	0/-	0/-	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action vise en partie à faire connaître les aides financières existantes, comme par exemple le Pass Permis pour passer son permis, ce qui est susceptible de faire augmenter l'utilisation de la voiture. L'action est ainsi susceptible d'avoir une incidence négative sur la qualité de l'air et les émissions de GES.
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	++	0/-	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action vise à créer un nouveau parking relais, elle est ainsi susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels, la biodiversité et les continuités écologiques en lien avec l'artificialisation des sols. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labryère, Rosoy et Verderonne)	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	0	+	+	0/-	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0/-	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace, les milieux naturels, les continuités écologiques et le paysage en lien avec l'artificialisation des sols et la création d'aires de mobilité. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	0	0	++	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec la création de voies ferroviaires. Cependant, cette action évitera les zones Natura 2000 "Coteaux de l'Oise autour de Creil" et "Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi" ainsi que les corridors écologiques, l'incidence résiduelle devrait donc être mineure.

Actions	Milieu physique		Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain	Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables					Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques																		
28 Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	0	0	0	0	++	++	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	+	0	0	0		
29 Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	+	0/-	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec l'aménagement de nouvelles voies pour les bus. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
30 Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
31 Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	0	0	++	0/-	0	0	0	0	++	0	0	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage et pistes cyclables. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
32 Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	+	+	0/-	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec l'aménagement d'aires de livraison. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
33 Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	0	+	+	0/-	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec l'aménagement d'un centre de distribution urbain. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
34 Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	0	0	0	0	++	++	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
35 Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain			Risques et Nuisances										Commentaires			
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit		Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs dessertes multimodales	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	0	0	0	0	++	++	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	+	0	0	0	
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	+	0	+	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques, les milieux naturels et la biodiversité en lien avec l'aménagement de nouvelles voies de circulation. Cependant, l'action sera faite en privilégiant les zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence résiduelle devrait être mineure.
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	

Profil du PDM

Le graphique ci-dessous présente le profil du PDM en mettant en évidence le nombre d'actions ayant des impacts potentiels positifs ou négatifs sur l'environnement.

Evaluation et quantification du nombre d'actions ayant un impact sur les différentes composantes environnementales

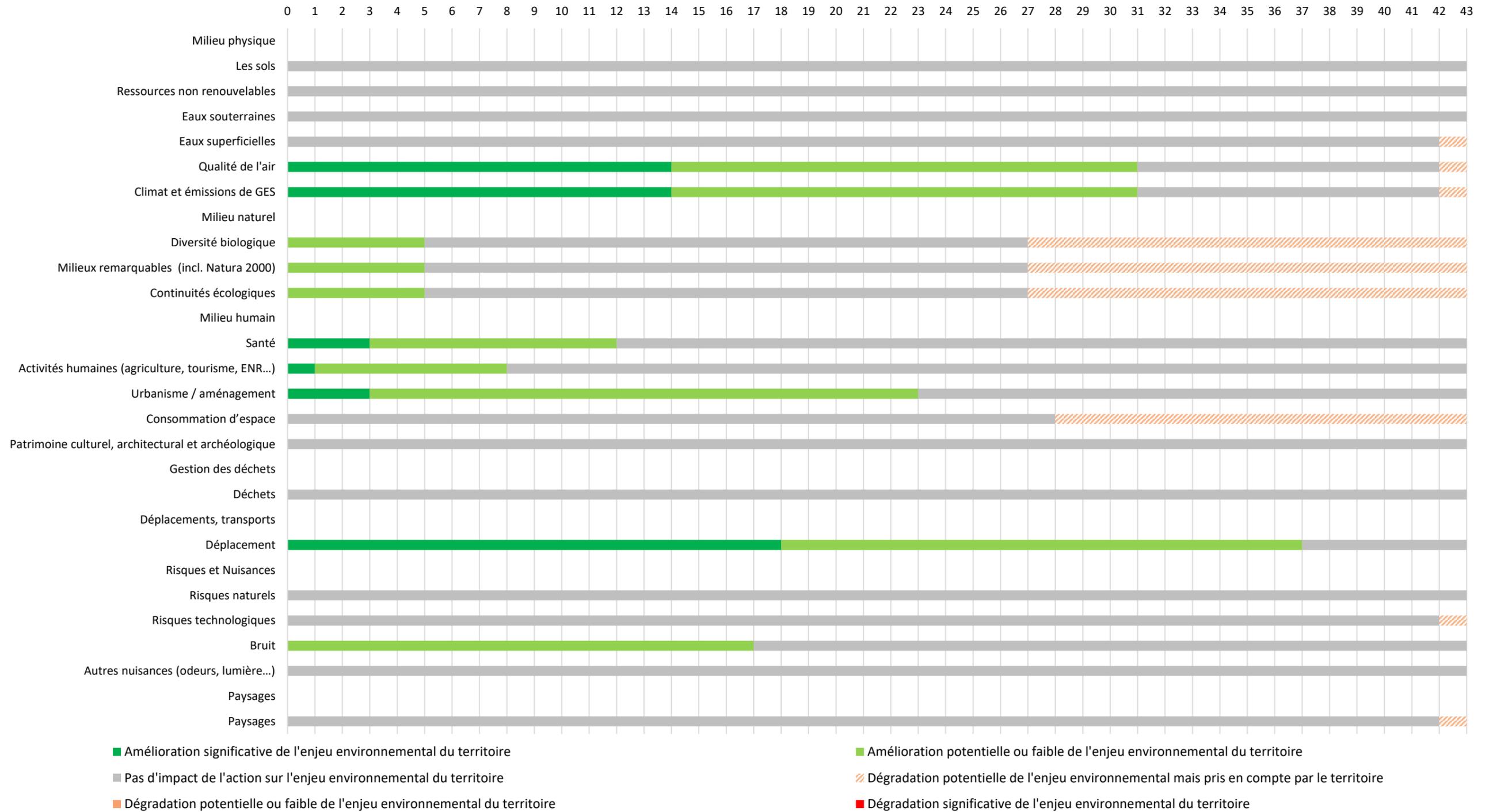


Figure 23 : Evaluation et quantification du nombre d'actions ayant un impact sur les différentes thématiques environnementales

Caractéristiques des effets probables du PDM sur les différentes composantes environnementales

Chaque action a fait l'objet, pour chaque thématique environnementale :

- D'une évaluation de ses incidences directes et indirectes,
- D'une évaluation de la temporalité de ses incidences : temporaire et permanente.

Caractère des incidences du PDM

Légende du tableau :

	Absence d'incidence de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
i	Effet indirect
d	Effet direct

Tableau 18 : Caractère des incidences probables du PDM

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d'espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
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																												
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																												
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					i	i														i								Cette action vise à étudier la possibilité de renforcer les transports en commun, ainsi les incidences potentielles sur les déplacements et la qualité de l'air / émissions de GES sont indirectes.
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI					i	i			d	d		i			d	d				i					i			Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement, la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de liaisons cyclables. Cependant, ces incidences seront limitées comme expliqué dans le tableau précédent. Les incidences sur les déplacements sont indirectes car les liaisons doivent être utilisées pour avoir une incidence. De même, l'incidence est indirecte sur le bruit, la santé, la qualité de l'air et les émissions de GES.

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d'espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)						Continuités écologiques																				
5	Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire					i	i							d	d					i								Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement, la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création d'aires de covoiturage. Les incidences sur les déplacements sont indirectes car les aires doivent être utilisées pour avoir une incidence. De même, l'incidence est indirecte sur le bruit, la santé, la qualité de l'air et les émissions de GES.
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire					i	i							d						i								Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement par la création d'arrêts d'autostop (pose de poteaux RézoPouce). Les autres incidences sont indirectes car les arrêts doivent être utilisés pour avoir une incidence.
7	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale					i	i							d	d													Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement, la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de bornes de recharge. Les incidences sur la qualité de l'air et les émissions de GES sont indirectes car les bornes doivent être utilisées pour avoir une incidence.
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)				i	i	i		i	i	i		i	i	d					i			i	i				Cette action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car elle a pour objectif de tout d'abord réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial.
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)								d	d				d	d					d								
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune																			i								
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics												d							i								

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports		Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)						Continuités écologiques	Déplacement	Déplacements, transports																		
12																				i								
13																				i								
14						i	i													i								
15						i	i							d	d					i					i			Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement, la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de liaisons cyclables. Les incidences sur les déplacements sont indirectes car les liaisons doivent être utilisées pour avoir une incidence. De même, l'incidence est indirecte sur le bruit, la santé, la qualité de l'air et les émissions de GES.
16						i	i							d	d					i					i			Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur l'aménagement, la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de liaisons cyclables et de cheminements piétons. Les incidences sur les déplacements sont indirectes car les liaisons doivent être utilisées pour avoir une incidence. De même, l'incidence est indirecte sur le bruit, la santé, la qualité de l'air et les émissions de GES.
17						i	i													i					i			

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires		
	Diversité biologique							Milieu naturel				Diversité biologique																		Milieu humain	
18 Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						i	i			d	d		i		d	d					i										
19 Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						i	i		d	d	d		i		d						i										
20 Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						i	i		d	d	d		i		d						i										
21 Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite															d						i										
22 Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics															d						i										
23 Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables														d							i										
24 Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité						i	i							d							i										
25 Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers						i	i		d	d	d				d	d					i										
26 Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne)						i	i		d	d	d			d	d	d					i										d

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Diversité biologique							Milieux remarquables (incl. Natura 2000)				Continuités écologiques																	
27 Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois						i	i		i	i	i				i						i								Cette action vise à étudier la faisabilité d'un système ferroviaire à vocation urbaine, les incidences sont donc indirectes.
28 Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité						i	i		d	d	d										i			i					
29 Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO						d	d		d	d	d				d	d					d								
30 Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030						d	d																						
31 Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB						i	i		d	d	d				d	d					i			i					
32 Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain									d	d	d			d	d	d					i								
33 Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km						i	i		i	i	i			i	i	i					i			i					
34 Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny						i	i							d															La conciergerie doit être effectivement utilisée régulièrement pour avoir des incidences sur la qualité de l'air et les émissions de GES .
35 Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs						i	i						i		i						i			i					L'action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car l'action vise le renforcement des exigences du SCoT et des PLU.

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Diversité biologique							Milieu naturel				Milieu humain																	
36 Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs dessertes multimodales						i	i														i								L'action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car l'action vise tout d'abord à identifier les zones à développer selon leur desserte multimodale
37 Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif						i	i		i	i	i		d								i				i				
38 Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO																													
39 Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)						d	d						i		d						d			d					
40 Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants						i	i																						
41 Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable						i	i						i																Cette action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car c'est une action de sensibilisation
42 Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains						d	d		d	d	d		i		d	d					d			d					
43 Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains						i	i																						

Temporalité des incidences

Légende du tableau :

- Absence d'incidence de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
- Effet temporaire
- Effet permanent

Tableau 19 : Temporalité des incidences probables du PDM

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires		
	Diversité biologique							Milieu humain				Déplacements, transports						Risques et Nuisances		Paysages											
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																															
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																															
3 Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines						p	p														p										
4 Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI						p	p			p	p		p		p	p					p				p						
5 Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire						p	p			p	p				p	p					p				p						
6 Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire						p	p								p						p				p						
7 Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale						p	p			p	p				p	p															

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires	
	Diversité biologique							Milieu humain				Gestion des déchets						Paysages												
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)				p	p	p		p	p	p			p	p	p					p			p	p					
9	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)					p	p		p	p	p				p	p					p									
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune																				p									
11	Créer un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics													p							p									
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France																				p									
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité à la plateforme Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS																				p									
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...)					t	t														t									Action de sensibilisation qui est susceptible d'avoir des incidences temporaires.
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux					p	p			p	p		p		p						p				p					

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires		
	Diversité biologique							Milieu humain				Gestion des déchets						Paysages													
16 Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines						p	p			p	p		p		p						p										
17 Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire						p	p		p	p	p		p								p										
18 Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						p	p			p	p		p		p						p										
19 Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						p	p		p	p	p		p		p						p										
20 Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux						p	p		p	p	p		p		p						p										
21 Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite															p						p										
22 Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics															p						p										
23 Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables														p							p										

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires			
	Diversité biologique							Milieu humain				Déplacements, transports						Risques et Nuisances		Paysages												
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité					p	p							p							p											
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers					p	p		p	p	p				p	p					p											
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne)					p	p		p	p	p			p	p	p					p										p	
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois					p	p		p	p	p				p						p											
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité					p	p		p	p	p										p				p							
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO					p	p		p	p	p				p	p					p											
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030					p	p																									

Actions	Milieu physique	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement	Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déchets et assainissement	Déplacements, transports	Déplacement	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	Paysages	Commentaires
	Diversité biologique							Patrimoine culturel, architectural, archéologique				Risques et Nuisances						Paysages											
31 Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB						p	p		p	p	p				p	p					p				p				
32 Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain									p	p	p			p	p	p					p								
33 Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km						p	p		p	p	p			p	p	p					p				p				
34 Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny						p	p							p															
35 Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs						p	p						p		p						p				p				
36 Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs desserte multimodale						p	p														p								
37 Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif						p	p		p	p	p		p								p				p				

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets	Déplacements, transports	Risques et Nuisances				Paysages	Commentaires		
	Les sols	Les sols						Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, tourisme, ENR...)	Urbanisme / aménagement			Consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Risques naturels	Risques technologiques			Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO																						
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)					p	p					p					p						
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants					t	t										t						
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable					t	t					t					t						Action de sensibilisation qui est susceptible d'avoir des incidences temporaires.
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains					p	p		p	p	p	p					p						
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains					p	p										p						

Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 du territoire

Les zones Natura 2000 sont des sites reconnus pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales et/ou végétales y vivant, et de leurs habitats. C'est un élément clé dans les mesures de conservation et de lutte contre l'érosion de la biodiversité en Europe.



Les sites Natura 2000 peuvent être désignés à 2 titres :

- **Directive européenne « Oiseaux »⁴** : Ce sont des sites appropriés à la survie et à la reproduction d'espèces d'oiseaux sauvages menacées et des zones servant d'aire de reproduction, de mue, d'hivernage ou de migration. Ces sites sont classés Zones de Protection Spéciale (ZPS) ;
- **Directive européenne « Habitats, faune, flore »⁵** : Ce sont des sites répertoriés qui comprennent des types d'habitats naturels, d'espèces végétales et animales dont la conservation est d'intérêt communautaire. Ces sites sont classés Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Conformément à l'article R414-19 et L414-4 du Code de l'environnement, les plans, schémas ou programmes soumis à évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Le rapport environnemental du PDM doit donc contenir une évaluation des incidences Natura 2000 en vue de contrôler les actions prévues et de s'assurer qu'elles ne porteront pas atteinte à l'intégrité du ou des sites présents sur le territoire, et plus largement au réseau des sites Natura 2000.

Deux sites Natura 2000 sont recensés sur le territoire du Grand Creillois et sont présentés dans la suite du rapport :

- FR2200378 - ZSC - Marais de Sacy-le-Grand
- FR2200379 - ZSC - Coteaux de l'Oise autour de Creil

Les sites extérieurs au territoire, mais néanmoins proches, ont été inclus dans l'analyse des incidences car le PDM est susceptible d'avoir un effet sur les habitats ou les espèces, selon les actions engagées.

Au regard de leur proximité avec le territoire, les 6 sites suivants font également l'objet d'une présentation détaillée (situés à 20 km ou moins du territoire) :

- FR2212005 - ZPS - Forêts Picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi
- FR2200380 - ZSC - Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville
- FR2212001 - ZPS - Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps
- FR2200566 - ZSC - Coteaux de la vallée de l'Automne
- FR2200377 - ZSC - Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César
- FR2200371 - ZSC - Cuesta du Bray

⁴ Directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009 (recodifiant la directive initiale du 2 avril 1979)

⁵ Directive Habitats faune flore 92/43/CEE du 21 mai 1992

La carte suivante indique la localisation des sites Natura 2000 cités. Les caractéristiques des sites situés sur le territoire, ainsi que ceux limitrophes ou les plus proches, sont ensuite présentées (sur la base des fiches INPN édités au 06/02/2020 et des Documents d'Objectifs (DocOb)).

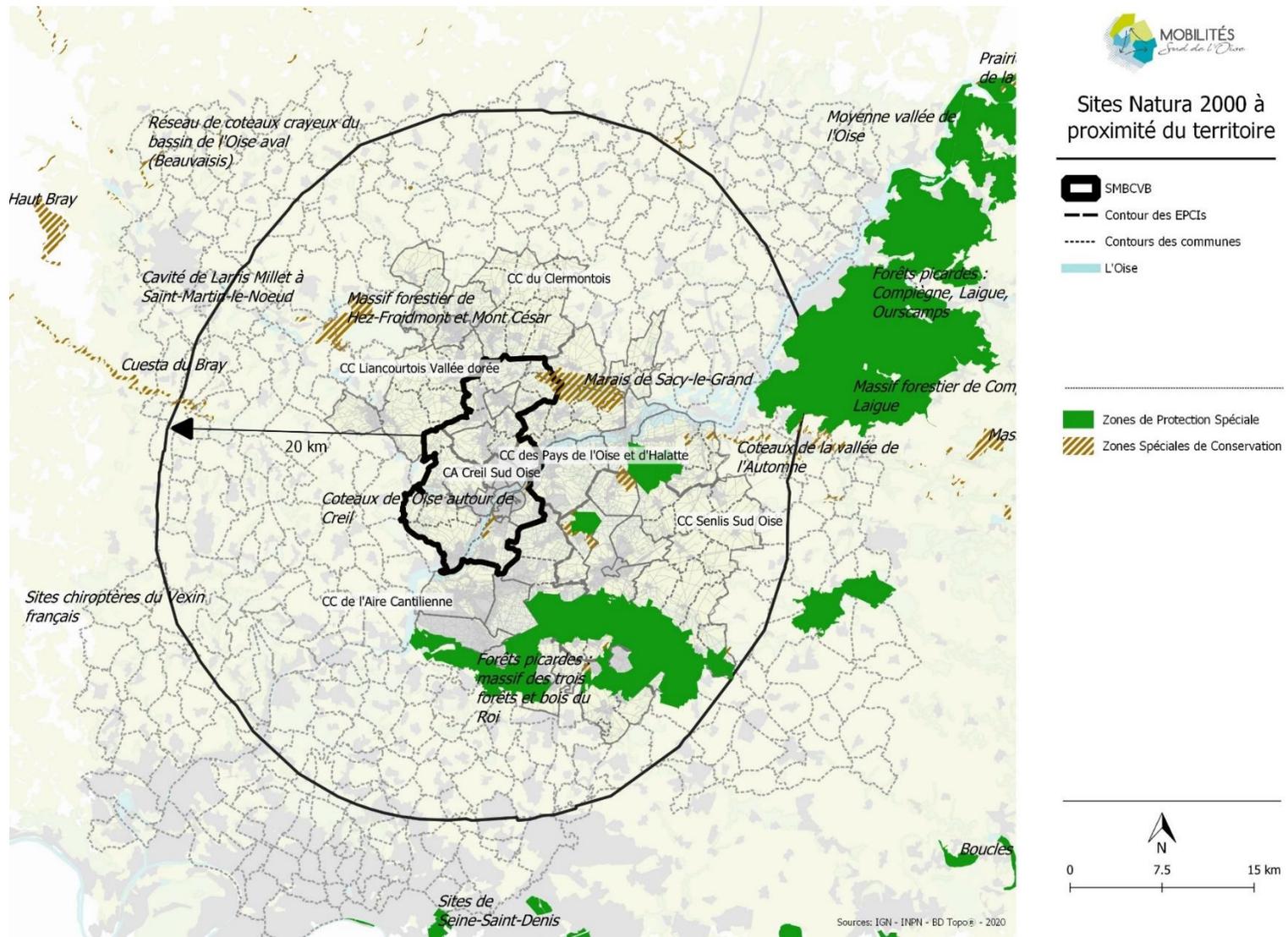


Figure 24 : Localisation des sites Natura 2000 sur le territoire et à proximité

Marais de Sacy-le-Grand (FR2200378)

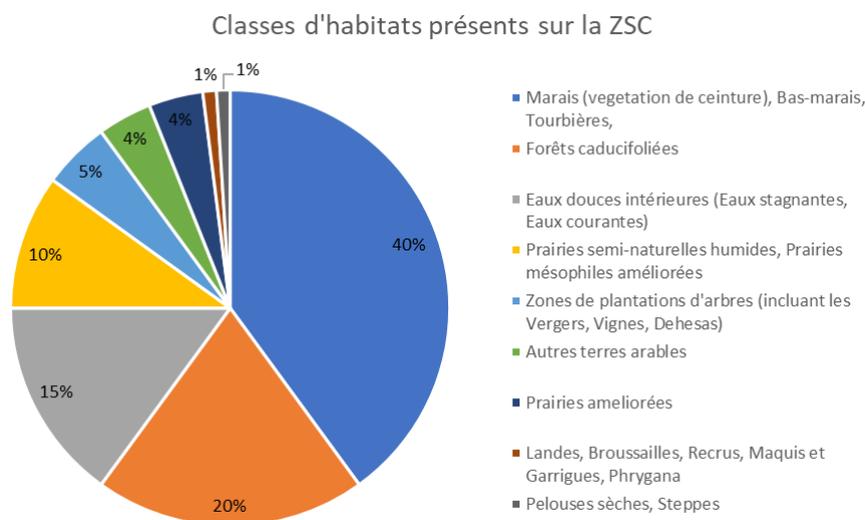
Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 21 décembre 2010.

D'une superficie totale de 1 368 ha, il est présent sur 2 communes du territoire du Grand Creillois (Labruyère et Rosoy, au nord du territoire).

Le site est constitué d'un vaste ensemble de marais alcalins de très grande superficie, dans une dépression allongée au pied de la cuesta d'Ile de France. Il constitue un des systèmes tourbeux alcalins les plus importants des plaines du Nord-Ouest européen.

On y trouve plusieurs types d'habitats :



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2200378)

Qualité et importance du site pour les espèces

Les intérêts spécifiques sont exceptionnels :

- Floristiques : cortège exemplaire des tourbières basiques, très nombreuses plantes menacées, cortège des landes et mares acidiphiles, limites d'aire ,...
- Ornithologiques : avifaune paludicole nicheuse et hivernante exceptionnelle typique des systèmes marécageux aux roselières développées (Grand Butor, Blongios nain, Marouette ponctuée, ...). Le site est inventorié en ZICO.
- Batrachologique et herpétologique : taille des populations notamment, présence de Triturus cristatus
- Ichtyologique : brochet.

5 espèces observées sur le site sont inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels et la faune et flore sauvages :

- Invertébrés (4) :
 - L'Ecaille chinée
 - La Vertigo étroit
 - Le Vertigo de Des Moulins
 - La Leucorrhine à gros thorax
- Amphibiens (1) :
 - Le Triton crêté


Triton crêté (source INPN)

Vulnérabilité

Actuellement les marais de Sacy-le-Grand ne fonctionnent plus comme un système exportateur : avec la régression ou la disparition des pratiques de fauche, pâturage, étrépage, tourbage, l'exportation de nutriments est insuffisante pour maintenir un état trophique correct du système. En conséquence les phénomènes d'atterrissement et de minéralisation de la tourbe, de vieillissement des roselières, cariçaies, moliniaies au profit des mégaphorbiaies et fourrés hygrophiles indiquent les tendances évolutives générales des marais. Il s'en suit une perte de diversité sensible et une régression progressive des intérêts biologiques. Pour être efficace, la gestion des habitats ne peut se concevoir qu'à l'échelle de l'ensemble du marais et de sa périphérie.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 20 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site

(Source : Fiche INPN FR2200378)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Espèces exotiques envahissantes	<i>Haute</i>		
• Comblement et assèchement	<i>Haute</i>		
• Modifications du fonctionnement hydrographique	<i>Haute</i>		
• Captage des eaux souterraines	<i>Haute</i>	• Pâturage extensif	<i>Haute</i>
• Eutrophisation (naturelle)	<i>Haute</i>	• Fauche non intensive	<i>Haute</i>
• Pollution des eaux de surface par d'autres sources non listées	<i>Moyenne</i>		
• Autres changements des conditions hydrauliques induits par l'homme	<i>Moyenne</i>		
• Envasement	<i>Moyenne</i>		

Protection et gestion

Depuis Janvier 2005, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation.

Coteaux de l'Oise autour de Creil (FR2200379)

Les caractéristiques du site

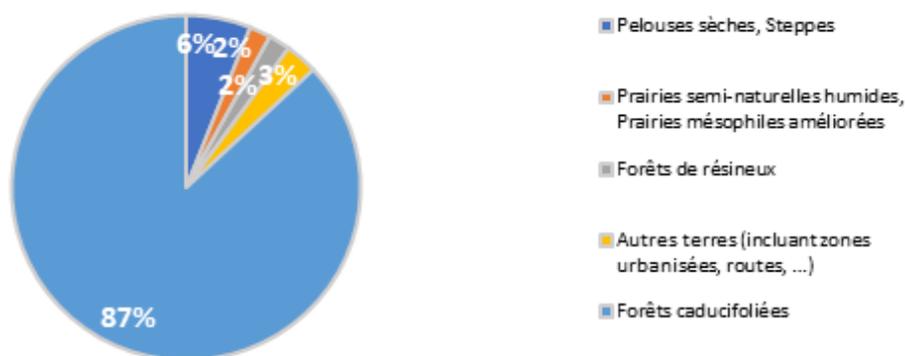
Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 21 décembre 2010.

D'une superficie totale de 102 ha, il est présent sur 2 communes du territoire du Grand Creillois (Creil et Saint-Maximin).

Le site est constitué des coteaux de la vallée de l'Oise, avec des situations géomorphologiques (versants abrupts surcalcaires lutétiens) et mésoclimatiques exceptionnelles. Les paysages végétaux y sont très originaux pour les régions de plaine.

On y trouve plusieurs types d'habitats :

Classes d'habitats présents sur la ZSC



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2200379)

Qualité et importance du site pour les espèces

L'intérêt floristique est parallèlement remarquable (diversité floristique du cortège submontagnard, deux espèces protégées, nombreuses espèces menacées).

2 espèces observées sur le site sont inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels et la faune et flore sauvages :



L'Ecaille chinée (papillon au stade larve/chenille, source INPN)



Le Murin de Bechstein (source INPN)

Vulnérabilité

L'état de conservation du site est médiocre, en raison de la proximité de l'urbanisation qui grignote peu à peu les espaces du système submontagnard.

De plus, les conséquences d'une eutrophisation de contact et de la dynamique progressive naturelle qui fait régresser les surfaces de pelouses menacent à moyen et long terme le site. Néanmoins, il s'agit des derniers secteurs de versant calcaire de l'Oise non urbanisé sur Lutétien et des ultimes conditions mésoclimatiques submontagnardes de la vallée dans son parcours tertiaire. A noter encore, la vitalité

exceptionnelle du Buis, qui suggère une probable spontanéité de l'arbuste en liaison avec le caractère thermo-montagnard du mésoclimat.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 21 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site
(Source : Fiche INPN FR2200379)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage	Haute		
• Routes, autoroutes	Haute		
• Urbanisation continue	Haute		
• Véhicules motorisés	Haute		
• Réduction de la connectivité de l'habitat par une action anthropique (fragmentation)	Moyenne		
• Abandon / Absence de fauche	Moyenne		
• Elimination du sous-bois	Moyenne		
• Elimination des arbres morts ou dépérissants	Moyenne		
• Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)	Moyenne		
• Voie ferrée, TGV	Moyenne	• Production forestière non intensive	Haute
• Amélioration de l'accessibilité au site	Moyenne		
• Autres zones industrielles / commerciales	Moyenne		
• Collecte (champignons, lichens, baies,)	Moyenne		
• Alpinisme, escalade, spéléologie	Moyenne		
• Piétinement, surféquentation	Moyenne		
• Vandalisme	Moyenne		
• Nuisance et pollution sonores	Moyenne		
• Pollution lumineuse	Moyenne		
• Espèces exotiques envahissantes	Moyenne		
• Modification de la composition spécifique (succession)	Moyenne		
• Antagonisme avec des espèces introduites	Moyenne		
• Compétition (flore)	Moyenne		

Protection et gestion

Depuis Janvier 2005, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation.

Forêts Picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi (FR2212005)

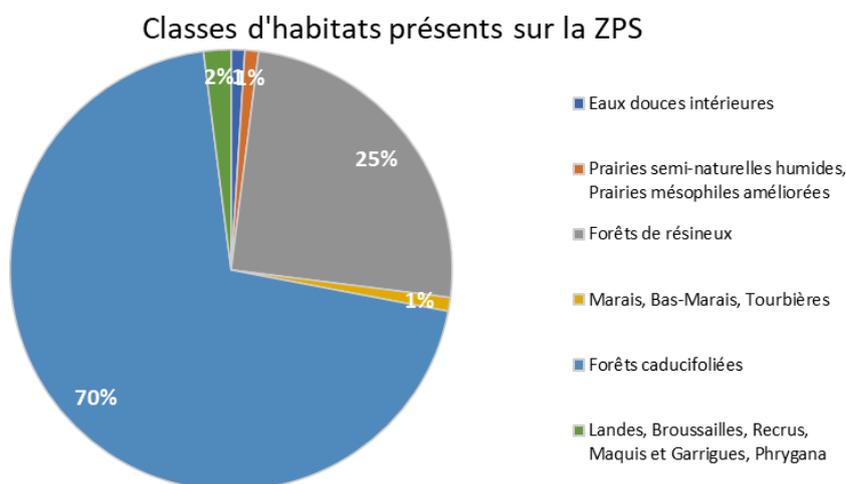
Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZPS a été pris en date du 6 Avril 2006.

D'une superficie totale de 13 615 ha, il est situé à proximité du territoire (au sud-est).

Le site est un vaste complexe forestier de la couronne verte parisienne réunissant les forêts d'Halatte, Chantilly, Ermenonville et bois du Roi, il présente une diversité exceptionnelle d'habitats forestiers, intraforestiers et péristoriques sur substrats variés, majoritairement sableux. Les forêts sont typiques des potentialités subatlantiques méridionales du nord et du centre du Bassin Parisien.

On y trouve plusieurs types d'habitats :



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2212005)

Qualité et importance du site pour les espèces

Les intérêts spécifiques sont de très haute valeur patrimoniale, notamment par la diversité et le nombre de taxons remarquables, la biogéographie (nombreuses espèces en limite d'aire croisées atlantique/continentale/méridionale ou d'aire très fragmentée), la rareté (nombreux taxons menacés et en voie de disparition). Ces intérêts sont surtout ornithologiques : avifaune surtout forestière (notamment rapaces, Pics noir et mar), Martin pêcheur et Engoulevent d'Europe nicheurs.

12 espèces observées sur le site sont visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE :

- L'Engoulevent d'Europe
- Le Martin-pêcheur d'Europe
- Le Pic noir
- Le Pic mar
- L'Alouette lulu
- La Pie-grièche écorcheur
- Le Butor blongios
- Le Bondrée apivore
- Le Busard Saint-Martin
- La Grue cendrée
- La Cigogne blanche
- Le Balbuzard pêcheur



Grue cendrée (source INPN)

Vulnérabilité

L'état de conservation des ensembles forestiers proprement dits est relativement satisfaisant. Il faut toutefois veiller aux drainages inopportuns des microzones hydromorphes (notamment au niveau des sources et suintements perchés). Le massif

subit une pression humaine (surtout touristique, ludique et immobilière) toujours accrue occasionnant des pertes d'espaces (parcs d'attraction, périphérie urbaine, sablières, réseau routier et autoroutier, ...) avec fragmentations et coupures de corridor par l'urbanisation linéaire périphérique... Le maintien des mosaïques d'habitats intersiticiels est quant à lui fortement précaire, soit suite aux abandons d'activités traditionnelles ou aux fluctuations des pâturages "sauvages" (lapins, cervidés), soit en conséquence des aménagements et de l'évolution des techniques de gestion.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 22 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site
(Source : Fiche INPN FR2212005)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
<ul style="list-style-type: none"> Aucune menace recensée 		<ul style="list-style-type: none"> Aucun facteur à influence positive recensé 	

Protection et gestion

Depuis Juillet 2010, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation.

Une partie du site est inscrit selon la loi de 1930. Une partie fait aussi partie du parc naturel régional (70 % de la surface du site). 30 % de la surface est désigné forêt domaniale.

Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville (FR2200380)

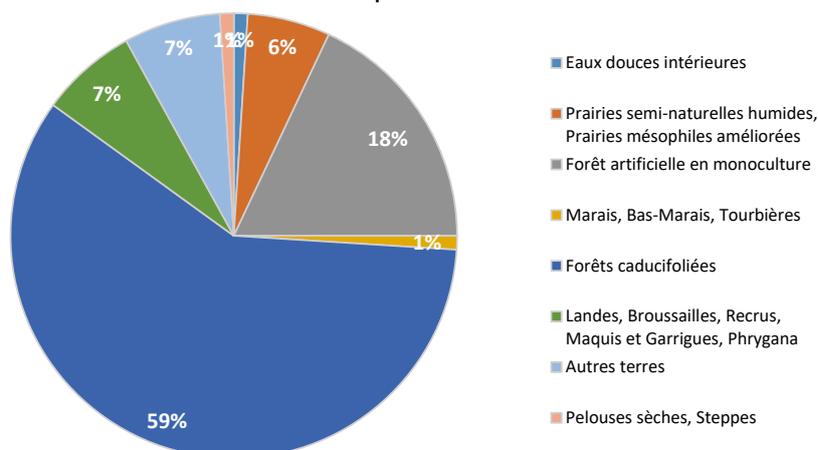
Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 26 Mars 2015. D'une superficie totale de 3 248 ha, il est situé à proximité du territoire (à l'est).

Le site est un vaste complexe forestier de la couronne verte parisienne réunissant les forêts d'Halatte, Chantilly et Ermenonville et connu sous le nom de "Massif des Trois Forêts". Le site présente une diversité exceptionnelle d'habitats forestiers, intraforestiers et périforestiers sur substrats variés. Les forêts sont typiques des potentialités subatlantiques méridionales du nord et du centre du Bassin Parisien et sont structurées par deux affleurements majeurs, l'un calcaire lié au Lutétien et parfois saupoudré de dépôts sableux éoliens (Forêt de Chantilly), l'autre acide correspondant aux sables auversiens - une curiosité de ces sables auversiens est leur remaniement au Quaternaire qui a induit une très originale morphologie de dunes intérieures a des mouvements d'origine éolien.

On y trouve plusieurs types d'habitats :

Classes d'habitats présents sur la ZSC



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2200380)

Qualité et importance du site pour les espèces

Les intérêts spécifiques sont très haute valeur patrimoniale, notamment par la diversité et le nombre de taxons remarquables, la biogéographie (nombreuses espèces en limite d'aire croisées atlantique/continentale/méridionale ou d'aire très fragmentée), la rareté (nombreux taxons menacés et en voie de disparition). Ces intérêts sont surtout :

- Floristiques : 19 espèces protégées, environ 45 espèces menacées avec un exceptionnel cortège sabulicole ;
- Entomologique : nombreux insectes menacés, dont une importante population d'Agrion de Mercure, odonate inscrit à l'annexe II ;
- Mammalogique : présence d'une population de cervidés, de petits carnivores et de chauves-souris dont le Petit rhinolophe et le Murin de Bechstein inscrits à l'annexe II ... ;
- Herpétologique : avec 3 sites de reproduction du Triton creté ;
- Malacologique avec la présence des 2 Vertigos inscrits à l'annexe II.
- Enfin, on notera la présence de paysages originaux : chaos gréseux à bouleaux, lambeaux d'anciens systèmes pastoraux extensifs avec landes à Junipérais, sables mobiles et dunes continentales, buttes témoins, ...



Vertigo étroit (source INPN)



Vertigo de Des Moulins (source INPN)

Vulnérabilité

L'état de conservation des ensembles forestiers proprement dits est relativement satisfaisant. Il faut toutefois veiller aux drainages inopportuns des microzones hydromorphes (notamment au niveau des sources et suintements perchés). Le massif

subit une pression humaine (surtout touristique, ludique et immobilière) toujours accrue occasionnant des pertes d'espaces (parcs d'attraction, périphérie urbaine, sablières, réseau routier et autoroutier, ...) avec fragmentations et coupures de corridor par l'urbanisation linéaire périphérique... Le maintien des mosaïques d'habitats intersiticiels est quant à lui fortement précaire, soit suite aux abandons d'activités traditionnelles ou aux fluctuations des pâturages "sauvages" (lapins, cervidés), soit en conséquence des aménagements et de l'évolution des techniques de gestion.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 23 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site
 (Source : Fiche INPN FR2200380)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Fauche intensive ou intensification	<i>Haute</i>		
• Pâturage intensif	<i>Haute</i>		
• Replantation d'arbres dans une plantation forestière (après éclaircie)	<i>Haute</i>		
• Coupe forestière (éclaircie, coupe rose)	<i>Haute</i>		
• Elimination des arbres morts ou dépérissant	<i>Haute</i>		
• Véhicules motorisés	<i>Faible</i>		
• Intensification agricole	<i>Moyenne</i>		
• Abandon / Absence de fauche	<i>Moyenne</i>		
• Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage	<i>Moyenne</i>	• Aucun facteur à influence positive recensé	
• Plantation forestière en milieu ouvert	<i>Moyenne</i>		
• Elimination du sous-bois	<i>Moyenne</i>		
• Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)	<i>Moyenne</i>		
• Routes, autoroutes	<i>Moyenne</i>		
• Randonnée, équitation et véhicules non-motorisés	<i>Moyenne</i>		
• Piétinement, surfréquentation	<i>Moyenne</i>		
• Pollution des eaux de surfaces (limniques et terrestres, marines et saumâtres)	<i>Moyenne</i>		
• Pollution lumineuse	<i>Moyenne</i>		
• Espèces exotiques envahissantes	<i>Moyenne</i>		
• Espèces autochtones problématiques	<i>Moyenne</i>		

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Modifications du fonctionnement hydrographique	Moyenne		
• Modification de la composition spécifique (succession)	Moyenne		
• Eutrophisation (naturelle)	Moyenne		
• Sécheresse et diminution des précipitations	Moyenne		
• Perte et altération d'habitat	Moyenne		

Protection et gestion

Depuis Juillet 2010, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation.

Le site est inscrit selon la loi de 1930 et fait aussi partie du parc naturel régional. 70 % de la surface est désigné forêt domaniale.

Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps (FR2212001)

Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZPS a été pris en date du 5 Janvier 2006. D'une superficie totale de 24 647 ha, il est situé à proximité du territoire (au nord-est).

Ce massif forestier s'étale sur une succession de cuvettes situées entre la cuesta qui frange le massif à l'est et au sud et les terrasses alluviales qui font transition avec les rivières Oise et Aisne. Bordé à l'ouest par la vallée de l'Oise, ce vaste massif s'étire de la vallée de l'Automne jusqu'au Noyonnais, où il est en contact avec la ZPS "Moyenne vallée de l'Oise".

Qualité et importance du site pour les espèces

Le massif forestier de Compiègne Laigue Ourscamps constitue un ensemble écologique exceptionnel (dimensions, diversité de l'avifaune nicheuse). L'histoire de l'utilisation et de la protection des forêts royales de chasse explique la conservation d'un tel ensemble forestier de plus de 25000 ha non morcelé. Une des marques historiques les plus évidentes est le réseau rayonnant de chemins. Les clairières et les étangs sont issus notamment des implantations médiévales d'abbayes. Seule la vallée de l'Aisne et, plus au nord, les villages et cultures entre Bailly et Tracy-le-Mont interrompent l'unité du massif. Le massif intègre l'essentiel des potentialités forestières, intra forestières et de lisières du nord du Tertiaire parisien. La variété des substrats associée à la morphologie tortueuse de la cuesta de l'Ile de France avec des buttes témoin isolées, la confluence des cortèges biogéographiques subatlantiques, précontinentaux et méridionaux induisent une quasi-exhaustivité dans la représentation des types forestiers du Tertiaire parisien septentrional. La palette des habitats forestiers est rehaussée par une sylviculture de qualité et de tradition historique qui a maintenu le massif dans un état d'exemplarité et de représentativité à la fois écologique, biologique, sylvicole et cynégétique.

17 espèces observées sur le site sont visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE, telles que :

- La Sterne pierregarin
- L'Engoulevent d'Europe
- Le Martin-pêcheur d'Europe
- Le Pic noir
- L'Alouette lulu
- Le Gorgebleue à miroir
- La Pie-grièche écorcheur
- Le Bondrée apivore
- Le Milan royal
- Le Circaète Jean-le-Blanc
- Le Busard Saint-Martin
- Le Balbuzard pêcheur
- Le Faucon émerillon....



Busard cendré (source INPN)



Faucon pèlerin (source INPN)

Vulnérabilité

L'état de conservation global du massif peut être qualifié de bon au regard des espaces forestiers semi-naturels ayant conservé une bonne structuration écologique et sylvicole.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 24 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site

(Source : Fiche INPN FR2200380)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
<ul style="list-style-type: none"> • Aucune menace recensée 		<ul style="list-style-type: none"> • Aucun facteur à influence positive recensé 	

Protection et gestion

Depuis Juin 2013, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation. 80 % de la surface du site est désigné forêt domaniale.

Coteaux de la vallée de l'Automne (FR2200566)

Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 14 Novembre 2015.

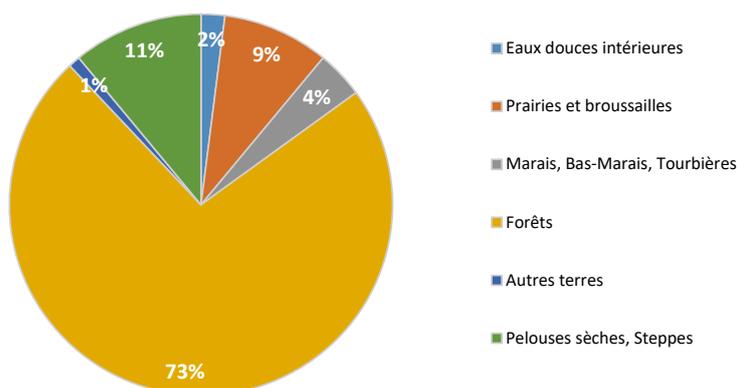
D'une superficie totale de 625 ha, il est situé à proximité du territoire (à l'est).

Ce site est constitué d'un ensemble de coteaux du bassin de l'Automne associé au lit majeur de l'Automne et ses affluents, avec des allures de canyon disséquant le

plateau calcaire lutétien, et jouant un rôle important de corridor écologique est/ouest entre la forêt de Retz, le massif de Compiègne et la vallée de l'Oise. Par son orientation favorisant les expositions nord et sud, sa fonction de couloir de migration, la vallée de l'Automne est traversée d'influences méridionales remontées par le cours de l'Oise, d'influences médioeuropéennes et submontagnardes en liaison avec le massif forestier de Retz.

On y trouve plusieurs types d'habitats :

Classes d'habitats présents sur la ZSC



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN)

Qualité et importance du site pour les espèces

La Vallée de l'Automne constitue un des secteurs phares au niveau régional :

- pour la surface occupée par les pelouses calcicoles, dont certains types sont en limite nord de répartition au niveau national ;
- pour l'hibernation des chiroptères ;
- en tant que corridor important non seulement pour la grande faune mais aussi pour les chauves-souris circulant entre le territoire du Parc naturel régional Oise-Pays de France, les forêts domaniales de Compiègne et de Retz, et le Bois du Roi.

Les intérêts spécifiques sont en conséquence diversifiés et originaux, notamment les aspects floristiques mieux connus : cortège très complet de la flore des pelouses calcaires (calcaricole à sabulo-calcaricole, xérophile à mésophile, thermophile à psychrophile, avec plantes en isolats d'aire ou en limite d'aire septentrionale ou occidentale (*Artemisia campestris*, *Fumana procumbens*, *Carex ericetorum*, ...)), avec 11 espèces protégées et de nombreuses plantes rares et menacées. Cet ensemble est en liaison avec un cortège faunistique aux mêmes caractéristiques biogéographiques (limite nord du Lézard vert et différents insectes). Intérêts ornithologiques (ZICO), mammalogiques (présence d'une cavité avec 4 chauves-souris de l'annexe II de la directive dont le Petit Rhinolophe, présence du Chat sauvage), entomologiques (plusieurs insectes menacés) et herpétologiques remarquables.

8 espèces observées sur le site sont inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CE :

- Le Grand Murin
- L'Ecaille chinée
- Le Vertigo de Des Moulins
- Le Cerf-volant
- Le Petit rhinolophe
- Le Grand rhinolophe
- Le Murin à oreilles échancrées
- Le Murin de Bechstein



*Murin à oreilles échancrées
(source INPN)*

Vulnérabilité

L'état d'abandon des coteaux calcaires varie selon de nombreux facteurs (seuils de blocage dynamique, populations cuniculines abondantes, boisements, etc ...) mais d'une manière globale, l'état de conservation du réseau est encore satisfaisant :

- Risque de disparition des pelouses calcaires. Le réseau pelousaire se densifie et s'embroussaille suite aux abandons d'exploitation traditionnelle et à la chute des effectifs des populations de lapin ;
- Risque de vieillissement des pré-bois encore riches en éléments des pelouses et ourlets calcicoles ;
- Pressions nombreuses (urbanisation, activités de loisirs, carrières, décharges, boisements, etc ...) ;
- Risque de descentes de nutriments et d'eutrophisations de contact ;
- Risque de diminution dans le lit majeur de l'Automne du système prairial alluvial et des petits marais alcalins .

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

*Tableau 25 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site
(Source : Fiche INPN FR2200566)*

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage	<i>Haute</i>	• Fauche intensive	non <i>Haute</i>
• Piétinement, surfréquentation	<i>Haute</i>	• Pâturage extensif	<i>Haute</i>
• Fermeture de grottes ou de galeries	<i>Haute</i>	• Production forestière intensive	non <i>Haute</i>
• Nuisance et pollution sonores	<i>Haute</i>	• Exploitation forestière	sans
• Assèchement	<i>Haute</i>	reboisement ou régénération naturelle	<i>Haute</i>
• Elimination du sous-bois	<i>Faible</i>		
• Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones)	<i>Moyenne</i>		
• Elimination des arbres morts ou déperissants	<i>Moyenne</i>		
• Véhicules motorisés	<i>Moyenne</i>		

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
<ul style="list-style-type: none"> • Autres sources ponctuelles de pollution des eaux de surface • Captages des eaux de surface • Dégâts provoqués par les herbivores (gibier inclus) • Effondrements souterrains 	<p>Moyenne</p> <p>Moyenne</p> <p>Moyenne</p> <p>Moyenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inondation (processus naturels) 	

Protection et gestion

Depuis Juin 2013, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation. Une partie du site est inscrit selon la loi de 1930 (18 % de la surface du site). Une partie est aussi dans le Parc Naturel Régional (13 % de la surface).

Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César (FR2200377)

Les caractéristiques du site

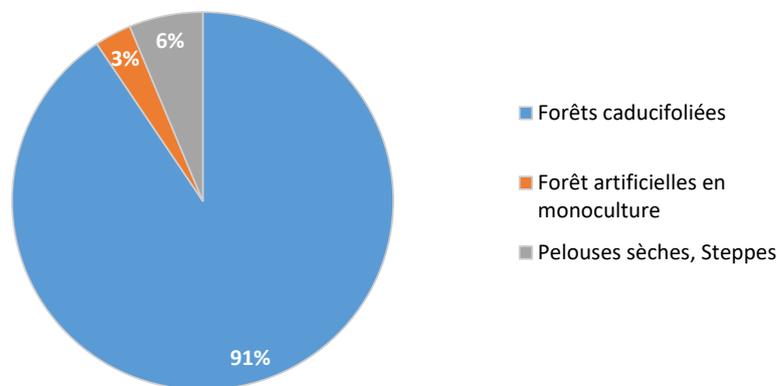
Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 21 Décembre 2010.

D'une superficie totale de 851 ha, il est situé à proximité du territoire (à l'ouest).

Ce site est constitué d'un ensemble complexe d'habitats à dominante forestière représentant une gamme exemplaire et typique d'habitats potentiels du tertiaire parisien sur sa limite Nord et centrée sur le massif forestier de Hez-Froidmont. L'érosion des eaux a isolé une butte témoin de géomorphologie parfaite, le Mont César, séparée du "massif-mère" par un vaste marais drainé au XIXe siècle. Formant une pointe avancée du Tertiaire parisien entre les pays de craie et la dépression du Bray, le complexe Mont-César/Massif de Hez-Froidmont est une zone frontière très intéressante où s'arrêtent brutalement les irradiations médioeuropéennes, steppiques et thermophiles méridionales venues de l'est parisien ; les limites d'aires septentrionales ou occidentales très nombreuses et les isolats sont particulièrement spectaculaires chez les plantes supérieures.

On y trouve plusieurs types d'habitats :

Classes d'habitats présents sur la ZSC



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2200377)

Qualité et importance du site pour les espèces

On retrouve au niveau spécifique ce particularisme thermophile et continental mêlé de cortèges hydromorphes et parfois psychrophiles mais toujours à caractère subcontinental et méridional prédominant, principalement sur le plan floristique (très grande richesse orchidologique), ornithologique, entomologique (un insecte menacé de l'annexe II, *Lucanus cervus*), floristique (ensemble exceptionnel pour le Nord de la France avec limites d'aire nombreuses, isolats d'aire, diversité des cortèges floristiques, très grande richesse orchidologique, 13 espèces protégées, nombreuses plantes menacées et une curiosité : un hêtre à écorce de chêne), ornithologique (avifaune forestière, notamment rapaces et passereaux) ; herpétologique (populations de Coronelle lisse et Vipère péliade) et mammalogique (8 espèces de chiroptères de l'annexe IV).

3 espèces observées sur le site sont inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CE :

- Le Grand Murin
- Le Lucane cerf-volant
- Le Murin de Bechstein



Lucane cerf-volant (source INPN)

Vulnérabilité

L'état global de conservation des espaces forestiers est correct, mis à part quelques enrésinements limités dans les secteurs de sable. Une gestion ordinaire prenant en compte le maintien de la biodiversité devrait suffire à assurer la pérennité des espaces forestiers remarquables. Une attention particulière portera spécialement sur les stations de plantes menacées rares (thermophytes de la lisière sud, *Isopyrum thalictroides*, *Ulmus laevis*,...) et les microhabitats intraforestiers de pelouses calcaires, bas-marais alcalins sur suintements tuffeux, sources incrustantes, affleurements rocheux de tables calcaires riches en Bryophytes,... En ce qui concerne, les pelouses calcaires, il y a grande urgence d'intervention conservatoire en raison de l'évolution dynamique critique de ces espaces et des pressions multiples qui s'y exercent (surfréquentation, activités destructrices, pollution agricole de voisinage,...).

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 26 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site
 (Source : Fiche INPN FR2200377)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones)	<i>Faible</i>		
• Prélèvements sur la flore	<i>Faible</i>		
• Véhicules motorisés	<i>Faible</i>	• Pâturage	<i>Moyenne</i>
• Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage	<i>Moyenne</i>		
• Coupe forestière (éclaircie, coupe rase)	<i>Moyenne</i>		

Protection et gestion

Depuis Juin 2009, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation. 80 % de la surface du site est désigné Forêt domaniale de Hez-Froidmont.

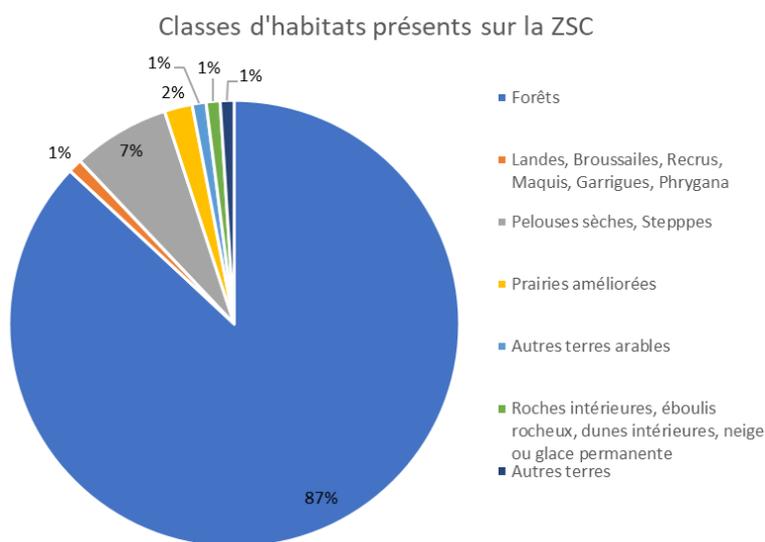
Cuesta du Bray (FR2200371)

Les caractéristiques du site

Le dernier arrêté de classement de ce site en ZSC a été pris en date du 29 Août 2014. D'une superficie totale de 774 ha, il est situé à proximité du territoire (à l'ouest).

La cuesta qui limite au sud la dépression du Bray est une falaise abrupte froide surplombant d'une centaine de mètres la fosse bocagère du Bray. L'originalité géomorphologique de cette falaise, l'affleurement de craie marneuse du Turonien, les expositions froides Nord-Est dominantes accréditent la spécificité de la cuesta Sud du Bray, et ce particularisme dans les paysages de craie atlantiques et subatlantiques est confirmé par les habitats et la flore à affinités submontagnardes et médioeuropéennes qui s'y développent.

On y trouve plusieurs types d'habitats :



Classes d'habitats et répartition (%) (Source : Fiche INPN FR2200371)

Qualité et importance du site pour les espèces

Sa position entre deux régions naturelles très différentes et son originalité par rapport à ces zones confèrent à la cuesta du Bray un rôle de frontière mais surtout de corridor biologique pour de nombreuses espèces de la faune et de la flore (échange Est-Ouest, support pour la migration de diverses espèces médio-européennes). Du point de vue des milieux naturels, on y retrouve notamment toute la série des végétations sur craie marneuse allant des éboulis et de la pelouse marnicole aux boisements sur calcaire en passant par différents stades d'ourlets et de manteaux pré-préforestiers qui illustrent les différents stades dynamiques de la végétation. Cette mosaïque de milieux naturels constitue un réseau d'intérêt patrimonial majeur pour la Picardie et son importance au-delà des limites régionales est confirmée par son inscription au réseau Natura 2000. Le patrimoine naturel forestier qui représente plus de 70% du site, joue un grand rôle dans sa diversité et

les frênaies de pente, dont la conservation est prioritaire au titre de la Directive, en sont l'un des exemples.

4 espèces observées sur le site sont inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CE :

- Le Grand Murin
- L'Ecaïlle chinée
- Le Murin à oreilles échancrées
- Le Murin de Bechstein



Ecaïlle chinée (source INPN)

Vulnérabilité

Autrefois, de vastes parcours extensifs de moutons couvraient une bonne part de la cuesta : les habitats forestiers dominant désormais largement, l'abandon du pastoralisme ayant été suivi par une phase de reconquête progressive de la forêt. Pelouses calcicoles, ourlets et lisières calcicoles n'y occupent plus aujourd'hui que des espaces fragmentés de grande valeur et très menacés ; c'est entre autres le cas des pelouses calcaires endémiques du *Parnassio palustris-Thymetum praecocis* à caractère marnicole particulièrement riche en orchidées et souvent voilées par des junipéroies étendues.

Activités, menaces et pressions

Les différentes activités socio-économiques localisées sur le site sont susceptibles d'avoir une influence sur les populations et habitats remarquables de ce site. Elles peuvent concourir à leur maintien ou participer à leur raréfaction de manière directe ou indirecte. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive des menaces et activités ayant une incidence positive ou négative sur le site.

Tableau 27 : Incidence et activités ayant des répercussions notables sur le site

(Source : Fiche INPN FR2200371)

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
• Mise en culture	Haute	• Pâturage extensif	Haute
• Retournement de prairies	Haute	• Production forestière non intensive	Haute
• Gestion des forêts et des plantations & exploitation	Haute	• Exploitation forestière sans reboisement ou régénération naturelle	Haute
• Zones urbanisées, habitations	Haute	• Fermeture de grottes ou de galeries	Faible
• Sports de plein air et activités de loisirs et récréatives	Haute	• Colonisation naturelle d'espèce	Moyenne
• Prélèvements sur la flore	Faible	• Arrêt de la mise en culture d'une parcelle	Moyenne
• Piétinement, surfréquentation	Faible	• Eclaircie	Moyenne
• Vandalisme	Faible	• Sylvopastoralisme	Moyenne
• Ordures ménagères et déchets solides	Faible		
• Incendies	Faible		
• Erosion	Faible		
• Eutrophisation (naturelle)	Faible		

Menaces et pressions	Importance	Facteurs à influence positive	Importance
<ul style="list-style-type: none"> • Autres exploitations minières ou activités d'extraction • Routes, sentiers et voies ferrées • Chasse et collecte d'animaux sauvages • Espèces exotiques envahissantes • Réduction de la connectivité de l'habitat par une action anthropique • Modifications des conditions abiotiques • Changements des conditions biotiques 	<p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p> <p><i>Moyenne</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Clôture, barrière 	

Protection et gestion

Depuis Novembre 2006, un document d'objectifs (DocOb) permet d'encadrer et orienter la gestion du site pour assurer sa conservation.

L'essentiel du site fait partie de la ZNIEFF de type I "Pelouses et bois de le cuesta sud du Pays de Bray", de la ZNIEFF de type I "Coteaux du Mont Sainte-Hélène, du Mont de Répis et des communaux de Montel" et de la ZNIEFF de type II "Pays de Bray". La partie sur la commune de Labosse intègre quant à elle la ZNIEFF de type I "Massifs forestiers de Thelle, des Plards et de Sérifontaine".

L'essentiel du site fait aussi partie des ENS prioritaires PDT07 " Pelouses et bois de le cuesta sud du Pays de Bray " et PDT01 "Mont Sainte-Hélène, Mont de Répis et communaux de Montel". Le sous-secteur de la commune de Labosse intègre quant à lui l'ENS PDT03 "Massif forestier de Thelle, des Plards et de Sérifontaine, bois de La Landelle"

10 % de la surface du site sont situés dans un réserve naturelle régionale. 5 % sont gérés par le Conservatoire d'Espaces Naturels Picardie.

Synthèse des menaces et facteurs à influence positive des sites Natura 2000

Tableau 28 : Synthèse des menaces et facteurs positifs sur les sites Natura 2000 du territoire et à proximité (les plus récurrents étant en plus foncé)

Activités, menaces, pression	Sites sur le territoire		Sites voisins du territoire				Total général
	FR2200378	FR2200379	FR2200380	FR2200566	FR2200377	FR2200371	
Influence négative	8	22	24	13	5	19	91
Abandon / Absence de fauche		1	1				2
Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage		1	1	1	1		4
Alpinisme, escalade, spéléologie		1					1
Amélioration de l'accessibilité au site		1					1
Antagonisme avec des espèces introduites		1					1
Assèchement				1			1
Autres changements des conditions hydrauliques induits par l'homme	1						1
Autres exploitations minières ou activités d'extraction						1	1
Autres sources ponctuelles de pollution des eaux de surface				1			1
Autres zones industrielles / commerciales		1					1
Captage des eaux souterraines	1						1
Captages des eaux de surface				1			1
Changements des conditions biotiques						1	1
Chasse et collecte d'animaux sauvages (terrestres)						1	1
Collecte (champignons, lichens, baies, ...)		1					1
Comblement et assèchement	1						1
Compétition (flore)		1					1
Coupe forestière (éclaircie, coupe rase...)			1		1		2

Activités, menaces, pression	Sites sur le territoire		Sites voisins du territoire				Total général
	FR2200378	FR2200379	FR2200380	FR2200566	FR2200377	FR2200371	
Influence négative	8	22	24	13	5	19	91
Dégâts provoqués par les herbivores (gibier inclus)				1			1
Effondrements souterrains				1			1
Elimination des arbres morts ou dépérissants		1	1	1			3
Elimination du sous-bois		1	1	1			3
Envasement	1						1
Erosion						1	1
Espèces autochtones problématiques			1				1
Espèces exotiques envahissantes	1	1	1			1	4
Eutrophisation (naturelle)	1		1			1	3
Fauche intensive ou intensification			1				1
Fermeture de grottes ou de galeries				1			1
Gestion des forêts et des plantations & exploitation						1	1
Incendies						1	1
Intensification agricole			1				1
Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole)						1	1
Modification de la composition spécifique (succession)		1	1				2
Modifications des conditions abiotiques						1	1
Modifications du fonctionnement hydrographique	1		1				2
Nuisance et pollution sonores		1		1			2
Ordures ménagères et déchets solides						1	1
Pâturage intensif			1				1

Activités, menaces, pression	Sites sur le territoire		Sites voisins du territoire				Total général
	FR2200378	FR2200379	FR2200380	FR2200566	FR2200377	FR2200371	
Influence négative	8	22	24	13	5	19	91
Perte et altération d'habitat			1				1
Piétinement, surfréquentation		1	1	1		1	4
Plantation forestière en milieu ouvert			1				1
Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones)				1	1		2
Pollution des eaux de surface par d'autres sources non listées	1						1
Pollution des eaux de surfaces (limniques et terrestres, marines et saumâtres)			1				1
Pollution lumineuse		1	1				2
Prélèvements sur la flore					1	1	2
Randonnée, équitation et véhicules non-motorisés			1				1
Réduction de la connectivité de l'habitat par une action anthropique (fragmentation)		1				1	2
Replantation d'arbres dans une plantation forestière (après éclaircie...)			1				1
Retournement de prairies						1	1
Routes, autoroutes		1	1				2
Routes, sentiers et voies ferrées						1	1
Sécheresses et diminution des précipitations			1				1
Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)		1	1				2
Sports de plein air et activités de loisirs et récréatives						1	1
Urbanisation continue		1					1
Vandalisme		1				1	2
Véhicules motorisés		1	1	1	1		4
Voie ferrée, TGV		1					1

Activités, menaces, pression	Sites sur le territoire		Sites voisins du territoire				Total général
	FR2200378	FR2200379	FR2200380	FR2200566	FR2200377	FR2200371	
Influence négative	8	22	24	13	5	19	91
Zones urbanisées, habitations						1	1
Influence positive	2	1		5	1	9	18
Arrêt de la mise en culture d'une parcelle						1	1
Clôture, barrière						1	1
Colonisation naturelle d'espèce						1	1
Eclaircie						1	1
Exploitation forestière sans reboisement ou régénération naturelle				1		1	2
Fauche non intensive	1			1			2
Fermeture de grottes ou de galeries						1	1
Inondation (processus naturels)				1			1
Pâturage					1		1
Pâturage extensif	1			1		1	3
Production forestière non intensive (en laissant les arbres morts ou dépérissants sur pied)		1		1		1	3
Sylvopastoralisme						1	1
Total général	10	23	24	18	6	28	109

Continuités écologiques identifiées

La Trame verte et bleue (TVB) est un réseau formé de **corridors écologiques terrestres et aquatiques** et de **réservoirs de biodiversités**. Les corridors assurent la connexion entre les milieux et les réservoirs de biodiversité en offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Ces continuités écologiques sont identifiées à l'échelle régionale par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Sur l'ex-région Picardie, un projet de SRCE a été élaboré entre 2012 et 2015 et n'a pour le moment pas été adopté à la suite des phases de consultation et d'enquête publique. Les cartes suivantes (correspondant aux planches 24 et 30), issues du Tome 5 du projet de SRCE, présentent une spatialisation des enjeux relatifs à la TVB sur le territoire. Les **corridors à préserver et/ou à restaurer** et les réservoirs de biodiversité y sont notamment notifiés.

La Figure 25 présente la TVB de la partie nord du territoire avec la CC du Liancourtois Vallée Dorée. De nombreux corridors écologiques relient les réservoirs de biodiversité, majoritairement occupés par des forêts et de milieux herbacés prairiaux dans une moindre mesure. La Figure 26 présente la partie sud du territoire avec la CA Creil Sud Oise.

Plusieurs types de corridors sont recensés sur la zone d'étude :

- Corridors arborés (corridors intra et inter-forestiers)
- Corridors valléens multi-trames en contexte urbain (jardins publics ou privés, jardins ouvriers, parcs, rives et cours d'eau) et en contexte naturel
- Corridors des milieux ouverts calcicoles
- Corridors herbacés alluvial des cours d'eau
- Corridors herbacées humides
- Corridors des milieux ouverts calcicoles
- Corridors prairial et bocager

Ces continuités présentent des états différents. Certaines, comme celle de la trame arborée, sont pour la majeure partie, en état fonctionnel. D'autres, comme les corridors valléens, des milieux ouverts calcicoles et herbacées alluvial des cours d'eau présentent une fonctionnalité réduite par la présence d'obstacle ou de points de fragilité (étalement urbain, infrastructures routières, obstacles à l'écoulement des cours d'eau, artificialisation des berges, enfrichement...)⁶. Ces phénomènes participent à la fragmentation des milieux et à leur fermeture et menace la biodiversité directement et indirectement.

⁶ // Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Creillois – Rapport de présentation – Mars 2013 – Etat initial de l'environnement – Trame verte et bleue // Schéma de cohérence Territoriale de la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte – Rapport de présentation – juin 2011 – 2.3 Les continuités écologiques

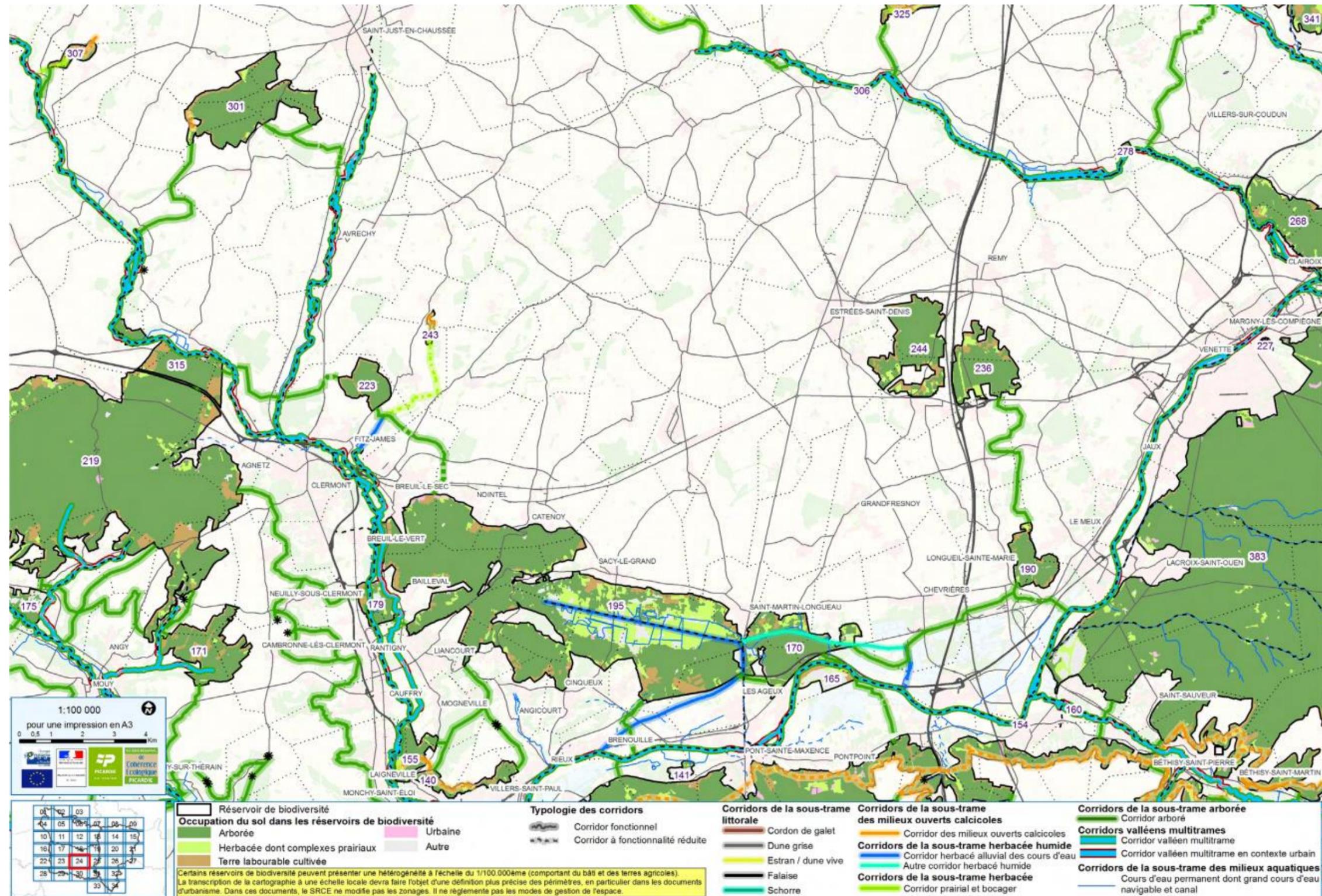


Figure 25 : Trame verte et bleue de la partie nord du territoire

Source : Tome 5 du SRCE Picardie – Planche 24 bis

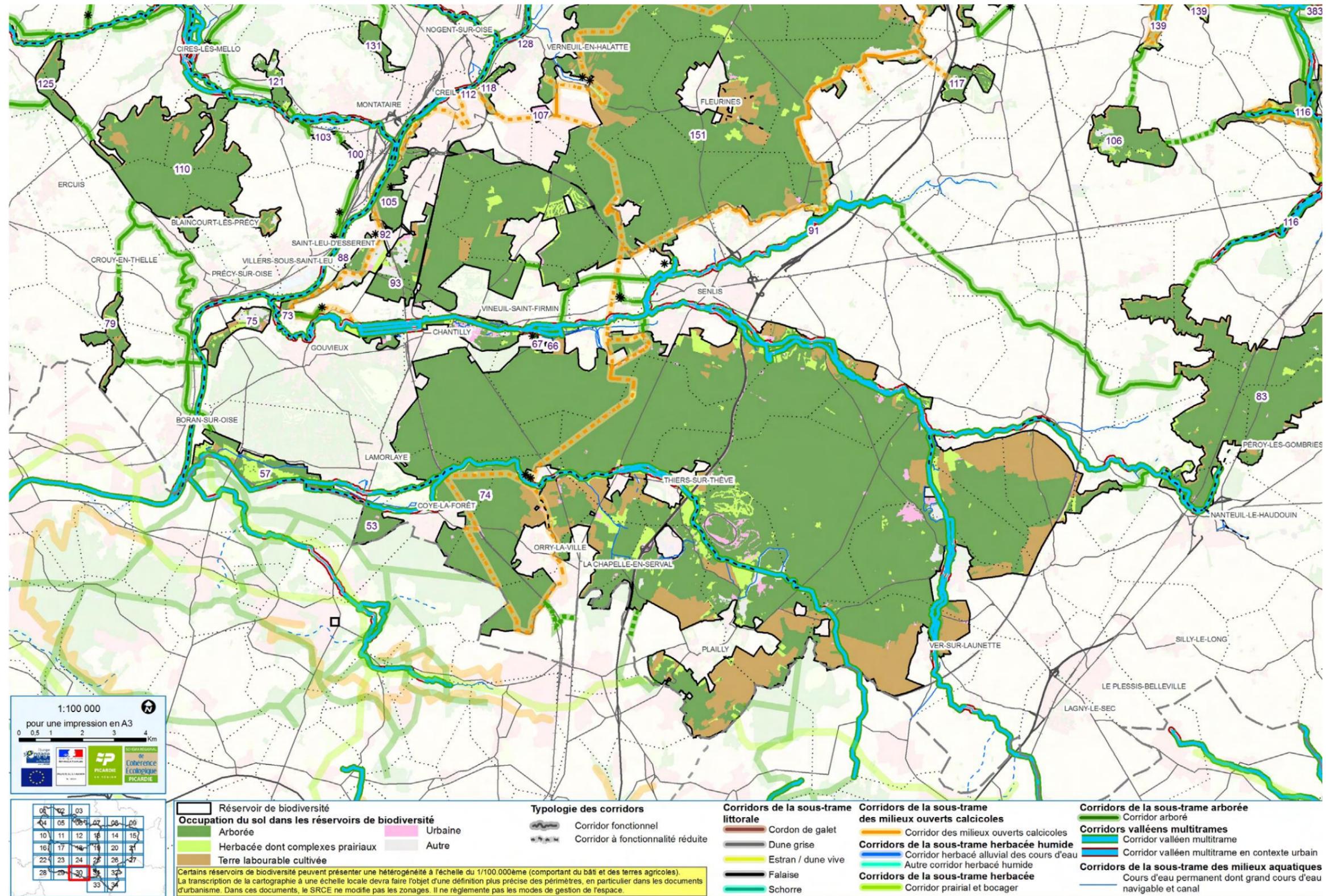


Figure 26 : Trame verte et bleue de la partie sud du territoire

Source : Tome 5 du SRCE Picardie – Planche 30 BIS

Les continuités écologiques en lien avec les zones Natura 2000

Le site Natura 2000 situé à proximité de Creil, nommé « Coteaux de l'Oise autour de Creil », est potentiellement en lien avec les sites Natura 2000 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » et « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » par des corridors de type « milieux ouverts calcicoles » et « herbacé humide ».

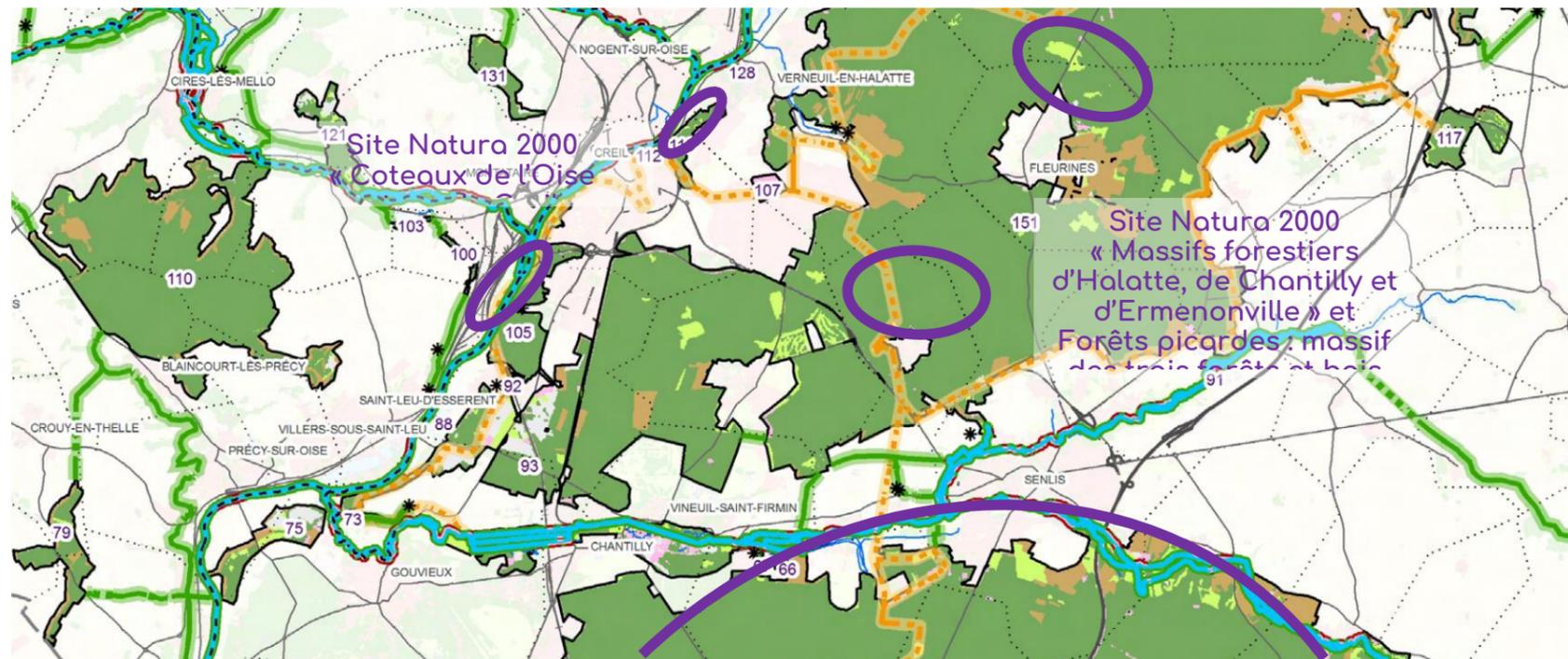


Figure 27 : Trame verte et bleue et sites Natura 2000 du sud du territoire

Source : Tome 5 du SRCE Picardie – Planche 30 BIS

Au nord du territoire, le site nommé « Marais de Sacy-le-Grand » est potentiellement en lien avec les sites Natura 2000 « Coteaux de la vallée de l'Automne » et « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi ».

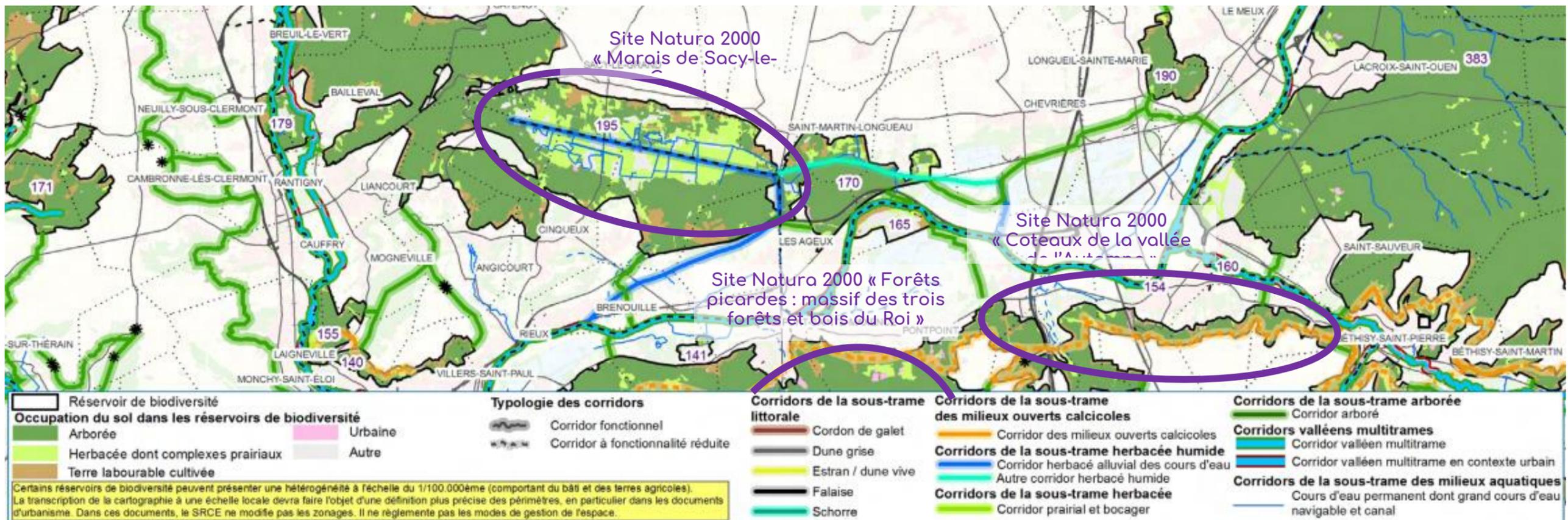


Figure 28 : Trame verte et bleue et sites Natura 2000 du nord du territoire

Source : Tome 5 du SRCE Picardie – Planche 24 bis

Analyse des incidences Natura 2000 du PDM

Axe Transversal : Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise

- **Sites Natura 2000**

Les actions 1 à 3 du plan d'actions ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura car elles visent à la mise en œuvre du PDM et de la compétence mobilité :

- L'action 1 vise le suivi politique et technique ainsi que l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité (créer un comité de suivi...)
- L'action 2 vise à travailler sur la compétence mobilité (son devenir, sa gouvernance)
- L'action 3 vise à étudier un développement et une amélioration de la desserte et des lignes interurbaines, mais elle se limite dans son contenu à un travail d'étude et de réflexion sur le sujet.

L'action 4 a pour objectif de développer l'usage du vélo, en passant par la réalisation d'aménagements favorisant la pratique cyclable. L'action 9 vise également le développement de cheminements piétons et liaisons cyclables vers les gares. Elles sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec l'artificialisation des sols. En effet, les sites 'Coteaux de l'Oise autour de Creil' et 'Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville' sont menacés par les sentiers, chemins et pistes cyclables. Cependant, une mesure d'évitement proposée pour l'action 4 vise à « Intégrer et éviter les zones naturelles protégées et en particulier les zones Natura 2000 ». Il a également été proposé de privilégier les voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles voies. Ainsi, ces 2 mesures d'évitement rendent l'incidence négligeable. Concernant l'action 9, il est préconisé de privilégier les voies de circulation existantes (conversion, aménagement) plutôt que la création de nouvelles infrastructures afin d'éviter les impacts négatifs.

L'action n°5 consiste à élaborer un schéma régional de covoiturage ainsi qu'à mailler le territoire en aires de covoiturage d'ici 2030, en assurant une desserte en transports collectifs et vélos vers ces aires. L'action 7 a pour objectif de développer le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques. Ces actions sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 car elles pourront entraîner une consommation d'espaces pour la création de ces infrastructures notamment. L'urbanisation continue et la fragmentation des habitats étant 2 facteurs menaçant le site des 'Coteaux de l'Oise autour de Creil'. Une mesure d'évitement des impacts a été intégrée à chaque action : elle vise à réaliser les aires de covoiturage et à implanter les bornes de recharge sur des zones déjà artificialisées.

L'action 6 vise à développer les points d'arrêt d'autostop et à sensibiliser la population sur ce dispositif. Ces arrêts seront notamment installés dans les centres-villes, aux abords des axes routiers et dans les aires de mobilité. Cette action n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000.

L'action 8 envisage de développer le transport fluvial de marchandises sur l'Oise. Elle est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 en lien avec une éventuelle création d'infrastructures et une pollution de l'eau liée aux bateaux. Plusieurs mesures ont été proposées afin d'éviter ou réduire ces nuisances :

- Éviter l'artificialisation des berges de l'Oise
- Anticiper et former aux risques liés au transport fluvial afin d'éviter une pollution suite à un déversement accidentel de substances (collision)
- Partager les bonnes pratiques sur le traitement des eaux usées afin de réduire la pollution

Au vu de leur contenu, les *actions 10 à 14* ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 :

- Action 10 : communication et développement de la signalétique (dans les pôles d'échanges et aires de mobilité)
- Action 11 : communication, création d'espaces de mobilité pour informer la population
- Actions 12 et 13 : développer les services (outil billettique), améliorer l'accessibilité aux informations, données de mobilité, des réseaux
- Action 14 : sensibilisation et communication sur les alternatives à la voiture individuelle.

Cet axe étant transversal, il sera mis en œuvre au-delà du périmètre du SMBCVB. La description des incidences potentiellement négatives concerne donc à la fois les sites Natura 2000 situés sur le territoire et ceux situés en dehors, sur les territoires impliqués dans cette démarche pour la mobilité.

Les plans de déplacement élaborés dans les territoires voisins feront l'objet d'une analyse des incidences Natura 2000, permettant d'identifier des éventuels impacts sur les sites situés en dehors du territoire du SMBCVB, et de proposer des mesures E, R, C le cas échéant.

- Trame Verte et Bleue

Pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus pour chacune d'elles, les actions 4 ; 5 ; 7 ; 8 et 9 sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques (fragmentation si création de nouvelles infrastructures, pollution, en particulier). Néanmoins, les incidences potentielles sont prises en compte par le territoire. Des mesures d'évitement et de réduction sont venues enrichir le plan d'action afin d'éviter ou réduire les impacts de ces actions sur l'environnement et les corridors écologiques.

Axe : Une mobilité humaine et sociale

- Sites Natura 2000

Les *actions 15, 16 et 18* visent à développer la pratique des modes actifs : marche et/ou vélo. Cela passe donc par la création d'espaces de cheminements et d'infrastructures sécurisées afin d'encourager la population. Ces actions sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000, notamment le site 'Coteaux de l'Oise autour de Creil', menacés par les sentiers, chemins et pistes cyclables, le piétinement et la diminution de la connectivité des habitats / la fragmentation. Chacune de ces actions a néanmoins intégré une mesure d'évitement de ces impacts, en « intégrant et évitant les zones naturelles protégées, et en particulier la zone Natura 2000 'Coteaux de l'Oise autour de Creil' », en « évitant l'artificialisation des sols pour les parkings à vélo, aires de covoiturage... ou en « utilisant du foncier déjà artificialisé ». D'autres mesures complètent celles-ci, elles visent donc à éviter l'artificialisation des sols et à privilégier les voies de circulation existantes (conversion, aménagement) plutôt que la création de nouvelles infrastructures.

Le développement de la pratique du vélo visé dans l'*action 17* via l'offre de location longue durée est susceptible d'avoir une incidence positive sur les sites Natura 2000. En effet, une augmentation de la pratique du vélo participerait à réduire l'usage de transports motorisés, donc à réduire les nuisances et pollutions sonores, les risques de collisions sur les routes et autoroutes, qui sont identifiés comme menaces pour le sites des Coteaux de l'Oise autour de Creil.

Les *actions n°19 et 20* visent à améliorer les pratiques de mobilité des salariés/agents vers les entreprises et administrations. Elles sont susceptibles d'avoir une incidence

positive sur les sites Natura 2000 car elles ont notamment vocation à développer le recours aux modes actifs (vélo) et réduire l'usage de la voiture individuelle. Cela participerait à réduire les nuisances et pollutions sonores, le trafic et les risques de collision, menaçant sur le territoire le site des Coteaux de l'Oise autour de Creil.

Les *actions 21 à 24* ne sont pas, au vu de leur contenu, susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 du territoire. Elles envisagent en effet de développer l'accessibilité des espaces publics dans les communes et des transports aux personnes à mobilité réduite, d'améliorer la mobilité des personnes vulnérables (améliorer la desserte en transports publics de certains quartiers, sensibiliser à l'usage du vélo, mettre en œuvre des ateliers de réparation, sensibilisation et interventions pour réduire les freins à l'emploi liés à la mobilité...)

Cet axe est spécifique au territoire et sera mis en œuvre dans le périmètre du SMBCVB. Les différentes actions évoquées ne sont donc pas susceptibles d'avoir des incidences négatives ou positives sur les sites Natura 2000 situés hors du territoire (aménagement réalisés sur le SMBCVB...). Néanmoins, un changement global des habitudes de mobilité des citoyens pourra permettre, à terme, d'avoir une influence positive sur les sites Natura situés à proximité du territoire (moins de voitures, donc de trafic et nuisances sonores...etc).

- **Trame Verte et Bleue**

Pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus, les actions 15 ; 16 et 18 sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques (fragmentation si création de nouvelles infrastructures notamment). Néanmoins, les incidences potentielles sont prises en compte par le territoire. Des mesures d'évitement sont venues enrichir le plan d'action afin d'éviter les impacts de ces actions sur l'environnement et les corridors écologiques.

De la même manière, les actions 17 ; 19 et 20 sont également susceptibles d'avoir une incidence positive sur les continuités écologiques (le développement des modes actifs en lieu et place des véhicules motorisés réduit le trafic, les risques de collision, les nuisances sonores).

Axe : Une mobilité efficace et performante

- **Sites Natura 2000**

L'*action 25* vise à améliorer l'intermodalité du pôle d'échanges de Creil. L'ensemble des mesures du plan de réaménagement ne sont pas détaillées, l'action est donc susceptible d'avoir une incidence négative sur le site Natura 2000 'Coteaux de l'Oise autour de Creil', en lien avec la consommation d'espace, si de nouvelles infrastructures sont prévues. Une mesure permet néanmoins d'anticiper et éviter cet impact, l'action intègre en effet une disposition pour « éviter l'artificialisation des sols si création de nouveaux espaces de dépôt, de stationnement, utiliser des espaces déjà artificialisés ».

L'*action 26* vise à améliorer la desserte de certains pôles d'échanges et à créer une aire de mobilité à Liancourt. Cette actions est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 car elle prévoit, entre autres, des aménagements tels que pistes cyclables, places de parking pour la dépose et création de parkings-relais... Ces projets se situent à proximité des sites Natura 2000 du territoire : Montataire (pôle d'échanges qui sera réaménagé) se situe à moins de 5 kilomètres des 'Coteaux de l'Oise autour de Creil' et Liancourt (lieu de la future aire de mobilité) se situe à moins de 5 kilomètres également du 'Marais de Sacy-le-Grand'.

Ces sites étant menacés par les sentiers/pistes cyclables et la fragmentation des habitats, 2 mesures d'évitement ont été proposées pour encadrer cette action et

éviter les impacts sur les milieux naturels. Il s'agit de privilégier les voies de circulation routières existantes (conversion) plutôt que la création de nouvelles infrastructures et d'éviter l'artificialisation des sols pour la création de parkings-relais ou espaces de desserte. Le parking-relais de Cramoisy sera par exemple issu de la transformation du parking de la gare.

L'action 27 a pour objectif d'étudier la valorisation du ferroviaire et l'opportunité de mettre en place un tram-train sur le territoire. Elle est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 avec la création d'infrastructures ferroviaires, le tram-train ayant potentiellement vocation à irriguer l'ensemble du territoire. Les voies ferrées et TGV constituant notamment une menace pour le site des 'Coteaux de l'Oise autour de Creil'. Afin d'éviter un impact sur ces sites sensibles, une mesure d'évitement préconise d' « Intégrer et éviter les zones naturelles protégées et en particulier les zones Natura 2000 » (sur le territoire et à proximité).

L'action 28 est susceptible d'avoir une incidence positive sur les sites Natura 2000, en réduisant l'usage de la voiture individuelle par l'amélioration de la desserte et des transports entre divers pôles d'échanges ou d'activité, générateurs de déplacement.

L'action n°29 est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 en lien avec les aménagements prévus (création d'une nouvelle desserte, aménagements de voirie...). Afin d'éviter cette incidence, la mesure « Éviter l'artificialisation des sols si aménagement des voiries » a été intégrée.

L'action n°30 vise à remplacer l'ensemble des bus du Bassin Creillois par des bus à faibles émissions d'ici 2030. Elle n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000

L'action 31 est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000 car elle prévoit d'aménager des espaces dédiés aux services d'autopartage, sans en préciser la localisation. Afin d'éviter un impact sur les sites du territoire, 2 mesures d'évitement visant à éviter l'artificialisation des sols, utiliser des espaces déjà artificialisés en cas de création de nouveaux espaces de stationnement et privilégier les voies de circulation routière existantes (conversion plutôt que création), ont été proposées.

Les aires de covoiturage prévues dans cette action ne sont pas susceptibles d'impacter les sites Natura 2000 car elles se situent aux abords des routes RD 1016 (Saint-Maximin), RD200 (Villers-Saint-Paul) et RD 1330 (Creil), soit en dehors du périmètre des 2 sites Natura 2000 du SMBCVB.

Les actions 32 et 33 sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000, en particulier les 'Coteaux de l'Oise autour de Creil', situé à proximité immédiate du noyau urbain de Creil. Ces actions visent en effet à créer des aires de livraison ainsi qu'un centre de distribution urbaine le long d'axes routiers en périphérie du noyau urbain. Afin d'éviter d'impacter cette zone, l'action 32 a intégré une mesure pour « utiliser des espaces déjà artificialisés pour la création des nouvelles aires de livraison » et l'action 33 une mesure pour « privilégier la création d'une centre de distribution dans du foncier déjà artificialisé ».

L'action 34 n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 du territoire car elle vise à créer des conciergeries et implanter des points-relais colis dans les gares et pôles d'échanges.

Cet axe est spécifique au territoire et sera mis en œuvre dans le périmètre du SMBCVB. Les différentes actions évoquées ne sont donc pas susceptibles d'avoir des incidences négatives ou positives sur les sites Natura 2000 situés hors du territoire (aménagements réalisés sur le SMBCVB...). Néanmoins, un changement

global des habitudes de mobilité des citoyens pourra permettre, à terme, d'avoir une influence positive sur les sites Natura situés à proximité du territoire (moins de voitures, donc de trafic et nuisances sonores...etc).

- **Trame Verte et Bleue**

Pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus, les actions 25 à 27 ; 29 et 31 à 33 sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques (consommation d'espaces et fragmentation potentielles en cas de création de nouvelles infrastructures notamment). Néanmoins, les incidences potentielles sont prises en compte par le territoire. Des mesures d'évitement sont venues enrichir le plan d'action afin d'éviter les impacts de ces actions sur l'environnement et les corridors écologiques.

L'action n° 28 est susceptible d'avoir une incidence positive sur les continuités écologiques, l'amélioration des pratiques de mobilité et la diminution de l'usage de véhicules motorisés participent à réduire le trafic, les risques de collision, les nuisances sonores, la pollution de l'air.

Axe : Une mobilité planifiée et cohérente

- **Sites Natura 2000**

Les actions 35 et 36 ne sont pas, au vu de leur contenu, susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 du territoire, en effet, :

- L'action 35 vise à réguler les places de stationnement dans les villes (abords des gares...) et à limiter l'extension urbaine en densifiant certains secteurs et centres urbains. Une mesure visant à limiter l'étalement urbain pour limiter les temps de déplacement et le recours à la voiture a néanmoins été intégrée.
- L'action 36 consiste à identifier les zones d'activités à développer à long terme, elle privilégie la densification/le renouvellement et les zones bien desservies et accessibles en transports collectifs.

L'action 37 est susceptible d'avoir une incidence positive sur les sites Natura 2000 car elle vise à réduire les déplacements domicile-travail via le développement du travail à distance. Elle permettra de réduire le trafic, les nuisances sonores, les risques de collision... qui menacent certains sites.

Les actions 38 à 41 et 43 ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 car ce sont plutôt des actions de gestion, de communication. Elles visent à coordonner les offres de mobilité entre EPCI, effectuer un classement des voiries structurantes, distribuer des pass mobilité, informer et sensibiliser à la mobilité durable ou étudier le stationnement et la place de la voiture en ville.

L'action 42 est susceptible d'avoir une incidence négative sur les sites Natura 2000, en fonction de la nature et de la localisation des aménagements prévus (pistes cyclables, par exemple). L'intégration de la mesure évitant l'artificialisation des sols en cas d'aménagement des voiries permettra d'éviter les impacts.

Cet axe est spécifique au territoire et sera mis en œuvre dans le périmètre du SMBCVB. Les différentes actions évoquées ne sont donc pas susceptibles d'avoir des incidences négatives ou positives sur les sites Natura 2000 situés hors du territoire (aménagements réalisés sur le SMBCVB...). Néanmoins, un changement global des habitudes de mobilité des citoyens pourra permettre, à terme, d'avoir une influence positive sur les sites Natura situés à proximité du territoire (moins de voitures, donc de trafic et nuisances sonores...etc).

- **Trame Verte et Bleue**

L'action n°42 est susceptible d'avoir une incidence négative sur les continuités écologiques (fragmentation potentielle en cas de création de nouvelles infrastructures, pistes cyclables notamment). Néanmoins, les incidences potentielles sont prises en compte par le territoire. Une mesure d'évitement vise à éviter l'artificialisation, afin d'éviter les impacts de cette action sur les corridors écologiques.

L'action 37 est susceptible d'avoir une incidence positive sur les continuités écologiques, la réduction des déplacements et des émissions de polluants permettant de réduire le trafic, les risques de collision, les nuisances sonores et la pollution.

Globalement, les actions du PDM visent à améliorer les pratiques de mobilité des citoyens, en développant les modes actifs, les transports en commun, les pôles d'échanges et la multimodalité. Elles ont pour objectif d'encourager les modes de déplacements non polluants ou collectifs et ainsi réduire l'usage de la voiture individuelle. Les incidences sur les sites Natura 2000 et les continuités écologiques sont donc potentiellement positives, en lien avec une réduction du trafic, des risques de collision, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique. Néanmoins, certains aménagements sont susceptibles d'avoir des incidences négatives, principalement liées à la consommation d'espaces, l'artificialisation et la création de nouvelles infrastructures, pouvant dégrader des milieux naturels ou rompre des continuités. L'évaluation environnementale anticipe ces impacts et des mesures d'évitement, ou de réduction, ont été proposées et intégrées au plan d'action afin d'éviter et limiter les incidences négatives du PDM sur le réseau Natura 2000, les corridors écologiques, et l'environnement en général. Ainsi, les incidences résiduelles négatives identifiées sont négligeables et les impacts seront évités dans la mesure où les mesures ERC seront prises en compte et bien appliquées par le territoire lors de la mise en œuvre des actions.

PRESENTATION DU DISPOSITIF DE SUIVI

Le programme d'actions du PDM définit pour chaque objectif et action, des indicateurs de suivi et de résultats de la mise en œuvre des actions.

Les indicateurs définis peuvent être de nature quantitative ou qualitative. Ils constituent un moyen simple et fiable de mesurer les progrès (négatifs ou positifs), d'exprimer les changements liés à une intervention ou d'aider à apprécier la pertinence de l'action.

Les indicateurs établis sont organisés en cohérence avec les enjeux identifiés sur le territoire. Ainsi, ils doivent être en accord avec différents critères :

- Être réactifs aux évolutions de l'état initial afin de pouvoir montrer les tendances sur le long terme ;
- Refléter les actions du PDM et non résulter d'un phénomène extérieur ou être influencés par des facteurs indépendants du PDM.
- Être mesurables par un système indépendant et les incertitudes doivent être réduites autant que possible.
- Être pertinents et faisables techniquement (qualité, pérennité, facilité de mise en œuvre de la méthode), facilement mesurables par des calculs à partir de données actuelles ou futures et interprétables.
- Être reproductibles, transposables et généralisables.
- Être pertinents à des échelles spatiales et temporelles différentes.

Le tableau suivant présente les indicateurs de suivi environnementaux retenus dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDM en lien avec les mesures ERC proposées. Pour chaque indicateur est indiquée sa périodicité d'actualisation.

Ces indicateurs pourront être adaptés et mis à jour en fonction des informations disponibles et collectables par la collectivité. Ils viennent en complément des indicateurs proposés dans les fiches actions pour le suivi et les résultats des actions.

Tableau 29 : Indicateur de suivi environnemental

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
Axe Transversal – Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
1	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
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	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
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	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
4	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables [ha/an] • Intégration dans les études d'impacts de mesures ERC sur les consommations d'espaces et l'artificialisation des sols, et des nuisances (pollution de l'air, sonore, lumineuse...) pendant la phase chantier [oui/non] • Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance du réseau Natura 2000, des zones protégées, de la Trame Verte et Bleue...) [oui/non] • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables [oui/non] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables compensées [%/an]
5	Établir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création d'aires de covoiturages [ha/an] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement compensées [%/an]
6	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
7	Poursuivre, voir renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour l'implantation de bornes de recharges pour véhicules électriques [ha/an] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement compensées [%/an]
8	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des risques liés au transport fluvial dans l'étude [oui/non]

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
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)	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de stationnements-vélo supplémentaires [%/an] • Actions de communication sur les parkings-relais et de leur but (désengorgement des centres-villes...) [oui/non]
10	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers/dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
11	Créer un Espace Mobilité ou un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Personnes sensibilisées au bienfait de la mobilité douce en lien avec la santé [nombre de personnes/an]
12	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et d'outils d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO, la Région Hauts-de-France et la Région Ile-de-France	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
13	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système d'information Oise Mobilité (y-compris les services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en un outil de type MAAS	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
14	Engager des actions de promotion, d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière. Mener ces actions de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
Axe 1 – Une mobilité humaine et sociale		

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
15	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables sur le territoire [ha/an] • Intégration dans les études d'impacts de mesures ERC sur les consommations d'espaces et l'artificialisation des sols, le type de substrat et la pollution lumineuse [oui/non] • Intégration dans les études d'impacts des nuisances (pollution de l'air, sonore, lumineuse...) pendant la phase chantier [oui/non] • Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance du réseau Natura 2000, des zones protégées, de la Trame Verte et Bleue...) [oui/non] • Linéaire de haies/arbustes implantés le long des pistes [km/an] • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables [oui/non] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables compensées [%/an]

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
16	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables et piétonnes [ha/an] • Intégration dans les études d'impacts de mesures ERC sur les consommations d'espaces et l'artificialisation des sols, le type de substrat et la pollution lumineuse [oui/non] • Intégration dans les études d'impacts des nuisances (pollution de l'air, sonore, lumineuse...) pendant la phase chantier [oui/non] • Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance du réseau Natura 2000, des zones protégées, de la Trame Verte et Bleue... [oui/non] • Linéaire de haies/arbustes implantés le long des pistes [km/an] • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables et piétonnes [oui/non] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables et piétonnes compensées [%/an]
17	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de vélos réparés [nombre/an]
18	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables et piétonnes aux alentours des établissements scolaire [oui/non] • Part de voies en zones 30 [%/an]

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
19	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de stationnements-vélo supplémentaires [%/an] • Personnes sensibilisées au bienfait de la mobilité douce en lien avec la santé [nombre de personnes/an]
20	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
21	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements permettant de sécuriser l'accès aux arrêts de bus [oui/non]
22	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
23	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
24	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Personnes sensibilisées au bienfait de la mobilité douce en lien avec la santé et à l'utilisation des transports en commun [nombre de personnes/an]
Axe 2 – Une mobilité efficace et performante		
25	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables et piétonnes [ha/an] • Linéaire de haies/arbustes implantés le long des pistes [km/an] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables et piétonnes compensées [%/an]

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
26	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy et Verderonne)	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables et piétonnes [ha/an] • Linéaire de haies/arbustes implantés le long des pistes [km/an] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables et piétonnes compensées [%/an] • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables et piétonnes [oui/non] •
27	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration dans les études d'impacts de mesures ERC sur les consommations d'espaces et l'artificialisation des sols, et des nuisances (pollution de l'air, sonore, lumineuse...) pendant la phase chantier [oui/non] • Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance du réseau Natura 2000, des zones protégées, de la Trame Verte et Bleue... [oui/non]
28	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité	<ul style="list-style-type: none"> • Conducteurs formés à l'écoconduite [nombre/an]
29	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour l'aménagement des voiries [ha/an]
30	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
31	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB	<ul style="list-style-type: none"> • Conducteurs formés à l'écoconduite [nombre/an] • Surface non-artificialisée consommée pour la création des liaisons cyclables [ha/an] • Aménagements permettant de sécuriser les voies cyclables [oui/non] • Aménagements permettant de sécuriser l'accès aux arrêts de bus [oui/non] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables compensées [%/an]
32	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création d'aires de livraison [ha/an] • Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables compensées [%/an]
33	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km	<ul style="list-style-type: none"> • Surface non-artificialisée consommée pour la création de l'aire de distribution [ha/an]
34	Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
Axe 3 – Une mobilité planifiée et cohérente		
35	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Temps moyen pour effectuer les déplacements pendulaires [min/jour/personne] • Pourcentage de stationnements-vélo supplémentaires [%/an] • Actions de communication sur les parkings-relais et de leur but (désengorgement des centres-villes...) [oui/non] • Nombres de stationnement/logement prévus dans les projets urbains intégrant du logement se trouvant dans un rayon de 500m autour des gares ferroviaires

N° action	Intitulé de l'action	Indicateur de suivi environnemental
36	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs desserte multimodale	<ul style="list-style-type: none"> Intégration dans les études d'impacts de l'accessibilité en mobilité douce et transports collectifs de ces zones [oui/non]
37	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
38	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
39	Faire évoluer l'aménagement et la réglementation des voiries du noyau urbain, afin d'apaiser la circulation dans ce secteur (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
40	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
41	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES</i>
42	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains	<ul style="list-style-type: none"> Surface non-artificialisée consommée pour l'aménagement de voiries [ha/an] Part de surfaces artificialisées pour l'aménagement de pistes cyclables compensées [%/an]
43	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains	<ul style="list-style-type: none"> Actions de communication sur les parkings-relais et de leur but (désengorgement des centres-villes...) [oui/non]

LIENS DU PDM AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET DOCUMENTS REGLEMENTAIRES

Les tableaux ci-après détaillent l'articulation et la cohérence du PDM avec les plans et programmes avec lesquels il interagit. Le niveau de cohérence est présenté ainsi :

Type de cohérence	
	Cohérence totale
	Cohérence partielle
	Divergence partielle
	Divergence totale
	Pas de mention dans le PDM

Compatibilité et prise en compte du SRADDET des Hauts de France

Le SRADDET des Hauts de France n'est pas encore approuvé par le préfet, et n'est donc pas encore opposable, mais son approbation est prévue en 2020. Il a été vérifié que le PDM était cohérent avec le contenu du SRADDET afin d'anticiper la mise en œuvre du futur schéma régional.

Deux rapports s'appliquent entre PDM et SRADDET : le PDM doit être compatible avec les règles du SRADDET Hauts de France et doit prendre en compte les objectifs du SRADDET.

Compatibilité avec les règles du SRADDET

Par souci de clarté, seules les règles s'adressant directement aux PDM ont été incluses dans l'analyse suivante de la compatibilité (Tableau 30). Les règles du SRADDET non présentées ci-dessous ciblent spécifiquement d'autres documents tels que les PCAET, SCoT ou les PLU. Le PDM n'entre donc pas dans le champ de ces règles et n'est donc pas incompatible avec ces règles.

Tableau 30 : Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET

Règles du SRADDET	Compatibilité du PDM
Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	
Règle 3 : Les SCoT et les PDM intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, ils doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.	Les actions 32, 33 et 34 adressent l'amélioration de la logistique urbaine et des conditions de livraison des zones d'activités (réglementation de l'accès et du stationnement des véhicules dans le noyau urbain, dernier Km, création de conciergeries en gares).
Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	
Règle 25 : La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci	L'action 28 ainsi que les actions des orientations « Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine

<p>dans leurs documents de planification. Les Départements, ou les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.</p>	<p>et les orientations de mobilité durable » et « Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles » intègrent le réseau routier d'intérêt régional comme base dans la structuration du réseau.</p>
<p>Règle 26 : Tous les territoires, y compris les moins denses et ceux qui ne sont pas du ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), en fonction de leurs compétences, élaborent, proposent, et participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation.</p>	<p>L'action 3 ainsi que les actions des orientations « Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements » et « Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements » vise à faciliter la mobilité des populations.</p>
<p>Règle 27 : Les SCoT, les PDM et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.</p>	<p>Les actions des orientations « Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles » et « Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés » ainsi que les actions 9, 15, 16, 21, 36, 39, 42 et 43 visent à favoriser la création d'espaces de qualité et de garantir un accès facilité et une intermodalité optimisée autour des pôles d'échange.</p>

<p>Règle 28: Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données publiques en matière de mobilité.</p>	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions 9 et 12 portant sur l'amélioration des conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 et sur l'interopérabilité des outils billettiques et supports d'informations, • L'action 38 portant sur la coordination entre les offres de mobilités de l'ACSO et la CCLVD, • Les actions 40, 41 portant sur la sensibilisation et l'information des populations.
<p>Règle 29: En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Déplacements Urbains (PDM) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges de leurs périmètres.</p>	<p>Les actions de l'orientation « Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà » participent à la mise en cohérence des services de transports aux franges de leurs périmètres.</p> <p>L'action 3 contribue également à renforcer la desserte et la création de lignes interurbaines vers les centralités voisines.</p> <p>L'approche mutualisée de construction du PDM du SMBCVB avec les PGD des collectivités voisines participent également à cette planification régionale.</p>
<p>Règle 30: Les SCoT / PLU / PLUI / PDM / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations adaptées, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.</p>	<p>Les actions 1, 4, 5, 18, 26, 39, 41 et 42 ainsi que les actions de l'orientation « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité » contribuent à promouvoir et développer les modes de déplacements actifs (vélos et marche à pied).</p>

<p>Règle 31: Les SCoT / PLU / PLUI / PDM / PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : d'expérimentations dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail ; du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun covoiturage, auto-partage..) ; des facilités de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, bioéthanol, GNV...).</p>	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions 5, 6 et 7 portant respectivement sur le covoiturage, l'autostop et le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, • les actions 36 et 37 portant sur le télétravail et l'intermodalité des zones d'activités développées à long terme, • les actions 18, 19 et 20 visent les déplacements vers les établissements scolaires, les administrations, les entreprises permettront de faciliter les trajets domicile-travail et de l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle ; • l'action 39 prévoit de transformer l'axe RD200/RD1016 en « voie routière à vocation multimodale » d'ici 2040, pour limiter la voiture individuelle.
<p align="center">Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue</p>	
<p>Règle 32 : Les SCoT / PLU / PLUI / PDM et chartes de PNR doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.</p>	<p>L'action 13 portant sur l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité permet de favoriser la transformation progressive du système en outil MaaS. Le MaaS (« Mobility as a Service ») est un type de service innovant de mobilité basé sur les technologies du numérique.⁷</p>

⁷ Rapport Ernst & Young, 2019, Le MaaS comme outil de développement des mobilités durables au service des territoires, Executive Summary.

Aucune action du PDM n'entre en divergence avec l'une des règles pour lesquelles il est visé dans le SRADDET, le PDM est donc compatible avec les règles du SRADDET.

Prise en compte des objectifs du SRADDET

Tableau 31 : Prise en compte des objectifs du SRADDET dans le PDM

Objectifs du SRADDET	Prise en compte dans le PDM
ATTRACTIVITE ECONOMIQUE	
Soutenir les excellences régionales	
Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Déployer l'économie circulaire	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité	L'action 18 vise l'amélioration des conditions de déplacements vers les établissements scolaires et l'évolution des pratiques de mobilité vers ces lieux.
Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Affirmer un positionnement de hub logistique	
Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises	<p>L'action 8 porte sur la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises.</p> <p>L'action 36 porte sur l'identification des zones d'activités à long terme et sur leur desserte multimodale. Cette action participe également à terme à la hausse de la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.</p>

Optimiser l'implantation des activités logistiques	Les actions de l'orientation « Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités » permettent d'optimiser l'implantation des activités logistiques (étude sur la création d'un centre de distribution urbaine et stratégie de desserte du dernier km, création de conciergeries en gares, amélioration de la réglementation portant sur l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain).
Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces	Les actions de l'orientation « Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités », en particulier l'action 33 portant notamment sur le développement d'une stratégie de desserte du dernier km vise à favoriser les formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces.
ATOUPS INTER-TERRITOIRES	
Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	
Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures	Le territoire de la SMBCVB est situé en aval des travaux d'aménagement du CSNE. Néanmoins, les actions du PDM visent à favoriser le report fluvial (actions 8 et 36) et participent au renforcement du réseau d'infrastructures fluviales.
Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal	L'action 8 vise à préserver la desserte routière et ferroviaire des ports du territoire et l'action 36 vise à prioriser / hiérarchiser les zones d'activités à proximité des infrastructures fluviales et à privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans les zones économiques identifiées comme prioritaires et bénéficiant d'infrastructures fluviales.
Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en	L'action 8 vise la réalisation de travaux de requalification des ports pour accueillir des nouvelles activités et l'action 36 porte sur l'identification des zones d'activités à

facilitant l'accès aux berges et aux quais	<p>long terme en tenant en compte de leur desserte multimodale, notamment de la proximité d'infrastructures.</p> <p>Ces actions facilitent à termes la hausse de la part modale du fluvial dans le transport de marchandises.</p> <p>Par ailleurs, l'action 15 prévoit la création d'une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise).</p>	
Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal	<p>L'action 15 prévoit la création d'une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise).</p> <p>Les mesures E R C ajoutées à l'action 15 précisent d'éviter les zones protégées en particulier les zones Natura 2000.</p>	
Assurer un développement équilibré et durable du territoire		
Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	<i>Sans objet, thématique non applicable dans le PDM car pas de présence du littoral.</i>	
Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux	L'action 10 portant sur le déploiement d'une signalétique cohérente de rabattement vers les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale et les actions 39 et 42 portant sur la mise en œuvre de la hiérarchisation de la voirie permettront une réduction des flux et une réduction de la pollution atmosphérique.	
Encourager la gestion intégrée du trait de côte	<i>Sans objet, thématique non applicable dans le PDM car non en zone côtière.</i>	
MODELE D'AMENAGEMENT		
Garantir un système de transport fiable et attractif		
Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'action 3 portant sur le renforcement de la desserte et la création de lignes interurbaines, 	

	<ul style="list-style-type: none"> • L'action 13 portant sur l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité, • L'action 21 portant sur l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite, • Les actions de l'orientation « Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés » • Les actions de l'orientation « Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux », • Les actions de l'orientation « Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable » • Les actions de l'orientation « Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale » 	
<p>Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise</p>	<p>L'action 27 porte sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil utilisée notamment pour réaliser des déplacements de longue distance vers les métropoles et les grandes villes. Cette action permet donc d'améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise.</p>	
<p>Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie</p>	<p>L'action 16 porte sur la création d'aménagements pour les modes actifs (création d'un offre de stationnement cyclable aux abords de la gare de Creil) qui constitue un pôle d'échange ferroviaire important en lien avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie.</p> <p>L'action 27 porte sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil. Le rôle de cette zone sera accentué en lien avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie et cette</p>	

	évolution a été considérée dans la stratégie du PDM.	
Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables	<p>Plusieurs actions permettent de développer les solutions de mobilité pour les territoires péri-urbains les plus vulnérables, et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions de l'orientation « Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements » • Les actions de l'orientation « Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements » • L'action 3 portant sur le renforcement de la desserte ou la création de lignes interurbaines • L'action 31 portant sur le renforcement des offres de mobilités dans les communes rurales de la SMBCVB 	
Développer les pôles d'échanges multimodaux	Les actions de l'orientation « Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles » favorisent un accès facilité et une intermodalité optimisée autour des pôles d'échange.	
Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France	L'action 12 portant sur les outils billettiques interopérables et les supports d'informations intégrés, contribuant à la création d'un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France.	
Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	<p>Plusieurs actions permettent de favoriser cet aspect :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions de l'orientation « Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés », 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Les actions de l'orientation « Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux », • Les actions de l'orientation « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité » • Les actions 39 et 42 permettront une amélioration des conditions de circulation des autres modes que la voiture. <p>Par ailleurs, les actions 11, 14, 40 et 41 portant sur la sensibilisation et l'information et l'action 3 portant sur le renforcement de la desserte ou la création de lignes interurbaines favorisent également cet aspect.</p>	
<p>Favoriser un aménagement équilibré des territoires</p>		
<p>Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs</p>	<p>Plusieurs actions permettent de favoriser cet aspect :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 26 qui prévoit d'implanter des commerces aux abords des pôles d'échanges ou des aires de mobilité ? • L'action 37 qui prévoit de développer les zonages à vocations diverses aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité dont la présence de commerce. 	
<p>Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale</p>	<p><i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i></p>	
<p>Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières</p>	<p>L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.</p>	

	Par ailleurs, les mesures E R C ajoutées intègrent la prise en compte de la consommation d'espace.	
Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine	L'action 36 prévoit de privilégier les mesures notamment de renouvellement dans les zones économiques considérées comme prioritaires et bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et localisées à proximité d'infrastructures ferroviaires ou fluviales.	
Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	<p>Les actions visant le développement d'aménagements cyclables permettent de prendre en compte les enjeux de biodiversité (réduction des nuisances sonores et du risque de collision) (action 4, actions 15 à 17).</p> <p>L'action 7 et 13 visent respectivement le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et la mise en place progressive d'un outil MaasS reposent sur des aménagements innovants qui permettent de prendre en compte les enjeux de la transition énergétique.</p>	
Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP	<p>L'action 12 portant sur l'interopérabilité des outils billettiques permet de faciliter l'accès à la mobilité et indirectement aux services.</p> <p>Les actions 21 à 24 permettent de faciliter l'accès des personnes vulnérables ou à mobilité réduite aux transports et à la mobilité et donc indirectement aux services.</p> <p>Les actions 35 à 37 agissent sur la planification urbaine pour faciliter l'accès aux services via notamment l'intermodalité.</p>	
Soutenir l'accès au logement	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Développer les stratégies numériques dans les territoires	L'action 13 portant sur l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité permet de développer les	

	usages et d'encourager l'utilisation d'outils numériques sur le territoire	
Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés	<p>Les actions 18, 19 et 20 portant sur l'amélioration des conditions de déplacements pour les établissements scolaires, les entreprises et les administrations permettent de développer de nouvelles formes de travail et de réduire le besoin en déplacement associé.</p> <p>Par ailleurs les actions 26 et 37 permettent la mise en place d'espaces de coworking et facilitent le télétravail.</p>	
GESTION DE RESSOURCES		
Encourager la sobriété et organiser les transitions		
Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre	<p>L'ensemble des actions favorisant les mobilités actives (vélo, marche à pied) et légères (transport à la demande, autostop organisé, covoiturage, autopartage, ...) et les transports en commun contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En particulier, il s'agit des actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions de l'orientation : « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité » , • Les actions de l'orientation « Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil », • Les actions de l'orientation « Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés » • Les actions de l'orientation « Développer une offre de mobilité légère et partagée dans 	

	les espaces périurbains ou ruraux ».	
Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie	L'ensemble des actions favorisant les mobilités actives (vélo, marche à pied) et légères (transport à la demande, autostop organisé, covoiturage, autopartage, ...) contribuent à la réduction des émissions de polluants atmosphériques (mêmes actions citées ci-dessus pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre).	
Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	<p>Plusieurs actions permettent d'accroître l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises, en particulier les actions des orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité » • « 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 » • « Poursuivre la stratégie de développement urbain aux abords des offres de transport collectif existantes ou projetées, en s'appuyant sur le projet Gare Cœur d'Agglo et sur le projet de territoire de la CCLVD » <p>Par ailleurs, l'action 7 porte sur le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et permet de réduire la dépendance aux combustibles fossiles.</p>	
Expérimenter et développer des modes de production bas carbone	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	L'action 7 portant sur le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, l'action 17 portant sur l'offre de location de vélo et l'action 30 portant sur la mise en fonctionnement de 100 % de	

	bus urbains propres dans le Bassin Creillois à horizon 2030 encouragent l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants.	
Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone	Les mesures E R C ajoutées aux actions 15, 16, 18, 25, 26, 29 et 31 intègrent le fait d'éviter l'artificialisation des sols lors des aménagements.	
Adapter les territoires au changement climatique	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Collecter, valoriser, éliminer les déchets	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>	
Valoriser les cadres de vie et la nature régionale		
Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	Les actions 15 et 16 portant sur la création d'aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) permettent de maintenir un cadre de vie de qualité sur le territoire de la SMBCVB notamment via la création d'une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise).	
Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés	Les actions favorisant l'intermodalité (les actions 25, 26 et 27 portant sur l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges) et la mobilité douce (actions 4, 15, 16 et 17) participent à l'attractivité touristique du territoire.	
Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	Les mesures E R C ajoutées aux actions participent à maintenir et développer les services rendus par la biodiversité en particulier au niveau des zones protégées (sites Natura 2000).	
Objectifs par sous-trame : Littorale : Préserver la qualité des écosystèmes et de la biodiversité du littoral	L'action 37 portant sur le télétravail et l'action 41 portant sur la sensibilisation et l'information (campagne du type « Un mois sans ma voiture ») contribuent à la réduction des déplacements et par	

<p>Cours d'eau : Préserver et restaurer la continuité écologique a minima longitudinale sur les cours d'eau réservoirs et corridors, ainsi que préserver la continuité transversale sur le lit majeur inondable lorsqu'elle existe, et la restaurer lorsque les conditions le permettent.</p> <p>Boisée : Favoriser les potentialités de continuités écologiques au sein des milieux boisés, en lisière ou en liaison avec d'autres espaces naturels et milieux boisés en évitant notamment les fragmentations inter-massifs.</p> <p>Milieux ouverts :1) Favoriser le maintien du caractère ouvert des milieux concernés (pelouses calcicoles, landes et pelouses acidiphiles, pelouses métallicoles et sur schistes), tout en conservant les différentes étapes de la dynamique de la végétation (des milieux écorchés pionniers aux milieux plus ourléifiés)</p> <p>2) Maintenir et restaurer, voire développer lorsqu'une opportunité le permet, les systèmes bocagers et les surfaces en prairies</p> <p>Zones humides : Viser une non-réduction quantitative (en nombre et en surface) et qualitative des zones humides régionales.</p>	<p>conséquent participent à la réduction de la fragmentation des milieux (diminution nuisances sonores, des risques de collision, ...).</p> <p>Les actions portant sur les mobilités douces (actions 4, 15, 16 et 17) favorisent l'usage du vélo et permettent indirectement la réduction des déplacements en voiture individuelle, vecteur de fragmentation.</p>
--	---

Le PDM ne va à l'encontre d'aucun objectif du SRADDET qui lui est applicable, le PDM est donc cohérent avec les objectifs du SRADDET et les prend en compte.

Compatibilité avec les objectifs chiffrés du SRADDET

Le SRADDET vise une réduction tous secteurs confondus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) à horizon 2030 par rapport à 2007.

Le scénario hybride retenu par le Grand Creillois permet une baisse des émissions de GES de **16%** pour le transport routier à horizon 2030 par rapport à la situation actuelle. La situation actuelle est décrite par rapport au diagnostic réalisé par CODRA sur les données de transport datant de 2018 et sur les données air de l'Etat

initial de l'Environnement datant des données d'inventaire de 2012. Cette baisse est liée au changement de part modale.

L'objectif GES du SRADDET portant sur l'ensemble des secteurs, il n'est pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier. Néanmoins, le PDM permet de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES sur le territoire. En effet, le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels) (données d'inventaire 2012).

Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques du SRADDET Hauts de France s'inscrivent dans les objectifs nationaux du Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA). Les objectifs du SRADDET sont identiques aux objectifs du PREPA pour 4 polluants (SO₂, COVnM, NH₃ et PM_{2.5}) et à ceux des deux anciens SRCAE pour 2 autres polluants (NO_x et PM₁₀). Pour ces 2 derniers polluants le SRADDET est plus exigeant que le PREPA.

Tableau 32 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques du SRADDET Hauts de France

(Source : SRADDET Hauts-de-France, Partie 3 les objectifs, page 124)

Polluants Cible	Cible 2021 (Kt)	Cible 2030(Kt)	Evolution entre 2021 et 2030
SO ₂	50,5	37,2	-26%
NO _x	84,5	54	-36%
COVnM	90	72,1	-20%
NH ₃	56,6	54,6	-4%
PM _{2.5}	17,4	14,4	-17%
PM ₁₀	31	26	-16%

Les principaux polluants émis par le transport sont les particules et les NO_x. Le transport routier sur le territoire contribue à hauteur de 49% des émissions de NO_x (dont 48% en provenance des véhicules individuels) et à hauteur de 49% des émissions de PM_{2.5} (dont 48% en provenance des véhicules individuels) (données d'inventaire 2012).

Le scénario hybride retenu par le Grand Creillois permet une baisse des émissions de NO_x et particules (PM_{2.5} et PM₁₀) de **16% pour le transport routier** à horizon 2030 par rapport à la situation actuelle. La situation actuelle est décrite par rapport au diagnostic réalisé par CODRA sur les données de transport datant de 2018 et sur les données air de l'Etat initial de l'Environnement datant des données d'inventaire de 2012.

La mise en place du PDM permet de contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs du SRADDET pour les PM2.5 et PM10.

Pour les NOx, des efforts restent encore à produire sur le secteur des transports puisque le PDM contribue à la moitié de l'effort requis.

Compatibilité avec le SCOT du Grand Creillois

Le SCOT du Grand Creillois est actuellement en cours de révision. Il est tout de même recommandé de s'assurer de la compatibilité des orientations et actions du PDM avec les orientations et objectifs du SCOT approuvé en 2013.

Tableau 33 : Compatibilité du PDM avec le SCOT du Grand Creillois

Orientations et objectifs du SCOT (DOO)	Compatibilité du plan d'actions du PDM avec les orientations
<i>Principes pour un développement équilibré et durable</i>	
Optimiser le foncier pour revaloriser les villes et villages et protéger les espaces naturels et agricoles	<p>L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.</p> <p>Par ailleurs, les mesures E R C ajoutées intègrent la prise en compte de la consommation d'espace.</p>
Lutter contre le réchauffement climatique et réduire la consommation d'énergie	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier, les actions des orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> « 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 » « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité »

Adapter le territoire aux changements climatiques à venir	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Préserver l'identité des centres-bourgs et soigner les entrées de ville	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier,</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 6 et 31 prévoyant l'installation d'arrêts d'autostop organisé notamment dans les centres-bourgs • L'action 9 prévoyant la mise en place d'un bus itinérant d'information multimodale desservant notamment les centres-bourgs • L'action 35 visant la densification aux abords des gares et le développement priorisé des secteurs stratégiques identifiés dans le SCoT • Les actions favorisant les mobilités douces (actions de l'orientation « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité »)
<i>Protéger et mettre en valeur les espaces naturels, agricoles et forestiers et les berges</i>	
Territoires faisant l'objet d'une protection : les espaces concernés et les modalités de protection	Les mesures E R C ajoutées aux actions 15, 16, 27 et 35 intègrent la prise en compte et le fait d'éviter les zones protégées (sites Natura 2000) dans les aménagements.
Accessibilité des rives : piétons et cyclistes	L'action 16 prévoit la création d'une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise).
Valorisation des chemins ruraux	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Sauvegarder les milieux aquatiques	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
<i>Développer l'agriculture</i>	

<p>Autorisation des structures nécessaires à l'activité agricole, Utilisation des anciennes carrières remblayées, Diversification de l'activité agricole, Aménagements routiers conformes à l'activités des agriculteurs, Eviter le morcellement et l'enclavement des terres agricoles, Développement du maraîchage</p>	<p><i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i></p>
<p><i>Limiter l'étalement urbain et le rendre cohérent</i></p>	
<p>Objectif chiffré maximal de consommation, Répartition de la consommation de l'espace par commune, Des Orientations d'Aménagements et de Programmation (OAP) pour les opportunités foncières, Condition à l'ouverture, Spécificité concernant le maraîchage, Maintien des jardins familiaux</p>	<p>Les mesures E R C ajoutées aux actions 15, 16, 18, 25, 26, 29 et 31 intègrent le fait d'éviter l'artificialisation des sols lors des aménagements.</p>
<p><i>Renforcer la mixité fonctionnelle</i></p>	
<p>Favoriser la mixité fonctionnelle et sociale</p>	<p>Les actions 26 et 37 favorisent le développement du coworking et des pôles multimodales.</p>
<p>La densité urbaine, un niveau maximal de surfaces dédiées aux logements, aux bureaux, aux commerces, aux activités libérales et aux équipements</p> <p>Objectif de surface de plancher à construire en moyenne à l'hectare, Répartition des 75% minimum de logements pour favoriser la construction de logements, Répartition de la surface de plancher à construire au sein des opportunités foncières de la commune</p>	<p>L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisés et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.</p> <p>Par ailleurs, les mesures E R C ajoutées intègrent la prise en compte de la consommation d'espace.</p>
<p><i>Réaliser un cœur d'agglomération autour de la gare de Creil</i></p>	

<p>Un projet urbain pour réaliser un cœur d'agglomération pour l'agglomération</p>	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et contribuent à la réalisation du projet urbain Gare Cœur d'Agglo, en particulier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 16 portant notamment sur l'intégration d'orientations d'aménagements pour favoriser une mobilité durable au sein du projet Gare Cœur d'Agglo, • L'action 35 prévoyant la création d'un tiers-lieu dans le cadre de l'arrivée du projet Gare Cœur d'Agglo, • L'action 39 prévoyant la réalisation d'une étude de circulation sur le noyau urbain dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo
<p>Un secteur de projet autour de l'Avenue de l'Europe à Nogent-sur-Oise</p>	<p>L'action 29 optimise le réseau de transports collectifs de l'ACSO en particulier celui du noyau urbain de Nogent-sur-Oise.</p>
<p><i>Poursuivre l'effort de construction de logements neufs et la réhabilitation du parc existant</i></p>	
<p>Hypothèses en matière de croissance démographique (+0.75% en moyenne annuelle de 2012-2022, nombre de personnes par ménage de 2.6 en 2006 à 2.4 en 2022) et objectifs en matière de construction de logements</p>	<p>Plusieurs actions contribuent à l'attractivité du territoire, en particulier les actions qui permettent de développer l'offre de transports en commun.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les actions de l'orientation « Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés » • Les actions de l'orientation « Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux »
<p>Objectif à atteindre en matière de construction (5800 logements réalisés entre 2012-2020, consommation maximale de 130 hectares de terres agricoles ou naturelles)</p>	<p><i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i></p>

Objectifs en matière de réhabilitation du parc de logements du Grand Creillois (Rénovation : 1.3% du parc/an, Réhabilitation des logements sociaux : 20% du parc sur les 10 années du SCoT)	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Autres objectifs en matière de logements : <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le recours aux énergies renouvelables • Accueil des gens du voyage (cf. Schéma départemental d'Accueil des Gens du Voyage) 	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
<i>Préserver et valoriser le foncier à vocation économique</i>	
Le foncier dédié à la production de biens et de services (délimitation des espaces à vocation exclusivement économique).	L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.
Une réflexion urbaine pour les zones à vocation économique (soigner les interfaces, une réflexion urbaine et paysagère pour les espaces à vocation économique)	L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.
Foncier dédié à la production d'énergie renouvelables	<i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
<i>Développer le commerce dans les villes / Document d'Aménagement Commercial</i>	
Favoriser le retour du commerce dans les espaces habités	Plusieurs actions contribuent indirectement à favoriser le retour de commerce dans les espaces habités, en particulier les actions qui permettent de développer l'offre de transports en commun :

	<ul style="list-style-type: none"> • L'action 3 prévoyant de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise • Les actions 26 et 37 favorisant le développement du coworking et des pôles multimodales.
Règles concernant l'implantation des grands commerces (implantation au sein de secteurs urbanisés ou en cours d'urbanisation, maintien de la fonction industrielle et productive des zones économiques du Grand Creillois, favorisation du développement des centralités commerciales existantes, ...)	L'action 36 permet d'identifier les potentiels fonciers et dents creuses dans les zones urbanisés et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique et prévoit également de privilégier les mesures de densification / renouvellement / extension dans certaines zones économiques.
<i>Créer des polarités autour des grands équipements</i>	
Faire des grands équipements des pôles structurants pour le territoire	<p>Plusieurs actions contribuent à faire des grands équipements du territoire des pôles structurants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 12 portant sur l'interopérabilité des outils billettiques • L'action 25 portant sur le réaménagement du pôle d'échanges de Creil, • L'action 26 portant sur l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3, • L'action 27 portant sur la valorisation de l'étoile ferroviaire
Identification des grands équipements (équipements liés à la culture, à l'art au patrimoine, à la santé, à l'éducation, au développement économique, ...)	<p>Plusieurs actions contribuent à mettre en valeur les grands équipements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 25 portant sur le réaménagement du pôle d'échanges de Creil,

	<ul style="list-style-type: none"> • L'action 26 portant sur l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3, • L'action 27 portant sur la valorisation de l'étoile ferroviaire 	
<i>Développer les circulations douces et les transports collectifs</i>		
<p>Intermodalité et desserte externe du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pôles multimodaux à proximité immédiate des gares • Création de pôles d'échange 	<p>Les actions des orientations « Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles » permettent de favoriser un accès facilité et une intermodalité optimisée autour des pôles d'échange.</p> <p>Par ailleurs, l'action 16 prévoit de renforcer / créer des continuités piétonnes autour de la Gare de Creil.</p>	
<p>Politique de déplacement de mobilité</p> <p>Elaborer un Plan de Déplacement Urbain (PDU)</p> <p>Envisager la politique de transport en commune à l'échelle du SCoT.</p>	<p>L'ensemble du plan d'actions du PDM participe à cet objectif avec une échelle cohérente avec celle du SCoT.</p>	
<p>Réseau cyclable et piétonnier en lien avec les rives de l'Oise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des pistes cyclables et des cheminements le long de l'Oise • Lien entre les rives et les autres territoires • Un schéma des circulations douces sur l'Agglomération Creilloise (en cours d'élaboration) • Circulation des piétons 	<p>Les actions 4, 15 et 16 portent sur le développement d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables et la création d'aménagements (vélo et marche à pied).</p>	
<p>Activité portuaire (réalisation de la liaison Seine Escaut, projets à l'étude: port de commerce, halte nautique de Saint-Leu-d'Esserent, le port de plaisance de Creil)</p>	<p>L'action 8 portant sur la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises et l'action 36 portant sur l'identification des zones d'activités à long terme et sur leur desserte multimodale permettent une hausse de la part modale</p>	

	du fluvial dans le transport de marchandises.	
--	---	--

Le PDM est compatible avec le SCOT et aucune action n'est en opposition avec les orientations et objectifs de ce dernier.

Comme précisé pages 35 et 36, il n'existe pas de lien réglementaire direct entre charte de PNR et PDM et PCAET et PDM. Néanmoins le projet de SCOT révisé n'étant pas encore approuvé, la cohérence du PDM avec les plans et schémas présentant un lien réglementaire avec le SCOT et partageant des enjeux communs sur l'aménagement et la mobilité a été vérifiée.

Cohérence avec les PCAET

La Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée se sont toutes deux lancées dans l'élaboration de leur PCAET. Les démarches d'élaboration de PCAET et PDM sont globalement conjointes. Le PDM permet un focus sur le volet transport tandis que le PCAET intègre un large panel de thématiques : activités industrielles et agricoles, urbanisme dont le secteur de la mobilité et des transports.

Les deux PCAET sont actuellement en phase de diagnostic. Pour assurer la cohérence de ces démarches, le plan d'actions et les objectifs stratégiques fixés dans les PCAET de chaque EPCI intégreront les orientations et objectifs fixés dans le PDM.

Cohérence avec la Charte du PNR Oise Pays de France

Le PNR fait l'objet d'une Charte qui a été validée le 26 mars 2019. Cette nouvelle charte déterminera pour 12 ans les orientations et actions de protection, de mise en valeur et de développement du territoire.

Le tableau ci-dessous présente le lien indirect entre le plan d'actions du PDM et les orientations et mesures de la charte du PNR. L'ensemble des orientations prévues par la charte du PNR sont présentées dans le tableau. Par souci de clarté, seules les mesures présentant un lien avec les thématiques abordées dans le PDM ont été précisées.

Tableau 34 : Cohérence du PDM avec la charte du PNR Oise Pays de France

Orientations thématiques et mesures du PNR Oise Pays de France	Cohérence du programme d'actions du PDM avec les orientations thématiques et les mesures
Axe 1 : Maintenir la diversité biologique et les continuités écologiques	
Orientation n°1 : Préserver et favoriser la biodiversité	L'action 37 portant sur le télétravail et l'action 41 portant sur la sensibilisation et l'information (campagne du type « Un mois sans ma voiture ») contribuent à la réduction des déplacements et par

<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Préserver les sites de biodiversité remarquables • Mesure 2 : Lutter contre la disparition des espèces animales et végétales 	<p>conséquent participent à la réduction de la fragmentation des milieux (diminution nuisances sonores, des risques de collision, ...).</p> <p>Les actions portant sur les mobilités douces (actions 4, 15, 16 et 17) favorisent l'usage du vélo et permettent indirectement la réduction des déplacements en voiture individuelle, vecteur de fragmentation.</p>
<p>Orientation n°2 : Préserver, restaurer des réseaux écologiques fonctionnels</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesure 7 : Préserver les milieux ouverts et renforcer leur biodiversité • Mesure 8 : Préserver et restaurer la fonctionnalité du réseau des milieux aquatiques et humides 	<p>L'action 37 portant sur le télétravail et l'action 41 portant sur la sensibilisation et l'information (campagne du type « Un mois sans ma voiture ») contribuent à la réduction des déplacements et par conséquent participent à la réduction de la fragmentation des milieux (diminution nuisances sonores, des risques de collision, ...).</p> <p>Les actions portant sur les mobilités douces (actions 4, 15, 16 et 17) favorisent l'usage du vélo et permettent indirectement la réduction des déplacements en voiture individuelle, vecteur de fragmentation.</p> <p>Les mesures E R C ajoutées à l'action 8 visent à éviter l'artificialisation sur les berges de l'Oise.</p>
<p>Axe 2 : Vers un territoire accueillant et responsable face au changement climatique</p>	
<p>Orientation n°3 : Garantir un aménagement du territoire maîtrisé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesure 9 : Fonder l'aménagement du territoire sur la limitation de la consommation d'espace et des déplacements • Mesure 10 : Promouvoir et mettre en œuvre une politique des déplacements responsable face au changement climatique 	<p>L'action 37 portant sur le télétravail et l'action 41 portant sur la sensibilisation et l'information (campagne du type « Un mois sans ma voiture ») contribuent à la réduction des déplacements.</p> <p>Les actions portant sur les mobilités douces (actions 4, 15, 16 et 17) favorisent l'usage du vélo et permettent indirectement la réduction des déplacements en voiture individuelle, vecteur de fragmentation.</p> <p>L'action 7 portant sur le déploiement de bornes de recharge pour véhicules</p>

	électriques contribue au développement des carburants alternatifs	
<p>Orientation n°4 : Mettre en œuvre un urbanisme durable répondant aux besoins en matière de logement</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesure 13 : Intégrer les enjeux de la transition écologique dans l'aménagement et la construction 	<p>Les mesures E R C ajoutées aux actions intègrent la préservation des continuités écologiques : réduction des fragmentations en lien avec la réduction des déplacements (actions 37, 41, 4, 15 à 17).</p>	
<p>Orientation n°5 : Faire du paysage un bien commun</p>	<p><i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i></p>	
<p>Axe 3 : Favoriser un cadre de vie harmonieux, fondé sur la préservation des ressources</p>		
<p>Orientation n°6 : Préserver et gérer durablement les ressources naturelles</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesure 19 : Préserver et améliorer la qualité des sols du territoire 	<p>La consommation d'espace est visée par les mesures E R C ajoutées aux actions portant sur l'aménagement (aires de covoiturage, pistes cyclables, ...) telles que privilégier les espaces existants, compenser les surfaces imperméabilisées.</p>	
<p>Orientation n°7 : Faire du parc un territoire de « mieux-être »</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesure 21 : Préserver la santé et le mieux-être des personnes 	<p>Les actions favorisant les mobilités actives contribuent au bien-être des personnes, en particulier les actions de l'orientation « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité »</p>	
<p>Axe 4 : Accompagner un développement économique porteur d'identité</p>		
<p>Orientation n°8 : Accompagner le développement des activités rurales</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesure 23 : Contribuer au dynamisme des activités agricoles 	<p>L'action 31 portant sur le renforcement des offres de mobilité dans les communes rurales de la SMBCVB contribue au développement des activités rurales.</p>	

<p>Orientation n°9 : Promouvoir une économie environnementalement et socialement responsable</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesure 26 : Favoriser un accueil qualitatif des entreprises et de leur développement • Mesure 27 : Promouvoir des activités économiques spécifiques en lien avec le territoire et les valeurs Parc • Mesure 28 : Accompagner les entreprises pour une meilleure intégration des enjeux environnementaux et de développement durable 	<p>Plusieurs actions intègrent ces aspects et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'action 19 portant sur l'amélioration des pratiques de mobilité vers les entreprises, • Les actions, 25, 26 et 27 portant la définition d'un maillage de pôles et de bonnes conditions d'intermodalité, • Les actions 36 et 37 portant respectivement sur l'identification de zones d'activités à long termes en tenant compte de leurs dessertes multimodales et sur le développement du télétravail
<p>Orientation n°10 : Développer l'économie touristique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesure 29 : Faire du tourisme durable un levier pour conforter l'activité touristique • Mesure 30 : Le Parc : un espace d'accueil, de découverte et de pleine nature 	<p>L'action 15 portant sur le développement d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables contribue au développement de l'activité touristique (création d'une voie verte sur les berges de l'Oise, création de voies vertes dans les vallées de la Brèche et du Thérain).</p>
<p>Axe 5 : Un projet de territoire partagé</p>	
<p>Orientation n°11 : Sensibiliser et éduquer pour impliquer les publics dans le projet de territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesure 31 : Faire partager le Parc, ses actions et ses richesses pour créer une appartenance commune • Mesure 32 : Éduquer et impliquer dès le plus jeune âge 	<p>Les actions 11, 14 et 41 (création Espace Mobilité, actions d'informations et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulier, organisation d'actions d'informations et de sensibilisation sur la mobilité durable) permettent de sensibiliser et d'éduquer les publics sur les offres et enjeux de la mobilité durable.</p>
<p>Orientation n°12 : Changer nos comportements</p>	<p>L'action 20 porte sur l'amélioration des conditions de déplacements vers les administrations et se traduit par la mise en place d'un Plan de Mobilité</p>

<ul style="list-style-type: none"> Mesure 33 : Des collectivités engagées dans une démarche éco-responsable et exemplaire Mesure 34 : Impliquer les habitants, encourager et soutenir leur engagement éco-citoyen 	Administration pour l'ACSO et la CCLVD et par une communication sur les impacts positifs de ces démarches aux entreprises et aux administrations du territoire.
---	---

Le PDM est cohérent avec les orientations et mesures prises dans la charte du PNR. Par ailleurs, aucune action n'est en opposition avec les orientations et mesures de cette charte.

Compatibilité avec le PPA de la Région de Creil

Le PPA de la Région de Creil a été approuvé par arrêté préfectoral le 28 décembre 2015 pour 5 ans. La compatibilité du PDM avec les mesures et objectifs chiffrés du PPA a été vérifiée.

Compatibilité avec les mesures du PPA

Le tableau ci-dessous présente la compatibilité des actions du PDM avec les mesures réglementaires du PPA de la région de Creil.

Tableau 35 : Compatibilité du PDM avec le PPA

Mesures prises au titre du PPA de la région de Creil	Compatibilité du PCAET avec les mesures du PPA
Mesure 1 : Réduire les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion au bois	<i>Sans objet, thématique non applicable au PDM.</i>
Mesure 2 : Fixer des valeurs limites d'émissions pour toutes les installations fixes de chaufferies collectives et industrielles de puissance supérieure à 400 kW	<i>Sans objet, thématique non applicable au PDM.</i>
Mesure 3 : Rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts	<i>Sans objet, thématique non applicable au PDM.</i>
Mesure 4 : Informer les professionnels du contrôle des chaudières sur leurs obligations	<i>Sans objet, thématique non applicable au PDM.</i>

<p>Mesure 5 : Mettre en place progressivement des plans de déplacements à l'attention des salariés, des agents et des scolaires</p>	<p>Les actions 18, 19 et 20 visent respectivement l'amélioration des conditions de déplacements vers les établissements scolaires, les entreprises et les administrations. Cela se traduit par la mise en place d'un PMES (Plan Mobilité Etablissement Scolaire) sur un établissement pilote, d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone de Saint-Maximin et d'un Plan de Mobilité Administration dans l'ACSO et la CCLVD).</p>
<p>Mesure 6 : Promouvoir le co-voiturage sur le périmètre du PPA</p>	<p>L'action 5 prévoit d'établir un Schéma Régional d'Aires de Covoiturage en collaboration avec la Région Hauts-de-France.</p> <p>Par ailleurs les actions 11, 18, 31 et 41 se traduisent par la création d'aires de covoiturage, de places de stationnement réservées aux covoitureurs, par l'information des usagers sur les plateformes de covoiturage.</p>

<p>Mesure 7 : Imposer une réduction d'émissions de particules dans le PDM de l'agglomération du bassin Creillois</p> <ul style="list-style-type: none"> Le PDM du bassin creillois doit fixer 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 ans⁸. 	<p>Les actions favorisant les alternatives à la voiture individuelle intègrent ces aspects et en particulier, les actions des orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> « 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 », « Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public », « 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, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil » <p>Le scénario hybride retenu dans le PDM du bassin Creillois prévoit une baisse des émissions de particules PM_{2.5} issue du transport routier de 16% par rapport à la situation actuelle. La situation actuelle est décrite par rapport au diagnostic réalisé par CODRA sur les données de transport datant de 2018 et sur les données air de l'Etat initial de l'Environnement datant des données d'inventaire de 2012 (voir encart ci-dessous dans §Compatibilité avec les objectifs chiffrés du PPA).</p>
<p>Mesures 8 : Mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution</p>	<p><i>Sans objet, thématique non mentionnée dans le PDM.</i></p>

⁸ PPA de la région de Creil, approuvé le 13 décembre 2015, Mesure n°7, page 74

Le PDM est compatible avec le PPA et aucune action n'est en opposition avec les mesures de ce dernier. Certaines mesures ne sont toutefois pas traitées par le PDM et les objectifs chiffrés sont divergents comme présenté ci-dessous.

Compatibilité avec les objectifs chiffrés du PPA

Le PPA (2015-2020) de la Région de Creil fixe 3 objectifs :

- ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires (en priorité sur les particules PM10) ;
- décliner la directive plafond 2001/81/CE au niveau local et atteindre une baisse de 30% des émissions de particules PM2,5 ;
- tendre à une exposition minimale de la population à la pollution, notamment l'exposition aux PM10

Les objectifs de réduction prévus par la directive 2016/2284/EU qui remplace la directive 2001/81/CE sont présentés dans le Tableau 36.

Tableau 36 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévus par la directive 2016/2284/EU

Polluants Cible	Objectif 2020-2029 par rapport à 2005	Objectif à partir de 2030 par rapport à 2005
SO2	-55%	-77%
NOx	-50%	-69%
COVnM	-43%	-52%
NH3	-4%	-13%
PM2.5	-27%	-57%

Le scénario hybride retenu par le Grand Creillois permet une baisse des émissions de NOx et particules (PM2.5 et PM10) de **16% pour le transport routier** à horizon 2030 par rapport à la situation actuelle. La situation actuelle est décrite par rapport au diagnostic réalisé par CODRA sur les données de transport datant de 2018 et sur les données air de l'Etat initial de l'Environnement datant des données d'inventaire de 2012.

Cette baisse est liée au changement de la part modale. Le PDM de la SMBCVB permet de contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction des polluants atmosphériques fixés par le PPA. Toutefois, les objectifs de la directive étant globaux, il n'est pas possible de conclure directement sur l'atteinte de ces objectifs en lien avec la mise en œuvre du PDM qui contribuera uniquement à diminuer les émissions du transport routier.

La mesure 7 du PPA impose que le PDM du bassin creillois doit se fixer 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. **Le scénario hybride retenu pour le PDM, bien que cohérent avec l'objectif chiffré du PPA pour les particules, n'est pas cohérent sur le délai d'application.** En effet, les objectifs de baisse du PDM sont planifiés à l'horizon 2030 soit sur une période de 10 ans et non 5 ans.

Synthèse de la conformité avec l'ensemble des plans concernés

	Plans	Commentaires
Documents nationaux	SNBC	La SNBC est prise en compte par le SRADDET. La cohérence entre le PDM et le SRADDET a été vérifiée (Cf. page 177).
	PREPA	Le PREPA est pris en compte par le SRADDET. La cohérence entre le PDM et le SRADDET a été vérifiée (Cf. page 177).
	PNACC	Les actions du PDM sont cohérentes avec les principes directeurs du PNACC 2. Les actions visent notamment à réduire les émissions de GES du secteur transport (développement des mobilités actives et légères).
	PPE	La PPE est compatible avec la SNBC, elle-même doit être prise en compte par le SRADDET. La cohérence entre le PDM et le SRADDET a été vérifiée (Cf. page 177).
	Loi LOM	<p>Le PDM de la SMBCVB est cohérent avec les 4 objectifs stratégiques visés par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités⁹ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture (<i>action 28 à 31, sur l'offre de transport en commun et de mobilité légères, actions 4, 15, 16 et 17 sur les mobilité actives, actions 5 et 6 sur le covoiturage et l'autostop partagé</i>) • Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous (<i>action 13 sur le système Oise Mobilité</i>) • Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer (<i>actions 8 et 27 sur le report fluvial</i>) • Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien (<i>action 15 sur les infrastructures cyclables, action 27 sur l'infrastructure ferroviaire</i>)

⁹ Site Internet Legifrance, Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Documents régionaux ou de bassin	SRADDET Hauts-de-France 2017	Le PDM est compatible avec le SRADDET (Cf. page 177)	
	PRSE 3 Hauts-de-France 2017-2021	Les actions favorisant les mobilités actives permettent de contribuer au bien-être des personnes, en particulier les actions de l'orientation « Faire des mobilités actives les choix les plus intuitifs pour les déplacements de proximité ».	
	Charte du PNR Oise Pays de France 2020-2035	Le PDM est compatible avec la Charte du PNR (Cf. page 200)	
	DTA	Non concerné	
Documents territoriaux	PPA de la Région de Creil	Le PDM n'est pas compatible avec le PPA de Creil en lien avec les délais d'application du PDM supérieurs à ceux requis par le PPA (cf. page 193)	
	Plan départemental pour une mobilité durable dans l'Oise	<p>Le PDM de la SMBCVB est cohérent avec les 4 ambitions de la stratégie de mobilité durable du Conseil général de l'Oise :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambition n°1: Une mobilité au service de l'attractivité économique du territoire (<i>actions de l'orientation: « Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles »</i>) • Ambition n°2: Une mobilité au service de la cohésion sociale (<i>actions des orientations « Favoriser l'inclusion sociale en résorbant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements » et « Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements »</i>) • Ambition n°3: Une mobilité qui préserve l'environnement et le cadre de vie (<i>action 16</i>) • Ambition n°4: Des voyageurs-citoyens-contribuables conscients de leur mobilité courante (<i>actions 11, 14 et 41</i>) 	
	SCoT du Grand Creillois	Le PDM est compatible avec le SCOT (Cf. page 193)	
	PCAET	Les PCAET intégreront le PDM (Cf. page 200)	

Schéma de secteur	de	Non concerné
Projet de territoire (ACSO, en cours d'élaboration pour la CCLVD)		<p>Les actions du PDM, notamment l'action 1 portant sur l'amélioration des conditions d'intermodalité dans les quartiers de gares de niveau 3,</p> <p>L'action 36 portant sur l'identification de zones d'activités à développer à long terme et de leur dessertes multimodales et l'action 37 portant sur le développement du télétravail contribuent aux projets de territoire de la CCVLD, en particulier aux objectifs stratégiques 2 et 3 intitulés respectivement « Développer l'intermodalité et les mobilités douces » et « Renforcer le pôle urbain Liancourt / Rantigny/ Cauffry »).</p> <p>L'action 16 portant sur la création d'aménagements pour les modes actifs dans les zones urbaines, l'action 35 portant sur le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et l'action 39 portant sur la mise en œuvre de la hiérarchisation de la voirie contribuent à la réalisation du projet urbain Gare Cœur d'Agglo.</p>

MISE EN PERSPECTIVE DU PLAN D' ACTIONS RETENU AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

En septembre 2015, les 193 Etats membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030. Les 17 objectifs de développement durable, et leurs 169 cibles, ou sous-objectifs, forment le cœur de l'agenda 2030. Leur champ et leur ambition sont considérablement renforcés par rapport aux objectifs du millénaire pour le développement qui avaient été adoptés en 2000. En effet, les trois dimensions du développement durable sont désormais intégrées de manière transversale.

Les orientations stratégiques du PDM du Grand Creillois s'inscrivent de façon cohérente à ces objectifs de développement durable.



La mise en œuvre de ce PDM pourrait donc permettre de répondre à 8 des 17 objectifs de développement durable.

CONCLUSION

Conformément à l'article L1214-3 du code des transports, le territoire du Grand Creillois (Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise et Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée) s'est engagé dans l'élaboration de son PDM en 2017. Cette élaboration a été déléguée au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB). Le PDM du Grand Creillois a été arrêté par le Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.

Dans ce cadre et afin de renforcer une dynamique et une politique mobilité initiée sur son territoire, le SMBCVB a réuni différents acteurs de son territoire dans un souci de concertation et de co-construction. Ateliers, COPIL et divers échanges ont permis de travailler en collaboration et d'aboutir à l'élaboration d'une stratégie et d'un programme de 43 actions.

Les actions proposées par le Grand Creillois sont ambitieuses, elles contribuent de manière positive aux objectifs du PDM et aux enjeux du territoire.

La stratégie et le programme d'actions sont en effet cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais ne permettent pas de tous les atteindre.

En effet, en ce qui concerne les objectifs du SRADDET, celui sur les émissions de GES porte sur l'ensemble des secteurs, il n'est donc pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier. Néanmoins, le PDM permet de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES sur le territoire. En effet, le transport routier contribue à hauteur de 31% des émissions de GES sur le territoire (dont 69% en provenance des véhicules individuels). Pour les objectifs du SRADDET sur les émissions de polluants atmosphériques, la mise en place du PDM permet de contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs du SRADDET pour les PM2.5 et PM10. Pour les NOx, des efforts restent encore à produire sur le secteur des transports puisque le PDM contribue à la moitié de l'effort requis.

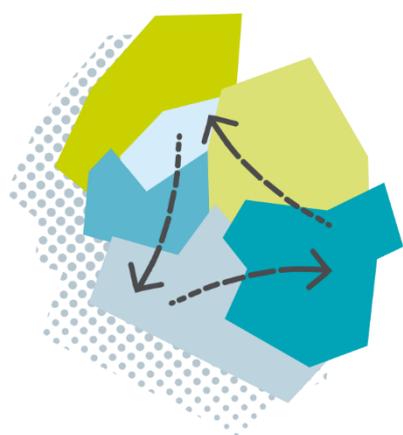
De plus, le PDM de la SMBCVB est cohérent avec les objectifs de réduction des polluants atmosphériques fixés par le PPA. Toutefois, l'objectif de réduction des émissions de particules fines du territoire (réduction de 16% entre la situation actuelle et 2030), n'est pas cohérent avec l'objectif du PPA (réduire de 15% des émissions de particules en suspension pour le secteur des transports sur une durée de 5 ans), en lien avec le délai d'application. En effet, les objectifs de baisse du PDM sont planifiés à l'horizon 2030 soit sur une période de 10 ans et non 5 ans.

Afin d'atteindre les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère le plus tôt possible, des compléments (suite à la consultation du public et des PPA) ont été apportés au plan d'action, permettant d'améliorer l'incidence des actions en particulier sur la qualité de l'air. Les actions ayant des impacts positifs forts sur la qualité de l'air ont été priorisées et avancées. Plusieurs actions structurantes ont en particulier été lancées dès 2022. C'est le cas par exemple de l'élaboration du schéma cyclable de la CCLVD, de la création d'un service de location de VAE par l'ACSO et du lancement d'une étude sur la logistique fluviale. Par ailleurs, d'autres actions ont vu leur mise en œuvre avancée, notamment celles concernant les aménagements pour les modes actifs, le développement de la mobilité partagée et l'accompagnement à la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises. Enfin, une action auparavant considérée comme « complémentaire » est devenue « prioritaire » : l'action sur le développement du télétravail. Des moyens humains et financiers associés ont également été précisés et validés par les EPCI.

Ces actions déjà initiées ou avancées (depuis l'arrêt du projet de PDM en juin 2021) mettent en évidence la dynamique locale positive et concrète autour de ce PDM. Ils permettront d'accélérer le calendrier d'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par le PPA de la Région de Creil.

Les incidences globales du PDM sur l'environnement au sens large sont positives. Les actions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement ont globalement pris en compte les enjeux environnementaux et feront l'objet d'une attention particulière lors de l'opérationnalisation des actions. C'est en particulier le cas pour les projets d'aménagement : création d'infrastructures cyclables, d'aires de mobilité, de parkings relais, ... , pour lesquels il conviendra de prendre des mesures permettant d'éviter ou réduire au maximum les impacts sur l'environnement. Au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC.

L'intégration de l'environnement lors de l'opérationnalisation des actions, la mise en place et le suivi des indicateurs environnementaux permettront de suivre ces potentielles incidences et de prendre des mesures adaptées, tout au long de la démarche, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.



MOBILITÉS

Sud de l'Oise

Plan de Mobilité (PDM)

Annexe Accessibilité

*Intégré aux Plans de
Mobilité Mutualisés (PDM)
du Sud de l'Oise*

**SYNDICAT MIXTE DU
BASSIN CREILLOIS ET
DES VALLEES
BRETHOISE**

Projet approuvé en Conseil Communautaire de l'ACSO le 22/06/2022, en Conseil Communautaire de la CCLVD le 04/07/2022 et en Conseil Syndical du SMBCVB en septembre 2022.

Version du 10/06/2022

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Maîtrise d'ouvrage



Spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'habitat et de l'environnement.



Conseil en transition des territoires, accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

...ont accompagné cette démarche.

SOMMAIRE

Annexe accessibilité.....	5
Définition et méthodologie de l'annexe accessibilité	5
Le cadre légal et les enjeux d'accessibilité	6
Le cadre légal.....	6
Une prise en compte de l'accessibilité universelle	9
La notion de chaîne de déplacements	9
Le vieillissement de la population.....	9
Les grands enjeux de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements.....	10
Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel	11
Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO	11
Accessibilité de la voirie et des espaces publics	12
Gouvernance de la mise en accessibilité	13
Actions pour améliorer l'accessibilité.....	14
Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO	14
Accessibilité de la voirie et des espaces publics	15
Gouvernance de la mise en accessibilité	15

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

ANNEXE ACCESSIBILITE

Définition et méthodologie de l'annexe accessibilité

L'Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité est un outil instauré dans le cadre des prescriptions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. Ce document est une pièce obligatoire du Plan de Mobilité.

L'objectif est de présenter les mesures mises en place par les autorités en charge de la mobilité pour répondre aux enjeux d'inclusion des personnes en situation de mobilité réduite sur la durée de vie du Plan de Mobilité. Pour cela, l'annexe doit comprendre :

- Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- Un calendrier de réalisation correspondant

L'accessibilité des transports collectifs et des espaces publics est aujourd'hui un principe fondamental de tout aménagement. Il est néanmoins nécessaire de prendre en compte le contexte existant et les contraintes fortes du territoire en matière d'accessibilité pour échelonner les priorités de mise en accessibilité des espaces publics et des transports collectifs.

L'Annexe Accessibilité est réalisée dans cette logique, en cohérence avec l'ensemble des documents de programmation et de planification du territoire.

L'Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité a été réalisée en concertation avec les acteurs locaux, notamment dans le cadre des ateliers participatifs menés en phases 1 et 2 de la mission. De plus, des échanges spécifiques sur le sujet de l'accessibilité PMR ont été réalisés avec les représentants des EPCI et des Villes principales, afin de connaître leurs actions et leurs projets en la matière.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Le cadre légal et les enjeux d'accessibilité

Le cadre légal

La mise en accessibilité des transports collectifs et des espaces publics s'inscrit dans un cadre légal, dont les lois principales sont listées ci-dessous :

- La loi n° 75-534 d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, qui a notamment permis la mise en place de normes réglementaires afin de rendre accessibles le matériel roulant et les conditions d'accès aux véhicules,
- La loi n° 82-1 153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui a défini dans son article 2 le principe du droit au transport pour tous, s'appliquant notamment aux personnes en situation de handicap,
- La loi n° 2000-1 208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 12 décembre 2000, qui introduit de nouvelles mesures afin de rendre accessibles les espaces publics.

Un cap majeur a été franchi avec la Loi Handicap du 11 février 2005, qui a mis en place des mesures prescriptives, alors que les normes d'accessibilité se limitaient jusque-là pour l'essentiel à des mesures incitatives.

Concernant les transports collectifs, les dispositions sont les suivantes :

- Obligation pour l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité (AOM) de rendre accessible l'ensemble des réseaux de transport collectifs dans un délai de 10 ans (c'est-à-dire à l'horizon 2015),
- Mise en place des procédures d'impossibilité technique avérée (ITA) lorsque la mise en accessibilité ne peut être garantie. La Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) a la compétence de valider les ITA,
- Obligation de mettre en place des mesures de substitution en cas d'ITA,
- Élargissement de l'accessibilité à toutes les personnes rencontrant des difficultés à se déplacer et meilleure prise en compte de l'ensemble de la chaîne des déplacements,
- Mise en place d'un document de planification et de programmation en matière d'accessibilité, le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Face aux retards observés dans la mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transports collectifs français à l'échéance de 2015, le législateur a modifié en 2014 cet objectif en se concentrant sur la mise en accessibilité d'arrêts prioritaires. Il s'agit de l'ordonnance n° 2014-1 090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes en situation de handicap. Cette ordonnance prévoit l'élaboration, par les AOM, d'un **Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP)**. Ce schéma permet aux AOM de bénéficier d'un délai supplémentaire pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité du service de transport public dont elles ont la responsabilité, cela en dérogeant au délai de 10 ans fixé au 11 février 2015. Ce document de programmation couvre une période de 3 ans pour les transports urbains, 6 ans pour les transports non urbains et 9 ans pour les transports ferroviaires.

Concernant la mise en accessibilité des espaces publics, le décret n° 2006-1 658 du 21 décembre 2006, instaure l'obligation de réaliser un **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)** pour toutes les communes de plus de 1 000 habitants. Il peut également être réalisé par les EPCI si ceux-ci ont la compétence Voirie, ce qui n'est pas le cas sur le territoire du Sud Oise à ce jour. Ce décret prescrit la réalisation des PAVE avant le 23 décembre 2009 (trois ans après la date de parution du décret).

La loi du 11 février 2005 instaure aussi l'obligation de créer une **commission communale pour l'accessibilité** pour les communes de 5 000 habitants et plus, sauf si une commission intercommunale a déjà été créée. Cette commission est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées.

Les rôles de la commission accessibilité sont les suivants :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports
- Etablir un rapport annuel présenté en conseil municipal
- Faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant

Le rapport annuel présenté au conseil municipal est aussi transmis au représentant de l'État dans le département (c'est-à-dire au préfet), au président du Conseil Départemental, au conseil accessibilité départemental, consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Les EPCI peuvent aussi créer une **commission accessibilité intercommunale**, exerçant les missions d'une commission accessibilité pour l'ensemble des communes concernées. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

La législation autorise la coexistence de commissions accessibilité communales et intercommunales sur un même périmètre intercommunal, mais celles-ci doivent veiller à la cohérence des constats et des propositions qu'elles dressent, chacune dans leur domaine compétent.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, comporte **plusieurs mesures complémentaires en faveur de l'accessibilité des réseaux de transports de voyageurs**, visant aussi bien à faciliter l'usage des réseaux par les personnes à mobilité réduite qu'à apporter de la souplesse aux AOM dans la mise en accessibilité des réseaux. Les principales mesures concernant les AOM locales sont présentées ci-dessous :

- Des tarifs préférentiels obligatoires pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite, titulaires d'une carte CMI, quelle que soit la mention (pouvant aller jusqu'à la gratuité).
- Dans le cadre de la mise en œuvre des SD'AP, possibilité pour les AOM de remplacer l'obligation de déployer un transport de substitution en cas d'arrêt prioritaire en impossibilité technique avérée (ITA), par la mise en accessibilité de deux nouveaux arrêts pour chaque arrêt en ITA, offrant une accessibilité plus étendue du réseau existant, sans créer de réseau parallèle, coûteux et souvent peu opérationnel.
- Obligation pour les AOM de publier l'état d'avancement de la mise en accessibilité des réseaux, permettant au public à besoins spécifiques d'identifier les meilleures options possibles (ex : bilan de fin de période...).
- Suppression des restrictions à l'accès aux services de transports pour personnes handicapées, telles que l'obligation de résidence sur le territoire concerné ou l'obligation de passage devant une commission médicale locale, pour les personnes disposant d'une carte CMI.
- Obligation de collecte des données sur l'accessibilité des réseaux de transport collectifs (tous modes) et des portions de voirie situées autour des arrêts de bus ou cars prioritaires.

Ces nouvelles dispositions apportent donc de nouvelles obligations aux AOM, notamment en termes d'accès aux services de transports pour les personnes à mobilité réduite, de collecte et de publication de données sur l'accessibilité des transports collectifs. Elles offrent aussi une plus grande souplesse aux AOM dans leur politique de mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs, évitant notamment la création systématique d'un service de substitution en cas d'impossibilité technique d'aménager un arrêt.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Une prise en compte de l'accessibilité universelle

L'accessibilité est la capacité à accueillir et à assurer les déplacements pour tous. En lien avec l'évolution du cadre légal de l'accessibilité, la notion de handicap s'est élargie afin d'assurer une accessibilité universelle. Cela concerne toute personne en situation de handicap ou à mobilité réduite telle que définie par le Conseil Européen : handicap moteur, sensoriel, intellectuel, psychique ou cognitif, qu'il soit temporaire ou permanent. Cela concerne également les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les personnes qui transportent des bagages lourds et toute personne connaissant des difficultés à se déplacer et à utiliser les transports collectifs. La mise en accessibilité sert donc un panel très large de personnes.

Aujourd'hui le handicap moteur est relativement bien pris en compte, mais ce n'est pas toujours le cas d'autres handicaps pour lesquels les réponses peuvent parfois être plus complexes (handicaps mentaux, psychiques et sensoriels).

La notion de chaîne de déplacements

La notion de chaîne de déplacements est centrale parmi les enjeux de l'accessibilité. Il s'agit d'assurer que toutes les personnes peuvent réaliser leurs déplacements de bout en bout sans se heurter à une difficulté en termes d'accessibilité.

Cette chaîne comprend le cadre bâti, les espaces publics, les réseaux de transports et les espaces d'intermodalité. Penser les logiques de cheminements et d'itinéraires dans leur continuité et par l'absence de rupture oblige à effectuer des réorientations fortes dans le fonctionnement de l'organisation du territoire et dans le système d'acteurs :

- Cohérence entre les documents sectoriels (urbanisme, transports, insertion sociale)
- Dialogue entre les différents acteurs de la chaîne des déplacements

Si l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements n'est pas garantie, les mesures réalisées ne peuvent être efficaces.

Le vieillissement de la population

L'âge conditionne en partie les capacités de déplacement des individus (plus grande difficulté à se mouvoir, vue qui se dégrade...). Assurer l'accessibilité du réseau de transports collectifs et des espaces publics permet de prolonger l'autonomie d'un plus grand nombre de ces personnes, ce qui représente un enjeu important face au phénomène démographique de vieillissement de la population.

On compte en 2016 en France 15 000 000 de personnes âgées de 60 ans et plus. Cela représente une part qui s'approche des 25 % de la population totale. Mais cette catégorie pourrait regrouper 32 % de la population en 2060 (Population par âge,

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

INSEE 2016), avec notamment une forte hausse de la part des 75 ans et plus. Aujourd'hui, les personnes de plus de 60 ans sont 54 570 dans le périmètre du Sud Oise, dont plus de 17 800 ont plus de 75 ans. Ainsi, 22 % de la population a plus de 60 ans. La part des plus de 75 ans est de 7 %, soit plus que la moyenne nationale.

Les grands enjeux de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements

Les principaux enjeux sur l'accessibilité PMR sont les suivants :

- **Enjeux sociaux et intégration des personnes en situation de handicap :** La capacité de mobilité participe largement à l'intégration sociale des individus, notamment pour l'accès à l'emploi. Cette capacité est également un facteur d'intégration sociale, notamment pour les personnes très âgées qui peuvent se trouver sinon isolées.
- **Facilitation des déplacements pour tous et meilleur confort :** Les difficultés de déplacements rencontrées par les personnes en situation de handicap peuvent être partagées, à un niveau plus restreint, par l'ensemble de la population. Développer l'accessibilité c'est augmenter le confort et la sécurité pour tous, des plus jeunes aux plus âgés.
- **Renforcer l'attractivité des transports collectifs :** La mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts de transports collectifs permet également de fluidifier l'accès aux véhicules et ainsi de réaliser des gains de temps d'échanges.

La mise en accessibilité des transports collectifs et des espaces publics est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements des personnes en situation de handicap mais est également utile pour faciliter les déplacements de l'ensemble des usagers. Pour être efficace, il est nécessaire de rendre accessible la totalité de la chaîne des déplacements.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel

Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO

A ce jour (année 2020), l'ensemble des arrêts de bus situés sur le territoire de l'ancienne Communauté d'Agglomération Creilloise (CAC) sont accessibles aux PMR. Toutefois, les arrêts de bus situés sur le territoire de l'ancienne Communauté de Communes Pierre Sud Oise (PSO) ne sont pas encore accessibles. Pour rappel, l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) a été instaurée en 2017, regroupant les anciennes CAC et PSO.

En effet, l'ancienne CAC a élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau de transport urbain en 2013. Le diagnostic du SDA a montré qu'au moment de son élaboration, 90% des arrêts n'étaient pas encore accessibles. La moitié d'entre eux nécessitaient seulement des aménagements mineurs (rehaussement de trottoir), plus d'un tiers nécessitaient des aménagements importants ou une reprise complète et 3% ne pouvaient pas être techniquement rendus accessibles. Le SDA pointait le fait que pour respecter la législation en vigueur, la mise en accessibilité de l'intégralité des points d'arrêts du réseau devait être programmée pour 2015.

Depuis 2013, le SDAC de l'ex CAC a été entièrement mis en œuvre. En effet, 180 des 184 points d'arrêts du réseau de bus ont été mis aux normes, leur permettant d'être utilisés par les Personnes à Mobilité Réduite (soit 2/3 des points d'arrêt). Plus précisément, tous les arrêts situés à Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul sont désormais aux normes d'accessibilité PMR.

En ce qui concerne le territoire de l'ancienne PSO, les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR. Au moment de la restructuration du réseau de l'ACSO (2018), aucun nouveau SDA n'avait été élaboré sur le nouveau périmètre des transports urbains, couvrant le territoire de l'ex-PSO.

Dans le cadre d'une nouvelle restructuration du réseau de bus (2020), l'ACSO a lancé la révision de son SDA début 2021, pour programmer l'accessibilité des arrêts de bus sur l'ensemble de son territoire. Pour rappel, l'élaboration de ce document est obligatoire pour les AOM, tout comme la mise en accessibilité des arrêts. Dans les prochaines années, l'ACSO va donc finaliser la mise en accessibilité de ses arrêts de bus (dans le cadre de la mise en œuvre de son nouveau SDA).

Concernant le réseau interurbain régional, seules 3 des 10 lignes desservant le territoire sont accessibles aux PMR (lignes 4, 7 et 12). Ces lignes, parmi les plus importantes du réseau dans le Sud Oise, permettent notamment de rejoindre Senlis, Chantilly et Clermont. La ligne 12 (Clermont - Creil). La mise en accessibilité de ces lignes, notamment au niveau du pôle d'échanges de Creil, reste à la charge de la Région.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Par ailleurs, 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

Accessibilité de la voirie et des espaces publics

La commune de Creil met en accessibilité les **espaces publics** de manière progressive lors des requalifications de voiries ou de trottoirs (en conformité avec la loi). Depuis 2008, les nouvelles normes d'accessibilité ont été intégrées dans le programme des travaux de voirie, tant au niveau de nouveaux aménagements, de réhabilitations, que de simples travaux d'entretien. De manière régulière, des parcours en marchant ont été engagés, en collaboration avec les associations de PMR, permettant d'analyser les conditions d'accessibilité des espaces publics. Des travaux s'en sont suivis, avec notamment la réalisation de surbaissés de trottoirs au niveau de passages piétons dans le Quartier du Moulin (rue Gambetta, Salles Voltaire), où une reprise importante des trottoirs a été réalisée.

De plus, six feux sonores ont été installés en centre-ville de Creil, à des carrefours stratégiques. Afin de permettre aux creillois malvoyants et non-voyants de les utiliser, une télécommande pour actionner le système d'annonce sonore leur est remise sur simple demande. Le volume est quant à lui adapté selon le niveau de décibel de son environnement.

Les parcours en marchant ont également mis l'accent sur la signalétique qui doit avoir sa place afin d'informer des différents accès aménagés. Ainsi, un panneau a été apposé afin de mieux identifier le passage par une rampe menant du parking de la Faïencerie à l'Hôtel de ville via la passerelle.

La ville de Creil recense 265 places réservées aux personnes détentrices de la carte européenne de stationnement, soit au-delà des 2% règlementaires. Chaque demande de création d'une place, sous réserve d'être titulaire de la carte, est examinée et satisfaite dans la mesure du possible. Un plan matérialisant les places de stationnement de la ville a été réalisé, un logo PMR sur les places réservées permet de les identifier.

De plus, la ville de Creil a élaboré un **Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** en 2016. Ce document a permis de dresser un état des lieux des 65 kilomètres de voirie de la ville, de réaliser le diagnostic de ces voiries et de présenter

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

des préconisations quant à sa mise en accessibilité. Ce document est actuellement en cours de mise en œuvre.

Quant aux autres communes du territoire, elles mettent aussi en accessibilité leurs espaces publics lors des projets de requalification de voirie, mais elles ne disposent pas de PAVE. L'état de l'accessibilité des voiries de ces communes n'est donc pas connu à ce stade. Au regard de leur population, les communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny sont soumises à l'obligation de réaliser un PAVE.

Gouvernance de la mise en accessibilité

La Commune Creil a instauré une **Commission Accessibilité** en 2009, conformément aux obligations légales (cette Commission est obligatoire pour les communes de plus de 5 000 habitants, ainsi que pour les AOM). Cette Commission est composée de représentants de la Ville de Creil, de l'ACSO, du Conseil Départemental, du réseau de transports de l'ACSO, des bailleurs sociaux et des associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

Les missions de la Commission Accessibilité de la Ville de Creil sont les suivants :

- Avoir un rôle consultatif
- Assurer le suivi des diagnostics
- Proposer des moyens d'actions et de partenariat avec les organismes de logement
- Vérifier que dans le cadre des contrats de ville, les objectifs de la loi de 2005 soient bien pris en compte
- Être l'interface avec la commission intercommunale pour l'accessibilité des transports
- Être force de proposition pour permettre « l'épanouissement citoyen » de toute personne à mobilité réduite

La Commission Accessibilité se réunit 1 à 2 fois par an en séance plénière. De plus, elle comporte quatre groupes de travail qui traitent de chacun des thèmes suivants : accessibilité (voirie, établissements municipaux recevant du public, information accueil), commerce (établissements privés recevant du public), transport et logement. De cette manière, chaque année, la Commission se réunit à six reprises (a minima), dont deux réunions plénières et six réunions de travail axées sur les thématiques décrites ci-dessus.

Leurs travaux de cette Commission sont présentés en séance plénière, ainsi qu'à Monsieur Le Maire et l'autorité préfectorale, sous la forme d'un rapport annuel. Le premier rapport annuel de la Commission a été réalisé en 2010, faisant état des propositions d'actions à engager par la Ville sur les années 2012-2015. Le second

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

rapport a été réalisé en 2015. Il avait pour objectif de présenter l'offre de la ville en direction d'un public en situation de handicap, les travaux menés dans la période 2010 – 2015 en matière d'accessibilité et les projets pour l'année 2016. A ce jour, aucun autre rapport n'a été produit par la Commission Accessibilité.

Afin de doter la Commission de moyens supplémentaires, la ville a créé le poste de Coordonnateur Accessibilité à temps plein, le recrutement de cette personne ayant pris effet en juillet 2015.

A ce jour, les autres communes ne disposent pas d'une Commission Accessibilité. Pour rappel, seules les communes de plus de 5 000 habitants sont concernées par cette obligation, donc les communes de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul sont concernées.

Par ailleurs, l'ACSO a également instauré une Commission Accessibilité, conformément aux obligations légales. Cette Commission a notamment été en charge de lancer le Schéma d'Accessibilité du réseau de transports urbains et de suivre la mise en accessibilité des arrêts de bus dans la période 2013-2018. Actuellement, est en charge de la révision du SDA, couvrant le territoire de l'ex-PSO, de la programmation des travaux et du suivi de la mise en accessibilité des arrêts concernés. Il est aussi à préciser que l'ACSO participe à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil, garantissant la cohérence des projets de mise en accessibilité de la voirie (compétence communale) et des arrêts de bus (compétence intercommunale). Il est également à rappeler que la coexistence entre la Commission intercommunale et les Commissions communales est conforme aux dispositions législatives.

Actions pour améliorer l'accessibilité

Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO

Pour rappel, les arrêts de bus du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul) ont déjà fait l'objet d'une mise en accessibilité, mais les arrêts du territoire de l'ex PSO et plusieurs arrêts du futur réseau restructuré restent à mettre en accessibilité.

L'ACSO a révisé son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en 2021. Un diagnostic complet a été réalisé sur les 240 arrêts du réseau urbain (quais, aires d'attente, signalétique, abords des arrêts). La moitié des arrêts ont été identifiés comme accessibles, soit 120 arrêts. Ainsi, 120 arrêts restent à mettre en accessibilité.

La révision du SDA de l'ACSO a permis d'établir des préconisations d'aménagements par points d'arrêts et un plan d'actions, accompagné d'une programmation annuelle des travaux de mise en conformité.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Les arrêts de l'ACSO seront mis en accessibilité à partir de 2022. 60 arrêts prioritaires seront mis en accessibilité à l'horizon 2027, soit 3/4 des arrêts. Le coût total est estimé à 600 000 d'euros (soit environ 10 000 € par arrêt).

De plus, tous les véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite à l'aide d'une rampe (31 véhicules). La formation obligatoire assurée auprès des conducteurs (FIMO) comprend un module sur la gestion des PMR. Cette formation est actualisée tous les 5 ans.

Par ailleurs, l'ensemble des nouveaux arrêts de bus du réseau urbain (pôle d'échanges de Creil, Saint-Maximin, Parc Alata...) devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, l'ACSO devra respecter les nouvelles exigences de la LOM : tarifs préférentiels pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite, possibilité de mettre deux arrêts en accessibilité pour chaque arrêt en ITA (au lieu de déployer un transport de substitution), collecte des données sur l'accessibilité du réseau de transports collectifs, publication de l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau.

Accessibilité de la voirie et des espaces publics

La Commune de Creil a déjà réalisé son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en 2016, dressant un état des lieux du niveau d'accessibilité des voiries et espaces publics et établissant une programmation pour leur mise en accessibilité à l'horizon 2020. La mise en accessibilité des sites identifiés comme prioritaires dans le PAVE est actuellement en cours de mise en œuvre. L'action du plan de mobilité consiste à compléter cette mise en accessibilité à l'horizon 2022 (mise en conformité avec la loi).

De plus, les Communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny réaliseront également leur PAVE à court terme, et lanceront les travaux pour la mise en accessibilité de leurs espaces publics (mise en conformité avec la loi).

Les PAVE de ces sept communes, et éventuellement d'autres communes du territoire, pourront être lancés de manière coordonnée, en partenariat avec l'ACSO (groupement de commandes). De plus, les travaux de mise en accessibilité pourront aussi faire l'objet de marchés communs, en partenariat avec l'ACSO.

Gouvernance de la mise en accessibilité

La Commune de Creil dispose déjà d'une Commission Accessibilité, chargée notamment de suivre l'avancement de la mise en accessibilité des espaces publics et des établissements recevant du public. Cette instance sera notamment en charge de suivre la finalisation de la mise en œuvre du PAVE. Elle se réunira au moins 2 fois

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

par an en plénière, dont une fois pour traiter les espaces publics et une autre pour traiter le réseau de transports collectifs. Des groupes de travail pourront également être organisés pour aborder les différents sujets en lien avec l'accessibilité PMR (espaces publics, transports, commerces, logements...).

Aucune autre commune du territoire ne dispose d'une **Commission Accessibilité**, alors que trois d'entre elles sont soumises à cette obligation (Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul). Ces Communes instaureront leur Commission Accessibilité en 2021, sauf si elles préfèrent traiter ce sujet dans le cadre d'une Commission Accessibilité intercommunale (voir ci-dessous).

L'ACSO dispose aussi d'une Commission Accessibilité, traitant le sujet de l'accessibilité des transports collectifs. Cette Commission Accessibilité aborde le suivi du SDA et la mise en accessibilité des arrêts du réseau urbain. Elle se réunit plusieurs fois par an pour traiter ces sujets.

Dans le cadre la mise en œuvre du plan de mobilité, cette Commission pourrait aborder également l'accessibilité des espaces publics à l'échelle intercommunale (en complément de la Commission Accessibilité de Creil). Cette instance pourrait se réunir au moins 2 fois par an en plénière, dont une fois pour traiter le réseau urbain et une autre pour traiter les espaces publics (par exemple). Des groupes de travail pourraient également être organisés pour aborder les différents sujets en lien avec l'accessibilité PMR (espaces publics, transports, commerces, logements...).

De plus, l'ACSO continuera de participer à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil, contribuant à la mise en cohérence des actions concernant les transports collectifs et l'espace public.

A l'avenir, les Commissions Accessibilité de Creil et de l'ACSO seront pérennisées. En ce qui concerne les autres communes soumises à obligation d'instaurer une Commission Accessibilité, plusieurs cas de figure sont possibles pour la gouvernance de la mise en accessibilité PMR à l'échelle intercommunale :

- Une Commission Accessibilité intercommunale qui coexiste avec les Commissions Accessibilité de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul, chacune traitant des volets en lien avec leurs compétences (les transports collectifs dans la Commission intercommunale et les espaces publics dans les Commissions communales)
- Une Commission Accessibilité intercommunale qui se substitue aux Commissions Accessibilité de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul, ainsi que de l'ensemble des communes du territoire, traitant de l'ensemble des volets de l'accessibilité PMR (espaces publics, transports collectifs, établissements recevant du public, logements...)

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Quel que soit le dispositif retenu, les échanges réalisés dans le cadre de la Commission intercommunale permettront de garantir la coordination des stratégies d'accessibilité (ex: groupements de commandes), la cohérence des mesures sur les différents volets de ces stratégies (espaces publics, transports collectifs) et l'articulation des mesures entre les différentes communes du territoire (y-compris celles qui ne disposent pas de PAVE).



PLAN DE MOBILITE DU GRAND CREILLOIS



ANALYSES ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Version du 20/12/2021



**AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES
PROJET DE MÉMOIRE EN REPONSE**

PPA	Action concernée	Type d'avis (réserve, objection, point de vigilance, validation / confirmation, mise à jour...)	Avis formulé	Réponse	Modification à apporter
CD 60	Action 4.	Objection	<i>"L'action consiste à développer un maillage de pistes cyclables sur le territoire. Le tracé de la Trans'Oise dans le périmètre du plan répond en partie à cet objectif. Cette action bénéficierait avantageusement d'un élargissement de l'éventail des cofinanceurs. La Région est en effet susceptible de cofinancer les itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes"</i>	La Région aurait dû apparaître dans le document comme financeur sur les itinéraires fléchés au SR3V. D'ailleurs la voie cyclable en traversée de Nogent-sur-Oise (dont les travaux doivent débiter très prochainement) peut répondre aux attentes du SR3V Hauts-de-France qui flèche l'itinéraire Creil-Clermont comme un axe d'intérêt régional.	Rajouter la Région dans la rubrique Financeurs
CD 60	Action 5.	Objection	<i>"La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la Région et le Département. Le Département est identifié en raison de son programme d'aires labellisé Covoitur'Oise. Le déploiement des aires Covoitur'Oise peut s'envisager sur le ressort du syndicat en étroite concertation avec celui-ci et le SMTCO, partenaire financier du Département pour ce programme, dans la limite du cadre de programmation technique et budgétaire de notre collectivité et de notre partenaire. Cette action bénéficierait avantageusement d'un élargissement de l'éventail des maîtres d'ouvrage et des financeurs identifiés, notamment les EPCI."</i>	On peut rappeler que la création d'un schéma régional des aires de covoiturage est une obligation de la LOM pour les Région. Aujourd'hui seul un schéma interdépartemental sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais existe. Le schéma régional devra être bâti en cohérence avec le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) et en concertation avec le CD60, le SMTCO et les AOM. La dynamique de développement du covoiturage dans l'Oise dépendra des aides régionales qui pourraient être accolées à ce schéma. Le CD60 comme co-maître d'ouvrage s'explique également par la volonté d'avoir une signalétique unique qui reprendrait celle de covoitur'oise. Le développement de l'utilisation partagée de la voiture rentre dans les attributions des AOM locale. La participation financière des EPCI à la création d'aire de covoiturage s'entend surtout si les aires sont multimodales.	Rajouter le SMTCO et les AOM dans les rubriques Maîtres d'ouvrage et Financeurs.

CD 60	Action 15	Réserve	<p><i>"Outre la Trans'Oise, l'action prévoit également la réalisation de pistes cyclables le long de routes départementales. L'adhésion du Département et son intervention en qualité de maître d'ouvrage sont strictement conditionnées, en application des dispositions de la loi d'orientation sur la mobilité, au cas de travaux d'élargissement de ses routes hors agglomérations, sous la réserve que l'opportunité de l'aménagement soit démontrée et que des impossibilités techniques ou financières n'y fassent pas obstacle."</i></p>	<p>D'après sa politique de circulations douces, Le Département assure la maîtrise d'ouvrage des itinéraires cyclables de la Trans'Oise hors agglomération et subventionne les itinéraires de la Trans'Oise en agglomération (sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales).</p> <p>Les plans de mobilité déterminent les éventuels besoins de création de nouvelles liaisons. Pour ces aménagements, le Département peut intervenir de deux manières : subvention de leur création (acquisitions foncières et travaux) / ou réalisation (par exception) à l'occasion de travaux d'aménagement du réseau routier au sens de la LOM avant transfert de gestion aux AOM par voie de convention.</p> <p>Le Département propose que les EPCI assurent la maîtrise d'ouvrage des sections de la Trans'Oise en agglomération, des aménagements le long des RD et des projets portés par les EPCI sur toutes les autres voiries. Le Département serait alors susceptible d'apporter des subventions aux projets concernés, en accordant une priorité aux projets s'inscrivant dans le tracé de la Trans'Oise ou le long des RD (les modalités précises sont définies dans la délibération du Département de novembre 2021).</p> <p>En réponse à l'avis du Département, le SMBCVB rappelle que le Département n'est pas obligé à prendre la maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables sur RD (hors agglo) qui apparaissent sur un plan de mobilité ou un schéma cyclable. Cependant, l'article L.228-3 du code de l'environnement indique que l'opportunité de créer une voie cyclable doit être analysée à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération (et non seulement en cas d'élargissement). Cette analyse se fait en associant les AOM et le résultat doit être rendu public. Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans un plan de mobilité, le besoin est réputé avéré (la non réalisation devant être justifiée d'un point de vue technique ou financier).</p>	<p>Préciser les conditions de participation du Département, selon sa politique de circulations douces (novembre 2021). Rappeler également les dispositions du code de l'environnement concernant la maîtrise d'ouvrage des itinéraires définis dans le PDM.</p>
-------	-----------	---------	--	--	---

CD 60	Action 18.	Réserve	<i>"Le Département ne pourrait intervenir en qualité de maître d'ouvrage d'aménagements spécifiques que dans l'enceinte des collèges."</i>	Remarque en accord avec la fiche action. Plusieurs maîtres d'ouvrages ont bien été listés dans la fiche action notamment les communes pour les interventions/aménagements dans les écoles primaires et sur les voiries adjacentes. L'intervention du CD60 s'entend uniquement pour les collégiens et dans les limites des compétences du Département.	Aucune
CD 60	Action 23.	Validation / confirmation	<i>"Sans préjudice des démarches qui seraient retenues par la Région et notre collectivité dans le cadre des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire, prévus par la loi d'orientation sur la mobilité, dont elles pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, la maîtrise d'ouvrage du Département peut trouver son expression dans la sensibilisation du public ciblé par l'action sociale."</i>	Remarque en accord avec la fiche action. Implicitement, la fiche action cible le CD60 pour participer à la mise en œuvre du dernier point via des actions de sensibilisation => « Dans le cadre de l'accompagnement des structures sociales, proposer une formation et un soutien à la mobilité, avec une pédagogie adaptée aux publics ciblés (temporalité longue, outils adaptés à l'illettrisme, travail en groupe). » Les actions de sensibilisation à la mobilité pourraient se faire via les Maisons Départementales de la Solidarité (MDS). Le territoire dispose de 4 MDS. Le Pass Avenir Citoyen peut aider les 18/21 ans à s'équiper en moyens de mobilité. Une communication du département pourrait aller dans ce sens.	Aucune
CD 60	Action 39.	Objection	<i>"Le Département est identifié ici comme partenaire et non comme maître d'ouvrage. Un éventuel transfert de domanialité des voies qualifiées d'avenues d'agglomération devra être concilié avec la stratégie départementale en matière de classement et déclassement."</i>	L'action 39 du PDM incite bien à classer les « avenues d'agglomérations » comme voies d'intérêt communautaire pour garantir la continuité et la cohérence des aménagements. Une discussion pourra être engagée entre l'ACSO et le CD60 dans l'intérêt du projet gare cœur d'agglomération.	Le Département peut apparaître aussi en tant que maître d'ouvrage.
CD 60	Action 39	Réserve	<i>"Les caractéristiques techniques et le trafic supporté par la RD1016 rendent peu réalistes l'objectif d'en faire une « voie routière à vocation multimodale »."</i>	La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/ véhicule en moyenne.	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les aménagements,

					avant leur pérennisation.
CD 60	Action 42	Objection	<i>"Les études actuellement menées par le Département pour la modernisation de la RD1016 entre les échangeurs avec les RD200 et RD201 ne permettent pas d'envisager de dédier une voie de l'infrastructure existante aux transports collectifs ou aux modes actifs tout en y recevant le trafic routier supporté aujourd'hui et à terme. Eu égard aux contraintes lourdes que sont, notamment, le volume du trafic supporté, la géographie naturelle (rivière Oise et ses coteaux) et son environnement périurbain dense, la transformation multimodale à l'horizon 2040 de cet axe semble très hypothétique. Cette action bénéficiera toutefois d'une attention toute particulière du Département, notamment lors des échanges envisagés lors de la concertation à engager dans le cadre du projet de modernisation de la RD1016 conduit par notre collectivité."</i>	<i>La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/ véhicule en moyenne.</i>	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les aménagements, avant leur pérennisation.
CD 60	Action 42	Réserve	<i>"Dans l'attente d'une démonstration technique de la faisabilité et de l'opportunité d'une telle évolution des RD1016 et RD200, le Département réserve son adhésion à une maîtrise d'ouvrage de cette action"</i>	<i>La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/ véhicule en moyenne.</i>	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les

					aménagements, avant leur pérennisation.
Etat (DDT)	Actions n°18, 22, 39, 42	Objection	<i>"Le PDM devra prévoir un observatoire de l'accidentologie comme le prévoit l'article L1214-3 du Code des Transports"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Cet outil intègrera un suivi des indicateurs de sécurité routière. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées.	Intégration d'indicateurs d'accidentologie dans les actions n°18, 22, 39, 42 (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...) + mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM
Etat (DDT)	Aucune	Point de vigilance	<i>"Il conviendra de vérifier que l'ACSO et la CCLVD ont effectivement délibéré pour arrêter le projet de PDM conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des Transports"</i>	En effet, l'approbation du PDM devra l'objet d'un vote par les deux conseils communautaires. Cela sera fait suite à l'enquête publique.	Aucune
Etat (DDT)	Aucune	Objection	<i>"Il est recommandé d'améliorer les objectifs de réduction des émissions de polluants afin de s'inscrire dans les objectifs du Plan de Prévention de l'Atmosphère de Creil (PPA : -15% sur 5 ans contre -16% sur 10 ans pour le PDM)"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.	Modification de l'évaluation environnementale. Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.

Etat (DDT)	Aucune	Objection	<i>"La thématique économique bien qu'étudiée actuellement dans le cadre de la révision du SCoT, mériterait d'être approfondie avec notamment le recensement des pôles générateurs de flux, une cartographie et un schéma de desserte. Les actions concernant le transport de marchandises sont assez peu nombreuses. Or, ce sujet est prégnant sur le territoire."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. La PDM intégrera une carte de l'accessibilité des zones d'activités. Concernant les actions sur le transport de marchandises, elles sont peu nombreuses, mais structurantes pour le fonctionnement du territoire (ex : plateforme logistique). Ces actions pourront être approfondies dans le cadre du SCOT et de la mise en oeuvre du PDM. Voir réponse à l'avis n°38 de la DREAL.	Approfondissement de la partie sur les zones d'activités dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Voir réponse à l'avis n°38 de la DREAL.
Etat (DDT)	Aucune	Objection	<i>"Les quartiers prioritaires sont, de par leur localisation et les nombreuses actions entreprises antérieurement dans le cadre de la Politique de la Ville, assez bien intégrés au tissu urbain. Ils auraient néanmoins pu faire l'objet d'un focus plus affirmé."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le réseau urbain de l'ACSO dessert les quartiers de la ville. De plus, le futur réseau de la CCLVD desservira le quartier des Abords du Parc (Liancourt). Par ailleurs, l'ACSO offre des tarifs avantageux pour les publics en difficultés, tandis que la CCLVD réfléchit à la gratuité de son réseau.	Approfondissement de la partie sur l'inclusion sociale dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Précisions à apporter dans l'action n°23 du plan d'actions, concernant la mobilité des publics vulnérables.
Etat (DDT)	Actions 15, 16 et 17	Objection	<i>"L'augmentation de la part des vélos paraît ambitieuse et une attention particulière devra être portée au suivi des actions dédiées. Il conviendrait également d'indiquer le nombre de kilomètres de pistes cyclables et ainsi que leur lien avec les pôles générateurs de flux. Les autres modes doux mériteraient d'être plus investis. La sécurisation de ces déplacements paraît un enjeu essentiel à développer"</i>	Ces éléments ont été définis dans les schémas directeurs de liaisons douces de chaque EPCI (préconisés par le PDM). L'action n°15 intégrera les cartes des itinéraires cyclables planifiés dans chaque EPCI, s'imposant aux décisions des gestionnaires de voirie. Le SMBCVB réalisera un suivi de la mise en oeuvre des itinéraires définis dans les schémas cyclables dans le cadre de son observatoire de mobilité (ex : suivi des marchés de maîtrise d'oeuvre...).	Intégration des cartes des schémas de liaisons douces de l'ACSO et la CCLVD dans le PDM. Le cas échéant, rappel du linéaire d'itinéraires cyclables planifiés. Prise en compte de ce linéaire dans les indicateurs du PDM (suivis par le SMBCVB).
Etat (DDT)	Aucune	Point de vigilance	<i>"De manière générale, il convient de suivre avec vigilance les indicateurs, ainsi que le calendrier. Ils pourraient être, le cas échéant, redéfinis lors d'une évaluation à mi-parcours du PDM qui devra avoir lieu au bout de 5 ans. De plus, un état initial faciliterait ce suivi et permettrait de mieux évaluer l'impact des actions mises en oeuvre."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. L'ACSO identifie le SMBCVB en tant qu'acteur référent du suivi du PDM. Cela sera indiqué dans le PDM (à condition d'une validation par la CCLVD).	Précisions sur le suivi technique et la gouvernance de la mise en oeuvre du PDM dans la

					partie sur le suivi du PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	<i>"Le PDM a été élaboré et arrêté par le Syndicat mixte qui a bénéficié pour ce faire d'une délégation de compétence spécifique par les autorités organisatrices de la mobilité du territoire. Cependant, conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des Transports, il revient à l'ACSO et à la CCLVD d'arrêter puis d'approuver le PDM en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité. Dès lors, si cela n'a pas encore été fait, ces EPCI doivent dans un premier temps délibérer pour arrêter le projet. Son approbation interviendra après l'enquête publique et après la consultation des comités des partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de l'article 15 de la loi d'orientation des mobilités."</i>	En effet, l'approbation du PDM devra l'objet d'un vote par les deux conseils communautaires. Cela sera fait suite à l'enquête publique.	Aucune
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	<i>"Le projet de PDM manque d'ambition sur la diminution des émissions de particules par rapport aux objectifs du PPA de la région de Creil. En effet, le PPA fixe un objectif de réduction de 15 % sur 5 ans alors que le PDM indique dans son évaluation environnementale une baisse de 16 % à l'horizon 2030 (soit sur 10 ans). Par ailleurs, il apparaît que les pourcentages de réduction sont identiques pour tous les polluants considérés. L'évaluation environnementale mérite d'être retravaillée pour donner une estimation plus précise de l'impact du PDM sur les émissions des différents polluants (notamment PM10 ou PM 2,5)."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. <i>Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.</i>	Modification de l'évaluation environnementale. <i>Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.</i>
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	<i>"Les indicateurs étant nombreux, la question de leur suivi peut être posée sachant qu'il n'y a aucune donnée chiffrée en l'état actuel du PDM (ni état de référence, ni objectif cible). Il convient donc de s'assurer qu'ils pourront être aisément renseignés dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des actions, plus particulièrement pour le bilan à 5 ans obligatoire du PDM (cf L1214-8 du code des transports)."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées.	Mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM

Etat (DREAL)	Actions n°18, 22, 39, 42	Réserve	<i>"Si l'amélioration des conditions de sécurité des déplacements de l'ensemble des catégories d'usagers devrait être induite par la somme des actions prévues par le PDM (apaisement de zones, diminution de vitesse de circulation, actions de sensibilisation, développement d'aménagements cyclables de qualité....), il convient de signaler l'absence de création d'un observatoire de l'accidentologie. Il s'agit d'une obligation prévue à l'article R 1214-3 du code des Transports. Il dispose que « pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ». Pour être conforme, le PDM doit donc être modifié dès à présent et intégrer la création de cette instance."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Cet outil intègrera un suivi des indicateurs de sécurité routière. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées.	Intégration d'indicateurs d'accidentologie dans les actions n°18, 22, 39, 42 (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...) + mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM
Etat (DREAL)	Actions 15, 16 et 17	Réserve	<i>"Enfin, la disposition de la LOM relative à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons inscrite à l'article L1214-2-1 du code des transports doit être prise en compte. Elle prévoit que « Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied »."</i>	Ces éléments ont été définis dans les schémas directeurs de liaisons douces de chaque EPCI (préconisés par le PDM). L'action n°15 intégrera les cartes des itinéraires cyclables planifiés dans chaque EPCI, s'imposant aux décisions des gestionnaires de voirie. Le SMBCVB réalisera un suivi de la mise en oeuvre des itinéraires définis dans les schémas cyclables dans le cadre de son observatoire de mobilité (ex : suivi des marchés de maîtrise d'oeuvre...).	Intégration des cartes des schémas de liaisons douces de l'ACSO et la CCLVD dans le PDM. Le cas échéant, rappel du linéaire d'itinéraires cyclables planifiés. Prise en compte de ce linéaire dans les indicateurs du PDM (suivis par le SMBCVB).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"La présentation du réseau viaire est plutôt satisfaisante avec des informations sur la hiérarchisation des voies, le niveau de trafic et les principaux projets routiers prévus par le Conseil départemental de l'Oise. Cependant, les cartes mériteraient d'être plus lisibles en affichant par exemple le nom des axes routiers."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Modification de la carte de la hiérarchie et du niveau de trafic (diagnostic)

Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	<i>"Il convient de noter que le réseau [de bus urbains] de l'ACSO a évolué depuis le 1er septembre 2021. Les éléments du diagnostic ne sont donc pas actualisés."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	<i>"Il convient de noter qu'à partir du 1er septembre 2021, ce réseau [réseau de bus interurbains] est modifié avec plus de lignes au niveau de Creil et au niveau de Liancourt notamment (+1 ligne)."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	<i>"Il aurait été opportun que le nouveau réseau TER Hauts de France mis en service fin 2019 (ci-dessus précisé) soit pris en compte puisqu'il a pu modifier certaines informations du diagnostic. Ce territoire bénéficie d'une offre ferroviaire satisfaisante (notamment vers Paris) avec une fréquentation en hausse et d'une accessibilité routière aux gares facilitée (avec un temps de trajet compris entre 5 et 15 min pour accéder aux différentes gares). Comme il est souligné dans le document, les différents projets ferroviaires « Roissy-Picardie » et « Grand Paris Express » devraient favoriser l'usage des TC avec un accès à la région parisienne plus direct et plus rapide et un accès au réseau TGV et donc à de nouvelles destinations." [Information complémentaire sur la liaison Roissy-Picardie page 5]"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"La carte des itinéraires cyclables, qui distingue les itinéraires structurants d'intérêt européen (eurovélo notamment), d'intérêt départemental (projet de « TransOise » en cours de réalisation) et les itinéraires locaux, aurait pu localiser les pôles générateurs de flux pour apprécier leur desserte. Cette carte permettrait également d'évaluer le niveau d'intermodalité offert sachant que son développement est un enjeu majeur du PDM."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Réalisation d'une carte croisant les itinéraires cyclables et les équipements (synthèse du diagnostic).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"Par ailleurs, alors que l'ACSO a adopté en 2013 son schéma intercommunal des circulations douces, qui prévoyait la réalisation de 50 km d'itinéraires, il aurait été utile d'avoir un bilan de sa mise en œuvre (linéaire réalisé en km et répertorié sur une carte par exemple). Il est seulement indiqué qu'il fait l'objet d'étude complémentaire pour intégrer les communes de l'ex CC Pierre Sud Oise. Enfin, il n'y a pas d'information sur le maillage existant sur la CCLVD."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Approfondissement de la partie sur les itinéraires cyclables dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Éléments à récupérer auprès

					de l'ACSO (si déjà réalisé dans le nouveau schéma de circulations douces).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"L'annexe [accessibilité] aurait pu être complétée avec des éléments sur l'accessibilité du matériel roulant (au-delà des points d'arrêts), celle de l'information et la formation des conducteurs par exemple."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter sur le matériel roulant dans l'annexe accessibilité. Éléments à récupérer auprès de l'ACSO.
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"Par ailleurs, une incohérence sur le nombre de points d'arrêts accessibles du réseau de bus urbains de l'ACSO peut être soulevée : 123 sur 184 accessibles dans le diagnostic contre 180 sur 184 dans l'annexe. Les actions à envisager sont bien reprises dans le plan d'actions et répondent aux manquements identifiés."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Mise en cohérence du diagnostic et de l'annexe accessibilité
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"Il aurait pu être opportun d'avoir un bilan du dispositif « Rézo Pouce » qui existe depuis 2018 (nombre de personnes inscrites en distinguant conducteur et passager, profil des utilisateurs, points d'arrêts les plus utilisés...)"</i>	A ce jour, la donnée est indisponible. Cette donnée sera récupérée auprès du PNR et intégrée au diagnostic, si elle est disponible.	Précision à apporter dans la partie sur le covoiturage dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Données à récupérer auprès du PNR (à condition qu'elle soit disponible).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"Si l'étude sur le stationnement est intéressante avec à la fois des informations sur l'offre en stationnement dans les principaux pôles d'échange du territoire (nombre de places, gratuité ou non) et taux de rotation, il est regrettable qu'elle n'ait pas été réalisée sur l'ensemble du périmètre du PDM. À noter que selon l'EDVM de 2017, les habitants de la CCLVD et de l'ACSO qui ont participé n'ont très majoritairement aucun problème de stationnement sur leur lieu de travail."</i>	Une telle enquête de stationnement a vocation à être menée uniquement sur les secteurs les plus stratégiques du territoire, soumis à une pression particulière des besoins de stationnement, (centres-villes, autour des gares...). Le dispositif proposé dans le PDM a notamment permis de compléter le recensement déjà effectué aux abords des principaux pôles d'échanges (études d'intermodalité).	Aucune

Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"Le diagnostic n'aborde pas le fret ferroviaire. Il ne semble pas y avoir de ligne ferroviaire dédiée au fret sur ces 2 EPCI, toutefois, le territoire possède un potentiel pour développer l'intermodalité dans le transport de marchandises avec des infrastructures fluviales. Il manque une analyse de fond sur l'identification des flux, leur typologie (origine/destination, nature des produits transportés...), sur les infrastructures logistiques existantes (infrastructures de transports, entrepôts logistiques, tissu industriel...), préalable indispensable pour définir des actions efficaces. Enfin, l'Oise qui traverse l'agglomération, est un axe navigable d'importance qui va être renforcé par le projet MAGEO ainsi que par le projet du Canal Seine-Nord Europe. D'ores et déjà, l'agglomération compte deux plateformes fluviales à dimension économique gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO) à Nogent-sur-Oise et St Leu d'Esserent."</i>	Difficulté liée à l'absence de données disponibles. Cela nécessiterait une enquête auprès des zones d'activités et des transporteurs. Depuis la Loi Climat et Résilience, les DAAC doivent désormais intégrer un volet logistique. Ainsi, conformément à l'article L.141-6 du Code de l'urbanisme, le SCoT en cours de révision comprendra un DAAC. Ce dernier déterminera les conditions d'implantation des constructions commerciales et logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et sur les équilibres territoriaux. Ces implantations seront déterminées en fonction de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes et les marchandises. Cette étude obligatoire sera réalisée en 2022.	Evaluation qualitative du potentiel des différents modes de transport de marchandises (à partir des entretiens et ateliers). Mention de la réalisation du DAAC dans le cadre du SCOT (en application de la Loi Climat et Résilience) dans l'action n°32, concernant l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain.
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>[S'agissant du transport de marchandises] "Si le diagnostic identifie les principaux pôles et équipements générateurs de déplacements, principalement concentrés sur l'agglomération de Creil, il aurait été opportun qu'il présente les conditions d'accessibilité tous modes (TC et modes actifs). En effet, seule l'accessibilité routière est abordée."</i>	<i>Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.</i>	<i>Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.</i>
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	<i>"S'agissant de la logistique urbaine, le diagnostic présente de manière limitée les conditions de livraison dans les centres-villes de certaines communes dont celle de Creil. Les éléments sont partiels, ne concernent qu'une faible partie du périmètre du PDM et ne permettent pas d'identifier les points positifs et/ou les freins pour optimiser le transport des marchandises et développer un transport plus durable. Les connaissances méritent d'être plus approfondies (quid de la réglementation sur la circulation des PL dans les communes, des parts modales, de la typologie des véhicules, du jeu des acteurs publics et privés...)."</i>	<i>Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.</i>	<i>Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.</i>

Etat (DREAL)	Action 2	Point de vigilance	<i>"La CCLVD, depuis le 1er juillet 2021, et l'ACSO disposent de la compétence mobilité au sens de l'article L1231-1 du Code des Transports. Le comité des partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de la LOM pourra être consulté et informé sur la mise en œuvre du PDM. Ces deux actions liées à la gouvernance de la mobilité sont importantes pour la mise en œuvre du présent PDM et peuvent conditionner sa réussite. Les services de l'État pourraient être associés au suivi du PDM."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le contenu du PDM a été présenté aux comités des partenaires ACSO et CCLVD. Les services de l'Etat seront associés ou tenus informés des échanges en comité des partenaires.	Précisions à apporter dans la partie sur le suivi du PDM.
Etat (DREAL)	Action 4	Validation / confirmation	<i>"Cette action concerne l'ensemble du périmètre du Sud de l'Oise (donc le présent PDM et les 5 PGD). Elle est importante puisqu'elle devrait garantir la coordination, la connexion et la sécurisation des itinéraires cyclables entre EPCI. Elle devrait favoriser l'usage du vélo en connectant chacun des EPCI au reste du territoire par au moins un itinéraire continu et balisé à l'horizon 2030. Cette action doit être rapprochée notamment des actions 15, 16 et 17."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°4 avec les actions n°15, 16 et 17 (partie sur les interactions entre les actions).
Etat (DREAL)	Action 5	Validation / confirmation	<i>"Cette action doit être rapprochée de l'action 31 qui vise à « compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMCVB et prévoit et localise la réalisation de 3 aires de covoiturage. Elle répond à une obligation de la LOM qui confie aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont la Région, le soin d'élaborer des schémas de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°5 avec l'action n°31 (partie sur les interactions entre les actions).
Etat (DREAL)	Action 6	Objection	<i>"Si ce dispositif existe déjà sur certaines communes du Sud de l'Oise et sur le périmètre de l'ACSO depuis 2018, il est regrettable que le PDM n'ait pas présenté un bilan de cette action pour en connaître les résultats. S'il est précisé le nombre de communes de l'ACSO adhérentes (11) et le nombre d'arrêts (200 sur le Sud Oise et 80 sur l'ACSO), il aurait été opportun de connaître le nombre d'inscrits (conducteur et passager)."</i>	A ce jour, la donnée est indisponible. Cette donnée sera récupérée auprès du PNR et intégrée au diagnostic, si elle est disponible.	Précision à apporter dans la partie sur le covoiturage dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Données à récupérer auprès du PNR (à condition qu'elle soit disponible).

Etat (DREAL)	Action 6	Objection	<i>"Par ailleurs, une carte localisant à la fois les arrêts, les principaux générateurs de flux (zones d'activités, établissements scolaires, hôpital...) et le réseau de TC aurait été intéressante pour mieux apprécier cette offre. Ce travail d'articulation pourrait être mené dans le cadre du déploiement du dispositif (une centaine d'arrêts sont prévus d'ici 2025), particulièrement adapté pour les déplacements de courtes distances dans les zones de faible densité peu desservies par les transports en commun."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le PNR dispose d'une base SIG des arrêts Rézo Pouce, qui sera traitée dans le diagnostic.	Réalisation d'une carte croisant les arrêts d'autostop, les arrêts de transports collectifs et les équipements (si les données des arrêts d'autostop sont disponibles en SIG).
Etat (DREAL)	Action 7	Objection	<i>"L'inscription de cette action comme « complémentaire » et non « prioritaire » peut être regrettée puisque le développement de la mobilité électrique est un enjeu fort pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Sur le déploiement des infrastructures ouvertes au public, il peut être rappelé la possibilité pour les collectivités ou établissements publics, de réaliser un Schéma Directeur de développement des Installations de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE). Il s'agit d'un dispositif facultatif qui donne à la collectivité un rôle de « chef d'orchestre » du développement de l'offre de recharge sur son territoire, pour aboutir à une offre coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins. Les AOM doivent être associées à son élaboration. À l'issue de l'élaboration de leur schéma directeur, les collectivités doivent publier les données de synthèse de celui-ci en open data sur data.gouv.fr, pour permettre un suivi national de leur déploiement. Ces schémas bénéficient d'un soutien financier spécifique et un guide d'accompagnement réalisé sous le pilotage du Ministère de la transition écologique et du Ministère chargé des transports est disponible. Enfin, le plan de mobilité peut intégrer et tenir lieu de schéma directeur des IRVE."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. La réalisation du SDIRVE pourra être préconisée dans l'action n]7 (à condition d'une validation par les élus).	Mention du SDIRVE dans l'action n°7, concernant le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques, si validation par les élus. Changement de priorité de l'action, si validation par les élus.
Etat (DREAL)	Action 9	Objection	<i>"Le SRADDET a identifié et cartographié les pôles d'échanges multimodaux régionaux (PEM) et les PEM de rabattement vers les métropoles. Seule la gare d'Orry-Coye est identifiée comme PEM de rabattement vers les métropoles. Les autres gares concernées par cette action correspondent aux autres typologies de gare définies dans le référentiel des gares et points d'arrêts du SRADDET. Les mesures de l'action 9 semblent correspondre aux attentes spécifiques définies dans ce document."</i>	Les pôles d'échanges de niveau 3 ne sont pas des pôles de rabattement vers les métropoles. Il s'agit d'une catégorie inférieure, à décliner localement dans les plans de mobilité. Il est proposé de classer la gare d'Orry-Coye dans cette catégorie (au lieu de celle du rabattement vers les métropoles), afin de réduire la pression dans ce secteur. De plus, la gare de Liancourt-Rantigny est à considérer comme un pôle d'échanges de niveau 2, et non de niveau 3 comme proposé dans le	Aucune

				SRADDET (volonté politique de la CCLVD et des communes concernées de redynamiser le pôle gare d'ici 2030).	
Etat (DREAL)	Action 15	Objection	<i>"Concernant la création d'aménagements cyclables, il est prévu pour l'ACSO environ 100 km d'itinéraires cyclables sur 5 ans (item « estimation financière) et il serait opportun de savoir si cet objectif comprend les 50 km qui étaient prévus dans le schéma adopté en 2013 ou s'y ajoute. Pour aller plus loin, le guide du CEREMA "Rendre la voirie cyclable - les clés de la réussite" pourrait être utilement consulté dans ce cadre."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précision à apporter dans la présentation de l'action. Echange à prévoir avec l'ACSO concernant l'élaboration du schéma de liaisons douces.
Etat (DREAL)	Action 15	Objection	<i>"S'agissant de la mesure visant à améliorer les conditions de franchissement des coupures urbaines y compris les passages à niveau, il convient de souligner l'absence, dans le diagnostic, d'identification des passages à niveau posant des difficultés."</i>	Une carte des coupures urbaines et naturelles sera intégrée dans le PDM, à partir des analyses réalisées dans les schémas de circulations douces de l'ACSO et la CCLVD. Cette carte intégrera les voies ferrées et les passages à niveau difficilement franchissables, ainsi que les voies routières (RD 1016, RD200), les cours d'eau (Oise, Brèche, Thérain), en montrant les points de franchissement. Les commentaires de cette carte présenteront les logiques de déplacements mises en place afin de franchir ces obstacles.	Carte des coupures urbaines et des franchissements de ces coupures (y compris les passages à niveau) à intégrer dans l'action 15.
Etat (DREAL)	Action 17	Mise à jour	<i>"Il convient de noter que cette action est en partie réalisée puisque sur l'ACSO, un service de location a été mis en place en mai 2021 (120 vélos disponibles)."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le service de location de vélos mis en place par l'ACSO sera mentionné dans l'action n°17, ainsi que le service de VLS prévu dans la CCLVD en 2022.	Intégration des informations sur les services de location de vélos en fonctionnement ou en projet dans l'action n°17.
Etat (DREAL)	Action 19	Objection	<i>"Si la fiche-action rappelle la disposition du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Creil qui oblige les entreprises de plus de 500 salariés à réaliser un plan de mobilité, il aurait été utile de connaître le nombre d'entreprises soumises à cette obligation et le nombre de celles qui ont effectivement réalisé un plan de mobilité."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la fiche de l'action 19. Cela nécessite un échange avec l'ACSO, pour

					obtenir cette information.
Etat (DREAL)	Action 19	Objection	<i>"S'agissant de la mesure liée aux PLU, il convient de rappeler a minima les dispositions réglementaires inscrites au code de la construction (articles L113-18 à L113-20 et R113-11 à R113-17 du code de la construction)."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précision à apporter dans la partie sur les interactions de l'action 19.
Etat (DREAL)	Action 23.	Objection	<i>"La fiche-action cite quelques quartiers dont un faisant partie des « quartiers prioritaires de la ville » (QPV). Il serait opportun de savoir si cette action concerne l'ensemble des QPV de l'ACSO et de la CCLVD. L'ACSO en compte 5 (Les Hauts de Creil à Creil, les Martinets à Montataire, les Rochers L'Obier / Granges-Coteaux à Nogent-Sur-Oise et Bellevue/Belle-Visée à Villers-Saint-Paul) et la CCLVD en compte un, les Abords du Parc à Liancourt. En effet, l'objectif 2 assigné au PDM par l'article assigné au plan de mobilité par l'article L1214-2 du code des transports prévoit le « renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite »."</i>	En effet, dans l'ACSO, cette action concerne tous les quartiers prioritaires. Quant à la CCLVD, d'après l'étude de préfiguration, le nouveau réseau de bus devra remplir une fonction sociale, tout en desservant les zones les plus densément peuplées. Le quartier Les Abords du Parc à Liancourt sera notamment desservi par ce réseau.	Précisions sur la desserte des quartiers prioritaires à apporter dans la fiche action n°23.
Etat (DREAL)	Actions 21 à 24	Point de vigilance	<i>"En définitive, il convient de rappeler que ces actions 21 à 24 doivent trouver une articulation avec le futur plan d'actions pour une mobilité solidaire prévu par la LOM. En effet, l'article 18 dispose que « l'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », le département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire ». Dans ce cadre, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, la Région et le Département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Pôle Emploi et les acteurs du territoire intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte.	Evoquer le plan de mobilité solidaire dans la partie sur les interactions dans les actions 21 à 24

Etat (DREAL)	Action 25	Point de vigilance	<i>"Le réaménagement du pôle d'échange est prévu d'ici 2030. S'agissant du stationnement, il conviendra d'être attentif à ce que les aménagements et réglementation prévus répondent à la saturation du stationnement « voiture » constatée actuellement sans pour autant favoriser uniquement le recours à la voiture individuelle comme solution de rabattement vers la gare."</i>	Cela est déjà pris en compte dans l'action.	<i>Aucune</i>
Etat (DREAL)	Action 29	Objection	<i>"S'agissant de la restructuration du réseau, cette action est réalisée avec la mise en service du nouveau réseau depuis le 30 août 2021 qui « renforce le lien avec la Gare de Creil et les équipements importants de l'ACSO » selon le site internet du réseau de transports collectifs « AXO ». Il aurait été utile d'avoir une carte matérialisant le réseau actuel et en y ajoutant les orientations retenues, en localisant notamment les principaux pôles générateurs de flux, les QPV, les quartiers vulnérables, les P+R et en précisant le nombre de bus A/R par jour (avant et après restructuration) par ligne."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Mise à jour de la partie sur les transports collectifs dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Action 31	Objection	<i>"La conservation de cette fiche-action peut être posée puisqu'elle reprend en totalité des mesures déjà inscrites dans d'autres fiches-actions. Par ailleurs, l'amélioration du TAD de l'ACSO semble être déjà réalisée avec la restructuration du réseau « AXO » intervenue en septembre 2021."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	L'action n°31 sera davantage ciblée sur la création des aires de mobilité rurales et la mise en place d'un service d'autopartage
Etat (DREAL)	Actions 32 à 34	Mise à jour	<i>"En définitive, s'agissant de la logistique urbaine (actions 32 à 34), le PDM mobilise les mesures habituellement utilisées pour organiser la logistique urbaine (création de plusieurs aires de livraison, optimisation de l'utilisation des places de livraison en dehors des horaires de livraison), la cohérence de la réglementation entre les communes étant la condition principale pour réussir. Pour aller plus loin, les travaux et réalisations issus du programme InTerLUD en cours pourraient être sources d'information pour répondre aux enjeux de la logistique urbaines. Pour mémoire, c'est dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) que le ministère de la Transition écologique a retenu, le 27 février 2020, le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD). Il permettra d'accompagner 50 collectivités de différentes tailles (15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 petites communautés d'agglomération) et de capitaliser les enseignements pour les diffuser au niveau national. Il vise à</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. Les AOM pourront s'appuyer les enseignements des programmes nationaux, diffusés par la DREAL, pour innover sur les solutions de logistique urbaine.	Apporter ces précisions dans les actions n°32, 33 et 34.

			<i>créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie."</i>		
Etat (DREAL)	Actions 32 à 34	Objection	<i>"Enfin, pour la révision du présent PDM, il peut être rappelé ici une disposition de la LOM inscrite à l'article L1214-2-2 du code des Transports qui prévoit que : « Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs ». Cela n'a pas été développé dans le présent PDM."</i>	Cela fait partie de la mise en œuvre de ces actions.	Apporter ces précisions dans les actions n°32, 33 et 34.
Etat (DREAL)	Action 36	Objection	<i>"Pour la mise en œuvre de cette action, l'avis récent de la mission régionale d'autorité environnementale des Hauts-de-France sur le projet de ZAC de Mogneville (cité à plusieurs reprises dans le PDM) peut servir d'exemple sur les attendus en matière de mobilité. Ainsi, attendue en 2020, la future ZAC de Mogneville ne s'est pas encore concrétisée. Dans son avis du 29 juin 2021 portant sur la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Mogneville et la demande d'autorisation environnementale du projet de ZAC du Marais et de son barreau routier sur les communes de Mogneville, Cauffry et Laigneville dans le département de l'Oise, la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France a notamment regretté l'absence de réflexion sur</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. La CCLVD mène actuellement une étude de préfiguration de son nouveau réseau de bus, intégrant une possible desserte de la Zone d'Activités de Mogneville. Toutefois cela dépendra de la création du barreau routier sur la RD 62. Par ailleurs, le PDM du SMBCVB et le schéma des liaisons douces de la CCLVD prévoient une liaison cyclable entre Laigneville et Mogneville.	Evoquer les actions prévues pour assurer la desserte multimodale de la ZAC de Mogneville. Prévoir un échange avec la CCLVD.

			<p><i>l'utilisation multimodale de transports (en particulier le recours aux modes ferré et fluvial) et l'absence de prise en compte de l'accessibilité en TC et en modes actifs pour les futurs salariés et usagers de la ZAC. Ses recommandations portent notamment sur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>la justification de l'implantation du projet au regard des possibilités de recourir à l'intermodalité, en tenant compte notamment des grands projets d'infrastructures connus et à venir qui pourraient impacter la logistique (canal Seine-Nord Europe, mise au gabarit européen de l'Oise, etc).</i> - <i>la présentation des moyens de transport en commun et les circulations douces existants sur le secteur du projet ;</i> - <i>la présentation des mesures prises pour développer l'accessibilité de la ZAC de Mogneville par les modes doux et les transports en commun ; intégrer ces mesures dans l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone."</i> 		
Etat (DREAL)	Action 37	Mise à jour	<p><i>"S'agissant des tiers-lieux, il convient de souligner le rôle important des collectivités locales, et en particulier les intercommunalités et Régions pour assurer un maillage équilibré du territoire, structurer les complémentarités entre les lieux et découpler leurs capacités de production et création."</i></p>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Intégrer les EPCI et les communes dans la maîtrise d'ouvrage dans l'action 37.
Etat (DREAL)	Action 39	Objection	<p><i>"Cette action doit être rapprochée de l'action 42."</i></p>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°5 avec l'action n°31 (rubrique sur les interactions)
Etat (DREAL)	Action 39	Objection	<p><i>"Il aurait été utile de croiser la carte avec celle du réseau de TC et celle des générateurs de flux"</i></p>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Réalisation d'une carte croisant la hiérarchie, le réseau TC et les équipements, à intégrer dans l'action 39.
Etat (DREAL)	Actions 40 et 41	Objection	<p><i>"Ces actions 40 et 41 sont importantes, car au-delà d'améliorer l'offre en mobilité, il est nécessaire d'agir sur la demande et les comportements des usagers mobiles. C'est notamment l'objectif de ces actions qui devraient encourager et accompagner le changement des comportements en matière de mobilité. Une action complémentaire pourrait être d'organiser des « tests gratuits » pour engager un réel essai du mode de transport alternatif."</i></p>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Proposer des tests de solutions de mobilité dans les actions 40 et 41.

Etat (DREAL)	Action 42	Point de vigilance	<i>"Si l'objectif est de favoriser l'usage des modes actifs en améliorant les conditions de circulation à vélo, il conviendra de faire attention à ce que les aménagements prévus n'entraînent pas un report des véhicules automobiles sur d'autres axes routiers moins adaptés."</i>	A nos yeux, cette analyse fine relève plutôt du diagnostic du schéma des liaisons douces. Mais cela peut être précisé dans l'action.	Information à préciser dans la partie sur les interactions de l'action 42.
Etat (DREAL)	Action 43	Objection	<i>"Cette action repose sur la réalisation d'une étude de stationnement qui aurait pu être réalisée dans la phase de diagnostic pour identifier les mesures à mettre en place. Il serait utile de savoir si la réglementation du stationnement « dans un rayon de 500 m aux abords de la gare » concerne l'ensemble des gares. Il conviendrait également de savoir ce que recouvre précisément cette mesure : se traduira t-elle par une prescription dans les PLU sur les obligations relatives au stationnement dans les projets d'aménagement ou s'agira t-il seulement de définir des secteurs payants, gratuits... Pour que le stationnement soit un levier pour réduire l'usage de la voiture individuelle, il s'agit de prendre en compte la possibilité offerte par l'article L1214-4 du code des transports qui dispose que : « Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Il précise, en fonction notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés »."</i>	En effet, l'action n°43 concerne la réglementation du stationnement public sur voirie aux abords des pôles d'échanges (et non le stationnement dans les constructions nouvelles). Par contre, l'action n°35 ("Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs") définit les périmètres aux abords des gares dans lesquels les PLU devront appliquer une réduction des normes de stationnement. De plus, les pourcentages de réduction sont indiqués de manière précise. Pour compléter ces informations, les vocations urbaines concernées par cette norme seront précisées (habitat, bureaux...). Il sera aussi précisé que cette "réduction" représente une gradation par rapport à la norme générale de la zone du PLU dans laquelle se trouve le pôle d'échanges.	Précisions sur les vocations urbaines concernées par les normes de stationnement et sur la méthode de calcul de la réduction des normes de stationnement à apporter dans l'action n°43.
ACSO	Actions 3, 9, 25, 26 et 27	Objection	<i>"Rappeler le rôle important de la Région, autorité organisatrice du transport ferroviaire, dont le degré d'implication sera crucial"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans les actions n°3, 9, 25, 26 et 27

ACSO	Action 1	Point de vigilance	<i>"Il me semblerait cohérent que le suivi du plan puisse se faire au niveau du SMBCVB, qui dispose d'une vision élargie de la thématique mobilités, en lien bien entendu avec chaque EPCI concerné"</i>	En effet, il est cohérent que le suivi du PDM soit réalisé par le SMBCVB, avec la contribution des EPCI. Nous pourrions intégrer cette idée sous forme de préconisation, à condition que cela soit validé par les élus du SMBCVB et des deux EPCI	Indiquer un suivi par le SMBCVB en tant que proposition dans l'action transversale n°1.
ACSO	Toutes	Objection	<i>"Je souhaiterais que l'ensemble des fiches puissent être hiérarchisées selon leur caractère (prioritaire ou non)."</i>	Les actions sont effectivement hiérarchisées, entre les "actions prioritaires" et les "actions complémentaires". Cette distinction est précisée tout en haut des fiches-actions.	
ACSO	Toutes	Objection	<i>"Il me paraîtrait également intéressant que la contribution de chacune des fiches à l'évolution de la part modale à l'horizon 2030 puisse être clairement affichée."</i>	Les actions du plan de mobilité sont conçues pour être mises en oeuvre conjointement, au cours de la période 2020-2030. C'est leur complémentarité qui permettra d'atteindre les objectifs de parts modales à l'horizon 2030, grâce à l'évolution du système de mobilités sur le territoire permettant l'évolution des usages.	
ACSO	Toutes	Objection	<i>"Le pilote de chaque action se doit également d'être clairement identifié."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Identifier le pilote parmi les maîtres d'ouvrage lorsqu'il y en a plusieurs.
ACSO	Toutes	Objection	<i>"Chaque fiche devrait mentionner l'état de l'action au point 0, ce qui permettra de mesurer explicitement son évolution tout au long de sa réalisation."</i>	En réponse à cette remarque, il est proposé d'élaborer un tableau de bord du PDM, indiquant la valeur actuelle de chaque indicateur, ainsi que les valeurs cibles (lorsque l'information est disponible). Ce tableau de bord pourra être utilisé pour le suivi de la mise en oeuvre du PDM.	Produire un tableau de bord de mise en oeuvre du PDM.
ACSO	Toutes	Objection	<i>"La question de la qualité de l'air, même si elle est traitée dans l'annexe environnementale, doit être davantage mise en avant dans les fiches-actions."</i>	L'amélioration de la qualité de l'air est un objectif général du plan de mobilités, et l'ensemble des actions vise à participer à la réduction de la pollution, en favorisant l'usage de modes de déplacements moins polluants. Nous proposons de mettre en avant les actions qui apportent la plus grande contribution à l'amélioration de la qualité de l'air, en l'indiquant dans chaque fiche concernée.	Mettre en avant les actions qui apportent une grande contribution à la qualité de l'air, en le précisant dans les fiches concernées.
ACSO	Action 23.	Objection	<i>"La question de la mobilité des personnes vulnérables est fondamentale ; ce sujet est traité dans la fiche-action n°23, qui se doit de mentionner l'ensemble des quartiers politique de la ville (QPV) : Les Hauts de Creil, les Martinets (Montataire), les</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans l'action n°23

			<i>Rochers - l'Obier / Granges-Coteaux (Nogent), Bellevue/BelleVisée (Villers-Saint-Paul)"</i>		
ACSO	Action 25	Objection	<i>"Préciser que le financement du réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Creil (100M€) comporte également le projet de la passerelle"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans l'action n°25
ACSO	Actions n°16, 25, 26, 34	Objection	<i>"Les fiches-actions faisant référence au PEM doivent mentionner le CPER dans la partie financements"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rajouter CPER dans la rubrique "Financeurs" des actions n°16, 25, 26, 34
ACSO	Action 5. territoire	Objection	<i>"La méthodologie de définition des aires de covoiturage (fiche-action n°5) doit être précisée"</i>	Les aires de covoiturage ont été définies en fonction des flux domicile-travail, de l'accessibilité routière et du pôle de destination des flux routiers.	Apporter ces précisions dans l'action n°5
ACSO	Action 35.	Objection	<i>"Le schéma présenté en page 296 est issu du programme des espaces publics CITADIA et non du plan guide ANMA"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Modifier la source de la figure concernée.
ACSO	Actions n°35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43	Objection	<i>"Un certain nombre de fiches-actions font mention d'un objectif de baisse de la part modale de la voiture à hauteur de 40% en 2030 ; or le pourcentage précisé en synthèse (particulièrement ambitieux) est de 36%."</i>	L'objectif de part modale de la voiture est bien de 36% en 2030.	Corriger l'objectif de part modale de la voiture dans les actions n°35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en mettant en place un modèle permettant de reconstituer les flux par mode"</i>	Ce modèle a bien été mis en place, aussi bien pour la situation actuelle que pour chaque scénario. Il a permis d'évaluer les impacts de chaque scénario et il a contribué à la définition du scénario retenu. Si nécessaire, les aspects méthodologiques de ce modèle peuvent être partagés avec la MRAE.	Nous établirons une note méthodologique sur l'évaluation des scénarios, à intégrer dans le dossier de PDM.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en analysant le potentiel de report modal, par exemple en indiquant les volumes de déplacement par classe de distance"</i>	Le potentiel de report modal a été étudié en phase de scénarios. Il est possible d'intégrer ces éléments dans la partie sur les pratiques de mobilité dans le diagnostic.	Compléter le diagnostic en indiquant le potentiel de report modal.

MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en analysant le potentiel de report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau"</i>	Cette analyse n'a pas été réalisée en raison d'une absence de données sur les flux de marchandises actuels.	Indiquer l'existence d'un potentiel de report, en lien avec les pratiques actuelles et les projets (canal Seine Nord Europe, ec'eau port...), au moins de manière qualitative.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter les objectifs chiffrés avec des objectifs concernant le transport de marchandises."</i>	A ce jour, il serait envisageable d'établir des objectifs chiffrés quand au report modal, mais pas quant aux volumes (faute de données pour la situation actuelle)	Nous établirons des objectifs chiffrés de report modal de la route vers les autres modes.
MRAE	Actions 4, 5, 6, 8, 13, 15, 16, 17, 27, 28, 29 et 31	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de démontrer comment le programme d'action retenu permettra d'atteindre les objectifs chiffrés affichés."</i>	Ce travail a été réalisé à travers un modèle de flux tous modes. Nous proposons de réaliser une note méthodologique sur l'évaluation des impacts des scénarios en termes de pratiques de mobilité, qui sera joint au dossier de plan de mobilité.	Nous établirons une note méthodologique sur l'évaluation des scénarios, à intégrer dans le dossier de PDM.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par une synthèse des actions prévues par le plan de mobilité du Grand Creillois."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Intégrer une synthèse des actions du PDM dans le résumé non technique.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter les actions afin de respecter les objectifs du plan de protection de l'air de la région de Creil (le scénario retenu n'apparaît pas compatible avec le PPA de la région de Creil en raison des délais d'application du PDM supérieurs à ceux du PPA. Ceci se traduit par exemple par un objectif de réduction par rapport à la situation actuelle des particules fines issues du transport routier (PM2,5) de 16% à l'horizon 2030 affiché par le PDM, quand le PPA fixe une réduction de 15 % sur cinq ans (annexe 2 page 191)."</i>	L'objectif de réduction des particules fines établi dans le PDM nous semble réaliste vis-à-vis des mesures prévues dans ce document. Dans le PPA, la période d'application de cet objectif commence à courir à partir de l'approbation du PDM, c'est à dire qu'il est établi à l'horizon 2028 (contre 2030 dans le PDM). L'écart entre les objectifs est de 2 ans seulement. De plus, les collectivités ont déjà lancé leurs stratégies de mobilité durable. Elles n'ont pas attendu l'approbation pour lancer les premières actions. Cela montre l'engagement des collectivités en faveur de la mobilité durable. A nos yeux, la mise en oeuvre de l'objectif du PPA nécessite des mesures plus contraignantes sur la circulation automobile dans le coeur d'agglomération. A	Préciser le décalage de deux ans par rapport aux objectifs du PPA (dans le EES). Evoquer l'évaluation a mi-parours, ainsi que les stratégies qui permettraient de revoir les objectifs à la hausse (ex : étude d'opportunité d'une ZFE dans le

				<p>titre d'exemple, on pourra évoquer l'étude d'opportunité pour la mise en place d'une ZFE (dans le cadre du PCAET). Le cas échéant, les effets de cette mesure sont intégrés dans l'évaluation à mi-parcours du PDM.</p> <p>Le PDM du Bassin Creillois représente la première démarche de planification de la mobilité sur le territoire, avec des objectifs ambitieux. A présent, il semble important de l'approuver rapidement. Le PDM fera l'objet d'une évaluation à mi-parcours, dans laquelle les objectifs pourront revus à la hausse.</p> <p>Il est aussi à rappeler que d'après l'article L1214-7 du code des transports, "le plan de mobilité est compatible (...) avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère". Il existe donc une obligation de compatibilité (et non de confirmité). Selon l'appréciation du SMBCVB, le PDM est compatible avec le PPA, en accord avec la législation.</p>	<p>PCAET).</p> <p>Si le SMBCVB souhaite respecter les objectifs du PPA, il faudra proposer des mesures plus contraignantes sur la circulation à court terme. Cela impliquera de repasser en conseil communautaire et de refaire l'évaluation environnementale.</p>
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de détailler la description des scénarios étudiés avec des éléments quantifiés et l'analyse de leurs impacts sur l'environnement et d'explicitier la démarche d'élaboration du scénario hybride."</i>	<p>Les scénarios non retenus n'ont pas été présentés en détail dans le rapport final du PDM, mais ils peuvent être intégrés en annexe. Le démarche d'élaboration du scénario hybride peut aussi être présentée en annexe. Concernant l'évaluation environnementale, elle présente déjà les impacts potentiels de chaque scénario et la justification du choix du scénario retenu de (scénario hybride) de manière détaillée et quantifiée.</p>	<p>Présenter les scénarios non retenus, ainsi que la démarche d'élaboration du scénario hybride, en annexe du PDM.</p>
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi d'un état de référence, d'une valeur initiale et d'un objectif de résultat."</i>	<p>En réponse à cette remarque, il est proposé d'élaborer une trame de tableau de bord du PDM, dont les valeurs seront complétées par le SMBCVB (lorsque l'information est disponible). Ce tableau de bord pourra être utilisé pour le suivi de la mise en oeuvre du PDM.</p>	<p>Produire une trame de tableau de bord de mise en oeuvre du PDM.</p>
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de reprendre la codification des incidences pour en faciliter la lecture (dans l'EES, les effets mentionnés dans le tableau 17 « analyse des incidences des actions » (page 99) ne sont pas qualifiés dans les tableaux 18 « caractère des incidences probables du PDM » (page 106) et 19 « temporalité des incidences probables du PDM » (page 112), et obligent à effectuer des allers-retours pour constater s'ils sont positifs, neutres ou négatifs)"</i>	<p>Nous proposons de rester sur l'approche proposée, correspondant aux recommandations du CGDD. Cette approche garantit l'exhaustivité et la lisibilité de l'ensemble des critères traités.</p>	
MRAE	Toutes les actions	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande d'évaluer sommairement et par action la consommation d'espace projetée, de la relier aux valeurs figurant dans les documents de</i>	<p>L'évaluation environnementale a identifié l'ensemble des actions susceptibles de consommer de l'espace. Cependant, à l'heure actuelle, il n'est pas possible</p>	<p>Préciser les orientations à prendre en compte</p>

			<i>planification et d'urbanisme locaux pour démontrer la faisabilité du plan de mobilité du Grand Creillois, ainsi que sa sobriété sur cette thématique à enjeu fort"</i>	d'estimer la consommation d'espace des actions prévues. La démarche intègre des mesures de réduction qui privilégient les zones déjà artificialisées, afin de limiter la consommation d'espace. Nous pouvons aussi donner des orientations pour le SCOT et les PLU, mais l'analyse des PLU dépasse le travail du PDM.	dans le SCOT et les PLU.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse stratégique des incidences environnementales des projets sur les milieux naturels, en fonction de leur implantation probable et de leur nature, puis de prolonger la démarche en appliquant la séquence éviter, réduire ou compenser"</i>	Ce travail a bien été réalisé. Nous avons estimé l'impact des actions sur les milieux naturels (natura 2000, trame verte et bleue) (voir pages 118-152 de l'EES)	
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande la mise en correspondance des objectifs du plan de mobilité du Grand Creillois avec le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil ainsi qu'avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Hauts-de-France."</i>	Nous avons analysé en détail les objectifs du SRADDET et du PPA, ainsi que le niveau de contribution du PDM à ces objectifs. Le PDM contribue à l'atteinte des objectifs du SRADDET et du PPA, sans pour autant assurer une compatibilité complète (voir pages 176, 192). De plus, nous avons fait un tableau de synthèse de la compatibilité avec chaque document de cadrage (pages 194 - 196)	
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande d'intégrer l'étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions-mobilité sous sa forme de projet dans le plan de mobilité du Grand Creillois."</i>	Cette étude d'opportunité sera réalisée dans le cadre du PCAET. La démarche de mise en oeuvre d'une éventuelle ZFE prendra plusieurs années, donc ses impacts ne pourront pas être pris en compte dans le PDM. Ils pourront contribuer à l'atteinte des objectifs du PDM. Cela pourra être prise en compte lors de l'évaluation à mi-parcours du PDM. Nous pourrions aussi évoquer cette étude dans le PDM, mais cela reste à valider avec les élus.	Evoquer l'étude d'opportunité d'une ZFE dans l'évaluation environnementale et dans l'action n°39. Rappeler que cette étude sera réalisée dans le PCAET. Le cas échéant, cette action pourra être intégrée dans l'évaluation à mi-parcours du PDM.

<p>CCI Oise</p>	<p>Aucune</p>	<p>Objection</p>	<p><i>"Le PdM identifie des enjeux liés au transport de marchandises au niveau routier et pourrait développer ce thème pour renforcer l'appropriation collective du sujet.</i></p> <p><i>Le PdM aborde surtout le transport de marchandises au niveau routier et à travers des problématiques qui lui sont associées : nuisances des poids lourds, difficultés de livraison dans le tissu urbain, jalonnement routier perfectible... Son diagnostic ne prend pas en compte les infrastructures de transport ferroviaire de marchandises (cour de marchandises "rue de Verdun à Nogent-sur-Oise, ligne réservée au fret Clermont-de-l'Oise/Avrigny, Installations Terminales Embranchées à Creil...) qui représentent pourtant un potentiel.</i></p> <p><i>Comme vous le savez, les enjeux du transport de marchandises ne se limitent pas aux nuisances, même si ces dernières constituent souvent une préoccupation. Ainsi, les enjeux de cette branche des transports pourraient être rappelés : approvisionnement des habitants et des entreprises, compétitivité et attractivité du territoire liées aux infrastructures de transport (ports...) permettant une réduction des coûts de transport...</i></p> <p><i>En l'occurrence, le PdM identifie plusieurs enjeux liés au transport de marchandises (optimiser l'implantation des activités logistiques, favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces, optimiser la voie d'eau par une mobilisation foncière...). On pourrait également noter que les besoins en matière de fret risquent de se développer en raison du souhait de plus en plus d'entreprises confrontées à la raréfaction des disponibilités foncières de s'implanter au nord du bassin creillois."</i></p>	<p>Nous serons en mesure d'apporter ces compléments.</p>	<p>Dans le diagnostic, évoquer les infrastructures de transport ferroviaire de marchandises. Dans le plan d'actions (action n°33), indiquer les enjeux locaux du transport de marchandises.</p>
------------------------	---------------	------------------	--	--	---

CCI Oise	Action 8.	Objection	<p><i>"Des objectifs à préciser au niveau fluvial. Le PdM note que "le transport par rail et par voies navigables est sous exploité". La CCI ajoute que l'offre d'infrastructures fluviales publiques de transport de marchandises est actuellement insuffisante le long de l'Oise : cette carence freine le développement du fret fluvial. L'action n°8 du PdM "Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)" devrait donc être prévue sans attendre la réalisation du projet MAGEO. La CCI (concessionnaire du port de commerce de Nogent-sur-Oise et propriétaire de Saint-Leu-d'Esserent) est identifiée parmi les maîtres d'ouvrage dans le cadre de cette action n°8. A ce titre, la chambre de commerce et d'industrie s'interroge sur le sens de l'objectif "Reprendre la gestion des ports ou déléguer la gestion des ports à des opérateurs privés" évoqué dans l'action n°8 du PdM. L'action n°8 compte des objectifs pertinents : étudier le potentiel de valorisation de l'Oise pour le transport de marchandises à l'échelle locale, requalifier les ports pour accueillir de nouvelles activités le cas échéant, préserver la desserte routière et ferroviaire des ports voire envisager de nouvelles infrastructures... A noter : les infrastructures fluviales ne doivent pas se limiter aux quais mais proposer en complément du foncier, des bâtiments (entrepôts couverts et fermés...) en bordure de voie d'eau..."</i></p>	La carance d'infrastructures fluviales sera évoqué dans le PDM. Quant à la mesure de reprise de la gestion des ports, elle fera l'objet d'un échange avec les deux EPCI, avant une éventuelle modification du plan d'actions.	Evoquer la carence d'infrastructures fluviales dans les enjeux de l'action n°8. Echanger avec les deux EPCI au sujet de la reprise de la gestion des ports par les collectivités. Supprimer ou nuancer cette mesure, à condition d'une validation par les deux EPCI.
CCI Oise	Action 15.	Point de vigilance	<p><i>"L'action n°15 du PdM prévoit quant à elle de « créer une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise), assurant une liaison vers les zones d'activités et Pont-Sainte-Maxence ». Le passage de piétons et de cyclistes sur l'emprise d'une infrastructure de fret fluvial peut se révéler risqué (circulation de poids lourds et d'engins de manutention...). Les itinéraires « modes actifs » envisagés autour de la rivière Oise devront donc être compatibles avec les activités économiques et portuaires. »</i></p>	Oui, cette remarques sera prise en compte.	Rappeler dans l'action n°15 la nécessité de proposer des itinéraires cyclables en site propre le long de l'Oise (en compatibilité avec les activités économiques).

<p>CCI Oise</p>	<p>Aucune</p>	<p>Objection</p>	<p>« Des enjeux de mobilité entre les ZAE et le reste du territoire mais également au sein de ces zones. Des orientations pertinentes visent l'amélioration des mobilités entre les ZAE et le reste du territoire (transports collectifs, modes actifs...). Il serait possible d'approfondir la question des déplacements au sein des ZAE (flux entre les commerces d'une même zone commerciale...) ou entre les ZAE (logistique inverse...). En effet, le PdM note que les ZAE sont « configurées avant tout pour les déplacements en voiture » et forment parfois elles-mêmes des pôles de mobilités (aires de covoiturage spontanée...).</p> <p>De plus, certaines ZAE accueillent des services nécessaires aux mobilités (ex : station-service) et/ou des infrastructures constituant une alternative au transport routier (ex : port, réseau de gaz...). En outre, le PdM aborde peu le stationnement des poids-lourds dans les ZAE et en dehors alors que celui-ci peut générer des nuisances mais également être le socle d'activités (restauration...).</p> <p>En matière d'urbanisme, un phénomène de rejet hors du tissu urbain des activités notamment industrielles (remise en cause de sites d'activités existants, restrictions issues des PLU...) augmente la distance entre les sites d'activités repoussés en périphérie et les infrastructures de transport collectif de voyageurs (gare...). Cela favorise les mobilités individuelles (automobile...). A ce titre, la réduction du trafic de poids lourds visée par le PdM doit se faire en tenant compte des activités situées dans le tissu urbain. »</p>	<p>En effet, les zones d'activités disposent d'un rôle important en termes de mobilité, qu'il convient de rappeler dans l'action n°19. Concernant l'urbanisme, la localisation des zones d'activités, à proximité du cœur d'agglomération, semble se prêter à une desserte par les transports collectifs et les modes actifs. Par contre, pour les zones d'activités futures, il sera important de s'assurer que leur localisation est compatible avec la mobilité durable.</p>	<p>Elargir l'action n°19 aux déplacements à l'intérieur des zones d'activités. Rappeler les services de mobilité existants dans les zones d'activités.</p>
----------------------------	---------------	------------------	---	---	--

<p>CCI Oise</p>	<p>Actions 35 et 42</p>	<p>Objection</p>	<p>« Des conditions de circulation et de stationnement à adapter aux besoins du commerce urbain. La CCI observe que les difficultés de circulation et de stationnement représentent l'un des principaux facteurs de déstabilisation des commerces dans le tissu urbain. Il convient donc d'assurer de bonnes conditions d'accès à ces commerces (y compris depuis les zones périurbaines et rurales) et de stationnement. L'enjeu est de maintenir une mixité fonctionnelle limitant autant que faire se peut les distances à parcourir pour l'accès aux commerces et aux services. A ce titre, l'action n°42 du PdM prévoyant notamment une réduction de la chaussée et un « apaisement de la circulation pour les voies d'accès au noyau urbain ne doit en aucun cas se traduire par une réduction de l'accessibilité des commerces du noyau urbain depuis l'extérieur. L'idée évoquée par le PdM d'une « fermeture de la circulation devant les établissements scolaires aux horaires d'entrée et de sortie des élèves mérite d'être éclairée dans toute sa complexité, en tenant compte des effets de cette mesure sur l'accessibilité des activités proches. Une action du PdM prévoit une réduction « des normes de stationnement des PLU aux abords des gares : -30% dans un rayon de 500 m aux abords du pôle d'échanges de Creil [...] ». Cette réduction arithmétique pouvant entraîner une dégradation des conditions de stationnement autour des gares, elle pourrait être nuancée (ex : délimitation à partir d'une carte isochrone, réduction proportionnelle à l'éloignement de la gare...) ou compensée (ex : développement de l'offre de stationnement public). »</p>	<p>En réduisant le trafic de transit dans le cœur d'agglomération et dans les espaces urbanisés, les mesures du PDM favorisent l'accessibilité vers les commerces. De plus, le PDM favorise l'accessibilité multimodale vers les commerces, tenant compte notamment des transports collectifs, des vélos et des piétons. Quant aux expérimentations de fermeture de rues devant les écoles, les impacts sur les commerces devraient être négligeables. Pour finir, les normes proposées pour les PLU concernent uniquement les constructions de logements sur la plupart des gares. Les autres usages. Ces normes concernent les autres vocations (bureaux, équipements, commerces...) uniquement aux abords de la gare de Creil, située en zone dense. Cela ne devrait pas impacter l'accessibilité multimodale des commerces. A nos yeux, cette action n'est pas à modifier, car elle ne dégrade pas l'accessibilité aux commerces. Toutefois, les vocations concernées par cette obligation aux abords des différentes gares seront précisées dans l'action n°35.</p>	<p>Préciser les vocations urbaines concernées par la réduction des normes de stationnement aux abords des différentes gares dans l'action n°35.</p>
----------------------------	-------------------------	------------------	--	--	---

CCI Oise	Aucune	Objection	<p>« Des objectifs en matière de logistique concentrés sur les aspects de logistique urbaine. Si la hiérarchisation des pôles d'échanges constitue un axe important du PdM en matière de transport de personnes, ce document ne définit pas de hiérarchisation des pôles d'échanges en matière de fret. Paradoxalement, le PdM aborde les questions logistiques surtout à l'échelle locale (livraisons dans les centres urbains...) alors que le territoire présente des atouts importants pour le développement d'activités logistiques à l'échelle nationale (proximité de l'Île-de-France, axes structurants...).</p> <p>Concrètement, les objectifs du PdM sont notamment d'atteindre une réduction du transport routier de marchandises et une optimisation de la distribution (« dernier kilomètre »...) via l'implantation d'un centre de distribution urbaine, la création de vingt aires de livraison dans les axes commerçants du noyau urbain et de six aires dans le centre urbain de la CCLVD, le développement des modes de transport alternatifs, la massification des livraisons à l'échelle des zones d'activités...</p> <p>A noter : l'estimation des émissions futures de GES dans le cadre des scénarios envisagés prévoit « une baisse de 10% des trajets effectués par les véhicules utilitaires ». Cette hypothèse est paradoxale, un des impacts attendus de l'action n°32 du PdM étant un « report des livraisons en poids-lourds vers les véhicules utilitaires légers [...] ». Un véhicule utilitaire peut également être un « véhicule atelier ». »</p>	A ce jour, le territoire ne porte pas une stratégie de définition et hiérarchisation de plateformes de logistique., au-delà de la création d'un centre de distribution urbaine en périphérie de l'agglomération de Creil. Cela pourra être évoqué avec les élus, si nécessaire. Concernant l'objectif de réduction de trajets effectués par des véhicules utilitaires, il s'agit bien de véhicules polluants (ex : diesel, essence). Cela sera précisé dans l'action n°32.	Préciser dans l'action n°32 que l'objectif de réduction de trafic de véhicules utilitaires concerne les véhicules polluants (ex : diesel, essence).
CCI Oise	Actions 36 et 37	Objection	<p>« Faire évoluer les dispositions réglementaires des PLU de manière souple. L'action n°37 du PdM envisage notamment d' « exiger des vocations diverses aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité ». Parmi les outils mobilisables, l'action n°37 évoque « des dispositions réglementaires (zonage spécifique, règle de mixité, linéaire de rez-de-chaussée actifs, emplacements réservés...), en priorité dans les PLU de Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent [...] ».</p> <p>Un PLU ne peut pas imposer la création d'une activité ou interdire sa disparition. Ainsi, les dispositions d'un PLU imposant la création ou le maintien de locaux à vocation d'activités peuvent être contre-productives (locaux vacants...) par exemple dans les secteurs au potentiel limité par le montant élevé des loyers. La CCI préconise donc d'utiliser ces dispositions de manière justifiée (analyse préalable du contexte économique...)</p>	D'accord, nous apporterons ces nuances dans l'action n°37.	Préciser que la règle de diversité d'activités du PLU doit faire l'objet d'une analyse économique plus détaillée dans les secteurs concernées. Indiquer également que la localisation des ZAE doit tenir compte, en plus de sa desserte multimodale, des

			<p><i>et en complément des autres leviers (animation commerciale, fiscalité...).</i></p> <p><i>L'action n°36 du PdM « identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale » est pertinente ; toutefois le développement des ZAE doit répondre aux besoins des entreprises (satisfaction d'un besoin identifié...), s'intégrer au tissu de ZAE existant (ZAE dépassant 10 ha plus attractives pour une activités productive...), participer à la stratégie économique des territoires... »</i></p>		besoins des acteurs économiques.
CCI Oise	Aucune	Objection	<p><i>« Certains enjeux spécifiques sont relevés dans les documents (flux liés au tourisme en Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, projet de regroupement des activités de « Lactel » à Clermont...). Le PdM évoque surtout les enjeux dans les zones urbaines mais des enjeux existent en dehors : voiries « hors gel », besoins saisonniers (betteraves...) ou provisoires (chantier de construction, carrière correspondant à une occupation des sols temporaire...), transports de matières dangereuses... »</i></p>	Ces enjeux seront intégrés dans le diagnostic.	Intégrer un paragraphe sur les enjeux liés aux flux économiques en dehors des zones urbaines.
CCI Oise	Aucune	Point de vigilance	<p><i>« Le PdM comprend une orientation destinée à « accompagner la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises et équipements de plus de 100 salariés (plus ambitieux que le seuil actuel du PPA) et favoriser la création d'une structure inter-entreprises intervenant sur cette thématique ». LA CCI de l'Oise travaille déjà sur ce sujet dans le cadre des démarches d'Ecologie Industrielle et Territoriale. »</i></p>	Cela est bien précisé dans la partie "Management de la mobilité" du diagnostic	
CCI Oise	Aucune	Point de vigilance	<p><i>« Un des défis du PDM sera d'assurer une transition « douce » entre la situation actuelle (transports routiers dominants...) et la situation souhaitée tout en intégrant au fur et à mesure les multiples innovations dans le domaine des transports (hydrogène, biogaz carburant...). »</i></p>	Cela confirme les objectifs du PDM.	

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/15

ENGAGEMENT DANS LE PROGRAMME MOBY

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

L'action n°18 du Plan de Mobilité du Grand Creillois vise à améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux.

La Communauté de communes du Liancourtois la Vallée dorée (CCLVD) dispose de la compétence mobilité depuis le 18 février 2021.

En parallèle des travaux de création de services et d'infrastructures, il est important de mener des campagnes de sensibilisation et d'incitation au changement concernant les habitudes de mobilité.

Le printemps 2022 a été marqué par diverses animations et interventions à destination des scolaires (CM1 et CM2) sur le thème de l'écomobilité et de la sécurité routière. Les écoles ont manifesté des attentes fortes sur ce sujet qui s'intègre bien dans le programme d'enseignement. La CCLVD a d'ailleurs dû doubler le nombre d'interventions en classe initialement prévu.

De ce fait, un accompagnement plus poussé et continu semble opportun.

Le programme MOBY est un appel à projet éligible aux Certificats d'Economies d'Energie (CEE) financé à 75% par les énergéticiens via la société ECO-CO2.

Il permet d'accompagner un établissement scolaire sur deux années pour mettre en place un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire. Un animateur spécialisé sensibilise les élèves à la nécessité de se déplacer en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

Le programme traite l'ensemble des déplacements depuis et vers le lieu d'enseignement. Il associe l'ensemble des parties concernées : élèves, parents d'élèves, enseignants, commune, CCLVD, Département afin de mettre en place notamment des solutions de ramassage scolaire ou de requalification des abords des établissements scolaires.

La CCLVD assurera le suivi des prestataires. Cet engagement vaut dans la limite de cinq écoles maximums.

Il est proposé de financer le programme MOBY selon la clef de répartition suivante :

ECO-CO2	75%
CCLVD	12.5%
Commune	12.5%

Le reste à charge total par école pour la commune et la CCLVD, déduction faite de la participation ECO-CO2, est compris entre 4500€ et 6500 € HT par école. Les montants exacts seront précisés dans la convention tri-partite au vu du nombre total de classes composant l'établissement retenu.

Les communes ont jusqu'au 30 septembre dernier délai pour faire un retour à la CCLVD et acter leur participation en précisant leurs ambitions (le programme se termine en juin 2024). Il est précisé que les communes de Bailleval et Monchy-Saint-Eloi ont d'ores et déjà répondu à l'appel à projets.

L'engagement sera acté par une convention tri-partite cosignée par ECO-CO2, le Maire de la commune concernée et le Président de la CCLVD (voir modèle de convention annexé à la présente délibération).

Aussi, Monsieur le Président demande aux membres du Conseil communautaire de bien vouloir :

- Approuver l'engagement de la CCLVD dans le programme MOBY à compter de la rentrée scolaire 2022/2023,
- L'autoriser à engager les crédits nécessaires dans la limite de cinq écoles,
- L'autoriser à signer la convention tripartite avec les communes qui s'engageront et tout acte afférent à ce dossier.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- approuve l'engagement de la CCLVD dans le programme MOBY à compter de la rentrée scolaire 2022/2023,
- autorise le Président à engager les crédits nécessaires dans la limite de cinq écoles,
- autorise le Président à signer la convention tripartite avec les communes qui s'engageront et tout acte afférent à ce dossier.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022
Le Président,



Olivier Ferreira
Olivier FERREIRA

*CONVENTION DE PARTENARIAT
RELATIVE AU PROGRAMME MOBY*

La Convention est passée entre :

La Collectivité, située à **adresse complète**, dont le numéro SIRET est **numéro**, représentée par **prénom nom** en sa qualité de **qualité**, dûment habilité(e) à cet effet,

Ci-après désignée « la Collectivité »,

Et

La Communauté de Communes du Liancourtois, située à 1 rue de Nogent 60290 LAIGNEVILLE, dont le numéro SIRET est 24600012900048, représentée par Olivier FERREIRA en sa qualité de Président, dûment habilité(e) à cet effet,

Ci-après désignée « CCLVD »,

Et

La société Eco CO2, SAS au capital de 398 640 €, dont le siège social est situé au 3 bis rue du Docteur Foucault 92000 Nanterre, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 511 644 601, représentée par Eco CO2 Venture en sa qualité de Président, elle-même représentée par Isabelle SENN ZILBERBERG, en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet

Ci-après désignée « Eco CO2 »,

Ci-après désignées individuellement « Partie » ou conjointement les « Parties »

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1 – Définitions

PDES : Le Plan de Déplacements Etablissement Scolaire est un projet qui propose un certain nombre de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements d'un établissement scolaire. L'ensemble des déplacements sont considérés : les déplacements des élèves et de leurs familles, des enseignants, du personnel de l'établissement, les déplacements occasionnels, les livraisons... A l'issue d'un diagnostic, des actions sont mises en place : actions de report modal, de culture à l'écomobilité, sur les infrastructures.

Prestataire : Le Prestataire en charge de l'accompagnement est une partie tierce à la présente Convention avec laquelle Eco CO2 a conclu un accord de déploiement opérationnel du programme Moby sur le territoire de la Collectivité.

Comité Moby : Le Comité Moby est constitué d'un membre (au moins) de la Commune, de la CCLVD et de volontaires faisant partie de la vie de l'établissement (parents d'élèves, enseignants, élèves, personnels de l'établissement...). Le comité Moby donne les orientations du PDES, aide à la réalisation du diagnostic, participe à l'élaboration du plan d'actions, contribue à sa mise en œuvre, communique et diffuse les actions et résultats du PDES.

Article 2- Objet

La présente Convention a pour objet d'organiser les rapports entre les Parties dans le cadre de leur collaboration concernant le déploiement du programme Moby de sensibilisation à l'écomobilité scolaire et la mise en place de Plan(s) de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES), ci-après « le Programme ».

Le Programme a été sélectionné en novembre 2018, par le Ministère de la Transition écologique à la suite d'un appel à programmes dans le cadre des Certificats d'Economies d'Energie (CEE).

L'arrêté du 21 décembre 2018 (publié au JORF du 30 décembre 2018) portant validation de plusieurs programmes CEE instaure le programme PRO-INFO-18- MOBY à compter du 31 décembre 2018. L'arrêté du 8 décembre 2020 (publié au JORF du 23 décembre 2020) portant validation de plusieurs programmes CEE instaure le programme PRO-INFO-18 Moby conjointement au programme PRO-INFO-09 Watty (voir Annexe 1).

Une convention-cadre de mise en œuvre du programme Moby (ci-après la « Convention-cadre ») a été conclue le 3 mai 2021 entre l'Etat, Eco CO2, l'ADEME et les financeurs pour définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du Programme et les engagements des Parties pour la période 2020-2023 (téléchargeable sur https://www.watty.fr/wp-content/uploads/2021/05/Pages-de-Convention-Watty-Moby-P5_VF_web.pdf).

Article 3 - Rôle des parties

3.1 Rôle et engagements d'Eco CO2

Eco CO2 assurera la gestion globale des actions du partenariat, objet de la présente Convention.

Eco CO2 s'engage à déployer le Programme Moby selon le périmètre défini dans l'Annexe 3.

Eco CO2 s'engage à désigner un coordonnateur au sein d'Eco CO2 qui sera l'interlocuteur privilégié de la Collectivité ; il s'assurera du déploiement du Programme et de son bon fonctionnement.

Dans le cadre du déploiement, Eco CO2 a la responsabilité :

- D'animer la réunion de lancement du PDES,
- De réaliser le diagnostic du PDES,
- De proposer un plan d'actions au Comité Moby et à la Collectivité,
- D'accompagner la collectivité dans la méthodologie de mise en place du PDES et de suivre la mise en place du plan d'actions du PDES.
- D'assurer l'animation des ateliers de sensibilisation pour les élèves,

Eco CO2 pourra réaliser ces actions directement ou les confier à un Prestataire, qu'il aura préalablement sélectionné, formé et dont il s'engage à suivre les travaux.

Et plus généralement, Eco CO2 s'engage à respecter toute obligation mise à sa charge au titre de la Convention-cadre et des présentes clauses.

3.2 Rôle et engagements de la Collectivité et de la CCLVD

La Collectivité et la CCLVD assurent la co-maîtrises d'ouvrage du Programme sur son territoire.

L'ensemble des services de la Collectivité et de la CCLVD concernés par ces opérations seront informés, impliqués et se mobiliseront autant que nécessaire.

La Collectivité s'engage à identifier les établissements, et les classes pour les écoles élémentaires, dans lesquels le Programme sera déployé, et à faire le lien initial entre les équipes enseignantes et Eco CO2 ou le Prestataire.

La Collectivité et la CCLVD s'engagent à s'acquitter du reste à charge du financement du Programme qui lui revient, tel que défini dans l'article 5 de la présente Convention et selon la clé de répartition définie et qui ne donne pas droit à la délivrance de Certificats d'Economies d'Energie.

La Collectivité et la CCLVD désignent un coordonnateur qui sera l'interlocuteur privilégié d'Eco CO2 et/ou du Prestataire : le coordonnateur retenu par la Collectivité et la CCLVD est indiqué dans l'article 10 de la présente convention.

Le coordonnateur désigné :

- Participe au Comité Moby de chaque établissement, ou se fait représenter,
- Fait le lien entre Eco CO2 et/ou son Prestataire, le Comité Moby et l'ensemble des services de la Collectivité et de la CCLVD concernés par le PDES,
- S'assure de la faisabilité technique et financière du plan d'actions,
- S'assure de la bonne réalisation des actions, le cas échéant.

La Collectivité et la CCLVD consultent le Comité Moby concernant le plan d'actions.

Et plus généralement, la Collectivité et la CCLVD s'engagent à respecter toute obligation mise à leur charge en qualité de collectivités bénéficiaires au titre de la Convention-cadre et des présentes clauses.

Article 4 - Personnels des Parties

Chaque Partie reconnaît faire, pour les besoins de l'exécution des obligations prévues par la présente Convention, son affaire des droits et des devoirs de son propre Personnel.

Chaque Partie s'engage à faire respecter les droits moraux et patrimoniaux de son Personnel relatifs aux inventions, logiciels et créations de l'esprit, spécialement le droit de paternité.

Article 5 - Financement

Le tableau de financement annexé à la présente Convention (Annexe 3) détaille les hypothèses de déploiement du Programme, son coût, le financement par les énergéticiens et le reste à charge de la Collectivité et de la CCLVD.

Le financement du Programme est pour l'essentiel assuré par les énergéticiens (ci-après les « Obligés ») dans le cadre des Certificats d'Economies d'Energie et pour partie par la Collectivité et la CCLVD dans les conditions fixées en Annexe 3.

La Collectivité et la CCLVD reconnaissent qu'elles ont un reste à charge en vertu de la Convention-cadre de mise en œuvre du Programme établie avec le Ministère et s'engagent à assurer la part de leur financement hors Certificats d'Economies d'Energie.

Le paiement de ce reste à charge est échelonné en trois paiements annuels :

- un acompte à partir de la réunion de lancement,
- un paiement intermédiaire à partir de la présentation du plan d'action,
- et un solde final à l'issue de la convention.

Les modalités de cet échelonnement de paiement sont précisées dans le devis joint en annexe 4. Les facturations et les paiements s'effectueront par voie électronique, via la plateforme Chorus Pro, conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2014-697 du 24 juin 2017.

Le règlement des factures sera exigible dans un délai de trente (30) jours à compter de leur date de réception par la Collectivité et la CCLVD.

En cas de retard de paiement des sommes dues par la Collectivité et la CCLVD, des pénalités de retard pourront s'appliquer.

Article 6 – Certificats d'Economies d'Energie

Au titre de la Convention-cadre suscitée, seule la part financée par les Obligés donne droit aux CEE, nonobstant les cas dans lesquels les Obligés prennent en charge, en sus de la part donnant droit aux CEE, une part hors CEE. La part financée par la Collectivité et la CCLVD ne donne pas droit aux CEE.

Article 7 - Durée

La présente Convention entre en vigueur à la date de sa signature par les Parties.

Elle prendra fin à l'issue de la seconde année scolaire de déploiement.

Les Parties se réuniront trois (3) mois avant l'échéance du Programme pour décider de la poursuite éventuelle du partenariat et de son contenu.

Article 8 - Périmètre d'intervention sur la Collectivité

Le Programme sera déployé sur le périmètre indiqué en Annexe 3 pour la durée indiquée à l'Article 7 de la présente Convention.

Il est expressément entendu par les Parties que ce périmètre pourra faire l'objet d'un ajustement de la liste des établissements et ou des classes concernées pour les écoles élémentaires. Cette modification fera l'objet d'un avenant entre les Parties qui portera sur l'Annexe 3 mais également, le cas échéant, sur l'Annexe 4 de la présente Convention.

Les élèves des classes élémentaires concernées bénéficieront de deux animations de sensibilisation durant le Programme, qui se dérouleront pendant le temps scolaire.

Les élèves des établissements secondaires concernés bénéficieront d'événements de sensibilisation durant le déploiement du Programme, auxquels ils pourront s'inscrire individuellement, par groupe ou par classe selon l'organisation choisie avec les équipes enseignantes, et qui se dérouleront pendant le temps scolaire ou périscolaire.

Article 9 - Communication

Dans le cadre de la communication sur le Programme, objet du partenariat, Eco CO2 pourra créer et diffuser des supports de communication mentionnant le partenariat avec la Collectivité et la CCLVD. L'ensemble des éléments de communication produit sera préalablement porté à la connaissance de la Collectivité et de la CCLVD. Eco CO2 sera également amené à proposer et organiser avec la Collectivité et la CCLVD des reportages éventuels dans les établissements participants au Programme, tout au long du partenariat, sous réserve de l'accord de ces dernières, de la Collectivité et de la CCLVD.

Article 10 - Modalités de fonctionnement

Pour la gestion courante du Programme, les Parties désigneront des interlocuteurs privilégiés. Les interlocuteurs se réuniront aussi souvent que nécessaire pour suivre le bon fonctionnement du Programme.

Les réunions pourront se tenir par tout moyen : réunion physique, téléphonique ou visioconférence.

Au démarrage du partenariat, les interlocuteurs sont les suivants :

- Pour la Collectivité :

- Pour la CCLVD :

- Pour Eco CO2 :

Article 11 - Droit applicable et règlement des litiges

La présente Convention est soumise au droit français.

Tout litige susceptible de s'élever entre les Parties quant à l'exécution ou l'interprétation de la présente Convention, qui ne saurait être réglé à l'amiable entre celles-ci, sera porté devant les juridictions compétentes dans les conditions de droit commun.

Article 12 - Cession de l'accord

La présente Convention est conclue *intuitu personae*. Sauf en application d'une obligation légale ou réglementaire, les droits et obligations de la présente Convention ne pourront être transférés, apportés ou cédés à un tiers, à titre gratuit ou onéreux.

Toutefois, les Parties sont libres de céder à une société filiale les droits et obligations qui découlent de la présente Convention avec l'accord préalable obligatoire de l'autre Partie, sous réserve que cette filiale cessionnaire réitère l'engagement d'assumer l'intégralité des obligations attachées à ses droits selon les termes de la présente Convention.

Article 13 - Résiliation

Dans le cas où une Partie viendrait à manquer à l'une quelconque de ses obligations au titre de la présente Convention et notamment aux engagements prévus aux articles 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 7 et 8, et sauf cas de force majeure dûment constaté, l'autre Partie pourra en prononcer la résiliation immédiate à l'égard de la Partie défaillante si, dans les trente (30) jours de l'envoi d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception et détaillant les raisons pour lesquelles cette Partie est considérée par l'autre Partie comme défaillante, la Partie défaillante ne s'est toujours pas conformée à ses obligations.

Article 14 – Engagements spécifiques des Parties en matière de dématérialisation

Au regard de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et aux contraintes matérielles qu'elle implique, les Parties s'engagent, dès lors qu'un événement extérieur à la volonté des Parties contraint le bon déroulement du déploiement du Programme ou empêche la réalisation totale ou partielle des engagements des Parties, à déployer, dans la mesure du possible, une version et des options dématérialisées du contenu, de l'accompagnement pédagogique et de la concertation du PDES prévus par le Programme, pour tout ou partie des engagements de la présente Convention.

Les Parties conviennent expressément qu'elles accordent à la présente Convention, signée par voie électronique, une force probante équivalente à un contrat signé manuscritement. La présente Convention engage les Parties à la date de leur signature et prévaut sur tout accord verbal ou écrit, précédemment échangé entre elles.

Fait à Nanterre, le

Pour Eco CO2
Le Président
Eco CO2 Venture
Elle-même représentée
par
La Directrice Générale
Isabelle SENN
ZILBERBERG

Pour la CCLVD,
Le Président,

Pour la Commune
Le Maire,

Liste des annexes à la présente Convention

Annexe 1 : Arrêté du 8 décembre 2020 portant création et reconduction des programmes dans le cadre du dispositif des Certificats d'Economies d'Energie notamment du programme MOBY

Annexe 2 : Grilles tarifaires

Annexe 3 : Périmètre d'intervention et tableau de financement

Annexe 4 : Devis

Annexe 1 : Arrêté du 8 décembre 2020 portant création et reconduction des programmes dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie notamment du programme MOBY

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Arrêté du 8 décembre 2020 portant reconduction et création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie

NOR : TRER2034419A

Publics concernés : porteurs de programmes, bénéficiaires et demandeurs éligibles dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

Objet : Reconduction de 6 programmes d'accompagnement en faveur des économies d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ainsi que la création d'un programme.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent arrêté porte reconduction de 6 programmes d'accompagnement en faveur des économies d'énergie dans le cadre de la quatrième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie ainsi que la création d'un programme.

Références : titre II du livre II du code de l'énergie, parties législative et réglementaire. Le texte du présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de la transition écologique,

Vu le code de l'énergie, notamment ses articles L. 221-7 et R. 221-14 ;

Vu l'arrêté du 4 septembre 2014 modifié fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur ;

Vu l'arrêté du 18 décembre 2017 portant reconduction des programmes « Toits d'abord », « SMEn » et « Watty à l'école » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 1^{er} mars 2019 portant validation des programmes « Les jeunes s'engagent pour les économies d'énergie », « PEPZ' », « EcoPro », « tRees », « Smart Reno », « CaSBâ », « Énergie Sprong France », « Facilaréno », « ACTEE - Action des Collectivités Territoriales pour l'Efficacité Énergétique », « ECLER - Économie circulaire et Logistique écologique et responsable », « LICOV », « Espace Multimodal Augmenté (EMA) », « EcoSanté pour une mobilité durable et active », « FRED » et « Sensibiliser et innover pour la transition énergétique de la sécurité sociale » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2019 portant validation des programmes « Mobilisation/sensibilisation des acteurs de la transaction immobilière », « Eco Énergie pour les pros », « Kits pour les rendez-vous de l'éco-efficacité énergétique dans les petites communes rurales », « AEELA », « Vélogistique », et « Pendraura+ » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 17 avril 2019 portant validation du programme « AVELO » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 5 octobre 2020 portant modification et création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'énergie du 3 décembre 2020,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 18 décembre 2017 susvisé est ainsi modifié :

1^o A l'article 1^{er} ; les mots : « jusqu'au 31 décembre 2020 » sont remplacés par les mots : « jusqu'au 31 décembre 2023 ».

2^o A l'article 5 ; les mots : « jusqu'au 31 décembre 2020 » sont remplacés par les mots : « jusqu'au 31 décembre 2023 ».

3^o L'annexe I est remplacée par l'annexe I du présent arrêté.

4^o L'annexe III est remplacée par l'annexe II du présent arrêté.

Art. 2. – L'arrêté du 1^{er} mars 2019 susvisé est ainsi modifié :

1^o L'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1^{er}. – Les programmes suivants décrits en annexe sont éligibles au dispositif des certificats d'économies d'énergie dans les conditions définies par le présent arrêté pour les contributions versées :

– à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté et jusqu'au 31 décembre 2021 :

1. PRO-INFO-19 "Les jeunes s'engagent pour les économies d'énergie"
2. PRO-FOR-10 "PEPZ"
3. PRO-FOR-11 "EcoPro"
4. PRO-INNO-12 "tRees"
5. PRO-INNO-13 "Smart Reno"
6. PRO-INNO-14 "CaSBâ"
7. PRO-INNO-15 "Energie Sprong France"
8. PRO-INNO-16 "Facilaréno"
9. PRO-INNO-17 "ACTEE - Action des Collectivités Territoriales pour l'Efficacité Energétique"
10. PRO-INNO-18 "ECLER - Economie circulaire et Logistique écologique et responsable"
11. PRO-INNO-19 "LICOV"
12. PRO-INNO-20 "Espace Multimodal Augmenté (EMA)"
13. PRO-INNO-21 "FRED"
14. PRO-INNO-22 "Sensibiliser et innover pour la transition énergétique de la sécurité sociale" ;

– à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté et jusqu'au 31 décembre 2022 :

15. PRO-INFO-20 "EcoSanté pour une mobilité durable et active". »

2° La fiche Programme n° PRO-INFO-20 « EcoSanté pour une mobilité durable et active » de l'annexe est remplacée par l'annexe III du présent arrêté.

Art. 3. – L'arrêté du 15 mars 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 1^{er}.* – Les programmes suivants, décrits en annexe, sont éligibles au dispositif des certificats d'économies d'énergie dans les conditions définies par le présent arrêté pour les contributions versées :

– à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté et jusqu'au 31 décembre 2021 :

1. PRO-INFO-22 "Eco Energie pour les pros" ;
2. PRO-FOR-12 "Mobilisation/sensibilisation des acteurs de la transaction immobilière" ;
3. PRO-INNO-23 "AEELA" ;
4. PRO-INNO-24 "Vélogistique" ;
5. PRO-INFO-21 "Kits pour les rendez-vous de l'éco-efficacité énergétique dans les petites communes rurales" ;

– à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté et jusqu'au 30 juin 2022 :

6. PRO-INNO-25 "PendAuRA+" . »

2° La fiche Programme n° PRO-INNO-25 « PendAuRA+ » de l'annexe est remplacée par l'annexe IV du présent arrêté.

Art. 4. – L'arrêté du 17 avril 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° A l'article 1^{er} ; les mots : « jusqu'au 31 décembre 2021 » sont remplacés par les mots « jusqu'au 30 juin 2022 ».

2° L'annexe est remplacée par l'annexe V du présent arrêté.

Art. 5. – L'arrêté du 5 octobre 2020 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le programmes PRO-INNO-53 "AVELO 2" décrit en annexe II est éligible au dispositif des certificats d'économies d'énergie pour les contributions versées jusqu'au 31 décembre 2024 ».

2° L'annexe II est remplacée par l'annexe VI du présent arrêté.

Art. 6. – Le programme PRO-INFO-54 « EVE 2 » décrit en annexe VII est éligible au dispositif des certificats d'économies d'énergie pour les contributions versées jusqu'au 31 décembre 2023.

Art. 7. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 décembre 2020.

Pour la ministre et par délégation :
*Le chef du service du climat
et de l'efficacité énergétique,*
O. DAVID

Annexe II



Certificats d'économies d'énergie

Programme n° PRO-INFO-09

Watty et Moby

1. Secteur d'application

Information.

2. Dénomination et objet

Programme « Watty et Moby » porté par la SAS Eco CO2, qui vise à sensibiliser, les enfants des établissements scolaires, à l'écomobilité scolaire (écoles primaires, collèges et lycées) et aux économies d'énergie (écoles maternelles et élémentaires) en les rendant acteurs de la maîtrise d'énergie à la fois dans leur école et au sein de leur foyer. Le volet écomobilité du programme se déroule sur deux années et le volet économies d'énergies se déroule à minima sur une année scolaire, reconductible avec des contenus évolutifs.

Ce programme a pour objectif de :

- Sensibiliser aux économies d'énergie et d'eau 15 440 classes des écoles primaires, soit environ 365 000 élèves sur tout le territoire national ;
- Mettre en place 950 plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES) dans les écoles primaires, collèges et lycées sur tout le territoire national ;
- Sensibiliser à l'écomobilité 950 établissements scolaires, soit 210 000 élèves sur tout le territoire national.

Le volume de certificats d'économies d'énergie délivré dans le cadre de ce programme n'excède pas 6 369 GWh cumac sur la période 2020-2023.

3. Conditions pour la délivrance de certificats

La contribution au programme ouvre droit à la délivrance de certificats d'économies d'énergie pour les contributions versées jusqu'au 30 juin 2023, dans les conditions prévues par l'arrêté du 4 septembre 2014 modifié fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur et conformément à la convention signée entre l'Etat, Eco CO2 et le cas échéant les autres parties concernées.

4. Volume de certificats en kWh cumac

Volume de certificats		Contribution (en €)		Facteur de proportionnalité (en € HT / kWh cumac)
V	=	C	/	0,005

Annexe 2 : Grilles tarifaires

Grille tarifaire écoles élémentaires

Nb écoles	1	2	3	4-9	10-14	15 et plus
TOTAL (€ HT)	27 734	23 054	21 494	21 017	20 584	20 324
CEE (€ HT)	21 334	17 734	16 534	16 167	15 834	15 634
Reste à charge (€ HT)	6 400	5 320	4 960	4 850	4 750	4 690
<i>Reste à charge (€ TTC)</i>	<i>7 680</i>	<i>6 384</i>	<i>5 952</i>	<i>5 820</i>	<i>5 700</i>	<i>5 628</i>

Grille tarifaire collèges/lycée

Nb collèges/lycées	1	2	3	4 à 6	7 à 10	11 et plus
TOTAL (€ HT)	39 325	34 667	33 107	32 717	32 284	32 024
CEE (€ HT)	30 250	26 667	25 467	25 167	24 834	24 634
Reste à charge (€ HT)	9 075	8 000	7 640	7 550	7 450	7 390
<i>Reste à charge (€ TTC)</i>	<i>10 890</i>	<i>9 600</i>	<i>9 168</i>	<i>9 060</i>	<i>8 940</i>	<i>8 868</i>

Le prix

affiché dans les grilles tarifaires suivantes est valable pour les hypothèses suivantes :

Ecole élémentaire

- 7 classes par école
- 1 école par commune
- 1 signataire

Etablissement secondaire

- 1 établissement par commune
- 1 signataire
- 1 structure animatrice

Le prix final est ajusté selon le nombre réel de classes, de communes et de signataires, ainsi que le nombre de structures animatrices pour les établissements secondaires selon leur dispersion géographique.

Annexe 3 : Périmètre d'intervention et Tableau de financement

Pour la Collectivité et la CCLVD signataires, le Programme Moby sera déployé sur la durée indiquée à l'Article 7 de la présente Convention, dans :

- nombre communes,
- Ecole (nom de l'école),
- Collèges, (nom de l'établissement)
- Lycées, (nom de l'établissement)

Tableau de financement :

A insérer

Annexe 4 : Devis

[A insérer]

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/16

**DEMANDE D'UNE SUBVENTION AUPRES DE L'ADEME POUR LA REALISATION
D'UNE ETUDE PREALABLE A L'INSTAURATION D'UNE TARIFICATION
INCITATIVE ET DU TRI A LA SOURCE DES BIODECHETS**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

La Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), indique des objectifs ambitieux de progression des tarifications incitatives en promouvant la généralisation de ces modes de financement du service public de prévention et de gestion des déchets à vingt-cinq millions d'habitants en 2025.

Dans le cadre d'une Tarification Incitative, l'utilisateur est encouragé à modifier son comportement pour limiter l'augmentation de sa contribution financière au service public de prévention et de gestion des déchets (SPPGD). Il est notamment invité à accroître son geste de tri, à diminuer ses quantités d'ordures ménagères résiduelles (OMR), mais également sa production globale de déchets (sur du moyen – long terme), donc à optimiser son recours au SPPGD (par exemple par des présentations de bacs moins fréquentes).

La généralisation progressive de la Tarification Incitative (TI) est envisagée par l'instauration d'une part variable dans la REOM ou la TEOM. On parle alors de redevance incitative (RI) ou de TEOM incitative (TEOMi).

En complément, la Loi Anti-gaspillage et Economie Circulaire (ADEC) rend obligatoire la mise en œuvre du tri à la source des biodéchets pour tous les producteurs, y compris les ménages dès le 1^{er} janvier 2024.

Afin d'être aidée dans ses choix, la Communauté de communes souhaite réaliser une étude préalable à l'instauration d'une tarification incitative et du tri à la source des biodéchets pour l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes du Liancourtois. La durée de cette étude sera d'un an, le coût est de 23650 € HT, comprenant également l'étude de la mutualisation de la collecte des biodéchets avec le Clermontois. Il a été décidé de ne pas retenir la prestation supplémentaire éventuelle (option) liée à la réalisation de 5 caractérisations. L'étude démarrerait en septembre 2022.

Cette étude peut être subventionnée par l'ADEME à hauteur minimum de 50 %.

Aussi, Monsieur le Président demande aux membres du Conseil communautaire de bien vouloir l'autoriser à solliciter auprès de l'ADEME la subvention la plus élevée possible pour la réalisation de cette étude.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- Autorise le Président à solliciter auprès de l'ADEME la subvention la plus élevée possible pour la réalisation de l'étude préalable à l'instauration d'une tarification incitative et du tri à la source des biodéchets.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier Ferreira
Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/17

**AUTORISATION DU PRESIDENT A SIGNER UNE CONVENTION PORTANT
COOPERATION ET GROUPEMENT DE COMMANDES AVEC LE SIE DE
CINQUEUX ET LA COMMUNE D'ANGICOURT DANS LE CADRE DE LA
DESSERTE EN ASSAINISSEMENT COLLECTIF DU HAMEAU DE L'ORDIBEE ET
DE LA REHABILITATION DU RESEAU D'EAUX USEES CAVEE ST ELOI A
ANGICOURT**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtizia COQUELLE, Laëtizia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtizia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

La Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée (CCLVD) est compétente en matière d'assainissement collectif sur son périmètre intercommunal.

Au titre de cette compétence, la CCLVD doit réaliser des travaux d'assainissement collectif au niveau du hameau de l'Ordibée situé sur le territoire de l'une de ses communes membres, la Commune de Mogneville.

La création de ce réseau implique outre la desserte des habitations du hameau de l'Ordibée, de desservir différents sites, à savoir un camping, une crèche dotée d'une cantine et potentiellement un futur projet de réhabilitation du site Villemain. Or, ces sites sont situés sur le territoire de la Commune

d'Angicourt, commune non-membre de la CCLVD mais compétente en matière d'assainissement collectif.

Suite à l'étude de différents scénarii techniques et financiers, le point de raccordement du réseau à créer est situé sur la commune d'Angicourt, ce réseau sera donc de fait imbriqué aux biens compris sur un territoire extérieur au périmètre intercommunal. Le projet permettra également de renouveler le réseau rue Cavée St Eloi à Angicourt. En effet, celui-ci, suite au Schéma Directeur d'Assainissement réalisé par IRH en 2014, a été identifié en très mauvais état et son renouvellement a été classé en priorité 1. Ainsi, le point de raccordement du nouveau réseau créé ne peut se faire sans le renouvellement de ce réseau existant.

De plus le réseau remplacé sur Angicourt pour assurer la collecte des eaux usées de l'Ordibée aura un rôle de « dorsale » (réseau collectant des eaux de plusieurs communes différentes) qui de fait est de la compétence du SIE de Cinqueux, syndicat comprenant les communes d'Angicourt, Brenouille, Cinqueux, Monceaux, Rieux, assurant notamment la gestion des réseaux dits « dorsales ».

Ainsi, au regard des interactions existantes entre les réseaux d'assainissement intercommunaux de la CCLVD, le territoire de la Commune d'Angicourt, et le champ d'action du SIE de Cinqueux, une collaboration entre ces trois parties a été envisagée dans le sens d'une meilleure gestion du réseau d'assainissement et d'une répartition des investissements.

C'est dans ce contexte que la CCLVD s'est rapprochée de la Commune d'Angicourt et du SIE de Cinqueux pour leur proposer une mutualisation de leurs compétences et de leurs moyens afin de permettre la réalisation des travaux d'assainissement collectifs susvisés. Plus globalement, cette mutualisation poursuit l'objectif d'améliorer le fonctionnement du service public de l'assainissement sur leurs territoires respectifs, en assurant aux usagers une desserte des réseaux conformément aux zonages d'assainissement respectifs des collectivités. De plus, l'état actuel du réseau privé existant au droit du site Villemin qui collecte aujourd'hui le camping et la crèche ne permet pas d'envisager sa réutilisation pour un futur projet sur Angicourt. Le nouveau réseau créé permettra donc de desservir ces sites dans des conditions de collecte conformes aux exigences environnementales actuelles et d'avoir un réseau qui peut être curé sans difficulté contrairement au réseau existant où les points d'accès sont très endommagés.

Il a ainsi été décidé de conclure une convention de coopération conformément à l'article L. 2511-6 du Code de la Commande Publique, article qui consacre la possibilité pour des pouvoirs adjudicateurs de coopérer en vue de l'exercice en commun de missions de service public, sans publicité ni mise en concurrence préalable.

Ainsi, la Communauté de Communes, la Commune d'Angicourt et le SIE de Cinqueux sont fondées à conclure la présente convention sur le fondement de l'article L. 2511-6 du Code de la Commande Publique dans le but de réaliser des travaux d'assainissement afin de permettre l'exercice de leurs missions d'assainissement collectif.

Il est également proposé pour lancer les marchés de constituer un groupement de commandes afin de coordonner les travaux en terme de lancement et de planning et d'avoir une cohérence entre les différents travaux réalisés.

Le code de la commande public permet de constituer des groupements de commandes entre acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés. Une convention constitutive du groupement, signée entre les parties, définit les règles de fonctionnement du groupement. Elle peut confier à l'un ou

plusieurs de ses membres la charge de mener tout ou partie de la procédure de passation ou de l'exécution des marchés publics au nom et pour le compte des autres membres.

Lorsque la passation et l'exécution d'un marché public sont menées conjointement dans leur intégralité au nom et pour le compte de tous les acheteurs concernés, ceux-ci sont solidairement responsables de l'exécution des obligations qui leur incombent.

Lorsque la passation et l'exécution d'un marché public ne sont pas menées dans leur intégralité au nom et pour le compte des acheteurs concernés, ceux-ci ne sont solidairement responsables que des opérations de passation ou d'exécution du marché public qui sont menées conjointement. Chaque acheteur est seul responsable de l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu de la convention constitutive pour les opérations dont il se charge en son nom propre et pour son propre compte.

Cette dernière forme du groupement de commandes serait privilégiée afin de laisser à chaque entité le contrôle de ses contrats par ses effectifs propres. Elle permet également de conserver une grande autonomie de gestion.

Cette autonomie et indépendance restera également préservée dans la définition des besoins.

Une commission ad hoc doit être formée. Elle est présidée par le représentant du coordonnateur du groupement et sera composée de deux membres élus pour la CCLVD et le SIE de Cinqueux et d'un membre élu pour la commune d'Angicourt.

Ceci étant exposé, le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- Approuve la signature d'une convention portant coopération et groupement de commandes entre la Communauté de Communes du Liancourtois - la Vallée Dorée, le SIE de Cinqueux et la commune d'Angicourt telle qu'annexée à la présente, et les documents s'y rapportant,
- Approuve l'adhésion au groupement de commandes,
- Approuver le choix de la CCLVD en qualité de coordonnateur,
- Désigne M. Olivier FERREIRA et M. Alain BOUCHER, membres titulaires, et M. Gérard LAFITTE et M. Philippe LEPORI membres suppléants pour représenter la Communauté de communes du liancourtois au sein de la commission ad hoc en charge de l'analyse des offres et l'attribution des marchés,
- Autorise le Président à prendre toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente délibération.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

**CONVENTION PORTANT COOPERATION ET
GROUPEMENT DE COMMANDES DANS LE CADRE
DE LA DESSERTE ET LA GESTION DE
L'ASSAINISSEMENT COLLECTIF DU HAMEAU DE
L'ORDIBEE ET DES TRAVAUX DE REHABILITATION
DU REASEAU D'EAUX USEES DE LA CAVEE ST ELOI
A ANGICOURT**

PRO

ENTRE LES SOUSSIGNES :

- **La Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée** dont le siège est situé 1 rue de Nogent, 60290 LAIGNEVILLE, représentée par son Président, Monsieur Olivier FERREIRA, dûment habilité par la délibération du conseil communautaire en date du XX/XX/XXXX devenue exécutoire le XX/XX/XXXX ;

Ci-après dénommée « la Communauté de Communes »

- **La Commune d'Angicourt**, dont le siège est situé 34 rue de l'Église, 60940 ANGICOURT, représenté par son Maire, Michel DELAGRANGE, dûment habilité par la délibération du conseil municipal en date du XX/XX/XXXX, devenue exécutoire le XX/XX/XXXX ;

Ci-après dénommée « la Commune »

- **Le Syndicat Intercommunal des Eaux de Cinqueux (SIE)**, dont le siège est situé à la mairie de Cinqueux 10 place Georges Tainturier, 60940 Cinqueux, représenté par sa Présidente, Mme Véronique VERRIERE, dûment habilité par la délibération du conseil Syndical en date du XX/XX/XXXX, devenue exécutoire le XX/XX/XXXX ;

Ci-après dénommée « SIE»

PROJET

SOMMAIRE

<u>PRÉAMBULE</u>	4
<u>CHAPITRE I. LA COOPERATION</u>	6
<u>ARTICLE 1</u> OBJET ET CONDITIONS GENERALES DE LA CONVENTION DE COOPERATION	6
<u>ARTICLE 2</u> DUREE DE LA COOPERATION	6
<u>ARTICLE 3</u> PERIMETRE DE LA COOPERATION	6
<u>ARTICLE 4</u> PRISE EN COMPTE DES INTERETS DE CHACUN DES MEMBRES DE LA COOPERATION	7
<u>ARTICLE 5</u> MODALITES DE MUTUALISATION ET DE MISE EN COMMUN DE MOYENS	7
<u>ARTICLE 6</u> DESIGNATION ET CARACTERISTIQUES DES TRAVAUX	8
<u>ARTICLE 7</u> DISPOSITIF DE SUIVI ET D’EVALUATION	8
<u>ARTICLE 8</u> DEVOIR D’INFORMATION ET DE CONSEIL	8
<u>ARTICLE 9</u> MODALITES FINANCIERES	8
<u>ARTICLE 10</u> REMISE DES OUVRAGES	10
<u>CHAPITRE II. LE GROUPEMENT DE COMMANDES</u>	11
<u>ARTICLE 11</u> OBJET DE LA CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES	11
<u>ARTICLE 12</u> MEMBRES DU GROUPEMENT DE COMMANDES	11
<u>ARTICLE 13</u> ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DUREE – COMMUNICATION AU REPRESENTANT DE L’ÉTAT	11
<u>ARTICLE 14</u> DESIGNATION DU COORDONNATEUR DU GROUPEMENT ET DEFINITION DES MISSIONS CONFIEES	11
<u>ARTICLE 15</u> OBLIGATIONS DES MEMBRES DU GROUPEMENT	12
<u>ARTICLE 16</u> DETERMINATION DES CARACTERISTIQUES DE LA PROCEDURE DE PASSATION	13
<u>ARTICLE 17</u> FINANCEMENT	13
<u>ARTICLE 18</u> CONSTATATION DE L’ACHEVEMENT DES MISSIONS DU COORDONNATEUR	13
<u>ARTICLE 19</u> MODIFICATION DE LA CONVENTION	13
<u>CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMUNES</u>	14
<u>ARTICLE 20</u> DENONCIATION DE LA CONVENTION DE PAR L’UNE DES PARTIES	14
<u>ARTICLE 21</u> SORTS DES BIENS ET DU PERSONNEL MIS EN COMMUN	14
<u>ARTICLE 22</u> RESPONSABILITE	14
<u>ARTICLE 23</u> ASSURANCES	14
<u>ARTICLE 24</u> REGLEMENT DES LITIGES	15
<u>ARTICLE 25</u> ÉLECTION DE DOMICILE	15

PRÉAMBULE

La Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée (CCLVD) est compétente en matière d'assainissement collectif sur son périmètre intercommunal.

Au titre de cette compétence, la CCLVD doit réaliser des travaux d'assainissement collectif au niveau du hameau de l'Ordibée situé sur le territoire de l'une de ses communes membres, la Commune de Mogneville.

La création de ce réseau implique outre la desserte des habitations du hameau de l'Ordibée, de desservir différents sites, à savoir un camping, une crèche dotée d'une cantine et potentiellement un futur projet de réhabilitation du site Villemin. Or, ces sites sont situés sur le territoire de la Commune d'Angicourt, commune non-membre de la CCLVD mais compétente en matière d'assainissement collectif.

Suite à l'étude de différents scénarii techniques et financiers, le point de raccordement du réseau à créer est situé sur la commune d'Angicourt, ce réseau sera donc de fait imbriqué aux biens compris sur un territoire extérieur au périmètre intercommunal. Le projet permettra également de renouveler le réseau rue Cavée St Eloi à Angicourt. En effet, celui-ci, suite au Schéma Directeur d'Assainissement réalisé par IRH en 2014, a été identifié en très mauvais état et son renouvellement a été classé en priorité 1. Ainsi, le point de raccordement du nouveau réseau créé ne peut se faire sans le renouvellement de ce réseau existant.

De plus le réseau remplacé sur Angicourt pour assurer la collecte des eaux usées de l'Ordibée aura un rôle de « dorsale » (réseau collectant des eaux de plusieurs communes différentes) qui de fait est de la compétence du SIE de Cinqueux, syndicat comprenant les communes d'Angicourt, Brenouille, Cinqueux, Monceaux, Rieux, assurant notamment la gestion des réseaux dits « dorsales ».

Ainsi, au regard des interactions existantes entre les réseaux d'assainissement intercommunaux de la CCLVD, le territoire de la Commune d'Angicourt, et le champ d'action du SIE de Cinqueux, une collaboration entre ces trois parties a été envisagée dans le sens d'une meilleure gestion du réseau d'assainissement et d'une répartition des investissements.

C'est dans ce contexte que la CCLVD s'est rapprochée de la Commune d'Angicourt et du SIE de Cinqueux pour leur proposer une mutualisation de leurs compétences et de leurs moyens afin de permettre la réalisation des travaux d'assainissement collectif susvisés. Plus globalement, cette mutualisation poursuit l'objectif d'améliorer le fonctionnement du service public de l'assainissement sur leurs territoires respectifs, en assurant aux usagers une desserte des réseaux, conformément aux zonages d'assainissement respectifs des collectivités. De plus, l'état actuel du réseau privé existant au droit du site Villemin qui collecte aujourd'hui le camping et la crèche ne permet pas d'envisager sa réutilisation pour un futur projet sur Angicourt. Le nouveau réseau créé permettra donc de desservir ces sites dans des conditions de collecte conformes aux exigences environnementales actuelles et d'avoir un réseau qui peut être curé sans difficulté contrairement au réseau existant où les points d'accès sont très endommagés.

Il a ainsi été décidé de conclure une convention de coopération conformément à l'article L. 2511-6 du Code de la Commande Publique, article qui consacre la possibilité pour des pouvoirs adjudicateurs de coopérer en vue de l'exercice en commun de missions de service public, sans publicité ni mise en concurrence préalable.

A cet égard, cette coopération doit avoir pour but de garantir que les services publics, dont les membres de la coopération ont la responsabilité, sont réalisés en vue d'atteindre les objectifs qu'ils ont en commun.

En outre, l'article L.2511-6 du Code précité précise les conditions de mise en œuvre de cette coopération, laquelle doit être formalisée en vue de l'exercice en commun de missions de service public et les pouvoirs adjudicateurs doivent réaliser moins de 20% des activités concernées par cette coopération sur le marché concurrentiel.

Ainsi, la Communauté de Communes, la Commune et le SIE de Cinqueux sont fondées à conclure la présente convention sur le fondement de l'article L. 2511-6 du Code de la Commande Publique dans le but de réaliser des travaux d'assainissement afin de permettre l'exercice de leurs missions d'assainissement collectif.

Il est également proposé pour lancer les marchés de constituer un groupement de commandes.

L'article L.2113-6 du Code de la Commande Publique permet de constituer des groupements de commandes entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics.

Une convention constitutive du groupement, signée entre les parties, définit les règles de fonctionnement du groupement. Elle peut confier à l'un ou plusieurs de ses membres la charge de mener tout ou partie de la procédure de passation ou de l'exécution du marché public au nom et pour le compte des autres membres.

Lorsque la passation et l'exécution d'un marché public sont menées conjointement dans leur intégralité au nom et pour le compte de tous les acheteurs concernés, ceux-ci sont solidairement responsables de l'exécution des obligations qui leur incombent.

Lorsque la passation et l'exécution d'un marché public ne sont pas menées dans leur intégralité au nom et pour le compte des acheteurs concernés, ceux-ci ne sont solidairement responsables que des opérations de passation ou d'exécution du marché public qui sont menées conjointement. Chaque acheteur est seul responsable de l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu de la convention constitutive pour les opérations dont il se charge en son nom propre et pour son propre compte.

Cette dernière forme du groupement de commandes est retenue entre les parties afin de laisser à chaque collectivité la gestion quotidienne de son marché par ses effectifs propres.

Cette autonomie et indépendance restera également préservée dans la définition des besoins. Chaque collectivité présente son besoin propre suivant les capacités et caractéristiques de ses services. Plusieurs marchés seront ainsi signés suivants les besoins de chaque collectivité.

Pour la signature de la présente convention, la Communauté de Communes, le Syndicat et la Commune se sont assurés que :

- l'accord ne prévoit aucun transfert financier autres que ceux correspondants au remboursement des frais de publicité à parts égales ;
- l'accord vise l'exercice en commun de missions de service public de l'assainissement dont elles sont investies ;
- les activités réalisées dans le cadre du présent accord n'excèdent pas 20% de celles réalisées sur le marché concurrentiel.

En raison de l'unicité du projet exposé en préambule et d'un objectif d'économie des deniers publics tout en recherchant la cohérence technique pour les territoires, il est envisagé la présente convention de coopération adossée à une convention de groupement afin de permettre la commande et la coordination des travaux d'assainissement collectif mais aussi le suivi de la gestion du service public de l'assainissement collectif sur le hameau de l'Ordibée.

La présente convention prévoit ainsi la manière dont les parties coopèrent dans le cadre de la réalisation des travaux et du suivi du service de l'assainissement (Chapitre I) et la manière dont elles vont s'organiser sous forme de groupement de commandes avant de lancer les consultations pour la passation de marchés publics relatifs à aux travaux de desserte en assainissement collectif du hameau de l'Ordibée et la réhabilitation du réseau d'eaux usées Cavée St Eloi à Angicourt (Chapitre II).

Il est précisé que les travaux seront réalisés sous Charte Qualité Agence de l'Eau Seine Normandie.

IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT

- **Le Chapitre I concerne le volet de la coopération,**
- **Le Chapitre II concerne le volet du groupement de commandes,**
- **Le Chapitre III est commun à la coopération et au groupement de commandes**

CHAPITRE I. LA COOPERATION

Article 1 **Objet et conditions générales de la convention de coopération**

La présente convention définit les conditions dans lesquelles les partenaires réalisent les travaux d'assainissement décrits à l'article 6 et la gestion des futurs réseaux sur le territoire des collectivités concernées.

La réalisation de ces travaux doit permettre la création d'un réseau qui sera pour partie de la propriété de la CCLVD et pour partie de la propriété du SIE de Cinqueux et qui permettra de desservir, outre les habitations du hameau de l'Ordibée à Mogneville représentant un nombre d'équivalents habitants estimé à 104 EH, différents sites situés sur le territoire de la Commune, à savoir :

- un camping de 95 emplacements, dénommé Camping la Faloise, sise 1 chemin de l'Ordibée 60940 Angicourt,
- une crèche avec cantine, comprenant 30 berceaux, dénommée La Béronnelle, sise 2 chemin de l'Ordibée 60940 Angicourt,

Ces deux premiers sites représentent un nombre d'équivalents habitants estimé à 115 EH.

- l'ancien site Villemin comprenant deux blocs de 45 logements au total et un ancien site hospitalier qui fait l'objet de différents projets. Les 45 logements représentent un nombre d'équivalents habitants estimés de 109 EH.

Cette convention répond ainsi aux exigences légales permettant la bonne application des mesures de compensation des charges d'investissement assumée par la CCLVD.

Article 2 **Durée de la coopération**

La présente convention prend effet à la date de signature la plus tardive par les 3 parties pour une durée de 15 ans.

Si volonté d'un renouvellement :

Neuf (9) mois avant son expiration, les partenaires conviennent de se rencontrer pour examiner les conditions de son renouvellement ou de sa prorogation.

La présente convention de coopération pourra être renouvelée par reconduction expresse, avec l'accord de l'ensemble des partenaires signataires.

Cette évolution éventuelle sera soumise aux assemblées délibérantes de chacune des Parties.

Article 3 **Périmètre de la coopération**

3.1. Généralités

Le périmètre de la présente convention repose sur la création d'un réseau d'assainissement par la Communauté de Communes et par le SIE de Cinqueux.

La présente convention a pour but de permettre à chacun des partenaires de répondre à ses besoins, lesquels sont définis à l'article 4 de la présente convention, dans le cadre d'une coopération réelle et active de tous les membres.

Les membres de la coopération s'engagent à :

- participer effectivement et activement à l'activité objet de la coopération ;
- faciliter l'accès aux informations dont ils disposent concernant leur service public d'assainissement et qui feront l'objet d'une annexe à la présente convention ;
- utiliser la coopération pour la réalisation du réseau d'assainissement selon les modalités détaillées dans le cadre de la présente convention ;
- informer les autres parties de toute modification des informations les concernant et figurant dans la présente convention ;
- respecter la présente convention ;
- faire fonctionner la coopération.

3.2. Engagements de la Communauté de Communes

La Communauté de Communes mettra en œuvre tout au long de sa mission les moyens et les compétences nécessaires pour mettre en œuvre cet objectif.

La Communauté de Communes fera son affaire de la conception pour vérifier son adéquation avec ses besoins, ceux de la Commune et du SIE.

3.3. Engagements de la Commune et du SIE

La Commune et le SIE s'engagent à transmettre l'ensemble de ses besoins à la Communauté de communes et à participer activement et effectivement à la coopération (participation au suivi du dossier et des travaux, etc.).

Article 4 **Prise en compte des intérêts de chacun des membres de la coopération**

Dans le cadre de l'exécution de la présente convention de coopération, les partenaires doivent définir au préalable, chacun en ce qui les concerne, leurs attentes et leurs besoins concernant le réseau d'assainissement à créer. La Communauté de communes s'engage à ce que le meilleur compromis technique et financier soit retenu pour répondre à l'ensemble des besoins de desserte de l'ensemble des usagers.

La mutualisation des moyens mise en place dans le cadre de cette coopération a pour objectif la maîtrise des coûts d'investissement des travaux d'assainissement.

Article 5 **Modalités de mutualisation et de mise en commun de moyens**

Pour réaliser les travaux d'assainissement de manière collaborative, chacun des partenaires participe activement à l'exécution de la présente convention au travers d'une mise en commun de personnel et de moyens.

5.1. Mise à disposition de données

La Commune et le SIE mettent à la disposition de la Communauté de Communes les données nécessaires à la mise en œuvre des travaux prévus par la présente convention de coopération, à savoir :

- Le Schéma Directeur d'Assainissement réalisé par IRH en 2014 qui définit l'état des réseaux situés en aval du point de raccordement du projet.

Article 6 **Désignation et caractéristiques des travaux**

Les travaux à réaliser conjointement par l'intermédiaire de la présente convention et donnant lieu à des formalités de mise en concurrence organisées par le présent groupement de commande sont les suivants :

Fourniture et pose d'un poste de refoulement, de 635 ml de réseau en refoulement, de 2,08 km de réseau gravitaire et des branchements associés.

Ces travaux sont décomposés en différents secteurs listés ci-dessous :

Secteur
Nord Cavée jusqu'au branchement Villemin
Sud Cavée : branchement Villemin jusqu'à lotissement Angicourt
Chemin Vert (Mogneville)
Rue de l'Ordibée + refoulement
Branchements camping, « bâtiments nord site Villemin » et crèche

Un plan est annexé à la présente convention.

Article 7 **Dispositif de suivi et d'évaluation**

La Commune et la Communauté de Communes constitueront un comité de pilotage avec un même nombre de représentants afin de donner leur avis sur l'ensemble des points inhérents à la mise en œuvre des travaux d'assainissement. Ce comité de pilotage sera identique à celui constitué pour le groupement de commande et sera constitué de deux élus pour la CCLVD et le SIE et d'un élu pour Angicourt et des techniciens compétents. Les membres sont donc ceux du groupement de commandes.

Article 8 **Devoir d'information et de conseil**

Chaque partenaire s'engage à porter immédiatement à la connaissance de l'autre tout fait quel qu'il soit, notamment toute difficulté d'exécution dans la réalisation des travaux d'assainissement.

Article 9 **Modalités financières**

9.1. Principe financier

Les partenaires s'engagent à ne pas réaliser d'activités sur le marché concurrentiel.

Il pourra toutefois être prévu, à titre accessoire et dans la limite du plafond de 20% défini à l'article L. 2511-5 du Code de la Commande Publique, que des activités seront réalisées sur le marché concurrentiel, activités qui seront limitées aux territoires de la Commune et de la Communauté de Communes.

9.2. Charges d'investissement

Les charges d'investissement sont définies selon les secteurs et selon le principe du groupement de commande. Chaque Maître d'Ouvrage supporte les travaux d'investissement selon le découpage ci-dessous :

Secteur	Montant prévisionnel (€ HT, montant projet)	Maître d'Ouvrage
Nord Cavée jusqu'au branchement Villemin	161 110,00	CCLVD
Sud Cavée : branchement Villemin jusqu'à lotissement Angicourt	113 815,00	SIE
Chemin Vert (Mogneville)	503 300,00	CCLVD
Rue de l'Ordibée + refoulement	72 820,00	CCLVD
Branchements camping, « bâtiments nord site Villemin » et crèche	39 300,00	Angicourt
Total	890 345,00	

Soit une répartition prévisionnelle de :

- 737 230,00 € HT pour la CCLVD,
- 113 815,00 € HT pour le SIE,
- 39 300,00 € HT pour la commune d'Angicourt.

A ces frais se rajouteront le coût des contrôles des travaux d'assainissement réalisés par un prestataire extérieur (étanchéité, inspections télévisées, compactage) selon les mètres réalisés selon chaque secteur.

Le montant total peut varier à la hausse ou à la baisse par rapport au montant prévisionnel susvisé selon les coûts des marchés.

Le réseau Nord Cavée jusqu'au branchement Villemin sera ensuite rétrocédé au SIE de Cinqueux en tant que dorsale.

9.3. Charges de fonctionnement

Les frais d'entretien se répartissent selon le découpage ci-dessous :

Secteur	Maître d'Ouvrage
Nord Cavée jusqu'au branchement Villemin et Sud Cavée : branchement Villemin jusqu'à lotissement Angicourt	SIE
Chemin Vert (Mogneville)	CCLVD
Rue de l'Ordibée + refoulement	CCLVD
Branchement camping, « bâtiments nord site Villemin » et crèche	CCLVD

Les frais d'entretien consistent notamment aux frais électriques éventuels (poste de refoulement), au renouvellement des équipements, au curage...

La CCLVD percevra les redevances des abonnés d'Angicourt connectés sur le réseau dont elle assure la gestion.

En contrepartie, la CCLVD reversera au SIE et via le délégataire du SITTEUR les taxes définies dans les délibérations correspondantes pour le transit des eaux usées via les réseaux des communes extérieures à la CCLVD et au traitement de ces eaux via la station d'épuration de Brenouille – Pont Ste Maxence selon les volumes transités (calculés sur les consommations d'eau potable).

Les différentes parties s'engagent à assurer l'entretien des réseaux afin d'assurer en permanence un écoulement des eaux conformes aux exigences environnementales en fonction de la répartition géographique décrite dans le tableau ci-dessus.

9.4. Subventions

Chaque partie déposera ses dossiers de subvention selon les travaux dont elle a la charge.

Pour autant la CCLVD s'engage à assister la commune et le SIE au montage de leurs dossiers et les parties s'engagent à déposer leurs dossiers simultanément afin que les organismes financeurs aient une vision globale du projet.

Article 10 Remise des ouvrages

Chaque partie à la convention étant responsable sous sa propre maîtrise d'ouvrage des travaux réalisés, elle est en charge de la levée de réserves sur les travaux effectués sur son territoire de compétence.

CHAPITRE II. LE GROUPEMENT DE COMMANDES

Article 11 **Objet de la convention de groupement de commandes**

La présente convention a également pour objet de définir les modalités de fonctionnement et d'organisation du groupement de commandes sur le fondement des dispositions de l'article L.2113-6 du Code de la Commande Publique.

Ce groupement de commandes a pour objet la procédure de passation de marchés publics relatifs à **aux travaux de desserte en assainissement collectif du hameau de l'Ordibée. Le périmètre est annexé à la présente convention.**

Les travaux sont répartis en secteur selon 3 Maîtrises d'Ouvrage telles que définis précédemment.

Article 12 **Membres du groupement de commandes**

La présente convention constitutive du groupement de commandes est établie entre les 3 parties définies en début de convention.

Article 13 **Entrée en vigueur de la convention de groupement de commandes et durée – Communication au représentant de l'Etat**

Les modalités de la convention de coopération s'appliquent telles que définies à l'article 2.

Article 14 **Désignation du coordonnateur du groupement et définition des missions confiées**

14.1. Désignation du coordonnateur du groupement de commandes

La CCLVD est désignée Coordonnateur du groupement de commandes, non mandataire. Elle sera ainsi chargée de mener les opérations de publicité, de mise en concurrence et de sélection des candidats dans le respect des dispositions du code de la commande publique.

14.2. Missions du coordonnateur

Le coordonnateur est chargé, en associant les autres membres du groupement pour chaque marché :

- De recenser et de centraliser les besoins de chacun des membres ;
- De définir l'organisation technique et administrative de la procédure ;
- D'élaborer le dossier de consultation des entreprises pour la maîtrise d'œuvre (DCE) en coordination avec le maître d'œuvre en fonction de critères validés par les parties à la présente convention ;
- De procéder à la publication de l'avis d'appel public à concurrence et à la mise en ligne du DCE sur sa plateforme de dématérialisation, de répondre aux éventuelles questions posées ;
- D'assurer la réception et l'analyse des offres ainsi que l'agrément des candidatures ;

- De convoquer la commission ad'hoc pour l'ouverture des plis, l'analyse et le choix des entreprises;
- D'établir les procès-verbaux des réunions de la commission ad'hoc ;
- De notifier aux candidats évincés le rejet de leurs offres,
- De répondre aux questionnements des candidats en lice ou évincés,
- De transmettre aux membres du groupement l'ensemble des documents nécessaires à la conclusion des marchés et à leur exécution ;
- De publier un avis d'attribution.

Par ailleurs, en cas de litige afférent à la procédure de passation du marché, le coordonnateur est habilité à représenter en justice le groupement.

Le coordonnateur n'est pas chargé :

- De signer le marché public pour le compte des bénéficiaires ;
- De notifier le marché au titulaire ;
- De réceptionner l'ouvrage ;
- De suivre l'exécution du marché ;
- De faire procéder à la levée des réserves ;
- De mettre en œuvre des actions en garantie.

14.3. Rémunération du coordonnateur

Compte tenu du caractère partenarial du groupement de commande objet des présentes, il est expressément convenu que la mission de coordonnateur ne donnera lieu au versement d'aucune rémunération ou indemnité de quelque nature que ce soit. Aucune pénalité ne lui sera appliquée.

Article 15 **Obligations des membres du groupement**

Chaque membre du groupement de commande s'engage pour chaque marché à :

- Transmettre un état prévisionnel de ses besoins quantitatifs et qualitatifs dans les délais fixés par le coordonnateur ;
- Désigner un interlocuteur unique chargé de renseigner le coordonnateur en cas de demande d'informations ;
- Concourir à l'analyse technique des offres en appui du coordonnateur,
- Signer le marché correspondant à son besoin propre ;
- Assurer la bonne exécution du marché ;
- Gérer les litiges relatifs à l'exécution du marché avec le titulaire.

Chaque membre du groupement de commandes s'engage à respecter l'ensemble des dispositions lui étant applicables en exécution de la présente convention et du marché passé sur son fondement.

Article 16 **Détermination des caractéristiques de la procédure de passation**

Les marchés publics à conclure, objet de la présente convention de groupement, seront lancés selon les procédures conformes aux dispositions du Code de la Commande Publique.

La commission ad hoc est constituée entre les parties, afin d'analyser le résultat de la consultation pour chaque marché et émettre un avis au représentant de la collectivité disposant du pouvoir de signature du marché et d'engagement de la collectivité.

Cette commission est composée, conformément aux dispositions de l'article L. 1414-3 du Code général des collectivités territoriales, pour la CCLVD et le SIE de Cinqueux de 2 représentants pour chaque membre du groupement élus parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement de commandes et d'un représentant pour la commune d'Angicourt élu parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement de commandes. Si la collectivité n'a pas de CAO nommée, il choisit des représentants parmi les membres élus au conseil Syndical ou au conseil municipal.

Pour chaque membre titulaire sera également désigné un suppléant.

La commission est présidée par le représentant du coordonnateur du groupement de commandes.

A cette commission peuvent être associés des membres qualifiés.

Article 17 **Financement**

Les frais de publicité légale ainsi que les éventuels frais relatifs aux procédures précontentieuse et contentieuses liées à la passation des marchés publics seront répartis à charges égales entre l'ensemble des membres du groupement de commande. Le coordonnateur les acquitte puis en sollicite le remboursement aux membres.

Les éventuels frais liés aux procédures précontentieuses et contentieuses relatives à l'exécution des marchés publics seront pris en charge par chacun de membres pour les litiges qui leur seraient propres.

Par ailleurs, chaque membre du groupement supportera seul la charge du coût de la prestation le concernant.

Article 18 **Constatation de l'achèvement des missions du coordonnateur**

La mission du coordonnateur prend fin à l'achèvement de la convention.

Article 19 **Modification de la convention**

Toute modification de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des partenaires à la présente Convention.

Cet avenant sera soumis à l'approbation des organes délibérants de chaque partenaire.

CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 20 **Dénonciation de la convention de par l'une des parties**

20.1. Résiliation pour motif d'intérêt général

Au cours de l'exécution de la présente convention, celle-ci peut être dénoncée à la demande de l'un ou l'autre des partenaires, et sur la base d'un accord entre leurs organes délibérants, pour un motif d'intérêt général lié à l'organisation de ses/leurs propres services, qui devra être dûment justifié.

Cette résiliation prend effet à l'expiration d'un délai de trois mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

20.2. Résiliation pour manquement à ses obligations contractuelles

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de trois mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Dans ce cas, les frais engagés pour assurer les travaux décrits à l'article 6 devront être remboursés.

20.3. Clause de sauvegarde

Par dérogation aux deux articles précédents, aucun retrait du groupement de commande ni aucune résiliation de la convention ne pourront intervenir dès lors que la procédure de passation des marchés aura été engagée, sauf décision contraire et unanime de l'ensemble des membres du groupement de commande.

Dans tous les cas, tout fait imputable à l'un des membres du groupement de commandes à l'origine d'un dommage causé au titulaire du marché, ou aux autres membres du groupement comme notamment la résiliation de cette convention et/ ou la résiliation du marché, l'expose à la prise en charge de tous les frais afférents (et notamment le dédommagement du titulaire et/ ou des autres membres du groupement de commandes).

Article 21 **Sorts des biens et du personnel mis en commun**

Lorsque la présente convention de coopération arrive à son terme tel que fixé à l'article 2, les partenaires récupèrent les biens qu'ils ont mis en commun dans le cadre de la présente coopération.

Article 22 **Responsabilité**

Les partenaires s'engagent à partager à parts égales leurs responsabilités dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

Ce partage de responsabilité ne vaut pas en cas de faute grave imputable à l'un des partenaires ou à un de ses agents dont il est responsable.

Article 23 **Assurances**

Chaque partenaire s'engage à souscrire les assurances nécessaires à l'exécution de la présente convention.

Article 24 Règlement des litiges

En cas de contestation sur l'application ou l'interprétation de l'une ou plusieurs des clauses de la présente convention, les parties s'engagent à d'abord épuiser une voie de règlement amiable avant de saisir les juridictions compétentes. A défaut, les litiges relèveront de la compétence du Tribunal Administratif d'Amiens.

S'agissant des litiges opposant un des membres du groupement de commande au titulaire des marchés, chaque membre du groupement de commande sera habilité à agir en justice ; la convention ne produisant plus d'effet sur ce point.

Article 25 Élection de domicile

Pour l'exécution de la présente convention, il est fait élection de domicile :

- pour la Communauté de Communes du Liancourtois la Vallée Dorée : 1 rue de Nogent, 60290 LAIGNEVILLE ;
- pour la Commune d'Angicourt : 34 rue de l'Église, 60940 ANGICOURT ;
- pour le SIE de Cinqueux, 10 place Georges Tainturier, 60940 CINQUEUX.

En 4 exemplaires originaux,

Pour la commune	Pour le SIE	Pour la CCLVD
A Angicourt, le Le Maire Michel DELAGRANGE	A Cinqueux, le La Présidente Véronique VERRIERE	A Laigneville, le Le Président Olivier FERREIRA

Annexe

Plan des travaux



DK

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/18

**AUTORISATION DU PRESIDENT A SIGNER UNE CONVENTION DE MANDAT
AVEC L'AGENCE DE L'EAU SEINE NORMANDIE RELATIVE A L'INSTRUCTION,
LA LIQUIDATION ET LE PAIEMENT DES AIDES DANS LE CADRE DE LA MISE
EN CONFORMITE DES PARTIES PRIVATIVES OU DE CREATION DE
BRANCHEMENTS D'ASSAINISSEMENT**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

La Communauté de communes du Liancourtois assure la réalisation des contrôles de conformité d'assainissement collectif depuis 2011. Depuis 2014, les contrôles ont été rendus obligatoires en cas de vente et depuis 2019, le contrôle est obligatoire quel que soit le contexte (vente, travaux, contrôle inopiné...).

En complément, depuis 2014, la mise en place de la majoration de la redevance assainissement en cas de non-conformité a été intégrée dans le règlement assainissement.

Enfin, depuis 2017, des aides financières pour la mise en conformité des branchements sur la partie privative sont versées par l'Agence de l'Eau Seine Normandie via la Communauté de communes. Ces subventions étaient versées sous conditions de réunir au moins 20 dossiers et faisaient l'objet de conventions financières ponctuelles avec l'Agence de l'Eau. Ainsi, 8 conventions ont été signées entre 2017 et 2021 pour la mise en conformité de 206 branchements.

La mise en place de cette politique incitative et volontariste de mise en conformité a nécessité le renforcement du service assainissement au niveau technique (contrôles réalisés en régie hormis pour l'assainissement non collectif) et administratif mais cela a permis d'avancer sur les mises en conformité et de réduire les eaux claires météoriques dans les eaux usées, les déversements au milieu naturel, les éventuelles eaux septiques arrivant à la station d'épuration du fait de la non condamnation d'anciennes fosses septiques. De plus, en cas de vente, cela permet à l'acheteur d'acheter en connaissance de cause.

Le patrimoine de branchements assainissement de la CCLVD est de l'ordre de 9700 branchements. Entre 2018 et 2020, 530 contrôles ont été réalisés en moyenne (5% du parc), 80 % en moyenne représentent des contrôles hors neuf soit 425 contrôles: Le taux de non-conformité est de 25 % à 30 % selon les années soit entre 100 à 130 branchements non conformes détectés en moyenne par an.

Afin d'améliorer le service et potentiellement d'augmenter le nombre de dossiers pouvant bénéficier de subventions, il est proposé de signer une convention de mandat avec l'Agence de l'Eau. Cela permettra de réaliser les instructions et les paiements au fil de l'eau selon l'avancement des travaux de chaque particulier et non plus d'attendre la condition de 20 dossiers pour déposer une demande d'aide à l'Agence de l'Eau puis les délais de traitement de l'Agence, ces délais cumulés impliquant parfois un délai d'un an entre l'engagement du particulier pour sa mise en conformité et la possibilité pour le particulier de réaliser les travaux (ceux-ci ne pouvant démarrer avant l'accord de l'Agence de l'Eau).

Ainsi, Monsieur le Président demande aux membres du Conseil communautaire :

- de bien vouloir l'autoriser à solliciter des subventions pour la réalisation de travaux de mise en conformité ou de création de branchements en domaine privé de particuliers auprès de l'Agence de l'eau Seine Normandie,
- d'approuver les termes de la convention de mandat relative à l'instruction, la liquidation et le paiement des aides par un mandataire public jointe à la présente délibération et dont elle fait partie intégrante,
- de l'autoriser à signer la convention et tout acte afférent à ce dossier.

Il est précisé que la demande de subvention concerne l'ensemble des 10 communes de la Communauté de communes Bailleval, Cauffry, Labruyère, Laigneville, Liancourt, Mogneville, Monchy-Saint-Eloi, Rantigny, Rosoy, Verderonne.

Il est précisé que le nombre total de dossiers projeté est de 259 pour une durée de 2.5 ans (2022-2024).

De plus, il est précisé qu'une fois la convention de mandat autorisée par l'Agence de l'eau, l'aide se décomposera en plusieurs autorisations d'engagement (ou DAE) qui seront instruites au fur et à mesure par l'Agence de l'Eau Seine Normandie.

Enfin, il est précisé que les travaux seront réalisés uniquement en maîtrise d'ouvrage privée, l'EPCI n'intervenant que pour le contrôle des différentes phases de l'opération.

Ceci étant exposé, le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré **à l'unanimité** :

- autorise le Président à solliciter des subventions pour la réalisation de travaux de mise en conformité ou de création de branchements en domaine privé de particuliers auprès de l'Agence de l'eau Seine Normandie,

- approuve les termes de la convention de mandat relative à l'instruction, la liquidation et le paiement des aides par un mandataire public jointe à la présente délibération et dont elle fait partie intégrante,
- autorise le Président à signer la convention et tout acte afférent à ce dossier.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

Convention de mandat relative à l'instruction, la liquidation et le paiement des aides par un mandataire public

Entre

L'Agence de l'Eau Seine-Normandie, établissement public de l'État à caractère administratif, représentée par sa Directrice générale, agissant en vertu de la délibération CA 18-43 du conseil d'administration du 20/11/2018 modifiée par délibération CA 20-08 du 10/03/2020, désignée par « l'agence », d'une part,

et

La Communauté de communes du Liancourtois La Vallée dorée, représenté par Olivier FERREIRA, en qualité de Président, dûment autorisé(e) par délibération du Conseil Communautaire en date du 05/07/2022 à signer la présente convention, désignée ci-après par « le mandataire » d'autre part,

- Vu la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises,
- Vu l'article R. 213-32-I du code de l'environnement,
- Vu le décret n° 2016-544 du 3 mai 2016 portant dispositions relatives aux conventions de mandat conclues par les établissements publics et les groupements d'intérêt public nationaux et les autorités publiques indépendantes avec des tiers,
- Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012, modifié, relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
- Vu l'arrêté du 31 janvier 2018 fixant la liste des pièces justificatives des dépenses des organismes soumis au titre III du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
- Vu le 11^e programme d'intervention (2019-2024) de l'agence de l'eau Seine-Normandie,
- Vu les conditions générales d'attribution et de paiement des aides de l'agence de l'eau Seine-Normandie,
- Vu la demande de conventionnement en date du 05/07/2022,

IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION – MOTIF ET GRATUITE DU MANDAT

La présente convention a pour objet de définir les conditions selon lesquelles l'agence confère au mandataire l'instruction, la liquidation et le paiement des aides de l'agence à des attributaires dans le cadre de son 11^e programme (2019-2024) pour les actions suivantes :

Intitulé de l'action	Ligne du 11 ^e programme d'intervention de l'agence de l'eau Seine-Normandie
<p>Mise en conformité de la partie privative des branchements (particuliers, immeubles, bâtiments publics) des réseaux relevant de la compétence collective de la Communauté de communes du Liancourtois la Vallée dorée.</p> <p>Création de branchements.</p> <p>Si possible et selon accord du riverain, déconnexion des eaux pluviales de ces mêmes réseaux, en secteur pavillonnaire.</p>	1213
<p>Actions collectives (études et travaux) auprès des activités économiques non agricoles (hors redevable direct) à savoir :</p> <p>-Installation d'un bac à graisses pour les métiers de bouche et de restauration collective ;</p> <p>-Création et mise en conformité de branchements EU (déconnexion des eaux pluviales raccordées au réseau d'eaux usées ou unitaires, déconnexion des eaux usées raccordées au réseau d'eaux pluviales)</p>	1316

Elle ne s'applique qu'au cas où le mandataire n'assure pas la maîtrise d'ouvrage des travaux.

Le mandataire ne perçoit aucune rémunération de l'agence de l'eau pour la réalisation des tâches en objet ci-dessus.

Le mandataire en charge du service public en lien avec l'action aidée a décidé d'initier, de piloter et d'animer une opération groupée d'études et/ou travaux sous maîtrise d'ouvrage privée. Le mandataire, en organisant l'animation de l'opération, assure une relation de proximité avec les personnes privées maîtres d'ouvrage simplifiant ainsi la gestion des aides, le suivi et le solde des études et travaux.

ARTICLE 2 – MODALITES D'ATTRIBUTION DES AIDES INDIVIDUELLES

2.1 Conditions d'intervention

Les aides instruites par le mandataire au nom et pour le compte de l'agence devront respecter les dispositions du 11^e programme de l'agence de l'eau pour l'action visée à l'article 1 de la présente convention (éligibilité, champ d'application, assiette, niveaux d'aide) et les conditions générales d'attribution et de paiement des aides de l'agence.

L'agence s'engage à informer le mandataire sur toute modification du programme impactant les opérations effectuées par le mandataire dans le cadre de la convention.

2.2 Rôle du mandataire

Le mandataire :

- recense les maîtres d'ouvrage volontaires ou potentiels pour réaliser sur la durée de la convention l'opération relevant de l'action définie à l'article 1 de la présente convention ;
- assure la réception des demandes d'aides complètes, l'instruction, la liquidation, le contrôle et le paiement des aides de l'agence.

Le mandataire mentionne l'aide de l'agence dans ses échanges avec les attributaires, notamment lors du versement de la subvention.

2-3 Attribution des aides par l'agence

Sur la base du recensement effectué par le mandataire, ce dernier dépose une demande d'autorisation d'engagement à l'agence de l'eau (voir annexe 1). L'agence prend une décision d'autorisation d'engagement déterminant la localisation de l'opération, l'enveloppe financière maximale mise à disposition du mandataire pour attribuer les aides, ainsi que le nombre prévisionnel de dossiers individuels éligibles.

L'agence notifie la décision au mandataire.

Pendant la durée de la convention, le mandataire peut déposer une ou plusieurs demandes d'autorisation d'engagement.

2-4 Instruction des aides par le mandataire

Le mandataire accuse réception auprès de chaque maître d'ouvrage de la demande d'aide, dans le respect de l'article 2 des conditions générales d'attribution et de paiement des aides. Il centralise et consolide, pour le compte de l'agence, les pièces nécessaires à l'instruction de la demande d'aide financière dont la liste est fixée en annexe 2 et sur les formulaires existants pour les activités économiques, comportant impérativement les engagements signés de l'attributaire conformément au modèle joint en annexe 2.

Le mandataire instruit les demandes d'aide selon les modalités d'aide du 11^e programme en vigueur au moment de la réception de la demande d'aide formelle et complète par l'attributaire.

2-5 Notification de l'aide par le mandataire aux attributaires

Dans la limite de l'enveloppe financière indiquée à l'article 2.3, le mandataire notifie à chaque attributaire le montant maximum de l'aide par une lettre de notification qui contient *a minima* les éléments figurant dans le modèle proposé en annexe 3.

Le mandataire mentionne l'aide de l'agence de l'eau dans ses échanges avec les attributaires, notamment lors de son versement.

ARTICLE 3 – MODALITES DE VERSEMENT DES AIDES

3- 1 Versement des aides de l'agence de l'eau au mandataire et reddition des comptes

Après signature par l'agence de la décision d'autorisation d'engagement visée à l'article 2.3, une avance sera versée au mandataire. Elle sera égale à 50 % du montant de l'autorisation d'engagement visé à l'article 2.3. Une seconde et dernière avance du montant précisé par le mandataire pourra être versée sur présentation des éléments qui justifient la consommation de l'avance précédente.

Les versements se feront par virement sur le compte du mandataire après communication de ses coordonnées bancaires au format SEPA (IBAN + BIC).

Le mandataire justifie, à l'appui de la demande de reconstitution de l'avance, de l'état d'engagement des opérations aidées conformément aux modalités prévues par la présente convention ou l'emploi de fonds déjà versé, en transmettant à l'agence le formulaire joint en annexe 4.

Le mandataire justifie, à l'appui de la demande de solde de la décision d'autorisation d'engagement, de l'achèvement des opérations aidées conformément aux modalités prévues par la présente convention en transmettant à l'agence :

- le formulaire joint en annexe 4 dans un délai d'un an à l'issue de l'achèvement des travaux ;
- l'attestation du comptable public du mandataire certifiant que les paiements qu'il a effectué sont appuyés des pièces justificatives de la dépense et qu'il est en possession de toutes les pièces afférentes à ces opérations.

Lors du solde de l'autorisation d'engagement, toute avance qui n'aura pas été utilisée par le mandataire donnera lieu à recouvrement de la part de l'agence de l'eau, qui émettra un ordre de reversement à l'encontre du mandataire.

Une reddition des comptes devra être effectuée *a minima* une fois par an et au plus tard le 31 décembre de chaque année en transmettant à l'agence le formulaire joint en annexe 4.

3-2 Versement des aides par le mandataire aux maîtres d'ouvrage et suivi des décisions d'aide

Le mandataire s'engage à verser aux attributaires les aides de l'agence de l'eau et à n'exercer pour son compte aucune retenue ni compensation.

Le mandataire assure la liquidation et le paiement des aides de l'agence de l'eau aux attributaires dans le respect des conditions générales d'attribution et de paiement des aides en vigueur au moment de l'instruction.

Notamment aucun versement ne peut avoir lieu sans justification de la bonne réalisation des opérations et des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage.

La subvention sera versée par application d'un taux d'aide à 100 % des justificatifs de dépenses retenus par le mandataire.

Dans un délai de deux mois à compter du versement de l'aide au dernier attributaire restant à traiter, le mandataire renseigne et transmet à l'agence de l'eau l'état justificatif du reversement de la totalité des aides aux attributaires (conformément au modèle joint en annexe 4).

ARTICLE 4 – DECISION DE DECHEANCE ET RECOUVREMENT

4.1 - Lorsqu'à l'issue d'un contrôle effectué sur pièce ou sur place par le mandataire, s'il apparaît que des sommes ont été indûment versées à un attributaire, le mandataire propose à l'agence une décision de déchéance de droit partielle ou totale. Après accord de l'agence de l'eau, le mandataire est chargé de l'émission des ordres de recouvrer, de leur recouvrement amiable et forcé et de leur apurement selon les règles fixées par le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable.

4.2 - L'émission de l'ordre de recouvrer doit être effectuée à l'encontre de l'attributaire dans un délai de 6 mois à compter de l'accord de l'agence visé à l'article 4.1 ou de la demande de l'agence de l'eau suite à contrôle dans les conditions fixées à l'article 6. La somme mise en recouvrement sera majorée, le cas échéant, des pénalités et des intérêts au taux légal prévus par la réglementation en vigueur. Dans ce cadre, le mandataire peut accorder des délais de paiement aux débiteurs qui en font la demande.

En cas de recours administratif ou contentieux contre la ou les décisions de déchéance de droit par l'attributaire, l'agence s'engage à en informer le mandataire dans les meilleurs délais.

Lorsqu'un motif de non-valeur ou d'abandon de créance est constaté, le mandataire soumet à l'agence pour décision la liste des dossiers concernés et lui communique une copie de la pièce justifiant la demande. L'agence informe le mandataire de sa décision.

Si l'agence de l'eau estime qu'il n'y a pas lieu d'admettre une créance en non-valeur, elle communique au mandataire les informations nouvelles permettant de reprendre le recouvrement.

Le mandataire procède à l'apurement des prises en charge en fonction de la décision exprimée. Les sommes admises en non-valeur ou les créances faisant l'objet d'un abandon dans le cadre de la convention sont à la charge de l'agence, à concurrence de la part qu'elle a apportée.

ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION

L'entrée en vigueur de la présente convention est fixée à sa date de notification par l'agence de l'eau au mandataire, après signature des parties.

La durée de la convention couvre celle du 11^e programme de l'agence avec les réserves énoncées ci-après :

- aucune décision d'autorisation d'engagement ni aucune aide individuelle à l'intention des maîtres d'ouvrages ne pourra être prise après l'expiration du 11^e programme ;
- concernant les crédits de paiement, la présente convention prendra fin après le dernier paiement effectué par l'agence de l'eau au titre de la présente convention ;
- à chaque fin d'exercice comptable postérieur à la date du dernier paiement, le solde des sommes recouvrées par le mandataire est reversé à l'agence ;
- la clôture de la convention interviendra après le recouvrement ou l'apurement de tous les ordres de recouvrer, et lorsque la totalité des crédits confiés au mandataire seront soldés.

ARTICLE 6 – CONTROLES ET SANCTIONS EN CAS DE MANQUEMENT

L'agence de l'eau pourra procéder à une vérification de la gestion des demandes d'aide par le mandataire et du respect des modalités d'aides de l'agence de l'eau et de ses règles administratives.

Le mandataire s'engage à se soumettre aux contrôles techniques et financiers qui peuvent se dérouler sur pièces et sur place, par ou pour le compte de l'agence de l'eau dans le cadre de la présente convention.

Le dispositif de contrôle sera mis en œuvre par notification simple auprès du mandataire et pourra s'effectuer dans un délai de dix ans à compter de la date du solde de la décision d'autorisation d'engagement accordée au titre de la présente convention.

L'ensemble des documents justifiant de l'instruction de la demande d'aide reçue, de la liquidation et des demandes de versement de l'aide devront être consultés ou transmis à l'agence de l'eau à sa demande, et conservés pour une durée de dix ans à compter du solde financier de chaque décision d'autorisation d'engagement.

L'agence de l'eau transmettra les conclusions de cette vérification au mandataire, qui pourra aboutir aux actions suivantes :

- la mise en œuvre d'un plan d'actions correctives afin de remédier aux dysfonctionnements constatés ;
- le remboursement, par les attributaires, des subventions qu'ils ont indûment reçues dans les conditions fixées à l'article 4.2 ;
- la résiliation de la présente convention de mandat, dans les conditions fixées à l'article 7.

ARTICLE 7 – RESILIATION DE LA CONVENTION

En cas de non-respect par l'agence ou par le mandataire des engagements respectifs inscrits dans la présente convention ou pour tout autre motif, celle-ci pourra être résiliée par l'une ou l'autre des parties, à l'expiration d'un délai d'un mois après envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception précisant le motif de résiliation.

En cas de résiliation, le mandataire s'engage à transmettre à l'agence l'ensemble des éléments permettant à cette dernière de reprendre l'instruction financière et technique des dossiers d'aide.

L'agence pourra également demander au mandataire de payer jusqu'à leur terme les dossiers ayant déjà fait l'objet d'une aide notifiée à des attributaires. Dans cette hypothèse, l'agence s'engage à apporter les crédits nécessaires au paiement de l'intégralité des dossiers à payer pour son compte.

ARTICLE 8 – CONDITIONS DE CONSERVATION, D'ARCHIVAGE DES PIÈCES ET DOCUMENTS LIES A LA CONVENTION

Le mandataire s'engage à respecter les dispositions générales du code du patrimoine relatives à la gestion d'archives publiques et, notamment, à conserver pendant le délai indiqué à l'article 6 l'ensemble des pièces justificatives relatives à l'instruction, à la liquidation et au paiement des aides.

Le mandataire se rapprochera des archives départementales compétentes, dans le cadre du contrôle scientifique et technique, afin d'établir des modalités d'application du sort final des dossiers à l'issue de leur durée administrative (DUA).

ARTICLE 9 – CHANGEMENT DE STATUT DU MANDATAIRE

Le mandataire est tenu d'informer l'agence de l'eau de tout changement affectant son statut ou de tout transfert de compétence en rapport avec l'objet du contrat.

ARTICLE 10 – DONNEES PERSONNELLES

Le mandataire s'engage, dans le cadre des missions objet de la présente convention, à respecter les obligations prescrites par le règlement européen (UE) 2016/679 du 27 avril 2016, dit « règlement général sur la protection des données » (RGPD), afin de garantir la transparence, la traçabilité et la protection des données personnelles des attributaires d'aides.

Il s'engage notamment à apporter aux attributaires une information relative au traitement de leurs données personnelles mis en œuvre, aux droits dont ils disposent et à la façon de les exercer, conformément aux dispositions des articles 12 à 22 du RGPD ».

ARTICLE 11 – LITIGES

Les parties s'engagent, en cas de litige sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, à chercher un règlement amiable.

En cas d'échec des voies de règlement amiable, tout litige sera porté devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Le mandataire déclare avoir pris connaissance et accepté les dispositions ci-dessus mentionnées.

Avis conforme de l'agent comptable de l'agence de l'eau Seine-Normandie

Fait en deux exemplaires originaux.

A Nanterre, le

Pour l'agence de l'eau Seine Normandie

La directrice générale de l'agence

L'agent comptable

A, le

Pour le mandataire

(nom et qualité du signataire, cachet de l'entité)

Le Président de la Communauté de communes du
Liancourtois, Olivier FERREIRA,

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : pièces justificatives remises par le mandataire lors de la demande d'autorisation d'engagement auprès de l'agence.

Annexe 2 : demande d'aide et engagement type du demandeur de l'aide.

Annexe 3 : modèle de lettre de notification de l'aide par le mandataire

Annexe 4 : état justificatif des engagements et des reversements des aides de l'agence aux attributaires

ANNEXE 1

PIECES JUSTIFICATIVES REMISES PAR LE MANDATAIRE LORS DE SA DEMANDE D'AUTORISATION D'ENGAGEMENT AUPRES DE L'AGENCE

- Tout acte autorisant l'organisme public à s'engager au titre de la présente convention ;
- Notice explicative portant notamment sur les points suivants :
 - le territoire concerné ;
 - les justifications et attendus de l'opération ;
 - pour chaque type de travaux envisagés, une estimation du nombre prévisionnel d'opérations réalisables ;
 - la durée prévisionnelle de l'opération ;
 - l'estimation du montant des aides à engager.

ANNEXE 2

DEMANDE D'AIDE ET ENGAGEMENT DU DEMANDEUR

Actions financées dans le cadre du 11^e programme :

Assainissement non collectif / Assainissement collectif / Activité économique (*raier la mention inutile*)

Objet et domiciliation de l'opération :

- Nature du projet :
- Etudes préalables /préciser :
 - Mise en conformité de la partie privative du branchement particulier
 - Déconnexion des eaux pluviales
 - Mise en conformité de l'assainissement non collectif
 - Installation de bac à graisses*
 - Mise en place d'une installation de nettoyage de rouleaux de peinture*
 - Installation d'une fontaine biologique*
 - Autres travaux de faible montant d'activités économiques*

Montant du projet : [...] € HT

Je soussigné : **Nom, Prénom, adresse ou raisons sociale, adresse, numéro SIRET**

- sollicite l'aide financière de l'agence de l'eau Seine-Normandie pour la réalisation du projet présenté ci-dessus et atteste être habilité pour présenter cette demande d'aide ;
- certifie que l'opération n'a pas démarré (aucune acceptation formelle de devis);
- certifie avoir pris connaissance des conditions du programme pluriannuel d'intervention de l'agence de l'eau Seine-Normandie ;
- m'engage à informer [*identité du mandataire*] des éventuelles autres aides publiques perçues dans le cadre de l'opération financée par l'agence (conseil départemental...);
- certifie avoir pris connaissance des conditions générales d'attribution et de paiement des aides de l'agence de l'eau Seine-Normandie, et m'engage à les respecter en cas d'attribution de l'aide. J'ai noté à ce titre que l'agence est représentée dans ses droits et obligations par le mandataire identifié au point précédent ;
- m'engage à présenter la demande de solde de l'opération fixé à un an, au sens de l'article 2 des conditions générales d'attribution et de paiement des aides de l'agence de l'eau Seine-Normandie ;
- ai pris connaissance du fait que l'aide ne me sera réglée qu'à la suite de l'obtention d'une facture acquittée et le cas échéant d'un certificat de conformité**.

Pièces à joindre : devis choisis + enquête domiciliaire pour ANC ou branchement.

* Compléter le formulaire correspondant et le joindre également

** Délivré par : la collectivité pour les travaux sur la partie privative des branchements de particuliers et les bacs à graisse ou autres travaux d'activités économiques raccordées / par le SPANC pour les travaux d'assainissement non collectif.

Fait à, le

Signature du demandeur

Nom et qualité du signataire

Cas de non-récupération de la TVA : le cas échéant, je soussigné(e) (*Nom, Prénom*) certifie sur l'honneur ne pas récupérer la TVA.

Montant du projet : [...] € TTC le cas échéant

A, le.....

Le demandeur (*signature et cachet*)

ANNEXE 3

MODELE DE COURRIER DE NOTIFICATION DE L'AIDE PAR LE MANDATAIRE



Logo du mandataire

Date

ADRESSE ATTRIBUTAIRE

Références du dossier : N° décision d'autorisation d'engagement AESN :

Objet : Notification de l'aide financière de l'agence de l'eau Seine-Normandie

XXXXXXXXX,

J'ai le plaisir de vous informer que l'aide de l'agence de l'eau Seine-Normandie vous est accordée pour votre projet de XXXXXXXXXXXXXXXX. Vous pouvez désormais signer le devis que vous avez retenu.

L'aide financière de l'agence de l'eau est attribuée dans les conditions suivantes :

- Adresse des travaux : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- Nature des travaux financés (type de filière...) : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- Nom de l'entreprise qui réalisera les travaux : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- Dépense maximale retenue : X XXX € TTC
- Taux de subvention* : XX %
- Montant maximal de la subvention : XXX €.

Pour pouvoir bénéficier de l'aide, vous devrez transmettre les justificatifs des dépenses nécessaires au versement du solde de l'aide **dans un délai de 12 mois à compter de la date de ce courrier**. Avant la fin des travaux vous devrez solliciter [*le mandataire*] pour la vérification de la bonne exécution des travaux puis quand le chantier est achevé, pour obtenir le règlement, vous devrez fournir au [*mandataire*] les pièces suivantes :

- Copie de la facture acquittée des travaux de réhabilitation,
- IBAN + BIC du compte bancaire sur lequel l'aide sera versée.

Je vous prie de croire, XXXXXXXX, à l'assurance de ma considération distinguée

[Le mandataire]

* Ne concerne que les études ou les activités économiques

Déconnexion des eaux pluviales

Mise en conformité de la partie privative du branchement particulier et Déconnexion des eaux pluviales

Mise en conformité de l'assainissement non collectif

Installation de bac à graisses

Mise en place d'une installation de nettoyage de rouleaux de peinture

Installation d'une fontaine biologique

Autres travaux de faible montant d'activités économiques

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/19

**MISE A JOUR DE LA GRILLE TARIFAIRE DES TRAVAUX EAU POTABLE :
VOTE DE TARIFS POUR LA REALISATION DE BRANCHEMENTS D'EAU
POTABLE EN DIAMETRE 100**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Afin de compléter le tableau de tarifs des branchements d'eau potable actualisé en janvier 2017, Monsieur le Président demande aux membres du conseil communautaire de bien vouloir l'autoriser :

- à rajouter à la grille tarifaire existante un tarif correspondant à la réalisation d'un branchement d'eau potable diamètre 100 pour un montant de 2 949.75€ HT,
- d'appliquer ces tarifs à compter du 11 juillet 2022,
- de réviser annuellement ces tarifs en fonction du coefficient de révision TP10a selon la formule suivante :

Montant du tarif x coefficient de révision

Où coefficient de révision = $0,15 + 0,85 \times \frac{I_n}{I_0}$

Où I_n = indice de référence au mois n pour la révision des tarifs de branchements constitué par l'indice TP10a publié au Moniteur des travaux publics. Le mois n est le mois précédant de 3 mois le mois au cours duquel se situe la date de mise en application de la révision des prix.

I_0 = indice de référence au mois 0 (juillet 2022) pour la révision des tarifs de branchements constitué par l'indice TP10a publié au Moniteur des travaux publics.

La grille tarifaire mise à jour est présentée en annexe.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité autorise le Président :

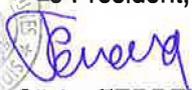
- à rajouter à la grille tarifaire existante un tarif correspondant à la réalisation d'un branchement d'eau potable diamètre 100 pour un montant de 2 949.75€ HT,
- à appliquer ces tarifs à compter du 11 juillet 2022,
- à réviser annuellement ces tarifs en fonction du coefficient de révision TP10a selon la formule décrite ci-dessus.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,


Olivier FERREIRA

GRILLE DE PRIX EAU POTABLE 04/07/2022

	Désignation	Prix HT (valeur janvier 2016 pour tous les prix sauf à partir du prix n°37 valeur sept 2015 et prix 58 valeur juillet 2022)
1	Diamètre 15, PE de 25	1 424,72 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	1 424,72 €
2	Diamètre 20, PE de 32	1 533,80 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	1 533,80 €
3	Diamètre 30, PE de 40	1 834,61 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	1 834,61 €
4	Diamètre 40, PE de 50	1 971,25 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	1 971,25 €
5	Prix du branchement > 10,00ml / le ml	129,22 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	129,22 €
6	Citerneau pour diam 15 et 20 et 1 seul compteur	610,44 €
7	Compact pour diam 15 et 20 et 1 seul compteur**	641,29 €
8	Déplacement supplémentaire pour chiffrage travaux y compris frais administratifs	55,00 €
9	Frais administratifs pour devis supplémentaire	16,50 €
10	Déplacement d'un agent	38,57 €
11	Main d'œuvre d'un agent / h	22,00 €
12	Déplacement agent d'astreinte	77,00 €
13	Main d'œuvre agent d'astreinte /h	44,00 €
14	Déplacement encadrant	46,00 €
15	Main d'œuvre encadrant /h	26,00 €
16	Déplacement encadrant d'astreinte	92,00 €
17	Main d'œuvre encadrant d'astreinte /h	52,00 €
18	Nourrice 2 compteurs*	252,33
19	Nourrice 3 compteurs	380,70
20	Nourrice 4 compteurs	478,21
21	Nourrice 5 compteurs	576,28
22	Nourrice 6 compteurs	674,34
23	Nourrice 7 compteurs	772,41
24	Nourrice 8 compteurs	911,72
25	Déplacement de compteur (avec fournitures)	166,78
26	Déplacement de compteur (sans fournitures)	137,77
27	Etalonnage de compteur diamètre 15 et 20 sur banc agréé (hors compteur)	117,30
28	Etalonnage de compteur diamètre 25 et 30 sur banc agréé	187,44
29	Etalonnage de compteur diamètre 40 sur banc agréé	217,89
30	Etalonnage de compteur diamètre 50 sur banc agréé	380,53
31	Etalonnage de compteur diamètre 65 sur banc agréé	390,56
32	Etalonnage de compteur diamètre 80 sur banc agréé	397,56
33	Etalonnage de compteur diamètre 100 sur banc agréé	508,11
34	Etalonnage de compteur diamètre 15 et 20 procédure COFRAC	423,95
35	Etalonnage de compteur diamètre 25 et 30 procédure COFRAC	542,87
36	Déplacement pour manque d'eau suite au gel	38,57 €
37	Fourniture de compteur diamètre 15	29,01 €
38	Fourniture de compteur diamètre 15 télérelevé équipé d'un module radio clipsé	73,15 €
39	Fourniture de compteur diamètre 15 télérelevé équipé d'un module radio déporté	102,30 €
40	Fourniture de compteur diamètre 20 télérelevé équipé d'un module radio clipsé	85,25 €
41	Fourniture de compteur diamètre 20 télérelevé équipé d'un module radio déporté	113,30 €
42	Fourniture de compteur diamètre 30 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	163,46 €
43	Fourniture de compteur diamètre 40 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	207,46 €
44	Fourniture de compteur diamètre 50 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	328,46 €
45	Fourniture de compteur diamètre 60 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	383,46 €
46	Fourniture de compteur diamètre 80 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	658,46 €
47	Fourniture de compteur diamètre 100 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	768,46 €
48	Fourniture de compteur diamètre 150 télérelevé équipé d'un module radio clipsé ou déporté	1 098,24 €

GRILLE DE PRIX EAU POTABLE 04/07/2022

	Désignation	Prix HT (valeur janvier 2016 pour tous les prix sauf à partir du prix n°37 valeur sept 2015 et prix 58 valeur juillet 2022)
49	Fourniture d'un compteur diamètre 20	39,33 €
50	Fourniture d'un compteur diamètre 30	124,04 €
51	Fourniture d'un compteur diamètre 40	166,33 €
52	Fourniture d'un compteur diamètre 50	312,93 €
53	Fourniture d'un compteur diamètre 60	348,24 €
54	Fourniture d'un compteur diamètre 80	678,00 €
55	Fourniture d'un compteur diamètre 100	776,67 €
56	Fourniture d'un compteur diamètre 150	1 046,10 €
57	Fourniture d'un module déporté	77,00 €
58	branchement diam 100 avec compteur sans regard	2 949,75 €
	Habitation de + de 2 ans (TVA à 10 %)	2 949,75 €

*** Les nourrices 2 compteurs sont proscrites pour les maisons individuelles.**

D'une manière générale les nourrices ne doivent être proposées que pour les collectifs.

**** les compacts sont soumis à l'appréciation du service**

La pose de compteur neuf en cave ou en logements n'est pas tolérée

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/20

**ACQUISITION DU PERIMETRE IMMEDIAT DU CHAMP CAPTANT DE
LABRUYERE – MISE A JOUR DE LA DELIBERATION DU 20/06/2016**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président explique que la protection des eaux destinées à l'alimentation humaine est assurée par la mise en place de périmètres de protection autour des ouvrages de captage. Cette démarche est encadrée par l'Agence Régionale de la Santé. Le périmètre de protection immédiat (PPI) est le plus proche des captages. Cet espace sera clôturé. L'acquisition des parcelles du périmètre immédiat par les propriétaires des captages est réglementaire (article L20 du code de la santé publique). Depuis 2009, la Communauté de communes a lancé les acquisitions des parcelles du périmètre immédiat sur la base de l'estimation des domaines et est propriétaire de 75 % des parcelles.

Une des parcelles concernées appartenant à M. HANS a fait l'objet de plusieurs modifications. La dernière délibération datant de juin 2016, il convient de mettre à jour cette délibération suite à une nouvelle division et un changement de surface avant la réalisation de la vente.

Monsieur le Président demande aux membres du conseil communautaire de bien vouloir l'autoriser à :

- Acquérir les parcelles D839, 840, 841 pour une surface de 8626 m² incluse dans le périmètre immédiat du champ captant selon l'estimation des domaines de 2008,
- Désigner le notaire Cajet-Anty pour cette acquisition,
- Signer tous les actes afférents à ce dossier.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité autorise le Président :

- Acquérir les parcelles D839, 840, 841 pour une surface de 8626 m² incluse dans le périmètre immédiat du champ captant selon l'estimation des domaines de 2008,
- Désigner le notaire Cajet-Anty pour cette acquisition,
- Signer tous les actes afférents à ce dossier.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

Relevés, mesures, calculs géométriques, topographie, divisions, bornages, copropriétés, conseils en droit foncier et en droit de l'urbanisme, analyses des données et établissement de cartes et plans numériques (CAO/DAO)

Mr BROCHOT Benoît
Ingénieur ESTP
Géomètre-Expert

Siège social:
2 Place du Général De Gaulle
60420 MANGNELAY-MONTIGNY

Pour contacter la société:
03 44 50 72 77 / 07 72 32 58 61
benoit.brochot@geometre-expert.fr



Inscrit au tableau de l'ordre des Géomètres-Experts:
20188400003

Capital social:
5000 €

N° d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés :
838 034 908 R. C.S. Beauvais

N° de TVA intracommunautaire:
FR51 838 034 908

DEPARTEMENT DE L'OISE COMMUNE DE LABRUYERE PLAN DE DIVISION

Propriété(s) / Référence(s) cadastrale(s)

Propriété **SARL HANS**

Lieu(x)-dit(s) : "Les Sablons"
Section(s) et n° de parcelle(s) : D n°830

Informations générales sur le plan

Echelle : 1/250

Plan établi en septembre 2020

Planimétrie rattachée en système Lambert 93 zone 8 (CC-49) par GPS
Les distances, les limites et les superficies ne seront définitives qu'après bornage contradictoire.

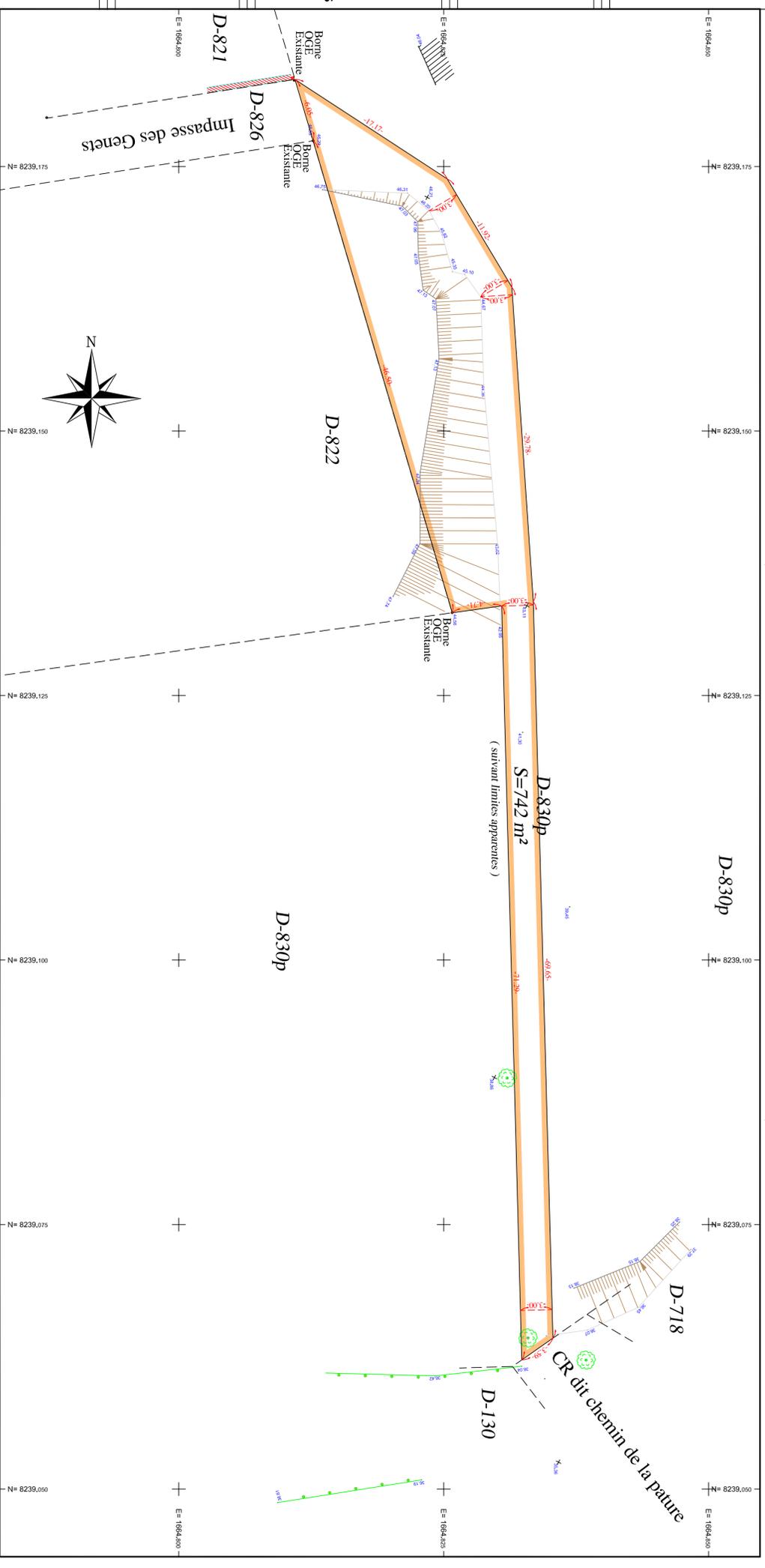
Légende

- Bâtiment
- Parcelle
- Talus
- Cloture

Informations générales sur le dossier

Dossier n° : S20117

Dossier modificatif du parcellaire cadastral n°
en date du





-  PPI enquête parcellaire 2017
-  PPI suite construction lotissement
-  Parcelles à exproprier
-  future division cadastrale (envoi cadastre 14/01/2021)

réalisé le 05/05/2022

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/21

REMBOURSEMENT DE FRAIS INDUS A DES USAGERS

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtitia COQUELLE, Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

1° Un usager de l'eau (PDC 03579) a fait intervenir un plombier pour une détection de fuite, car de l'eau s'infiltrait dans sa cave (eau claire) depuis plusieurs jours.

Cependant, il s'avère que cette fuite était située sur la partie de branchement avant compteur.

L'usager a donc pris contact avec nos services, un technicien est intervenu le 28/04 pour fermeture du branchement et la réparation de fuite a été réalisée le 29/04.

La fuite n'étant pas située sur la partie privative du branchement d'eau, l'usager demande la prise en charge de la facture du plombier soit 480 € TTC.

Le Président propose d'accepter la demande de remboursement de l'usager.

2° Un usager (PDC 01452) a contacté nos services nous informant que ses eaux usées ne s'évacuaient plus.

Un technicien est intervenu au domicile de l'usager et a constaté qu'il n'existait aucune boîte de branchement ou regard sur le domaine public permettant de déterminer si le bouchon se situait sur domaine public ou domaine privé.

Nous avons donc fait intervenir notre prestataire de service VEOLIA pour débouchage du branchement chez l'usager directement. Cependant, il n'a pu désobstruer le branchement celui-ci étant fortement désaxé par rapport à la sortie.

Nous avons donc recontacté l'usager lui demandant de faire intervenir un plombier pour débouchage de son branchement et l'informant qu'une boîte de branchement serait installée en domaine public prochainement.

Du fait de l'absence de boîte de branchement sur domaine public ayant nécessité l'intervention d'un plombier, l'usager demande la prise en charge, à hauteur de 50% du montant total de la facture soit 60.50 €TTC.

Le Président propose d'accepter la demande de remboursement de l'usager.

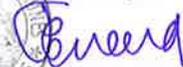
Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité accepte les demandes de remboursement des usagers liés aux pdc 03579 et 01452.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,


Olivier FERREIRA

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/22

**SURCONSOMMATION D'EAU DES ABONNES : TABLEAU DES
DEGREVEMENTS - BUDGET EAU POTABLE ET BUDGET ASSAINISSEMENT**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtizia COQUELLE, Laëtizia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtizia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVljevic, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Monsieur le Président demande de bien vouloir accepter le montant accordé à Mme THIVER à la suite du dossier médiation de l'eau de 2017, pour la part assainissement de ses factures de 2014-2015.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré **à l'unanimité** accepte le montant accordé à Mme THIVER pour la part assainissement de ses factures 2014-2015 selon tableau ci-joint.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtizia COQUELLE), Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtizia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtizia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception
en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA

Olivier FERREIRA

FUITE SUR FACTURATION 2014-15

Mensualisé	Assainissement Facturé	N° PDC	Civilité	Nom	Prénom	Adresse	Commune	Date de la demande de prise en charge	Situation de la fuite	Pris en charge	Eau assainie	Consommation Eau à dégrever	Consommation Ass. à annuler	2.285 €	0.085 €	0.220 €	0.300 €	1.973 €	0.300 €	1.973 €	DEGREVEMENT		ANNULATION	Date Conseil	DEGREVEMENT		ANNULATION	TOTAUX CUMULES
														Eau HT	Redevance prélèvement	Lutte contre la pollution	Modernisation des réseaux	Assainissement	Modernisation des réseaux	Assainissement	TOTAL HT EAU (6743)	TOTAL HT ASS (6743)	TOTAL HT ASS		TOTAL TTC EAU (6743)	TOTAL TTC ASS (6743)	TOTAL TTC ASS	
NON	OUI		Mme	THIVER	Lucienne	78 rue Martin Luther King	LAIGNEVILLE		Dossier médiation sur facture 2014- 2015	OUI	NON	0.00	175.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	52.50	345.28	0.00	0.00	397.78		0.00	0.00	437.56	437.56

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE « LA VALLEE DOREE »
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS

DEL 04-07-2022/23

**ADMISSIONS EN NON-VALEUR ET CREANCES ETEINTES – TABLEAU DES
NON-VALEURS - BUDGET EAU POTABLE ET BUDGET ASSAINISSEMENT**

		Nombres de membres	
Date de convocation :	27 juin 2022	En exercice :	32
Date d'affichage :	27 juin 2022	Présents :	17
Séance du :	04 juillet 2022	Votants :	24

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX, LE QUATRE JUILLET A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Michel DELAHOCHÉ, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Philippe LEPORI, Mesdames Laëtizia COQUELLE, Laëtizia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Bernadette FROGER.

Absents : Messieurs Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Eric CARPENTIER, Thierry BALLINER, Christophe TETU, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtizia COQUELLE), Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Gérard LAFITTE. Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Vanessa CHAMAND, Marie Noëlle GOURBESVILLE, Isabelle TOFFIN, Mirjana JAKOVLJEVIC, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOCHÉ).

Monsieur Philippe LEPORI est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Le SGC de Saint-Just-en-Chaussée a transmis les états des titres irrécouvrables afin qu'ils soient inscrits en non-valeurs. Cette liste a déjà été présentée en Conseil communautaire lors de la séance du 04/04/2022. Mais en raison d'une erreur dans l'élaboration de cette liste (créances manquantes) par le SGC de Saint-Just-en-Chaussée, Madame la Trésorière a rejeté les écritures comptables de prise en charge.

La liste transmise a été corrigée (annexe 1 liste initiale présentée en séance du 04/04/2022 et annexe 2 liste corrigée).

Monsieur le Président demande, de bien vouloir voter dans le cadre des dossiers de surendettement avec ou sans rétablissement personnel (dossiers Banque de France), des pertes irrécouvrables et des liquidations judiciaires prononcées, les montants des listes synthétisées en annexe.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité accepte, dans le cadre des dossiers de surendettement avec ou sans rétablissement personnel (dossiers Banque de France), des pertes irrécouvrables et des liquidations judiciaires prononcées, les montants des listes synthétisées en annexe.

Ont voté **POUR (24)** : Messieurs Olivier FERREIRA, Bernard GOSSET, Claude PERSANT (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Jean-François CROISILLE, Christophe DIETRICH, Gilbert DEGAUCHY, Roger MENN, Yves NEMBRINI, Sébastien RABINEAU (pouvoir à Mme Laëtitia COQUELLE), Michel DELAHOUCHE, Alain BOUCHER, Claude BOURGUIGNON, Dominique DELION, Patrick DAVENNE (pouvoir à M. DELION), Philippe LEPORI, Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Monsieur Olivier FERREIRA), Virginie GARNIER (pouvoir à M. Bernard GOSSET), Laëtitia COQUELLE, Valérie MENN (pouvoir à M. Roger MENN), Laëtitia ROULET, Ophélie VAN ELSUWE, Martine DUBUISSON, Véronique MARTEL (pouvoir à M. DELAHOUCHE), Bernadette FROGER.

Certifié exécutoire, compte tenu de la réception en sous-préfecture.

A Laigneville, le 04 juillet 2022

Le Président,



Olivier FERREIRA
Olivier FERREIRA

ADMISSION EN NON VALEUR ET CREANCES ETEINTES

Budget Eau & Assainissement

Exercice	Nom du redevable	Montant restant à recouvrer Budget EAU	Montant restant à recouvrer Budget ASST	Motif de la présentation	Observations
2018 à 2019 & 2021	MURVEL	5 291.14€	4 663.42€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2018 à 2019	NL EXPRESS ND	104.78€	106.69€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2016 à 2019	OCHO LINCKO MOOKH (ND)	1 338.15€	1 007.18€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2015 à 2020	OCTON ANTOINE / OCTON ANTOINE CAFE DE LA GARE	1 419.47€	914.19€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2015 à 2018	TEIXEIRA PAULO CAFE DES SPORTS	287.12€	668.71€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2017 à 2020	TOP DECOR ND	968.89€	1 339.49€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2013	DESPLANQUES/DUPUIS CHRISTOPHE	31.26€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2017	MAISON LINDSEY	22.40€	20.30€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2012	PRESNA BERTHO STEPHANIE	127.97€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2012	RIDOUX DIMITRI	45.59€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2017 à 2018 & 2020 à 2021	DEFAIT JANINE	36.74€	18.06€	DCD Demande renseignements Négative	
2015	DESMET LILIANE	63.11€	0.00€	DCD Demande renseignements Négative	
2019	GEORGIN LILIANE	35.04€	4.90€	DCD Demande renseignements Négative	
2010 à 2016	FAUCHON FRANCOISE	1 068.42€	1 377.86€	Dossier de Succession Vacante Négatif	
2017	CAILLOT PHILIPPE	0.08€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	TAULLEE CALVO LAETITIA SEBASTIEN	0.00€	10.89€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2011	CARLIER JEOFFROY	7.88€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	CARROYER PATRICK	0.02€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	DE ALMEIDA ERNEST	0.30€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	GOBIN JEAN-FRANCOIS	0.02€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	JOLY/DESUYO DE GUZMAN ARCADIA	11.43€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	LEGARREC/DOLOY J.PIERRE/MARYSE	0.60€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	LEMAIRE BERNARD MARC	0.88€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	NOEL CLAUDE	0.89€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	OUSTRIERE DANIEL	0.05€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	POLLEUX JEAN-MARY	0.30€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	RAMA LAURENT	7.24€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	VILLARBA ALAIN	0.90€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
TOTAL		10 870.67€	10 131.69€		

Le Conseil communautaire est amené à en délibérer.

ADMISSION EN NON VALEUR ET CREANCES ETEINTES

Budget Eau & Assainissement – Liste 4993100232 / 2021

Exercice	Nom du redevable	Montant restant à recouvrer Budget EAU	Montant restant à recouvrer Budget ASST	Motif de la présentation	Observations
2018 à 2019 & 2021	MURVEL	5 291.14€	4 663.42€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2018 à 2019	NL EXPRESS ND	174.93€	106.69€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2016 à 2019	OCHO LINCKO MOOKH (ND)	1 195.21€	1 007.19€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2015 à 2020	OCTON ANTOINE / OCTON ANTOINE CAFE DE LA GARE	1 110.88€	914.19€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2015 à 2018	TEIXEIRA PAULO CAFE DES SPORTS	561.80€	668.71€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2017 à 2020	TOP DECOR ND	968.89€	1 339.49€	Clôture Insuffisance Actif sur RJ - LJ	
2013	DESPLANQUES/DUPUIS CHRISTOPHE	31.86€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2017	MAISON LINDSEY	22.40€	20.30€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2012	PRESNA BERTHO STEPHANIE	127.97€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2012	RIDOUX DIMITRI	45.59€	0.00€	Combinaison Infructueuse d'actes	
2017 à 2018 & 2020 à 2021	DEFAIT JANINE	36.74€	18.06€	DCD Demande renseignements Négative	
2015	DESMET LILIANE	63.11€	0.00€	DCD Demande renseignements Négative	
2019	GEORGIN LILIANE	35.04€	4.90€	DCD Demande renseignements Négative	
2010 à 2016	FAUCHON FRANCOISE	1 474.00€	1 377.86€	Dossier de Succession Vacante Négatif	
2017	CAILLOT PHILIPPE	0.08€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	TAULLEE CALVO LAETITIA SEBASTIEN	0.00€	10.89€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2011	CARLIER JOEYFROY	7.88€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	CARROYER PATRICK	0.02€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	DE ALMEIDA ERNEST	0.30€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	GOBIN JEAN-FRANCOIS	0.02€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	JOLY/DESUYO DE GUZMAN ARCADIA	11.43€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	LEGARREC/DOLOY J.PIERRE/MARYSE	0.60€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	LEMAIRE BERNARD MARC	0.88€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	NOEL CLAUDE	0.89€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	OUSTRIERE DANIEL	0.05€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2017	POLLEUX JEAN-MARY	0.30€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	RAMA LAURENT	7.24€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
2018	VILLARBA ALAIN	0.90€	0.00€	RAR Inférieur au seuil poursuites	
TOTAL		11 170.15€	10 131.70€		

Le Conseil communautaire est amené à en délibérer.