

am



Etude d'opportunité d'une Zone à Faibles Emissions - Mobilité

Sur le territoire de la Communauté de
communes du Liancourtois – La Vallée
dorée

V2

06/07/2023

TABLE DES MATIERES

Préambule.....	3
1 Contexte et Objectifs.....	4
1.1 Contexte.....	4
1.2 ZFE : définition et obligations de la CCLVD.....	4
1.2.1 La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).....	4
1.2.2 Objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) 5	
1.2.3 Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la région de Creil.....	5
1.3 Attendus de l'étude d'opportunité Zone Faible Emission Mobilité.....	7
2 La qualité de l'air sur la CCLVD, en lien avec la mobilité.....	7
2.1 Contexte local de la qualité de l'air.....	7
2.1.1 Oxydes d'azote.....	7
2.1.2 Particules PM10 et PM2.5.....	9
2.2 Bilan.....	11
3 Prise en compte des mobilités dans les différents documents d'urbanisme.....	11
3.1 Etat des lieux des différents documents d'urbanisme (SCOT, PDM, PLU) impactant la mobilité sur la CCLVD.....	11
3.2 Orientations des documents d'urbanisme visant à encourager le développement des transports collectifs.....	14
3.2.1 Contenu des documents d'urbanisme vis -à-vis des transports collectifs.....	14
3.2.2 Effets observés sur la dynamique du territoire en matière de transport en commun.....	15
3.3 Orientations des documents d'urbanisme et projets opérationnels favorisant le développement des modes actifs.....	15
3.3.1 Contenu des documents d'urbanisme vis -à-vis de la pratique du vélo et projets opérationnels.....	15
3.3.2 Effets observés sur la dynamique du territoire en matière de pratique du vélo.....	16
3.3.3 Apprentissage de la pratique cyclable dans le cadre des enseignements scolaires.....	16
3.4 Orientations des documents d'urbanisme et projets opérationnels favorisant le développement des mobilités partagées.....	17
3.4.1 Action n° 26 Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 17	
3.4.2 Action n° 17 Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire 17	
3.4.3 Action n° 31 Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales	17

3.4.4	Action n° 19 Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux.....	18
4	Description des mobilités et infrastructures	18
4.1	Présentation des principaux axes de transport.....	18
4.2	Etat des lieux du parc automobile roulant.....	21
4.3	Caractéristiques du trafic.....	23
4.4	Caractéristique de l'offre de stationnement	26
4.5	Caractéristiques du réseau routier par rapport au principe d'une ZFE-m.....	26
4.6	Bénéfices potentiels liés à la mise en place d'une ZFE-m.....	27
4.7	Actions contre les causes principales de pollution de l'air.....	27
4.8	Synthèse	28

PREAMBULE

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015).

Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que « chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines de moins de 2.5 microns (PM2,5). Ainsi, l'exposition à la pollution de l'air ambiant représente en moyenne pour les personnes âgées de 30 ans et plus une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les PM2,5 ». La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite des actions ambitieuses, au niveau international comme au niveau local, dans tous les secteurs d'activités. L'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales doivent conjuguer leurs efforts pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette politique est engagée, elle s'inscrit dans la durée et ses effets sont progressifs.

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

1.1 Contexte

En tant qu'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), la Communauté de communes du Liancourtois a l'obligation d'élaborer un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) à compter du 31/12/2018.

Le 19 novembre 2018, le conseil communautaire de la Communauté de communes du Liancourtois – La Vallée dorée (CCLVD) a délibéré sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) sur son territoire.

En référence à l'article R. 229-51 du code de l'environnement, le contenu du PCAET comprend un diagnostic, une stratégie territoriale ambitieuse et réaliste, un plan d'actions mis en œuvre par l'ensemble des acteurs du territoire et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Dans le cadre de la stratégie et du plan d'actions, la CCLVD a décidé de se fixer :

- des orientations à l'horizon 2050 pour tracer un chemin correspondant au cadre national ou international (facteur 4, neutralité carbone, accord de Paris de la COP21)
- une stratégie à l'horizon 2026 et 2030, points d'étape afin de se donner des échéances suffisamment proches pour développer des projets opérationnels et réajuster les objectifs fixés si besoin.

Les 31 actions du plan d'actions du PCAET sont divisées en 5 grands axes stratégiques :

- Axe 1 : Occuper des logements et bâtiments tertiaires plus performants
- Axe 2 : Se déplacer et transporter en réduisant l'impact sur le climat et la qualité de l'air
- Axe 3 : Préserver les milieux naturels et produire durablement
- Axe 4 : Se développer en soutenant l'économie bas carbone
- Axe 5 : L'exemplarité de la collectivité

1.2 ZFE : définition et obligations de la CCLVD

1.2.1 La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, impose dans son article 85 (article L. 229-26 du code de l'environnement) aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) couverts par un Plan de Protection de l'Atmosphère de réaliser, dans le cadre de leur plan climat air énergie territorial (PCAET), un plan d'action sur l'air comportant notamment une étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Une ZFE-m correspond à un territoire au sein duquel la circulation des véhicules les plus polluants est limitée voire interdite, le caractère polluant des véhicules étant évalué à travers le dispositif de vignettes Crit'air. Une ZFE-m est donc un outil parmi d'autres pour réduire les émissions de polluants atmosphériques en lien avec le transport routier.

1.2.2 Objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)

Le PRÉPA fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes. C'est l'un des outils de déclinaison de la politique climat-air-énergie. Il combine les différents outils de politique publique : réglementations sectorielles, mesures fiscales, incitatives, actions de sensibilisation et de mobilisation des acteurs, actions d'amélioration des connaissances.

Tels que prévu par l'article 64 de la LTECV, le PRÉPA est composé :

- d'un décret qui fixe, à partir d'une année de référence (2005), les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 – ceux-ci concernent le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils autres que le méthane (COVnM), l'ammoniac (NH₃) et les particules fines (PM_{2.5}).

**RÉDUCTION
DES ÉMISSIONS
PAR RAPPORT À 2005**



POLLUANT	À partir de 2020	À partir de 2030
Dioxyde de soufre (SO ₂)	- 55 %	- 77 %
Oxydes d'azote (NO _x)	- 50 %	- 69 %
Composés organiques volatils (COVnM)	- 43 %	- 52 %
Ammoniac (NH ₃)	- 4 %	- 13 %
Particules fines (PM _{2,5})	- 27 %	- 57 %

Figure 1 : objectifs du PREPA par polluant

- d'un arrêté qui détermine les actions de réduction des émissions à renforcer et à mettre en œuvre après échange avec les services de l'Etat, lorsqu'il n'existe pas de données d'émission en 2005, il est possible de prolonger les tendances de 2008 à 2018.

1.2.3 Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la région de Creil

La région de Creil connaît régulièrement depuis 2011 des dépassements des seuils réglementaires pour les particules.

Les sources de particules PM₁₀ dans cette région sont le chauffage du secteur résidentiel-tertiaire, qui rejette 34% des émissions sur le territoire, le transport routier et les industries, qui émettent chacun 24%, et l'agriculture, qui génère 12% des émissions.

Les objectifs de qualité de l'air ne pourront être durablement atteints que par des actions coordonnées visant à réduire la pollution de fond.

Le PPA, approuvé en 2015, a été élaboré sur 30 communes de l'Oise, dont font partie 7 communes de la Communauté de Communes du Liancourtois – La Vallée dorée : Laigneville, Monchy-Saint-Eloi, Mogneville, Verderonne, Cauffry, Liancourt, Rantigny. Ce PPA devrait entrer en phase d'évaluation à la fin de l'année 2022. Dans l'attente de l'évaluation, le PPA demeure applicable.



Figure 2 : Communes sensibles à la dégradation de la qualité de l'air du PPA de la région de Creil

Le périmètre du PPA a été défini en considérant à la fois le territoire de surveillance et les zones sensibles du point de vue de la qualité de l'air. Il a aussi pris en compte les possibilités réelles d'action pour réduire les émissions locales de polluants en lien avec le découpage administratif (plan de déplacement urbain, communautés de communes et communauté d'agglomération, schéma de cohérence et d'objectifs territoriaux). Enfin, le potentiel de développement économique des communes a également été appréhendé.

Le plan d'actions du PPA s'articule autour de 5 mesures réglementaires et de 2 mesures d'accompagnement. Elles couvrent 4 grands domaines d'actions en faveur du rétablissement d'une qualité de l'air extérieure satisfaisante :

- le chauffage au bois, les chaufferies collectives et les installations industrielles : limitation des émissions et information des professionnels du contrôle des chaudières,
- le brûlage des déchets verts à l'air libre (rappel de l'interdiction),
- la mobilité et le transport : plans de déplacement rendus obligatoires pour les établissements les plus importants (entreprises, administration, établissements scolaires), covoiturage,
- l'aménagement du territoire : prise en compte de la qualité de l'air dans le Plan de déplacement urbain (PDU) de Creil.

1.3 Attendus de l'étude d'opportunité Zone Faible Emission Mobilité

Le travail de réflexion faisant l'objet du présent document, qualifié d'étude d'opportunité, a pour objectif de réunir les données et études existantes pour juger au mieux de l'opportunité d'une ZFE-m, il s'appuie sur le guide de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Hauts-de-France. Si à l'issue de ce guide, la collectivité juge que la mise en place d'une ZFE-m n'est pas l'outil le plus adapté pour répondre aux enjeux identifiés, la démarche proposée leur permettra d'identifier et actionner les leviers les plus pertinents, dans leurs domaines de compétence, pour limiter l'impact des mobilités sur la qualité de l'air.

Cette étude d'opportunité a donc pour objectifs :

- de qualifier la qualité de l'air sur le territoire, notamment au travers des concentrations mesurées pour les 3 principaux polluants émis par les transports routiers,
- de vérifier si la qualité de l'air actuelle rend nécessaire la mise en œuvre d'une ZFE-m,
- de mesurer l'évolution des émissions de polluants par rapport aux objectifs du PREPA,
- d'établir un état des lieux des mobilités alternatives à la voiture individuelle sur la CCLVD,
- d'estimer la pertinence de mise en place d'une ZFE-m.

Cette étude a été conduite en régie par les services de la CCLVD avec le soutien et l'expertise d'Atmo Hauts de France.

2 LA QUALITE DE L'AIR SUR LA CCLVD, EN LIEN AVEC LA MOBILITE

2.1 Contexte local de la qualité de l'air.

Atmo Hauts de France est l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air pour la région des Hauts de France. Depuis de nombreuses années, l'association Atmo Hauts de France dispose de plusieurs stations de mesures et de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire.

Les données suivantes proviennent des bases de données d'Atmo Hauts de France.

Les données de 3 polluants largement émis par le secteur des Transports Routiers sont étudiées ci-dessous, il s'agit des polluants suivants : les oxydes d'azote (NO_x), les particules PM10 et les particules PM2.5 (particules fines). *Les statistiques (concentrations maximales et habitants exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle) sont disponibles en annexe pour chaque polluant et pour les années 2019, 2020 et 2021.*

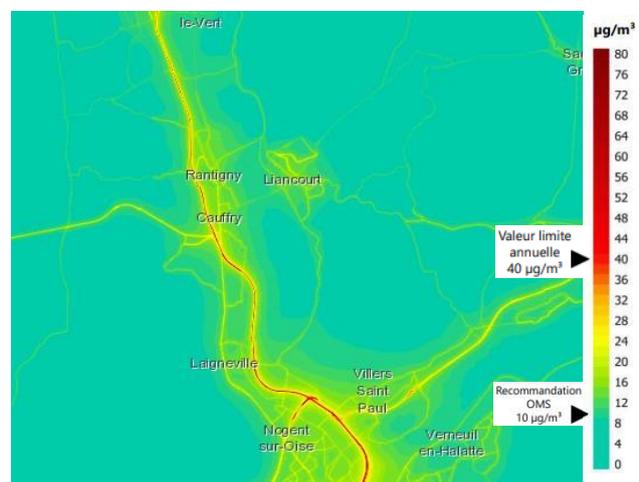


Figure 3 : Carte annuelle 2021 des concentrations en NO₂ (source : Atmo Hauts-de-France)

2.1.1 Oxydes d'azote

En 2021, 4 communes ont été concernées par un dépassement de la valeur limite annuelle en dioxyde d'azote NO₂, il s'agit des communes de Cauffry (43 µg/m³), Laigneville (45 µg/m³), Monchy-Saint-Eloi (47 µg/m³) et Rantigny (41 µg/m³). Ces 4 communes ont aussi présenté des dépassements en 2019 et 2020 (à l'exception de la commune de Rantigny).

La modélisation des concentrations moyennes de dioxyde d'azote NO₂ ont été 8 µg/m³ en moyenne annuelle sur le territoire. Les concentrations maximales (45 µg/m³ en moyenne annuelle) ont mis en avant les sources locales : **l'influence du trafic automobile sur la route départementale D1016, les centres-villes des communes adjacentes et dans une moindre mesure le chauffage**. Les concentrations minimales (6 µg/m³ en moyenne annuelle) ont été localisées en périphérie de la communauté de communes (zone sud-ouest et nord-est du territoire), là où l'influence des sources anthropiques s'est faite le moins sentir.

Concernant l'exposition des habitants, aucun habitant n'a été exposé à un dépassement en dioxyde d'azote (NO₂) entre 2019 et 2021, les concentrations maximales étant relevées sur les axes routiers.

Pour rappel en 2020, les mesures sanitaires prises en France dans le cadre de la lutte contre la propagation du COVID-SARS-CoV-2 ont affecté toutes les activités, et fortement le trafic routier. Les confinements ont notamment joué un rôle prépondérant dans la diminution des émissions liées au trafic routier (1er secteur émetteur d'oxydes d'azote sur le territoire) et dans la diminution des concentrations d'oxydes d'azote en 2020.

Evolution chronologique de la répartition des émissions des NO_x liées aux Transports routiers sur le territoire (en %)



Figure 4 : Evolution chronologique de la répartition des émissions des NO_x liées aux Transports routiers sur le territoire (en %)

Les principaux émetteurs d'oxydes d'azote sont les Transports Routiers (combustion de carburants) et les grandes installations industrielles de combustion (fabrication d'engrais, traitement de surface etc.). Les données d'inventaire montrent que les Transports routiers ont émis près de trois-quarts (entre 71 et 76.3%) des émissions d'oxydes d'azote entre 2008 et 2018. Malgré quelques variations (dépendantes des autres secteurs d'activité), la part de ce secteur est relativement stable sur les 10 dernières années.

Selon l'inventaire des émissions A2018_M2020_v4 élaboré par Atmo Hauts-de-France, la part d'émissions d'oxydes d'azote liées aux Transports routiers est de 71% en 2018.

Les émissions totales d'oxydes d'azote sont en diminution progressive passant de 283.6 à 202.7 tonnes entre 2008 et 2018 sur la Communauté des Communes du Liancourtois. C'est également le cas des émissions uniquement liées aux Transports routiers passant de 201.8 à 144 tonnes sur les 10 dernières années.

Evolution chronologique des émissions des NO_x liées aux Transports routiers sur le territoire (en tonnes)



Figure 5 : Evolution chronologique des émissions des NO_x liées aux Transports routiers sur le territoire (en tonnes)

2.1.2 Particules PM10 et PM2.5

Les concentrations moyennes en particules PM10 sur le territoire ont été de 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (moyenne annuelle). La modélisation des concentrations en particules PM10 a montré des niveaux homogènes avec quelques zones où les concentrations ont été relativement élevées, notamment près de la route départementale D1016. D'autres valeurs dans la même gamme de concentration modérée ont été mesurées également près des voies communales juxtaposées à cette dernière départementale.

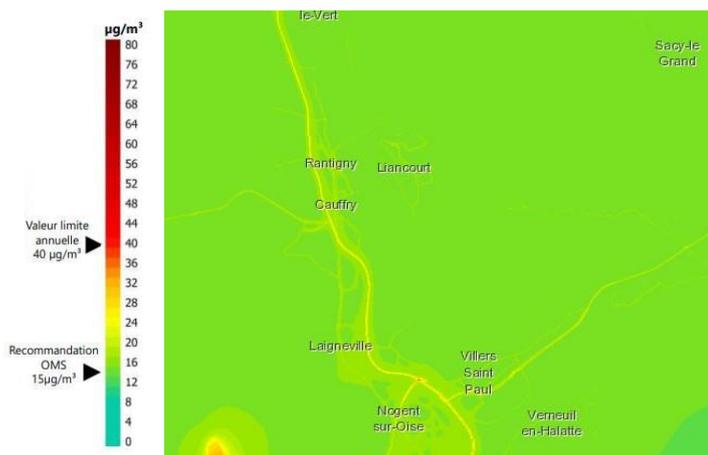


Figure 6 : Carte annuelle 2021 des concentrations en PM10 (source : Atmo Hauts-de-France)

La valeur limite annuelle des particules PM10 est fixée à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette valeur a été respectée sur l'ensemble de la collectivité en 2021 et aucun habitant n'a été exposé à un dépassement de cette valeur limite.

Les concentrations moyennes en particules PM2.5 sur le territoire ont été de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (moyenne annuelle). La modélisation des concentrations en particules PM2.5 a montré des niveaux homogènes sur le territoire et une légère influence du trafic routier (21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les concentrations les plus élevées en moyenne annuelle).

Les particules PM2.5 ou particules fines ont une valeur limite annuelle fixée à 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette valeur a été respectée sur la collectivité en 2021 et aucun habitant n'a été exposé à un dépassement de cette valeur limite.

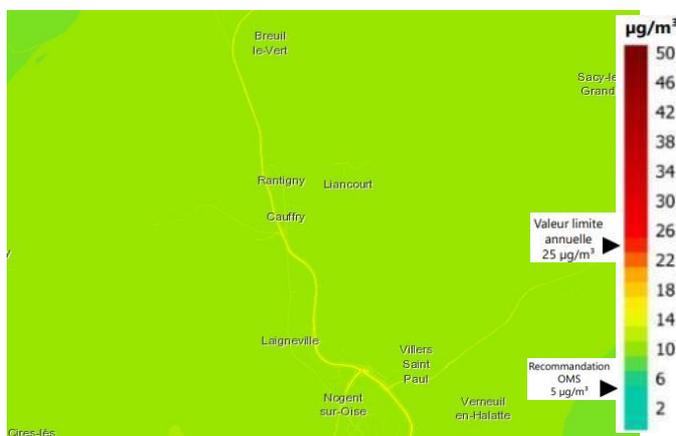


Figure 7 : Carte annuelle 2021 des concentrations en PM2.5 (source : Atmo Hauts-de-France)

Les particules en suspension varient du point de vue de la taille (diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 10 micromètres et 2.5 micromètres pour les particules PM10 et PM2.5, respectivement). Parmi les poussières présentes dans l'air, certaines sont d'**origine naturelle** (sable du Sahara, embruns marins, pollens, etc.), d'autres sont d'**origine anthropique**. Ces dernières sont notamment émises par les installations de combustion, les transports (moteurs diesels, usure des pneus, etc.), les activités industrielles (construction, secteur minier, etc.), l'érosion de la chaussée, ou encore par le secteur agricole.

Si les poussières présentes dans l'atmosphère peuvent être issues directement des rejets dans l'atmosphère (**particules primaires quantifiées dans l'inventaire des émissions**), elles peuvent également résulter de transformations chimiques à partir des polluants gazeux (**particules secondaires non quantifiées dans l'inventaire des émissions**). Bien qu'elle constitue une source importante de

particules, la formation de particules secondaires est difficile à quantifier, car elle met en jeu des mécanismes physico-chimiques complexes, mal connus qualitativement et quantitativement.

Selon l'inventaire des émissions A2018_M2020_v4 élaboré par Atmo Hauts-de-France, le secteur des Transports routiers représente 31.6% pour les particules PM10 et 27% pour les particules PM2.5 des émissions totales en 2018 sur la Communauté des Communes du Liancourtois.

Evolution chronologique de la répartition des émissions des PM10 liées aux Transports routiers sur le territoire (en %)



Evolution chronologique de la répartition des émissions des PM2.5 liées aux Transports routiers sur le territoire (en %)

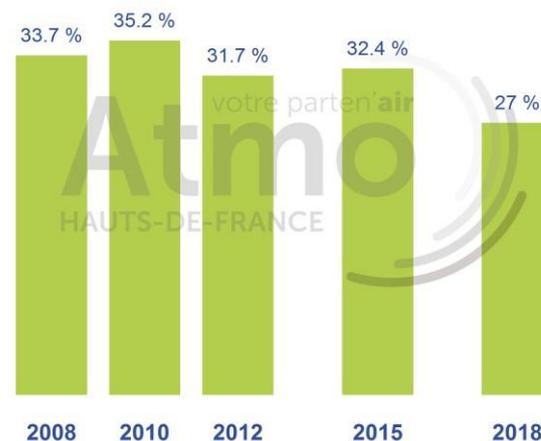


Figure 8 : Evolution chronologique de la répartition des émissions des PM10 et PM2.5 liées aux Transports routiers sur le territoire (en %)

A titre d'information, les émissions totales des particules PM10 sont également en diminution progressive passant de 62.1 à 52.5 tonnes entre 2008 et 2018 sur le territoire. C'est également le cas du secteur des Transports routiers passant de 23 à 16.6 tonnes sur cette même période.

Evolution chronologique des émissions des PM10 liées aux Transports routiers sur le territoire (en tonnes)



Figure 9 : Evolution chronologique des émissions des PM10 liées aux Transports routiers sur le territoire (en tonnes)

Quant aux émissions totales des particules PM2.5, elles sont aussi en diminution progressive passant de 48.3 à 39.2 tonnes entre 2008 et 2018 sur la Communauté des Communes du Liancourtois. Les émissions du secteur des Transports routiers sont également en baisse passant de 16.2 à 10.6 tonnes sur cette même période.



Figure 10 : Evolution chronologique des émissions des PM2.5 liées aux Transports routiers sur le territoire (en tonnes)

2.2 Bilan

Afin d'accompagner la Communauté des Communes du Liancourtois, Atmo Hauts-de-France a étudié les données de modélisation de la qualité de l'air et rend compte de l'exposition de la population vis-à-vis de la réglementation sur l'air ambiant pour l'année 2021. L'historique de données est également disponible en annexe pour les années 2019 et 2020.

A partir des cartographies annuelles issues de la modélisation fine échelle d'Atmo Hauts-de-France, aucun habitant n'a été exposé à un dépassement de la valeur limite annuelle du dioxyde d'azote, des particules PM10 et PM2.5 en 2021. Néanmoins, 4 communes ont dépassé la valeur limite annuelle fixée à 40 µg/m³ entre 2019 et 2021.

Les données d'émissions entre 2008 et 2018 ont également été exploitées pour 3 polluants (oxydes d'azote, les particules PM10 et PM2.5) et permettent d'observer les tendances annuelles du territoire, et notamment celles du secteur des Transports routiers dans le cadre de cette étude d'opportunité. Les tonnages d'émissions d'oxydes d'azote, de particules PM10 et de particules PM2.5 sont en diminution progressive entre 2008 et 2018 pour le secteur des Transports routiers. La part des émissions relatives des Transports routiers de ces 3 polluants est relativement stable dans le temps, sur cette même période.

3 PRISE EN COMPTE DES MOBILITES DANS LES DIFFERENTS DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 Etat des lieux des différents documents d'urbanisme (SCOT, PDM, PLU) impactant la mobilité sur la CCLVD

La Communauté de communes du Liancourtois s'étend sur 46,26 km² et est un territoire rural mais également urbanisé, particulièrement au Sud. En effet, sa proximité avec la région parisienne et le cadre de vie du territoire le rend particulièrement attractif. Cependant, l'urbanisation du territoire reste limitée. Laigneville, située au Sud, recense 4 719 habitants mais la ville la plus importante est Liancourt, située au Nord, avec 6 880 habitants. Il n'existe pas de réel centre économique dans le territoire (CCLVD). Trois communes du territoire recensent moins de 1 000 habitants (Labruyère, Rosoy, Verderonne).

Seulement 3 communes de la CCLVD sont couvertes par un SCOT celui du Grand Creillois : Mogneville, Monchy et Laigneville ; les 7 autres communes sont en zone blanche. Le SCOT du Grand Creillois en vigueur depuis 2013 est actuellement en révision et sera étendu à l'ensemble de la CCLVD à l'horizon 2024-2025.

9 des 10 communes de la CCLVD disposent d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur. Les communes ont toutes fait le choix de ne pas aller au-delà des obligations réglementaires dictées par le code de l'urbanisme notamment. Aucune modulation spécifique n'a été pour l'instant appliquée concernant le nombre de stationnement par logement à proximité des gares ferroviaires. Cependant, des prescriptions spécifiques allant dans ce sens ont été inscrites dans le PDM. Le PDM étant un document opposable s'imposant aux plans locaux des communes, celles-ci devront s'assurer lors de la prochaine révision, de la conformité de leur PLU.

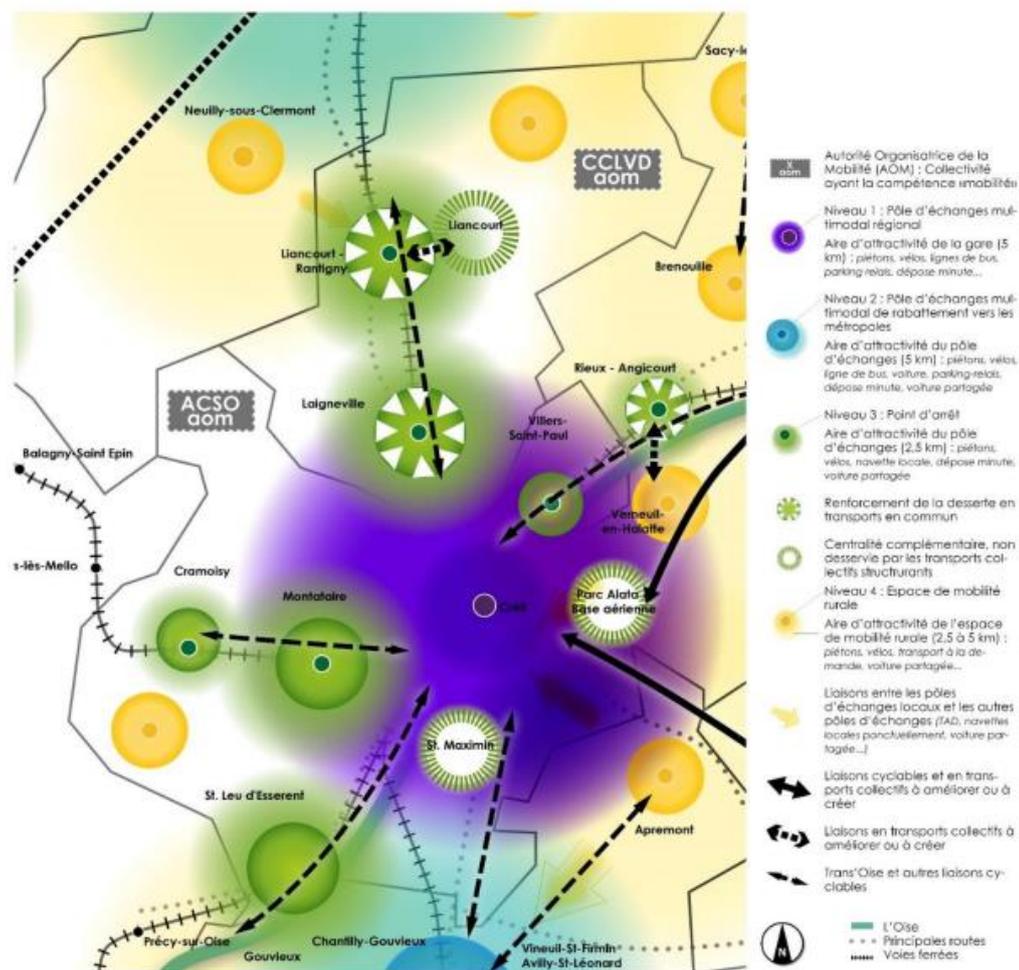
La commune de Liancourt est quant à elle régie par le RNU (Règlement National d'Urbanisme).

En tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité situées dans une aire urbaine de plus de 100 000 habitants, la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) et la Ville de Liancourt avaient l'obligation de réaliser un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Elles ont décidé de lancer une réflexion d'ensemble sur la mobilité au sein d'un territoire couvrant l'ACSO et la CCLVD : le PDU du Grand Creillois (devenu aujourd'hui PDM : Plan de Mobilité). Cette démarche a été déléguée au Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), en charge notamment de la réalisation du SCOT du Grand Creillois. La Communauté de communes du Liancourtois est par ailleurs devenue AOM en lieu et place de la Ville de Liancourt en novembre 2020.

Les Communautés de Communes de l'Aire Cantilienne, Senlis Sud Oise, des Pays d'Oise et d'Halatte, et du Clermontois) ont décidé volontairement de se joindre à cette démarche. Chacune d'entre elles a lancé de manière concomitante son propre Plan Global de Déplacements, dans le cadre d'une démarche d'ensemble, nommée Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise, coordonnée par le SMBCVB.

Le diagnostic du PDM a été approuvé en novembre 2018. Cette étude s'est poursuivie en 2019 avec l'élaboration de scénarios et d'un programme d'actions, validé par le conseil communautaire le 14 septembre 2020.

Carte 33 : Scénario retenu dans le SMBCVB



Les élus de l'ACSO et de la CCLVD ont souhaité retenir un scénario hybride, combinant 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 urbain de l'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.

En février 2021, la CCLVD a pris la compétence mobilité pour pouvoir mettre en place des services de mobilité répondant aux besoins de déplacements locaux de ses habitants. Cette demande fait suite au projet de territoire 2020-2030, approuvé le 16 décembre 2019 qui fixe des objectifs ambitieux en matière de mobilité. Un Schéma des Modes Actifs a par ailleurs été défini.

Les actions de ce PDM sont reprises en partie dans le PCAET qui devrait être approuvé en 2023.

En conclusion la CCLVD entame le développement de sa nouvelle compétence et un programme d'actions ambitieux est en cours de mise en œuvre.

3.2 Orientations des documents d'urbanisme visant à encourager le développement des transports collectifs

3.2.1 Contenu des documents d'urbanisme vis -à-vis des transports collectifs

Parmi les documents d'urbanisme mentionnés ci-dessus, le PDM est le document cadre qui encourage le développement de l'intermodalité et la réduction de l'usage des véhicules thermiques.

Le SCOT du Grand Creillois prévoit « d'intégrer les circulations douces et les transports en commun dans les projets de création ou de rénovation d'infrastructures routières ». La révision de ce SCOT intégrera de nouveaux objectifs plus ambitieux qui conforteront les actions inscrites au PDM en précisant les actions situées à l'interface des enjeux d'urbanisme et de mobilité.

Le PDM du Grand Creillois prévoit :

- Action n° 28, *la mise en place d'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*. Ce qui comprend :
 - D'acquérir la compétence Mobilité dans la CCLVD en 2021 et de réaliser une étude de préfiguration d'un réseau de bus intercommunal en 2021 / 2022 (*compétence mobilité acquises en février 2021, étude de préfiguration d'un réseau de bus intercommunal en cours*).
 - De Mettre en place de nouvelles offres de mobilité (lignes de bus, services de mobilité), dès début 2024.
 - De Lancer un appel d'offres pour retenir un exploitant à cet horizon.
 - A travers ce réseau, d'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...). De Soutenir la création d'une ligne interurbaine entre la gare de Laigneville et la gare de Creil (auprès de la Région Hauts-de-France). D'Etudier la possibilité de créer des dessertes coordonnées ou des lignes d'échange entre la CCLVD et l'ACSO (ex : conventions entre les EPCI).
 - De 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).
 - De travailler avec la Région pour faire évoluer la desserte des lignes desservant le territoire (n°1, n°8, n°12) de sorte qu'elles desservent cette zone d'activités
- Action n° 27, *d'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*. Ce qui comprend :
 - De lancer une étude sur l'opportunité et la faisabilité d'un système ferroviaire à vocation urbaine sur le territoire.
 - D'étudier les implications en termes d'aménagement urbain autour des gares et de gouvernance de la mobilité pour ce type de solutions.
 - De 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.

3.2.2 Effets observés sur la dynamique du territoire en matière de transport en commun

À la suite de la prise de la compétence mobilité, la CCLVD prévoit de lancer en octobre 2022, un marché d'AMO pour une étude de préfiguration d'un réseau de bus intercommunal. Cette procédure a été déclarée sans suite et a fait l'objet d'une relance en mai 2023. L'objectif est d'avoir un réseau de bus intercommunal opérationnel en 2025 avec à minima une ligne régulière.

En effet, aujourd'hui, pour la desserte en transport en commun, la CCLVD est entièrement dépendante des services régionaux (cars scolaires, cars interurbains, TER). Les lignes de cars scolaires permettent aux scolaires du territoire de se rendre sur leurs établissements de rattachement (collège de Cauffry et de Liancourt, établissements scolaires du clermontois et du creillois). Elles sont bien fréquentées, certains scolaires se rabattent sur les lignes commerciales interurbaines pour combler les lacunes du réseau scolaire. La desserte et les grilles horaires sont perfectibles et ne desservent pas certains quartiers récents en extension urbaine.

3.3 Orientations des documents d'urbanisme et projets opérationnels favorisant le développement des modes actifs

3.3.1 Contenu des documents d'urbanisme vis -à-vis de la pratique du vélo et projets opérationnels

Le PDM prévoit :

- Action n° 15 Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux
- Action n° 16 Créer des aménagements pour les modes actifs (marche, vélo) dans les zones urbaines
- Action n° 17 Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

En mars 2022 la CCLVD a approuvé un schéma des modes actifs qui vise à créer d'ici 2032 : 48 km de liaisons douces pour un coût de 7 millions €. La mise en œuvre de ce futur réseau cyclable repose sur un engagement commun de la CCLVD et de ses communes membres. La définition de la compétence voirie de la CCLVD a été revue et complétée afin de faciliter la mise en œuvre des tronçons classés comme structurants. La CCLVD se positionnant systématiquement comme maître d'ouvrage et financeur principal des tronçons de voie verte composant la colonne vertébrale du réseau.

La mise en œuvre du schéma modes actifs a débuté avec la création d'une voie verte reliant Laigneville et Cauffry sur 1.5km. Les travaux ont débuté en novembre 2022, pour un coût de 900 000 €.

La CCLVD est également lauréate de l'appel à projet de l'ADEME ; AVELO2. Toute une série d'actions « complémentaires » aux travaux de création de liaison douces ont été inscrites (service de location longue durée de VAE, actions de communication et de sensibilisation diverses : Mai à Vélo, interventions en classes, études pré opérationnelles, comptages de trafic, réalisation de 3 expérimentations qui restent encore à définir).

De plus, le SDMA incite à massivement abaisser la vitesse dans les centres-bourgs à 30km/h. Les communes en tant que gestionnaire de la voirie en agglomération seront accompagnées dans la requalification de voirie de leurs centres-bourgs. Il sera visé notamment un rétrécissement ponctuel de la chaussée pour un meilleur respect des normes PMR, par répercussion, ces mesures devraient favoriser l'usage des modes actifs.

3.3.2 Effets observés sur la dynamique du territoire en matière de pratique du vélo

Préalablement à la réalisation du PDM, une enquête déplacement villes moyennes (EDVM) a été réalisée afin de compléter la connaissance statistique des habitudes de déplacement des habitants. Cette EDVM a été réalisée en 2017 et a montré notamment que les habitants du liancourtois réalisent seulement 1% de leurs déplacements quotidiens à vélo. Cependant, le taux d'équipement des ménages est dans la moyenne nationale avec 1.5 vélo/ménage. Le taux de concentration de l'emploi étant de seulement 68/100, les déplacements domicile-travail sont plus longs que la moyenne nationale. Le manque actuel d'infrastructures continues ainsi que le dénivelé marqué sur certaines communes freinent l'usage quotidien du vélo pour de nombreuses personnes.

La démarche d'élaboration du PDM a été marquée par divers temps de concertation. Les associations locales de pratiquants du vélo (notamment l'association AU5V – Association des Usagers des Véloroutes et des Voies Vertes de l'Oise) se sont largement mobilisées. Leur implication continue a permis d'élaborer un plan d'action où le développement de la pratique des modes actifs apparaît comme prépondérante.

Lors de l'enquête publique, l'avis des habitants vis-à-vis des équipements cyclables a été compilé, il en ressort une forte attente d'équipements cyclables continus et sécurisés pour desservir les principaux pôles générateurs de trafic du territoire. A travers le liancourtois, un axe nord-sud Clermont-Creil apparaît comme le plus propice à la création d'une continuité cyclable.

3.3.3 Apprentissage de la pratique cyclable dans le cadre des enseignements scolaires

Parmi les équipements communautaires propriété de la CCLVD, on retrouve le Parc Chédeville. Le Parc Chédeville est un parc éducatif orienté vers l'apprentissage du développement durable. Il accueille fréquemment les écoles situées sur le territoire et au-delà. Le Parc dispose notamment d'une piste d'apprentissage du maniement du vélo permettant aux enfants de passer l'APER « permis vélo ».

En Mai 2022, a été organisé pour la première fois « Mai à Vélo ». Les scolaires ont été au centre du dispositif. Les interventions en classes ont rencontré un vif intérêt. Il a été décidé de mener une réflexion plus poussée à destination des scolaires via l'engagement dans le programme MOBY.

Le projet MOBY est lancé sur 3 écoles cette année. Ce programme vise à faciliter l'accès aux modes de déplacements alternatifs et actifs vers l'école. La concertation avec les acteurs locaux, la connaissance du terrain, la sensibilisation des élèves sont les trois piliers du programme MOBY pour l'accompagnement des collectivités locales. Ce programme comprend également le :

- Suivi des émissions de CO2 liées aux déplacements de l'établissement scolaire,
- Suivi de l'évolution des pratiques de déplacement des élèves,
- Bilan des émissions de CO2 et un relevé des indicateurs de suivi retenus : qualité de l'air, environnement sonore, comportement et santé.

3.4 Orientations des documents d'urbanisme et projets opérationnels favorisant le développement des mobilités partagées

3.4.1 Action n° 26 Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3

Cette action prévoit de :

- 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 Bailleval. Desservir cette aire de mobilité par une ligne de bus du réseau de la CCLVD, proposant une liaison vers le centre de Liancourt et vers la gare de Liancourt Rantigny.
- Implanter des services de mobilité (location de vélos, autopartage, autostop), des aménagements multimodaux (parking de voitures, aire de covoiturage, stationnements 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.)

3.4.2 Action n° 17 Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

Inauguré depuis septembre 2022, la CCLVD a mis en place son service de location longue durée – le service "Vélorodé" - en septembre 2022. Cette action vise à :

- Proposer une alternative aux déplacements en voiture pour leurs trajets quotidiens (usage local), notamment les trajets domicile-travail. Il est destiné aux résidents et/ou actifs ainsi qu'aux étudiants du territoire. La mise en place du service et sa gestion sont assurées par la CCLVD 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.

3.4.3 Action n° 31 Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales

Cette action vise à :

- 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 organisés 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.

3.4.4 Action n° 19 Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

Sera mise en œuvre la :

- Création et réunion annuelle du comité des partenaires avec les principaux employeurs du territoire
- Présentation des nouveaux principes dictés par la LOM (instauration du FMD, verdissement des flottes d'entreprises, mobilité comme nouveau sujet des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail...) aux entreprises du territoire.

4 DESCRIPTION DES MOBILITES ET INFRASTRUCTURES

4.1 Présentation des principaux axes de transport

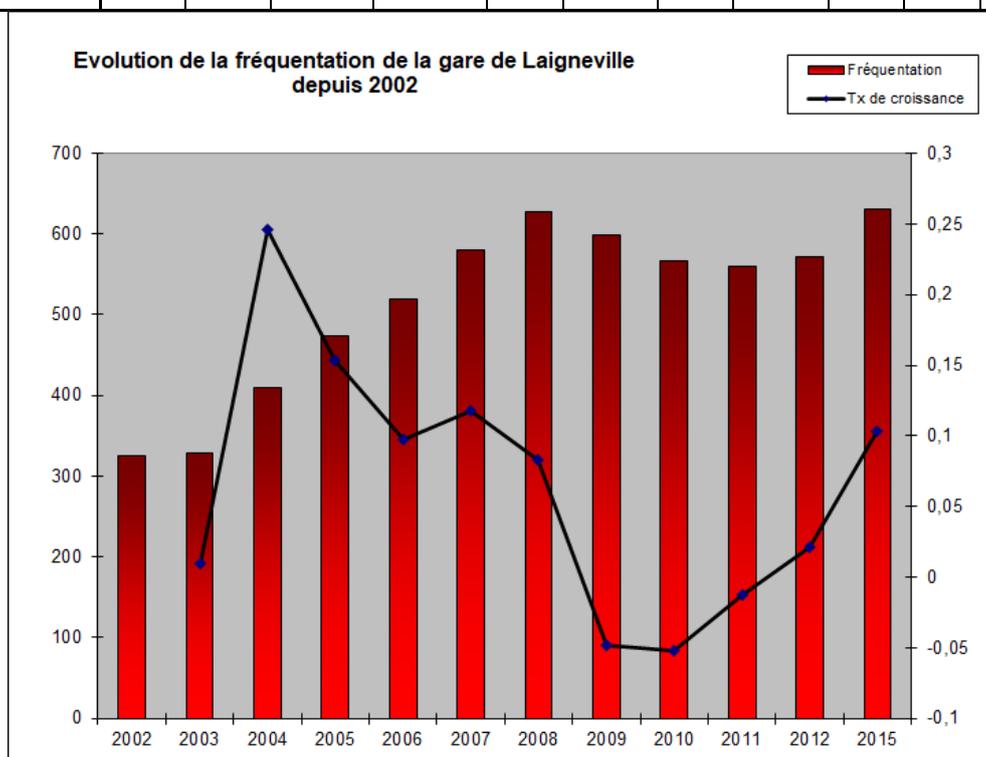
La CCLVD dispose d'une trame viaire maillée :

- La RD1016 constitue le principal axe de circulation routière. Elle traverse le territoire du nord vers le sud drainant jusqu'à 50 000 véhicules /jour, ce qui en fait le tronçon de route départementale le plus fréquenté de l'Oise. Les habitants du plateau d'Ars, du plateau Picard et du clermontois transitent via le liancourtois pour rejoindre les pôles d'emplois et de services du creillois et d'Ile-de-France. La RD1016 à la hauteur du liancourtois est un axe quotidiennement saturé. On dénombre de nombreux accidents.
- La RD62 est l'axe nord-sud complémentaire à la RD1016. Elle permet d'accéder à Liancourt par le sud via les centres-bourgs de Monchy Saint-Eloi et Mogneville. La saturation de la RD1016, notamment lors des perturbations de trafic, génère des flux importants en traversée des centres-bourgs.
- Afin de répondre à cette saturation de la RD1016, la RD262 (déviation de Mogneville) a été inaugurée par le Département de l'Oise en juin 2022. Le liancourtois dispose donc désormais d'un réseau routier optimal ce qui rend désormais possible l'apaisement des circulations en traversée des centres-bourgs.
- Les gares de Liancourt-Rantigny et de Laigneville sont situées sur la ligne ferroviaire Paris-Amiens.

Les 2 gares ont une desserte identique d'environ 30 arrêts/jour. Elles permettent d'accéder à Paris, Creil, Clermont ou Amiens. Ces deux gares sont majoritairement utilisées par des navetteurs travaillant en Ile-de-France. Plus de 80% des trajets sont à destination de la gare de Paris-Nord. Ces deux gares ont connu une baisse logique de leur fréquentation avec la crise du COVID. La tendance de fond est tout de même une hausse de la fréquentation des deux gares.

GARE LAIGNEVILLE :

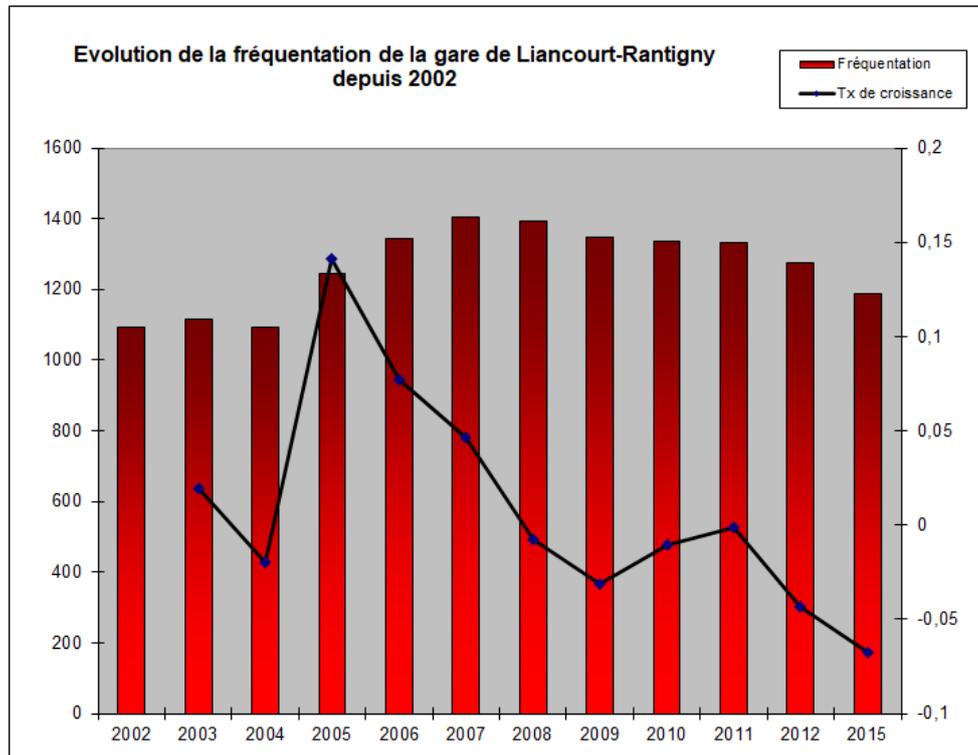
Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015
Fréquentation	326	329	410	473	519	580	628	598	567	560	572	631
Tx de croissance		0,92%	24,62%	15,37%	9,73%	11,75%	8,28%	-4,78%	5,18%	1,23%	2,14%	10,31%



La CCLVD a acquis en 2021 le parking de la gare de Laigneville dans le cadre d'un projet urbain d'ampleur visant à redynamiser le pôle gare. Le parking vétuste sera transformé conformément aux objectifs inscrits dans le projet de territoire visant à rendre les gares plus attractives en les rendant plus accessibles car plus intermodales.

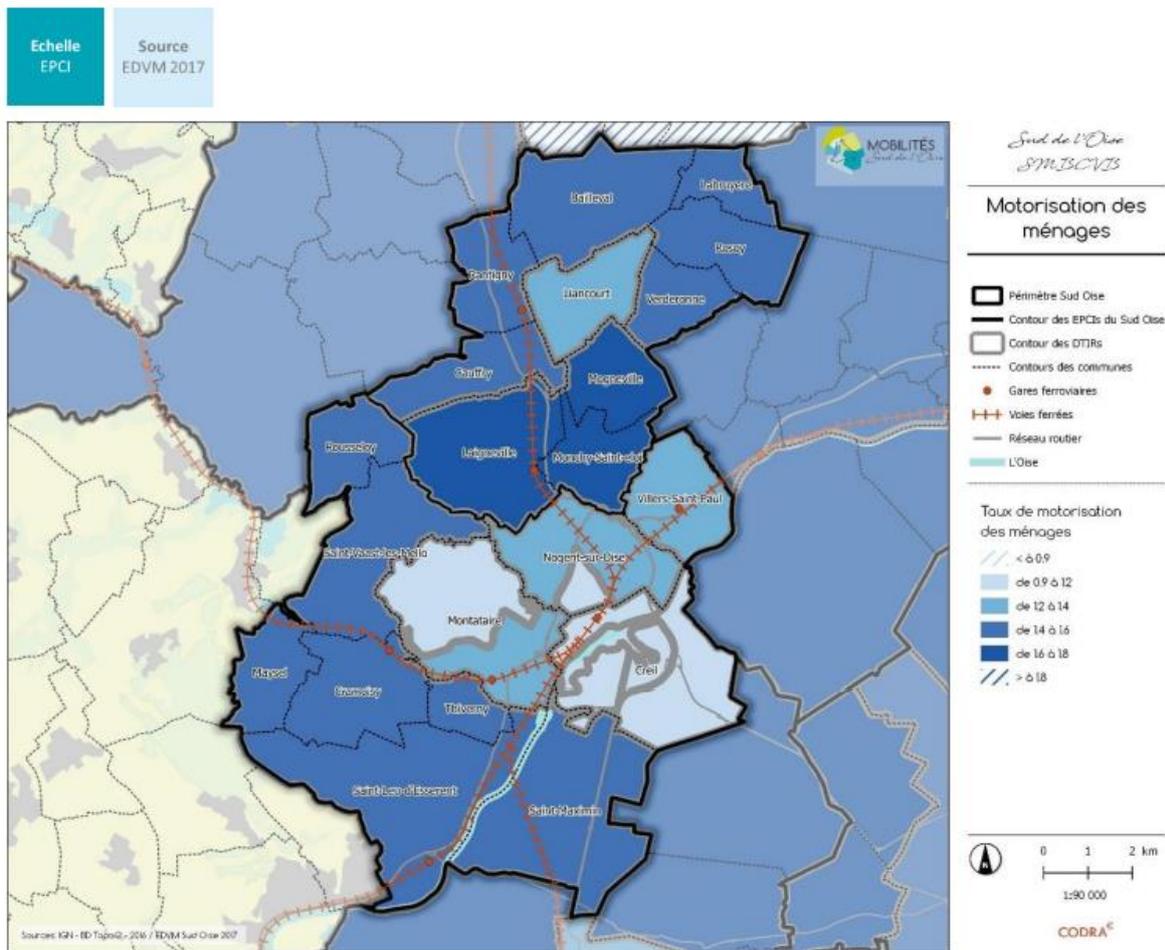
GARE Liancourt / Rantigny :

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015
Fréquentation	1093	1114	1092	1246	1342	1404	1393	1349	1335	1333	1275	1189
Tx de croissance		1,92%	-1,97%	14,10%	7,70%	4,62%	-0,78%	-3,16%	-1,04%	-0,15%	-4,35%	-6,75%



A l'image de la gare de Laigneville, la CCLVD a engagé des discussions avec la SNCF afin de se rendre propriétaire de parcelles voisines de la gare de Liancourt-Rantigny. La gare de Liancourt-Rantigny possède le plus fort potentiel du fait de sa localisation préférentielle. Elle se trouve au cœur d'un pôle urbain composé des communes de Liancourt, Rantigny et Cauffry rassemblant plus de 12 000 habitants. La gare de Liancourt-Rantigny a vocation à devenir le principal nœud intermodal du futur réseau de bus intercommunal.

4.2 Etat des lieux du parc automobile roulant



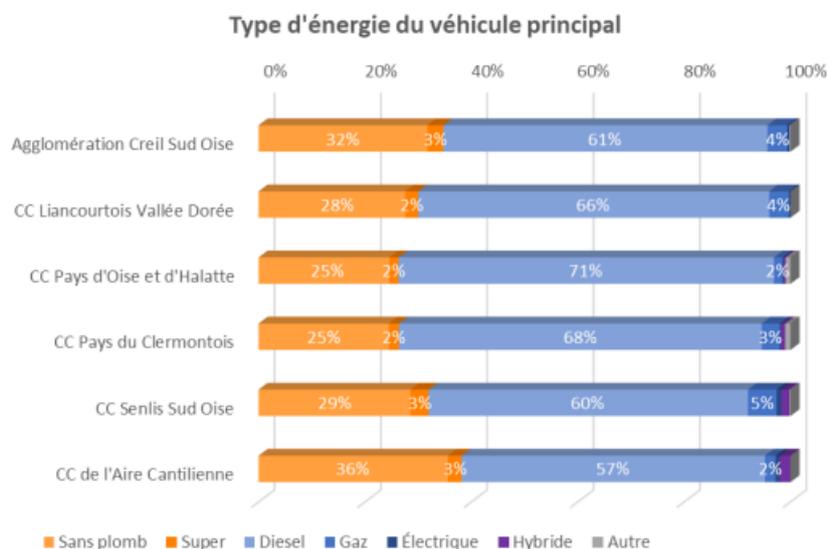
Le nord du Liancourtois se caractérise par un taux plus élevé (environ 1,5 véhicule par ménage), tandis que le sud du Liancourtois présente le taux le plus élevé du territoire (1,75 véhicule par ménage).

Ces résultats traduisent concrètement le contexte urbain et la qualité de la desserte en transports collectifs : le taux de motorisation est plus faible dans les espaces les plus urbanisés (noyau urbain principal, Liancourt) mais plus élevé dans les espaces périurbains, où la voiture est souvent nécessaire pour les déplacements.

Dans le Liancourtois, l'absence de desserte par un réseau de transports collectifs urbains pourrait expliquer en partie ces chiffres. Notons toutefois que le secteur autour de Laigneville, pourtant desservi par une ligne ferroviaire, présente le taux de motorisation le plus important du territoire.

Echelle
Sud de l'Oise

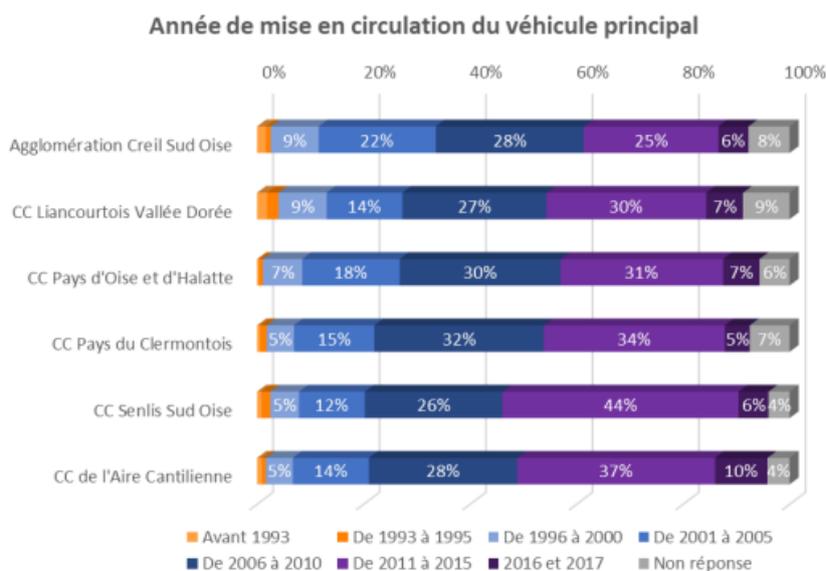
Source
EDVM 2017



Lorsque l'on analyse la motorisation des véhicules principaux des ménages du liancourtois, on note le fait qu'une part importante roule au diesel, 66% (Motorisation du parc français : 40,1% essence et 58,8% Diesel). A noter que les données dont nous disposons sont issues des résultats de l'EDVM Sud Oise de 2017. Depuis, on peut supposer que le liancourtois a suivi la tendance nationale qui tend à une démocratisation progressive des véhicules particuliers électriques et un recul du diesel.

Echelle
Sud de l'Oise

Source
EDVM 2017



Ce qui signifie que 73.7% du parc est au moins Euro 4, soit immatriculé après le 01/01/2006. Il est donc possible de qualifier le parc de véhicule roulant comme récent.

Les statistiques des motorisations sont disponibles par normes Crit'air avec les conditions suivantes :

- Les véhicules essence Crit'air 2 sont euro 4
- Les véhicules diesel Crit'air 3 sont euro 4

Des statistiques à l'échelle de la CCLVD existent pour estimer l'âge et la performance en termes d'émissions de polluants du parc de véhicules. 60% du parc de la CCLVD est crit'air E à Crit'air 2.

Classement des véhicules du liancourtois selon le classement Crit'air :

	Crit'air E	crit'air 1	crit'air 2	crit'air 3	crit'air 4	crit'air 5	Non classée	TOTAL
Bailleval	3	220	390	260	71	23	25	993
Cauffry	8	401	636	394	121	21	40	1 622
Labruyère	2	59	142	76	29	3	18	329
Laigneville	9	615	1 043	733	280	40	62	2 781
Liancourt	8	705	1 169	953	358	86	107	3 386
Mogneville	3	185	401	228	79	14	23	935
Monchy-Saint-Éloi	6	287	488	292	129	28	31	1 262
Rantigny	5	355	546	420	126	20	34	1 505
Rosoy	3	112	174	94	28	4	10	426
Verderonne	0	110	136	84	21	7	7	366
TOTAL	47	3 050	5 126	3 536	1 242	247	357	13 605

Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021>

Considérant qu'entre les normes euro 1 et euro 4, la réduction d'émission par km est selon les polluants d'au moins 50%, il est possible d'estimer un gain de 40% sur les émissions en agissant pour renouveler les 20% de véhicules anciens. Ces véhicules sont aussi les plus consommateurs en carburant et ils sont donc les plus pénalisants pour leurs utilisateurs puisqu'ils représentent des charges financières parmi les plus importantes.

Pour atteindre le périmètre du parc de 20% de véhicules anciens, les véhicules Crit'air 4 ou supérieur représentant 10% du parc, l'enjeu porte donc sur les véhicules Crit'air 3, et notamment les véhicules essences immatriculés entre 1997 et 2005 qui représente environ 10% du parc.

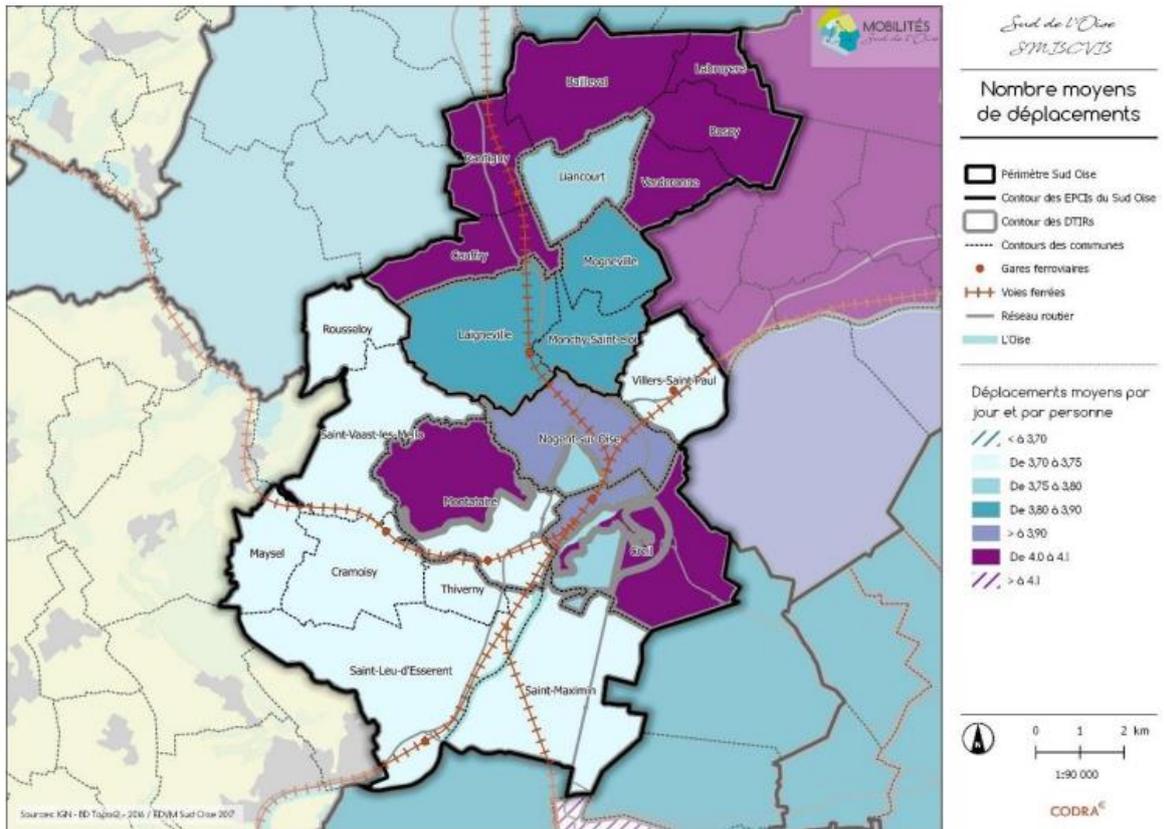
Si une ZFE-m devait se mettre en place, il est toutefois complexe d'envisager des mesures sur une partie du parc Crit'air 3 et non sur la totalité pour des raisons de compréhension de la part des citoyens et pour des raisons de capacité de contrôle. Au-delà du périmètre géographique, les mesures qui seraient appliqués aux véhicules Crit'air 3 en cas de mise en place d'une ZFE-m serait donc un enjeu majeur laissé à l'appréciation des élus de la CCLVD.

4.3 Caractéristiques du trafic

Les dernières données disponibles décrivant la mobilité sur l'ensemble de la CCLVD et pour tous les modes de transports datent de 2017. A cette date, une Enquête Déplacements Villes Moyennes a été réalisée à l'échelle de 6 EPCI du sud de l'Oise. Ce type d'enquête est réalisé dans toutes les agglomérations françaises, au rythme d'une environ tous les dix ans. La prochaine est à planifier pour obtenir ses premiers résultats dans les délais correspondant aux révisions du PDM et du PCAET.

Le nombre de moyens de déplacements selon les communes est présenté ci-dessous :

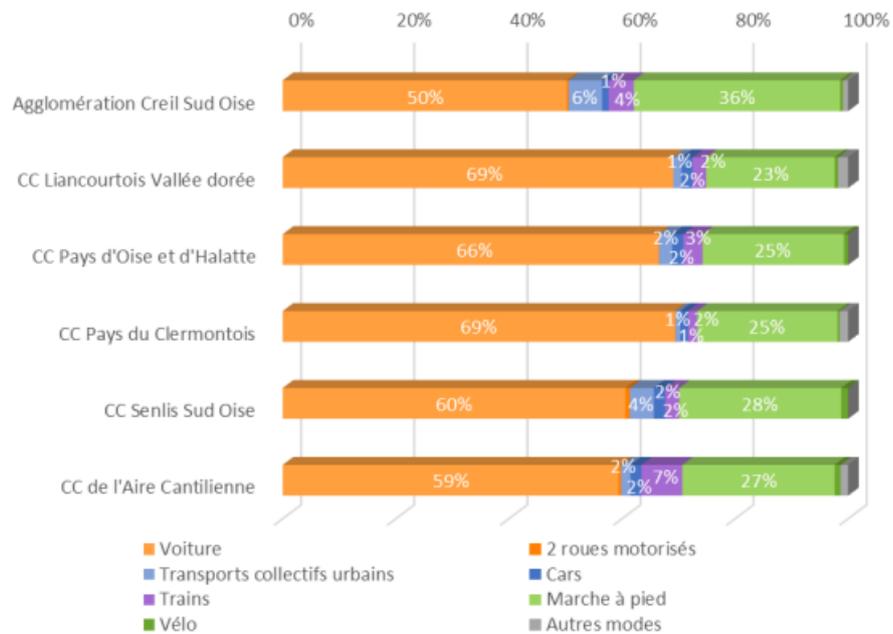
Echelle EPCI	Déplacements Tous motifs	Source EDVM 2017
------------------------	------------------------------------	----------------------------



Modes utilisés selon le secteur de résidence

Echelle Sud de l'Oise	Déplacements Tous motifs	Source EDVM 2017
--------------------------	-----------------------------	---------------------

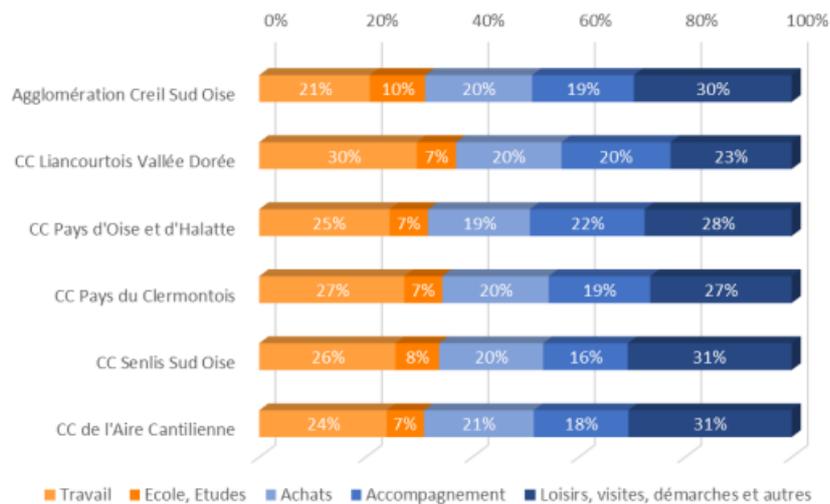
Modes de déplacement selon le secteur de résidence



LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS

Echelle Sud de l'Oise	Déplacements Tous motifs	Source EDVM 2017
--------------------------	-----------------------------	---------------------

Motifs de déplacements selon le secteur de résidence



4.4 Caractéristique de l'offre de stationnement

Les centres-villes notamment ceux de Liancourt et de Laigneville ne sont pas réglementés (peu de zones bleues) et sont gratuits. La pression du stationnement est ponctuellement marquée aux heures de pointes mais le taux de congestion global reste tenable.

Les parkings des gares de Liancourt-Rantigny et de Laigneville disposent respectivement de capacités de stationnement de 200 et 80 places. La CCLVD a acquis le parking de la gare de Laigneville pour le rénover et renforcer son rôle de gare de rabattement (discussions en cours à Liancourt-Rantigny).

A noter que la CCLVD est couverte par deux syndicats d'énergie. Tous deux ont engagé en 2022, la réalisation de leur Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE) respectifs. La CCLVD collabore à ces études qui permettront de répondre aux manques actuels d'IRVE sur le domaine public (aujourd'hui seulement deux bornes sont accessibles tout public).

Concernant les transports cyclables, il existe 5 places de stationnement vélo en gare de Laigneville et aucune en gare de Liancourt-Rantigny.

Le CRTE qui regroupe les actions prévues dans les communes prévoit pour les rénovations de places en centre bourg, l'intégration de places de parking vélo. Par ailleurs, le PCAET prévoit une réduction du nombre de places de véhicule thermique pour favoriser la mobilité douce.

4.5 Caractéristiques du réseau routier par rapport au principe d'une ZFE-m

La responsabilité de la voirie est aujourd'hui majoritairement répartie entre le département et les communes. La CCLVD ayant dans son giron uniquement les voies desservant exclusivement les zones d'activités économiques ainsi que les liaisons douces en sites propres (soit 3.8 km sur les 159.7 km de réseau routier interne à la CCLVD).

Dans les centres-bourgs, on constate une forte proportion de bâti ancien, et de rues étroites. Les gabarits de chaussées sont donc aujourd'hui peu propices à la mixité des usages. Les communes de la CCLVD gardent les traces d'une stratégie d'aménagement uniquement pensée avec la voiture comme seul moyen de locomotion.

L'ambition de créer un réseau de bus intercommunal se heurtera à l'absolue nécessité de repenser la place accordée à la voiture. Les tronçons de voirie pouvant accueillir des voies en site propres réservées au bus sont peu nombreuses.

La création de voie cyclables sécurisées en traversée des centres-bourgs est désormais un élément systématiquement intégré aux réflexions lors des projets de requalification de voirie. Les liaisons douces devront quasi systématiquement être créées au détriment du stationnement VL ou en réduisant les largeurs de chaussée lorsque cela est possible sans altérer la sécurité des flux motorisés.

On ne constate pas aujourd'hui de problème majeur engendré par les flux de poids-lourds en traversée des centres-bourgs. Toutefois, une vigilance accrue devra être portée aux trafics de PL nécessaires aux activités de plateformes logistiques en projet sur le territoire.

Les différents faubourgs existants au sein des communes, sont désormais largement délestés pour contourner les flux de trafic existants sur les axes structurants du réseau (grâce à la création de la RD262, dite déviation de Mogneville). Ils sont dotés majoritairement de gabarits étroits et des vitesses réduites, qui servent essentiellement pour la desserte des habitations. Ils présentent donc des atouts pour favoriser la pratique des modes actifs.

Le dimensionnement actuel des infrastructures routières structurantes permet des temps de trajet relativement courts, avec peu d'engorgement.

4.6 Bénéfices potentiels liés à la mise en place d'une ZFE-m

En 2021, aucun habitant n'a été exposé à un dépassement des valeurs limites annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) et des particules PM₁₀ et PM_{2.5} sur le territoire de la CCLVD. Le territoire n'est donc pas sujet à une pollution de fond (l'objectif de qualité de l'air est de 40µg/m³) et n'est pas non plus soumis à des épisodes de pollution ponctuels fréquents (entre 0 et 10 par an environ).

Avec la mise en place d'une ZFE-m sur la CCLVD, l'objectif est d'améliorer encore davantage la qualité de l'air en agissant à la source sur les émissions des véhicules les plus polluants. Dans quelle proportion cette mesure pourrait-elle être efficace ?

La CCLVD mène un programme ambitieux visant à plus d'intermodalité sur son territoire :

- Compte tenu de la cyclabilité actuelle du territoire et des investissements prévus jusqu'en 2032, la part modale du vélo a la capacité de progresser encore de manière notable, même si celle-ci a besoin d'être quantifiée de manière précise,
- Le développement des gares,
- Le stationnement des vélos pris en compte dans tout nouveau projet de voirie,
- La mise en place d'un réseau de bus.

La CCLVD a par conséquent déjà initié ou planifié des actions qui permettent d'avoir des effets positifs sur la qualité de l'air et ce en dehors de la mise en place d'une ZFE-m.

4.7 Actions contre les causes principales de pollution de l'air

Le diagnostic air de l'Atmo a mis en évidence que les deux causes principales de pollutions du territoire sont la D1016 et le chauffage.

Sur la première pollution, la CCVLD n'est pas compétente pour réduire de façon significative ces émissions. Le PCAET prévoit de ne pas installer d'équipement sportifs, d'école, d'hôpital à proximité de cette départementale. Il est également prévu de végétaliser au maximum les abords pour bénéficier du service de dépollution des végétaux. Enfin, les actions de mobilité douce devraient permettre de diminuer légèrement le nombre de véhicule prenant cette voie.

Sur le deuxième facteur de pollution, le chauffage, un programme ambitieux de rénovation des logements est prévu dans le PCAET. La première phase avec la création d'un guichet unique de l'habitat est en cours. La rénovation va se concentrer prioritairement sur les habitations les plus mal isolées. En parallèle la CCLVD va lancer une étude pour créer des réseaux de chaleur afin de réduire l'utilisation de cheminée, gaz et fioul pour le chauffage.

Enfin, d'autres actions d'amélioration de la qualité de l'air sont prévues, tels que la préservation des espaces naturels et notamment zones humides, l'augmentation des espaces verts en ville, la lutte contre le brûlage des déchets domestiques...

4.8 Synthèse

La CCLVD est concernée par l'obligation de mise en place d'une ZFE-m du fait qu'elle est en partie couverte par le PPA de la région de Creil. Des modalités de dérogation à la mise en place d'une ZFE-m (décret) sont en cours d'élaboration. Elles ne sont toutefois pas encore validées et rendues applicables et la CCLVD doit se préparer si le choix de mise en place d'une ZFE-m est retenu, à :

- fixer les mesures de restriction de circulation applicables (jours concernés, périodes horaires)
- décider du périmètre géographique concerné, dès lors que 50% de la population de l'agglomération est incluse dans ce périmètre. Aucun périmètre ne semble envisageable à ce stade.
- déterminer les catégories de véhicules concernés, avec un enjeu majeur sur l'exclusion ou non des véhicules Crit'air 3 pour que la mesure soit efficace.
- préciser les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées.
- définir une durée d'application de la ZFE-m. Compte tenu des moyens importants à mettre en œuvre et des échéances du PREPA, l'échéance ne peut être inférieure à 2030.
- Mener un travail de concertation important avec la population et étudier la mise en place de mesures d'accompagnement, par exemple de soutien au renouvellement du parc automobile.

Ces travaux vont mobiliser des moyens importants au sein de la collectivité alors que des actions permettant une baisse des polluants émis sont déjà engagées par la CCLVD. De plus, les mesures mises en place par la CCLVD n'auront qu'un impact faible sur la principale source de pollution de la qualité de l'air de son territoire : la RD1016. En effet, elle traverse le territoire du nord vers le sud drainant une part importante de la population du nord de l'Oise vers Creil et Paris. Ainsi la CCLVD n'a pas la possibilité d'agir sur la fréquentation de cette départementale ni sur les embouteillages qui génèrent une part majoritaire d'émissions de polluants atmosphériques sur le territoire.

De plus, la CCLVD souffre aujourd'hui de l'absence d'un réel pôle urbain clairement défini. Pour répondre à cet enjeu, la CCLVD, dans son projet de territoire 2020-2030, a imaginé les limites d'un continuum urbain composé des communes de Liancourt, Rantigny et Cauffry. Cette centralité à renforcer se justifie par la proximité géographique des 3 communes rassemblant environ 12 000 habitants. Cependant, cela tient aujourd'hui d'avantage de la vision politique et la réussite de ce projet dépendra de l'attractivité économique et de l'accessibilité au continuum pour en faire un véritable pôle urbain à même d'exister entre le creillois et le clermontois. En atteste aujourd'hui pour la CCLVD, le taux de concentration de l'emploi le plus faible des intercommunalités du sud de l'Oise, à savoir 68 emplois proposés pour 100 actifs résidant sur le territoire, ce qui est le symbole de la dépendance du liancourtois envers les territoires voisins.

La mise en place d'une ZFE-m sur un territoire en quête d'attractivité et avec une densité urbaine et de service à construire ne semble pas opportune et pourrait être apparentée à un frein à son développement.

Il faut préciser que le PDM du Grand Creillois envisage la création d'aires de mobilité sur le liancourtois. L'idée étant de proposer des services de mobilité de proximité pour les habitants des communes rurales notamment. Ces aires n'ont pas vocation à servir de parkings relais en entrée du pôle urbain Liancourt-

Rantigny-Cauffry. Après analyse des flux de transport quotidiens, la notion de parking relais ne peut s'entendre que pour les trajets vers l'extérieur de la CCLVD (creillois ou IdF en premier lieu). Créer une rupture de charge en entrée d'une centralité urbaine aussi réduite que Liancourt-Rantigny-Cauffry serait un non-sens que même une vitesse commerciale optimale sur le futur réseau de bus intercommunal ne saurait compenser.

La CCLVD ne semble aujourd'hui pas en mesure, malgré toutes les actions engagées en faveur des mobilités alternatives, de mettre en place une politique de mobilité suffisamment efficace pour compenser les restrictions qu'une ZFE-m pourrait créer pour les propriétaires de véhicules en Crit'air 3.

La création d'une ZFE-m sur le liancourtois ne semble donc pas adaptée au contexte local (gouvernance de la voirie à revoir, impossibilité de définir un périmètre urbain dense suffisamment étendu qui justifierait une ZFE-m,...).

L'opportunité de mettre en place une zone faible émission mobilité se pose enfin au regard des faibles niveaux de pollution actuels, notamment en oxydes d'azote, des moyens mis en œuvre par la CCLVD et de sa non-compétence vis-à-vis d'une des sources majoritaires de pollution.