

# SCHÉMA DIRECTEUR DES **MODES ACTIFS**







01

# PRÉAMBULE

Schéma Directeur des Modes Actifs

# PRÉAMBULE

## Le territoire :

La Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée est un territoire composé de **10** communes situées dans le département de l'Oise, à l'extrémité sud des Hauts-de-France.

La CCLVD présente une topographie marquée , notamment sur les communes de l'Est (Rosoy, Verderonne, Labruyère, Bailleval) soit en partie ou totalement localisées sur des coteaux boisés. Toutefois, **les principaux axes de communication et la majorité des sites à enjeux se situent le long de la Brèche.**

Nombre d'habitants sur le territoire : **23 660 habitants (Insee RP 2017)**

Cette étude de schéma directeur des modes actifs vient notamment s'inscrire dans la réalisation de **Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise.**



Source : CC Liancourtois Vallée Dorée

# PRÉAMBULE

La démarche de schéma directeur des modes actifs vient compléter les études d'orientation de la mobilité menées sur le territoire depuis l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) de l'aire urbaine de Creil, réalisé à l'échelle du SCOT du Grand Creillois (ACSO + CCLVD). Le développement des mobilités actives fait également partie intégrante du projet de territoire 2020/2030 approuvé en décembre 2019 par la CCLVD.

Ce schéma directeur des modes actifs portera sur **les déplacements pendulaires effectués à pied, en vélo ou autres modes actifs** (domicile-travail, domicile-école, domicile-commerces, ...). Il a pour objectif de fixer à court, moyen et long termes de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau favorisant ces déplacements écologiques, de manière sécurisée et continue, et également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, sensibilisation, ...).

Ce document est à **portée intercommunale**. Les liaisons et actions portées par la CC LVD ont vocation à répondre à un **intérêt communautaire**, mais il ne peut exclure l'identification d'enjeux communaux majeurs en vue d'**harmoniser les pratiques d'aménagement à l'échelle de la communauté de communes**. Le but est d'apporter de la **cohérence dans la structuration des modes actifs**, le tout en faveur des usagers.

A ces fins, ce schéma identifiera pour chaque action les **enjeux de gouvernance** (qui porte le projet et qui est partenaire).

Il vient compléter la stratégie de mobilité en place au sein de la CC LVD, qui **accompagne la prise de compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité**, en détaillant précisément les orientations stratégiques des mobilités actives.



# PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



## UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens** : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- **Distances courtes**, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de **trajets directs**, sûrs, sur des **aménagements cohérents**;
- Besoin d'un **stationnement** à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



## LOISIRS / BALADE

- **Promenades**, utilisation familiale, récréative, touristique;
- **Destinations variées**, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- **Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages** avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



## TOURISME

- **Vacances à vélo** : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- **Voyages** : 400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- **Visites** : 30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



## SPORTIF

- **Longues distances**, sur voirie en interurbain;
- **Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic**, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.



02

## ÉTAT DES LIEUX

# 2.1

## OBJECTIFS DE LA DEMARCHE :

Quels enjeux pour l'élaboration du  
Schéma Directeur des Modes Actifs ?



# ÉTAT DES LIEUX

L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique des modes actifs (marche et vélo) sur le territoire de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée.

Le diagnostic constitue **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo et piéton** cohérente à l'échelle du territoire.

## Il se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté d'agglomération et de la pratique : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...
- Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux,...
- Analyse des potentiels d'aménagements, synthèse des enjeux et objectifs



## INTÉGRATION DU SCHÉMA DANS LES ENJEUX RÉGIONAUX ET CYCLOTOURISTIQUES

Dans le cadre de la politique régionale et du Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes des Hauts-de-France (SR3V), l'axe Nord – Sud traversant le territoire (sur la liaison Clermont – Senlis) est fléché comme étant d'intérêt régional.

Cette inscription au SR3V vient compléter un maillage local d'itinéraires structurants d'envergure européenne, nationale et départementale :

- L'EuroVelo 3 – « La Scandibérique »
- La V16 – Avenue Verte London – Paris
- La Trans'Oise

Bien que ces itinéraires ne traversent pas directement le territoire, le maillage de ce dernier permettra, à terme, d'offrir un rabattement depuis ces grands itinéraires de proximité, voir une variante dans le parcours des itinéraires.

L'identification d'un axe à enjeu régional fait de la traversée Nord-Sud de la CCLVD une priorité en terme de continuité des aménagements et de structuration de la stratégie de maillage du territoire. Cette traversée est également le lien entre la Communauté de Communes du Clermontois et l'ACSO, créant une continuité cyclable à l'échelle départementale.

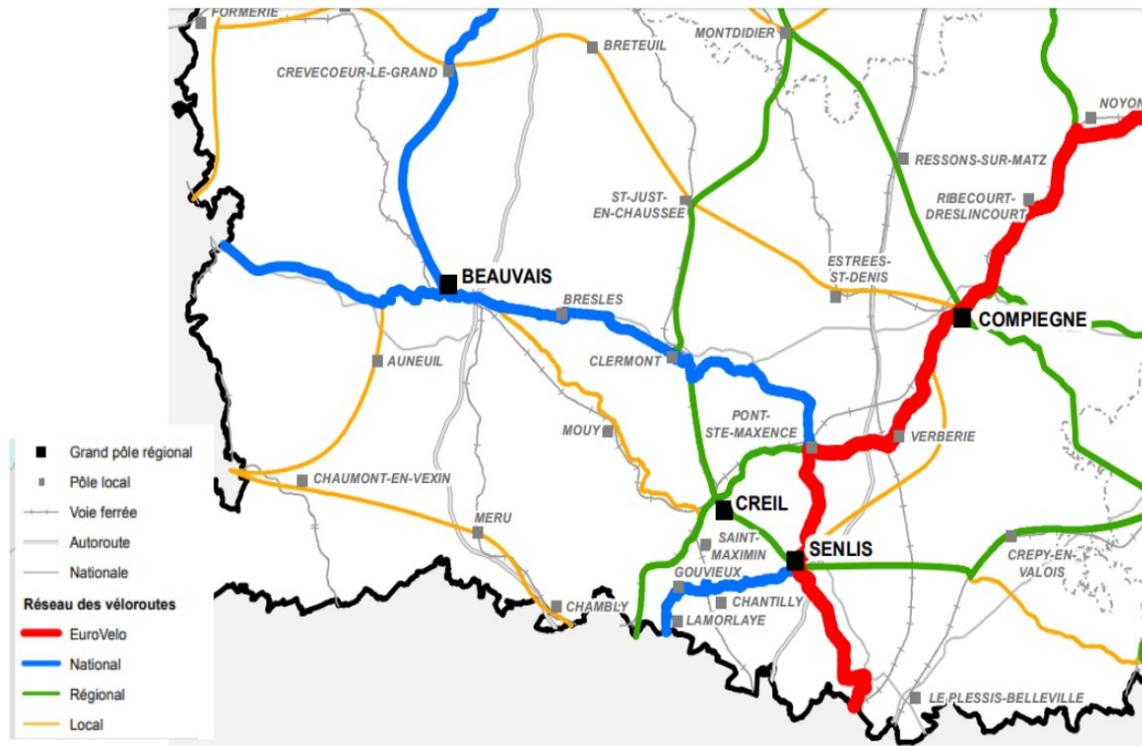


Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes des Hauts-de-France (SR3V).

## 2.2

### ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES :

Quel potentiel pour les **modes actifs** ?

## ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES : DOMICILE - TRAVAIL ET DOMICILE - ETUDES



### Structure de l'emploi sur le territoire :

La CCLVD compte près de **5 723 emplois** sur le territoire dû notamment à la présence de plusieurs ZAE principalement localisées à Rantigny, Cauffry et Laigneville.

Avec un indice de Concentration de l'Emploi est de 58,7 emplois pour 100 actifs occupés en 2017 (Source INSEE, moyenne nationale de 98,7), la CCLVD est toutefois un territoire principalement concerné par des **flux d'actifs sortants du territoire, en direction, à parts égales, de l'agglomération Creilloise et de l'Île-de-France.**

Autre indicateur important, le lieu de travail des actifs sur la commune : **14,2%** des actifs travaillent dans leur commune de résidence. (moyenne nationale : **35%**, moyenne département de l'Oise : **22,6%**).

### Structure de la scolarité sur le territoire :

**5 415** personnes de plus de 2 ans habitant la CCLVD sont scolarisées (hors et dans la CC LVD) dont **2 532** dans leur commune de résidence (INSEE, RP 2017). Au total, la **CCLVD** compte 24 établissements scolaires dont 2 collèges (Cauffry et Liancourt) et un établissement d'enseignement supérieur (Monchy Saint Eloi).

Ces structures font ressortir plusieurs enjeux en terme de modes actifs à l'échelle de la CCLVD :

- Les liaisons vers et depuis les établissements scolaires, ainsi que l'apaisement de la **circulation et l'accessibilité des piétons sur les trottoirs** à leurs abords



## ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Les déplacements au sein de la communauté de communes se font très largement en véhicule motorisé :

TYPE DE DÉPLACEMENT	PART MODALE CCLVD	PART MODALE DÉPARTEMENT DE L'OISE	PART MODALE AGGLOMÉRATION CREILLOISE	PART MODALE NATIONALE
Pas de déplacement	3,1	4,0	2,5	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	3,9	5,1	7,0	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,6	0,9	1,2	2,1
Deux-roues motorisé	0,9	0,9	0,6	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	79,6	78,2	64,5	70,5
Transports en commun	12,0	10,9	24,2	15,2

*Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)*



La typologie de déplacement sur le territoire de la CCLVD se rapproche des moyennes du département de l'Oise, avec toutefois une part modale du vélo plus faible (- 0,3 %).

➔ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la communauté de communes. La marge de progression de la part vélo doit donc s'évaluer au regard de l'objectif fixé à l'échelle nationale : **9% de part modale d'ici 2024. Cet objectif est précisé à l'échelle locale dans le PDM. Celui-ci vise une part modale vélo de 6% à l'horizon 2030 et piéton à 38%.**

## ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL - ECHELLE COMMUNALE

### Analyse quantitative des principaux flux domicile-travail :

#### FLUX SORTANTS

Trajet	Flux (nombre de personnes)
Laigneville => Creil	235
Liancourt=> Creil	215
Rantigny => Creil	131
Liancourt => Nogent-sur-Oise	130
Cauffry => Creil	121
Liancourt => Roissy en France	120
Laigneville => Nogent-sur-Oise	115
Liancourt => Montataire	115
Monchy-Saint-Eloi => Creil	87
Liancourt => Saint Maximin	85

Source des données des flux : **INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire**

#### FLUX ENTRANTS

Trajet	Flux (nombre de personnes)
Clermont => Liancourt	84
Nogent-sur-Oise => Laigneville	71
Breuil-le-Sec => Liancourt	60
Creil => Laigneville	59
Nogent-sur-Oise => Liancourt	54

**Le flux domicile-travail le plus important est à destination de Creil, pour la majorité des communes de la CC LVD.**

Les représentations cartographiques des flux permettent de mettre en évidence les éléments suivants :

- Les flux entrants principaux se dirigent vers les communes de Liancourt et Laigneville.
- Les flux sortants les plus importants sont en direction de Creil et Nogent-sur-Oise. Le seul flux supérieur à 80 actifs ne rejoignant pas l'ACSO est à direction de Roissy en France.

## ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL - ECHELLE INTERCOMMUNALE

Analyse quantitative des principaux flux domicile-travail :

### FLUX SORTANTS

Trajet	Flux (nombre de personnes)
CC LVD => Paris (tout arrondissement)	659
CC LVD => Ile-de-France	2158
CC LVD => Creil	935
CC LVD => Nogent-sur-Oise	495
CC LVD => ACSO	2320
CC LVD => CCPC	630

Source des données des flux : **INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire**

### FLUX ENTRANTS

Trajet	Flux (nombre de personnes)
Creil => CC LVD	156
ACSO => CC LVD	568
Clermont => CC LVD	238
CCPC => CC LVD	885
Ile-de-France => CC LVD	85

**Les flux domicile-travail les plus importants sont sortants, en direction des communes de l'Agglomération Creil Sud Oise (2 320 personnes) et de l'Ile de France (2 158 personnes).**

Les représentations cartographiques des flux permettent de mettre en évidence les éléments suivants :

- Les flux entrants principaux proviennent de la CC du Pays Clermontois (885 personnes) et de l'Agglomération Creil Sud Oise (568 personnes).
- Les flux sortants les plus importants sont en direction de Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire et de Paris

## FLUX DOMICILE-ÉTUDES : ANALYSE DES FLUX - ECHELLE COMMUNALE

### Analyse quantitative des principaux flux domicile-études :

#### FLUX DOMICILE-ETUDES ENTRANTS SUR LE TERRITOIRE

Trajet	Flux entrant
Sacy-le-Grand => Liancourt	40
Villers-Saint-Paul => Monchy-Saint-Eloi	40
Angicourt => Liancourt	39

#### FLUX DOMICILE-ETUDES SORTANTS DU TERRITOIRE

Trajet	Flux sortant
Laigneville => Nogent-sur-Oise	100
Monchy-Saint-Eloi => Villers-Saint-Paul	95
Liancourt => Nogent-sur-Oise Liancourt => Clermont	80

#### FLUX DOMICILE-ETUDES INTERNES AU TERRITOIRE

Trajet	Flux interne
Cauffry ⇔ Laigneville	269
Rantigny ⇔ Cauffry	89
Liancourt ⇔ Mogneville	51

**Les flux domicile-études sont principalement dirigés vers les communes limitrophes de la CC LVD et sont majoritairement sortants.**

Source des données des flux : *INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire*

# FLUX DOMICILE-ÉTUDES : ANALYSE DES FLUX - ECHELLE INTERCOMMUNALE

Analyse quantitative des principaux flux domicile-études :

## FLUX DOMICILE-ETUDES SORTANTS A L'ECHELLE DE LA CC LVD

Trajet	Flux sortant
CC LVD => Nogent-sur-Oise	371
CC LVD => Clermont	233
CC LVD => Creil	128
CC LVD => Villers Saint Paul	118

## FLUX DOMICILE-ETUDES ENTRANTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CC LVD

Trajet	Flux entrant
Sacy-le-Grand => CC LVD	55
Villers-Saint-Paul => CC LVD	50
Angicourt => CCLVD	47



Les flux domicile-études sont principalement sortants du territoire et se dirigent en majorité vers l'agglomération Creilloise mais également le Clermontois (Clermont, Agnetz, ...)

Source des données des flux : **INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire**

## 2.3

### POTENTIEL DE REPORT MODAL :

Quelles mobilités concernées ?



## INTERMODALITÉ : L'ENJEU DE L'ACCESSIBILITÉ DES GARES

L'offre ferroviaire, articulée autour des gares de Liancourt-Rantigny et Laigneville constitue un fort potentiel de **continuité et de report modal dans le cadre de déplacements vers l'Île-de-France (et Roissy Charles de Gaulle à moyen terme; projet d'étoile ferroviaire)** :

- **Réseau TER Hauts-de-France** (trains régionaux) avec la ligne *Paris <-> Amiens* ou *Paris <-> St-Just-en-Chaussée*
- **Avec deux gares de proximité** dans la communauté de communes, l'intérêt est valoriser le rabattement vers ces gares afin de désaturer la gare de Creil et favoriser les **déplacements à travers le territoire**. De plus et de part sa proximité avec l'ACSO, la gare de Laigneville est à moins de 20 minutes à vélo pour plus de 78 000 habitants.

### PISTES D' ACTIONS DANS LE CADRE DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS :

- Améliorer **les conditions d'intermodalités** aux abords des gares permettrait de réduire la saturation dans les secteurs urbains et permettre les déplacements vers les bassins d'emploi. Cela passe notamment par la mise en place de **stationnements vélo sécurisés** courte et/ou longue durée (type box, abris, ...)
- Une réflexion sur **l'emport des vélos dans les TER** se pose, pour faciliter les déplacements à l'arrivée et **favoriser le report modal**.



# 2.4

## CONCERTATION :

Quels avis et attentes de la population ?



## SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

### GÉNÉRALITÉS :

Dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité Sud Oise, 5 tables rondes avec les acteurs locaux ont été organisées à l'automne 2018. Divers retours ont notamment concernés les modes actifs et modes doux sur le territoire de la CC LVD ou en lien direct avec celui-ci. Ceux-ci, tant de la part des acteurs territoriaux ou associatif, permettent de mettre en lumière les principaux enjeux et attentes dans le cadre du développement des mobilités actives.



**Motif de déplacement** : Le principal moyen de déplacement reste le véhicule personnel, l'intérêt pour l'usage du vélo est toutefois évoqué notamment pour les courts trajets en interne.



**Intermodalité** : A développer, elle fait l'objet de fortes potentialités notamment au niveau des pôles ferroviaires qui permettraient de favoriser le report modal avec les trajets domicile-gare.

P

**Stationnement** : Le stationnement vélo est la demande la plus récurrente sur le territoire. Le manque de stationnement sécurisé se fait ressentir en centre ville, à proximité des établissements scolaires ou encore des gares. Son développement permettrait une hausse de l'usage du vélo.



**Freins à la pratique** : Le principal frein à la pratique cyclable sur le territoire est le manque d'aménagements sur les trajets. Différents points noirs ont fait l'objet de remarques et nécessiteraient des aménagements sécurisés. Le trafic motorisé reste la crainte la plus importante notamment du fait de la vitesse des véhicules, mais également du manque d'itinéraires cyclables structurants.



**Entretien** : Certains retours évoquent un mauvais entretien de la voirie sur certains secteurs, rendant ceux-ci impraticables à vélo.

# 2.5

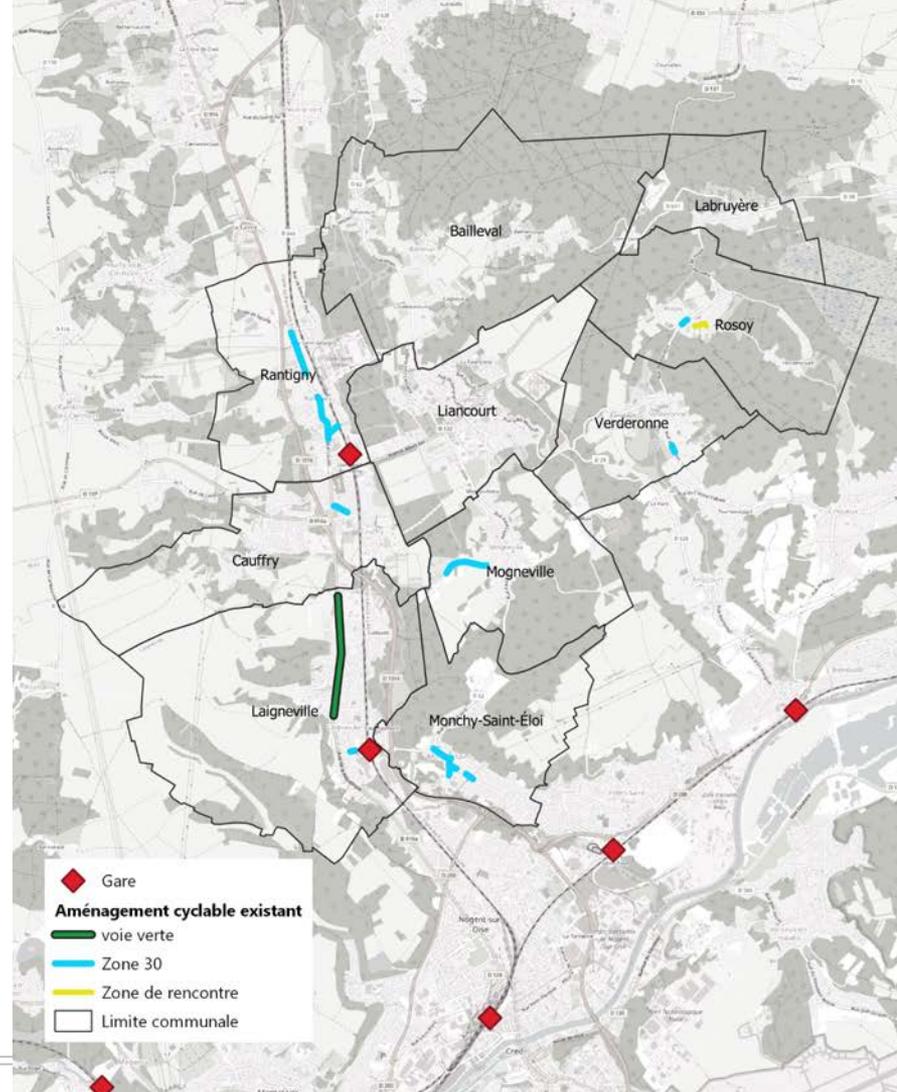
## RÉSEAU ET SERVICES EXISTANTS :

Quelle situation existante?

## LE TERRITOIRE ET SES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

- 1 « voie verte »
- Plusieurs zones 30
- 1 zone de rencontre

Soit actuellement **4,5 km d'aménagements cyclables**



A l'échelle du territoire de la CC LVD, l'offre de stationnement pour les vélos est largement sous dimensionnée.

Cette offre est essentielle pour le développement de la pratique cycliste au quotidien. Les stationnements permettent selon le cas de figure : d'envisager un report modal en laissant de manière sécurisée un vélo à un emplacement donné, de profiter d'un temps d'arrêt pour faire des courses.

De sites d'implantation peuvent déjà être identifiés comme structurants à l'échelle de la Communauté de communes :

- **Les gares de Liancourt-Rantigny et Laigneville.** L'AU5V recommande notamment de s'inspirer des stationnements de type « véloblocs » des gares de Chantilly et Orry-la-Ville.
- **Les écoles et collèges du territoire**
- **La place de la Rochefoucauld à Liancourt (partie des préconisations de l'AU5V), la Poste de Liancourt, la place de la Poste de Rantigny, ...**
- **Les commerces : Intermarché, Leclerc et Lidl notamment.**



# 2.6

## SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX :

Quels enjeux pour le schéma directeur des modes actifs ?



## SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC : OBJECTIFS ET STRATÉGIE

### OBJECTIFS IDENTIFIÉS



1. Renforcer l'offre de rabattement sur les deux gares du territoire.
2. Mettre en place une offre de continuité vers les communes limitrophes : Laigneville <-> Nogent-sur-Oise, Monchy Saint-Eloi <-> Nogent-sur-Oise, Labruyère <-> Sacy-le-Grand, Verderonne <-> Angicourt.
3. Assurer une desserte en modes actifs des principaux équipements du territoire : piscine la Vallée Dorée de Liancourt, Parc Chedville (et projet de ZA), gares, collèges.
4. Renforcer la signalétique pour faciliter les déplacements,
5. Développer les liaisons entre les communes du territoire : Mogneville <-> Liancourt, Bailleval <-> Liancourt, Cauffry <-> Laigneville, Mogneville <-> Monchy Saint-Eloi, ...
6. Renforcer l'offre stationnement sécurisée (gares, écoles, équipements,...),
7. Faciliter les déplacements au sein des communes et harmoniser les pratiques d'aménagement

### STRATÉGIE PROPOSÉE

#### Axe 1 :

Proposer une offre de rabattement à destination des gares du territoire

#### Axe 2 :

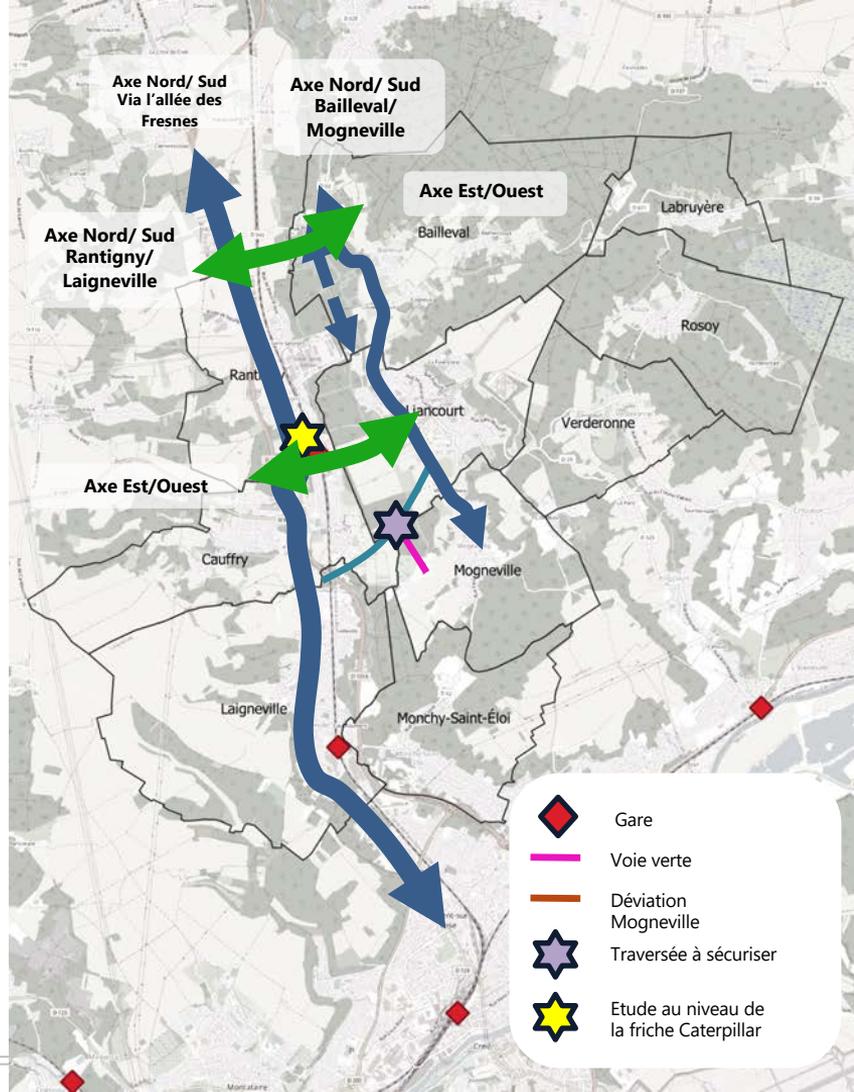
Mailler le territoire via des liaisons intercommunales

#### Axe 3 :

Renforcer l'offre de services complémentaire

## ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

- Développer un axe Nord/Sud Rantigny/ Laigneville
- Développer un axe Nord/Sud Bailleval/ Mogneville
- Développer des axes Est/Ouest (notamment vers Liancourt)
- Créer une continuité cyclable via une traversée sécurisée entre l'aménagement de la voie verte départementale dans le projet de déviation de Mogneville et le projet de voie verte du parc Chédeville
- Etude d'accessibilité à la gare Liancourt-Rantigny



03

## ORIENTATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DES **MODES ACTIFS**





### Principes de l'élaboration de la stratégie :

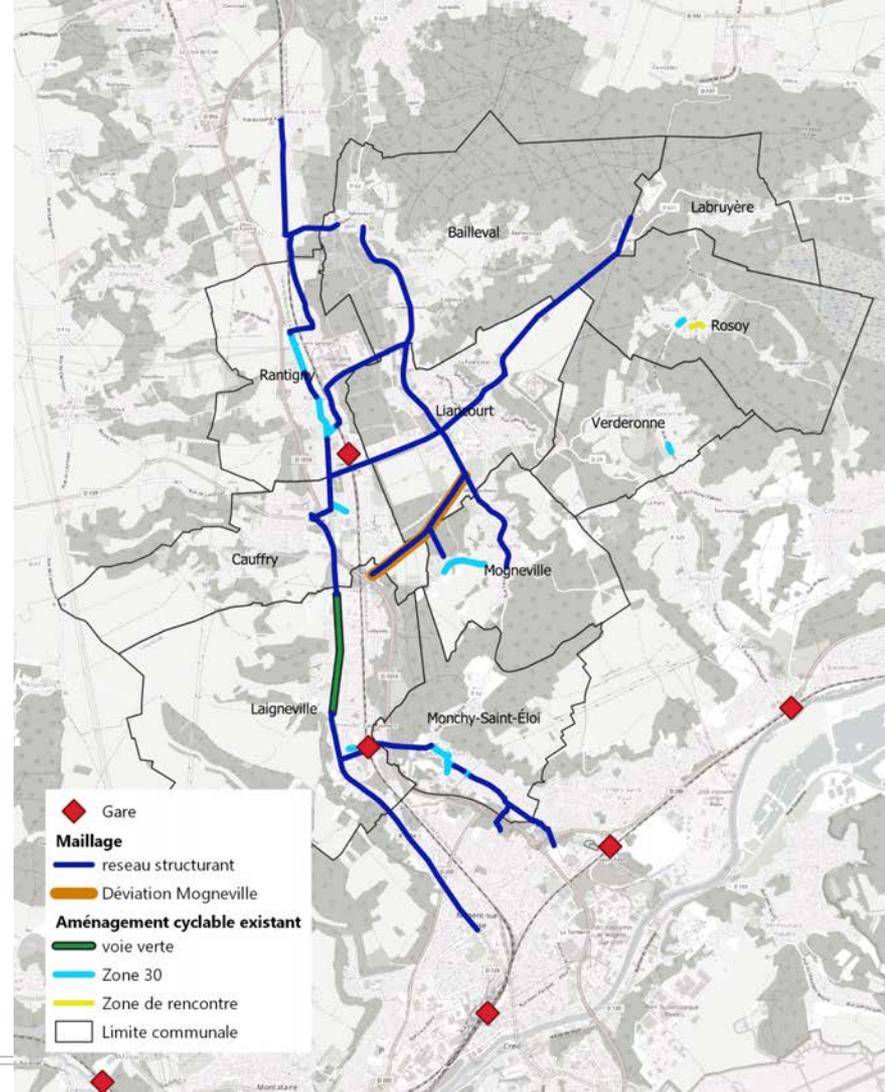
Le réseau modes actifs projeté à l'issue du diagnostic, des grandes orientations fixées et des rencontres avec les communes propose des itinéraires souhaitables et souhaités en raison du fonctionnement du territoire, indépendamment de la complexité de réalisation. Il s'agit bien d'un schéma d'intentions. Il présente d'ailleurs parfois des variantes qu'il conviendra d'étudier en phase pré-opérationnelle.

### Le réseau proposé est hiérarchisé comme suit :

- **Réseau structurant** : Permet de se déplacer relativement rapidement sur des distances relativement longues, ces aménagements ont donc vocation à être sécurisés et continus, autant que possible en site propre.
- **Réseau secondaire** : Crée le lien entre réseau structurant et réseau de desserte locale, le réseau secondaire vient compléter le réseau structurant pour assurer un maillage global du territoire.
- **Réseau tertiaire** : Assure la desserte locale, il permet de desservir les zones d'habitations et les équipements d'intérêt communal. Ses aménagements seront essentiellement en partage de voirie (zones 30 , ...)

## LE RESEAU STRUCTURANT

- Enjeu intercommunal au développement de ce réseau. Artères du réseau modes actifs.
- Développement d'un axe Nord/ Sud : Breuil-le-Vert – Creil
- Développement d'un axe Nord/Sud : Bailleval – Mogneville
- Développement d'un axe Nord/Sud : Hôpital Paul Doumer - Liancourt
- Développement d'un axe Est/ Ouest : Rantigny – Liancourt
- Développement d'un axe Est/ Ouest : Bailleval – Rantigny
- Développement d'un axe Laigneville – Monchy-Saint-Eloi et sortie vers Nogent-sur-Oise

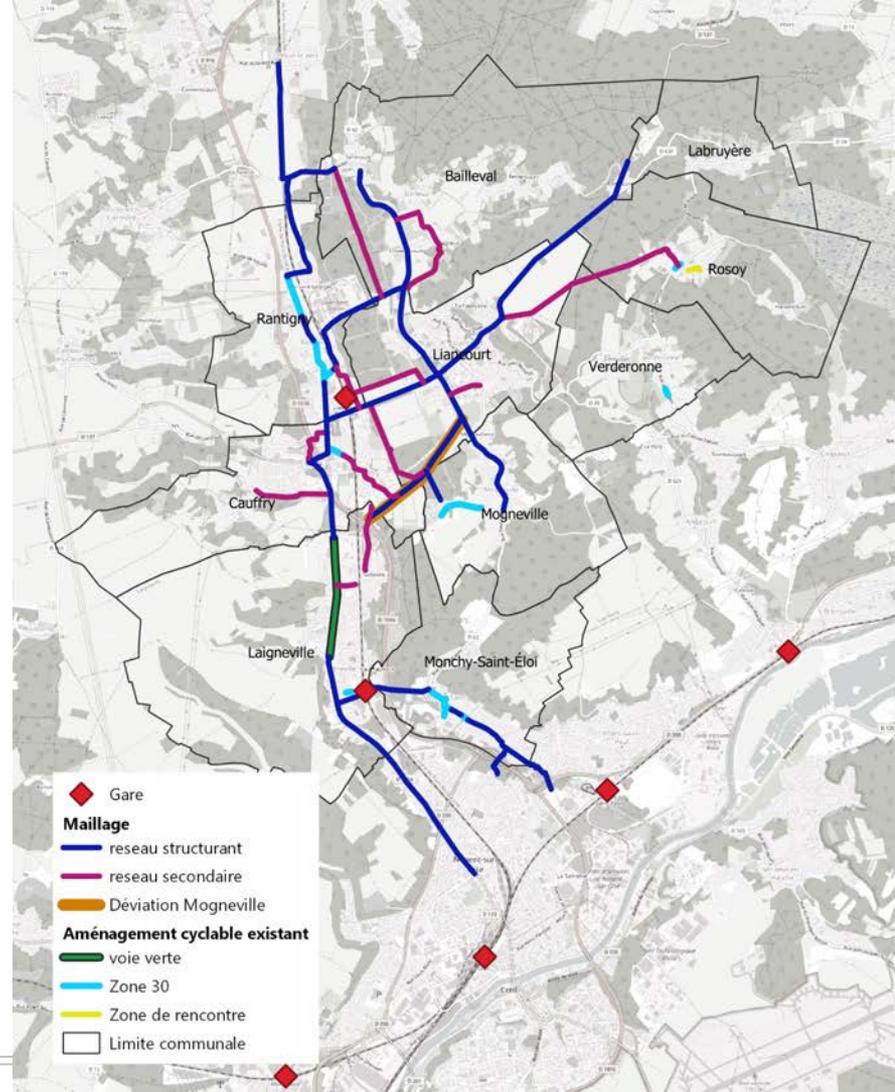


## LE RESEAU SECONDAIRE

**Développer des connexions** entre les axes du réseau structurant et vers les axes du réseau structurant.

Ce réseau a pour objectif de **faciliter la desserte du réseau structurant, et de créer une logique de continuité aussi bien intercommunale qu'interne aux communes.**

Ce sont des axes de desserte du réseau modes actifs.



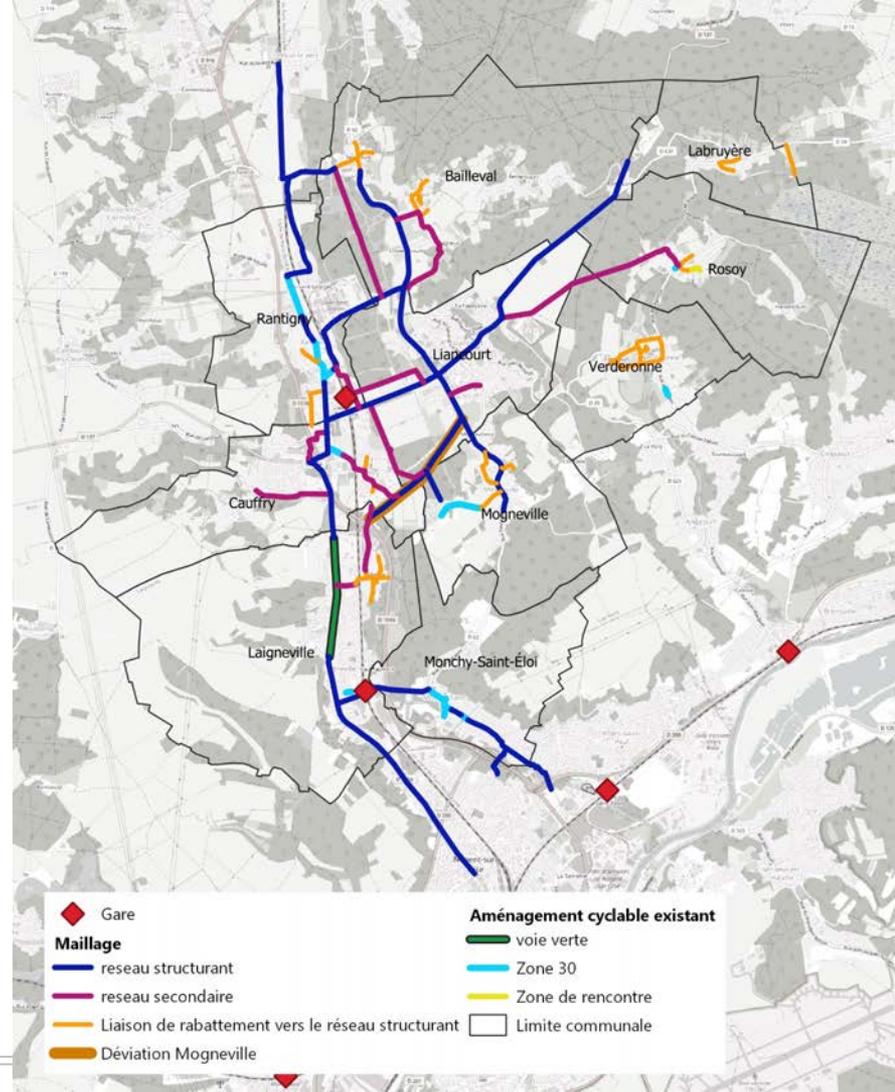
## LE RESEAU TERTIAIRE

**Le réseau tertiaire correspond au maillage local, interne aux communes.**

Il est aussi important de faciliter les déplacements internes aux communes.

Le développement de zones 30 internes au centre bourg est une solution permettant le ralentissement des véhicules, l'apaisement des centres-bourg et de développer des aménagements cyclables sur des voiries ayant des largeurs de chaussée restreintes.

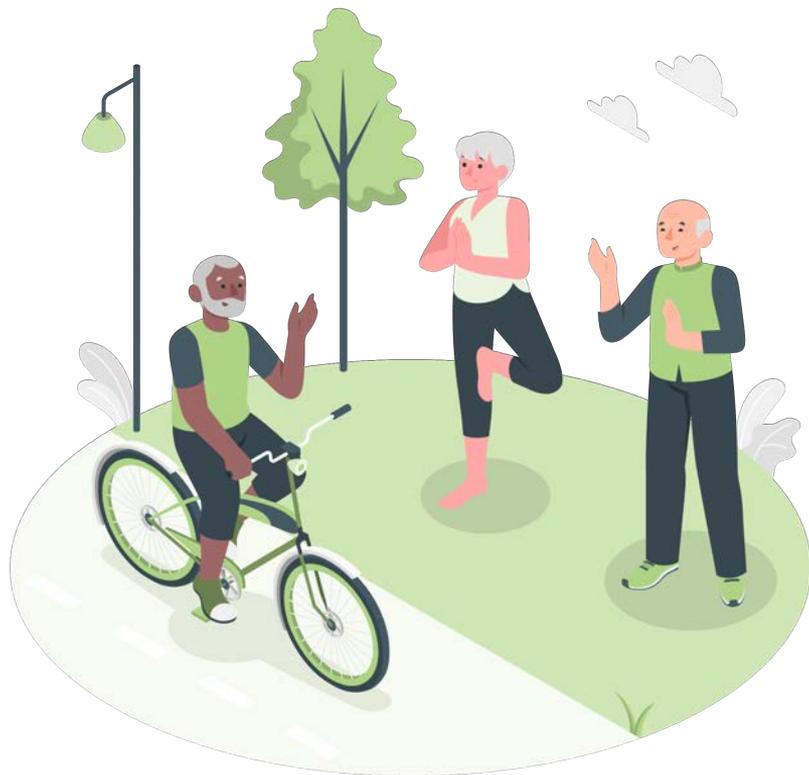
Ainsi afin de renforcer le maillage plusieurs propositions de zones 30 (liaison interne) ont été formulées notamment sur les communes du Nord-Est : Bailleval, Rosoy, Verderonne, Mogneville, Labruyère et Laigneville





04

MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA  
DIRECTEUR DES **MODES ACTIFS**



**Pour la Communauté de Communes, cet investissement s'évalue à 6,5 M€** (hors montants subventionables).

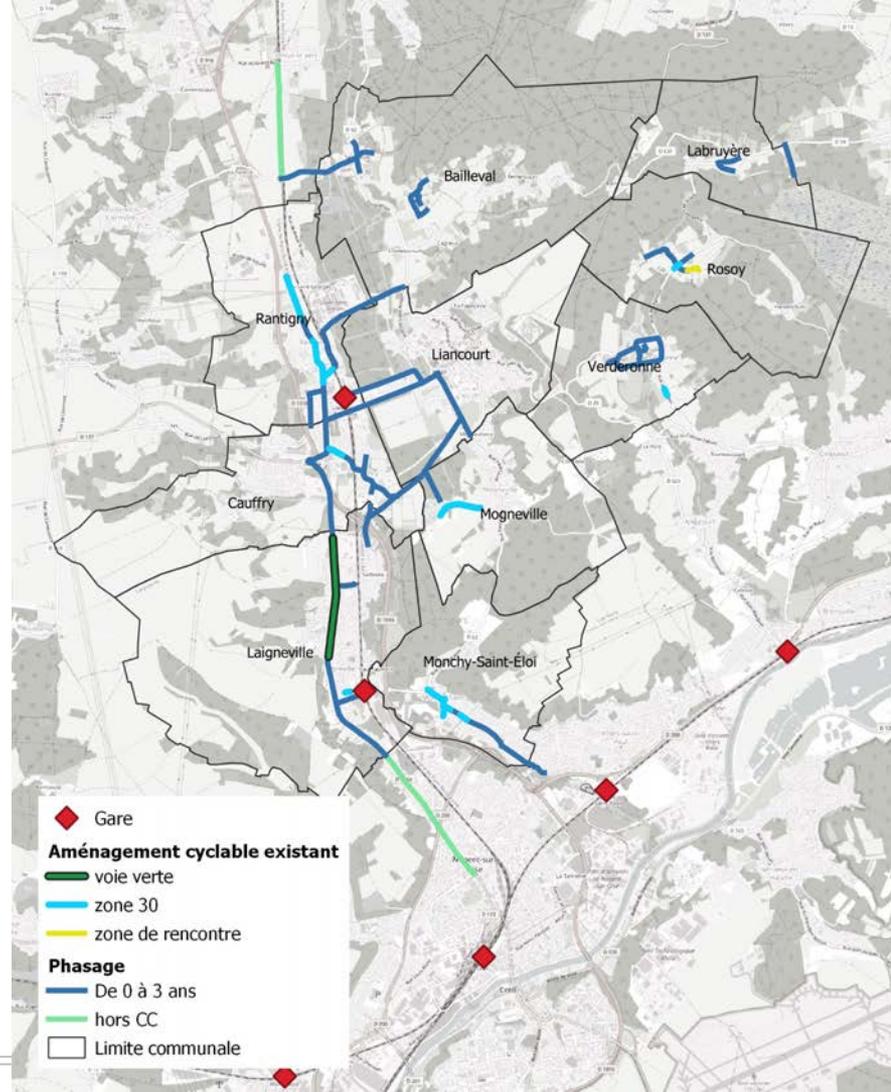
À cet investissement, il faut ajouter le coût de la maîtrise foncière qui est difficile à évaluer, ainsi que celui de la création des stationnements vélo dont le coût est défini dans le plan de stationnement.

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Modes Actifs, à terme, s'élèvent ainsi globalement à 8 M€ pour la CCLVD, avec un reste à charge (compte tenu d'un taux de subvention moyen constaté de 40% sur les nouveaux aménagements cyclables) de l'ordre de 4 M€.

Compte tenu des montants relativement faibles, le stationnement vélo peut être mis en oeuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire.

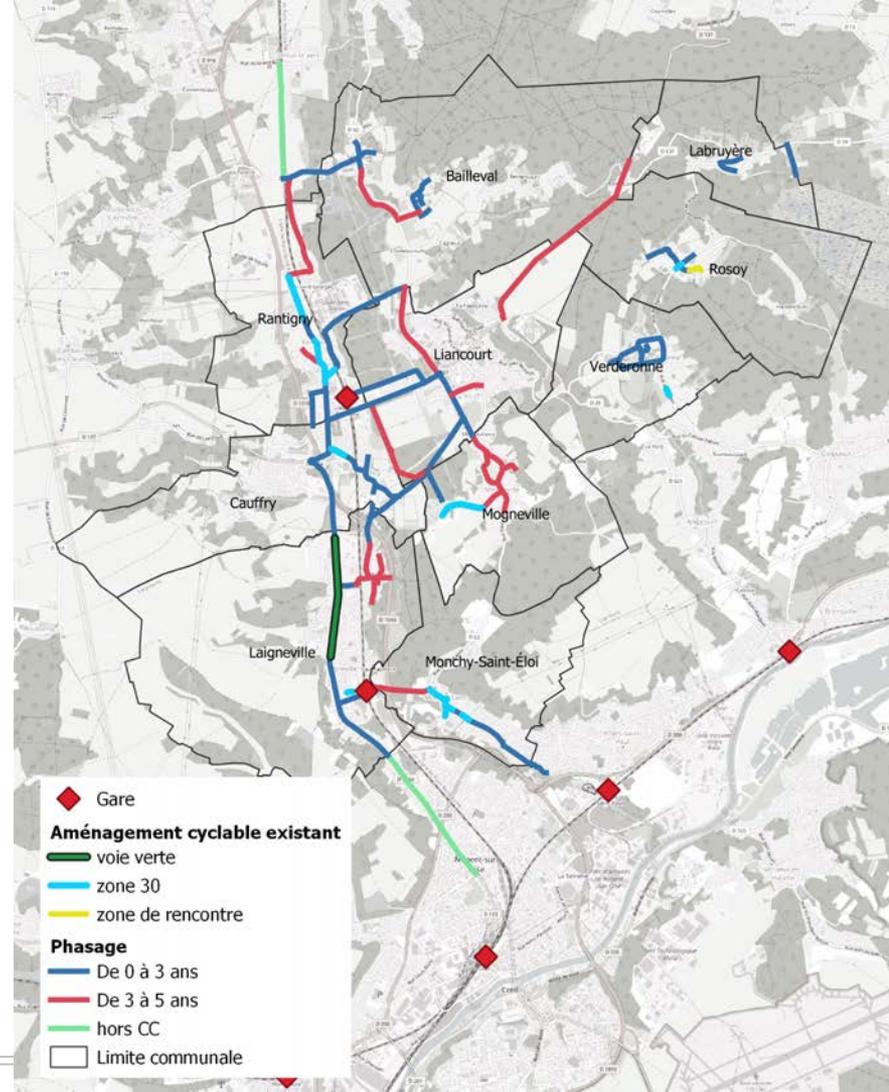
# PLAN MODES ACTIFS DE 0 A 3 ANS

Phase 0 à 3 ans  
+ 21,2 km



# PLAN MODES ACTIFS DE 3 A 5 ANS

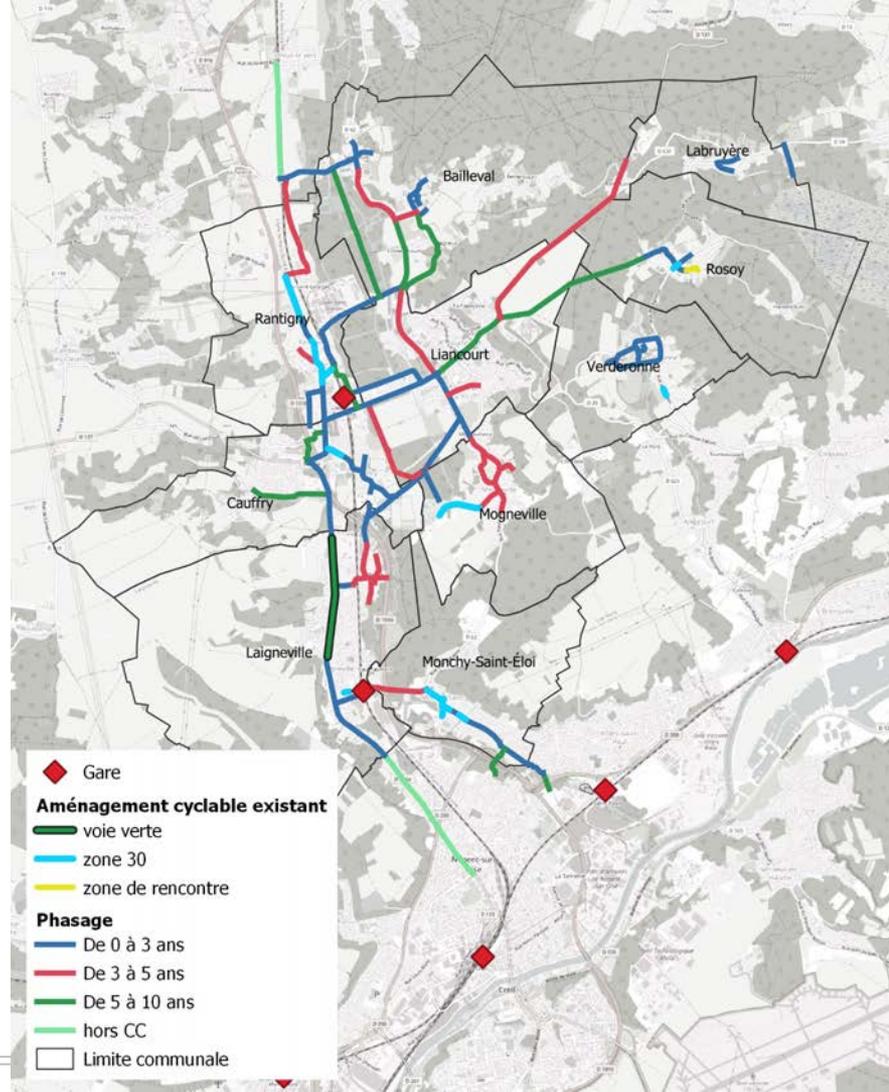
Phase 3 à 5 ans  
+ 12,8 km



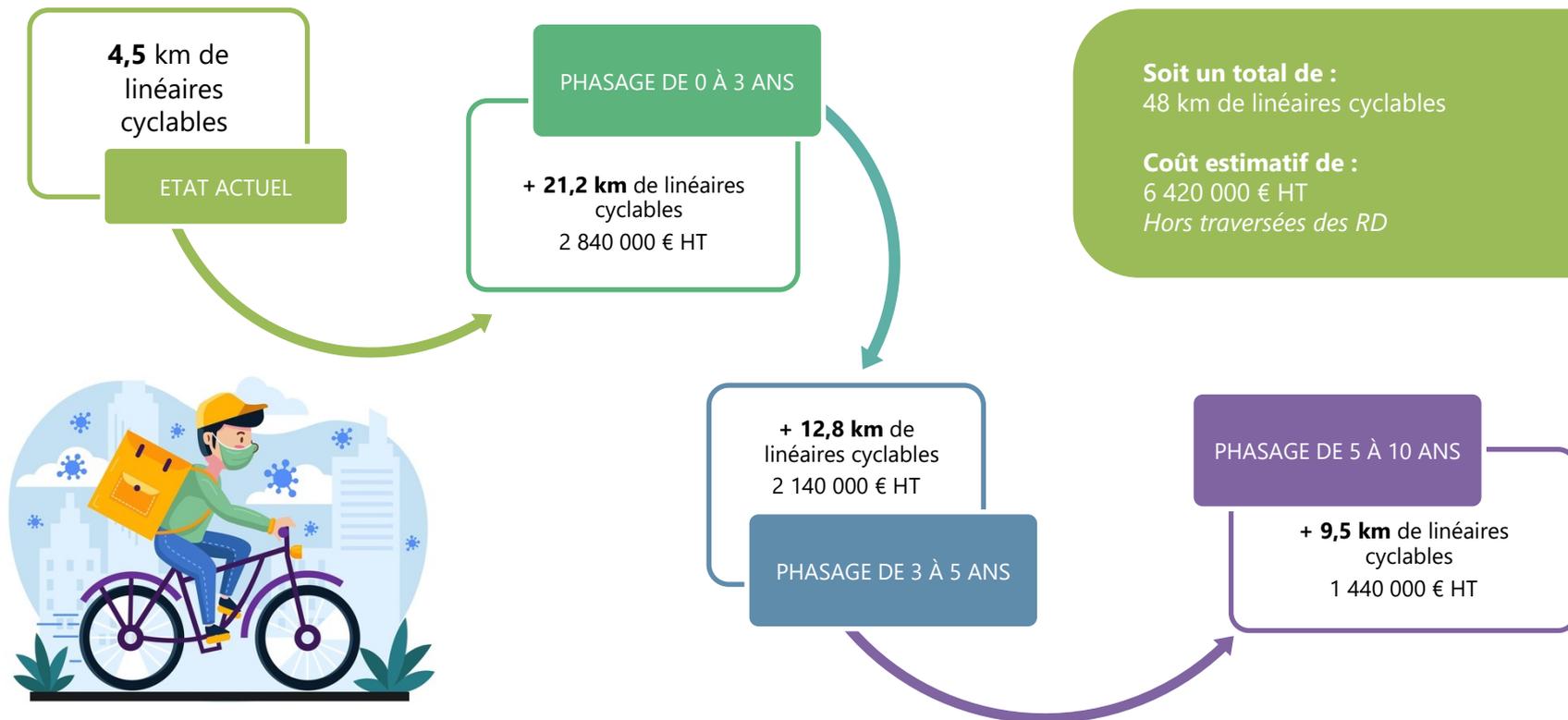
## PLAN MODES ACTIFS DE 5 A 10 ANS

Phase 5 à 10 ans  
+ 9,5 km

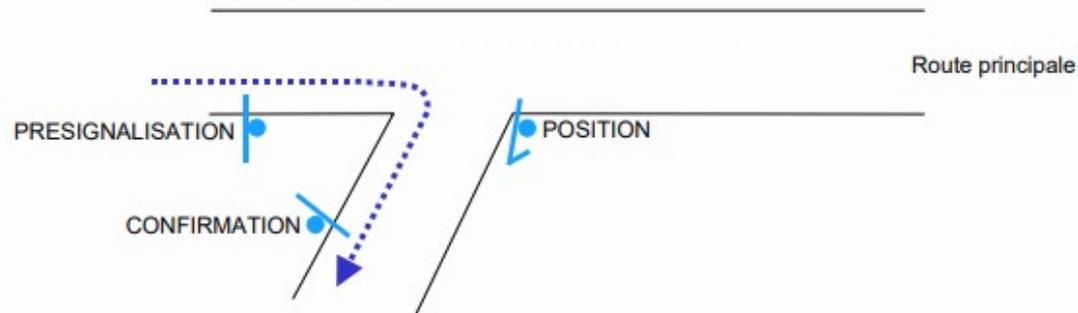
**Total :** + 43,5 km



## MISE EN ŒUVRE : EVALUATION DES COÛTS - AMÉNAGEMENTS



Trois types d'implantations peuvent être réalisés :



### COÛT GLOBAL JALONNEMENT

- 435 panneaux : 174 000 € HT
- Avec une marge d'erreur de 10% : 191 400 € HT

Un groupe de 3 panneaux (pré-signalisation, position et confirmation) tout les 300 mètres.

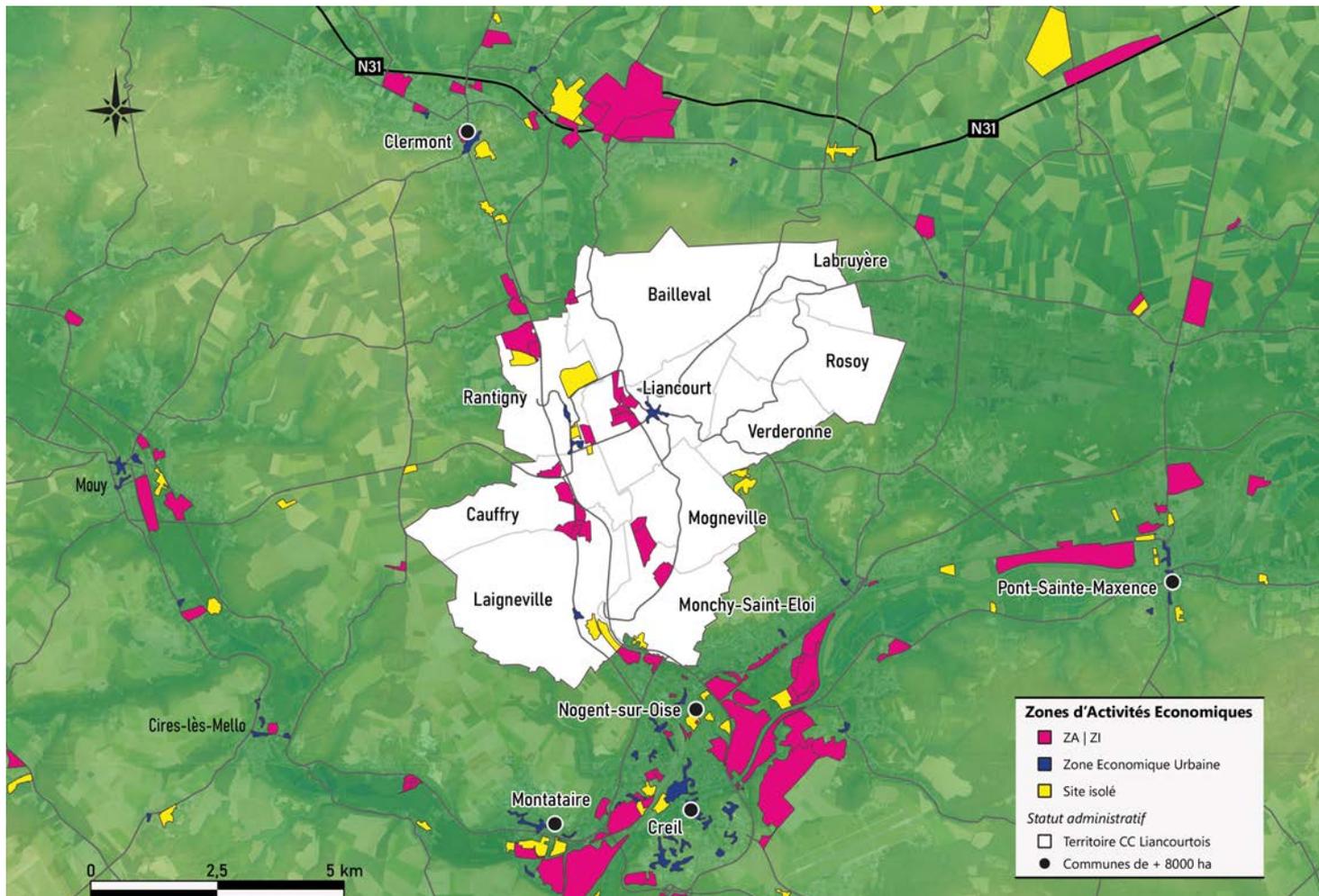
Implantation d'un panneau + pot : 400 € HT

# ANNEXES

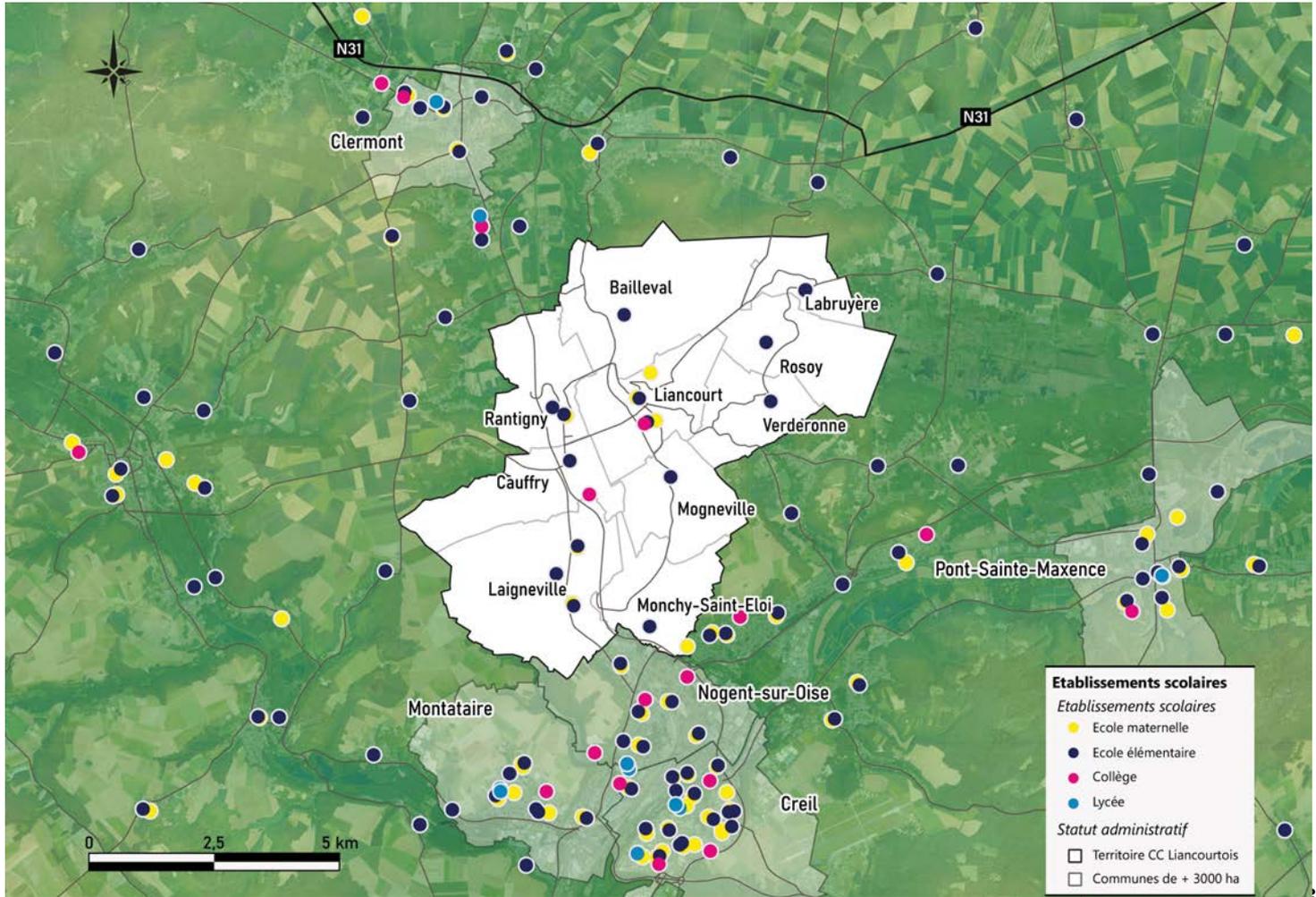
SCHÉMA DIRECTEUR DES  
MODES ACTIVES



# ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



# ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIMAIRES ET SECONDAIRES

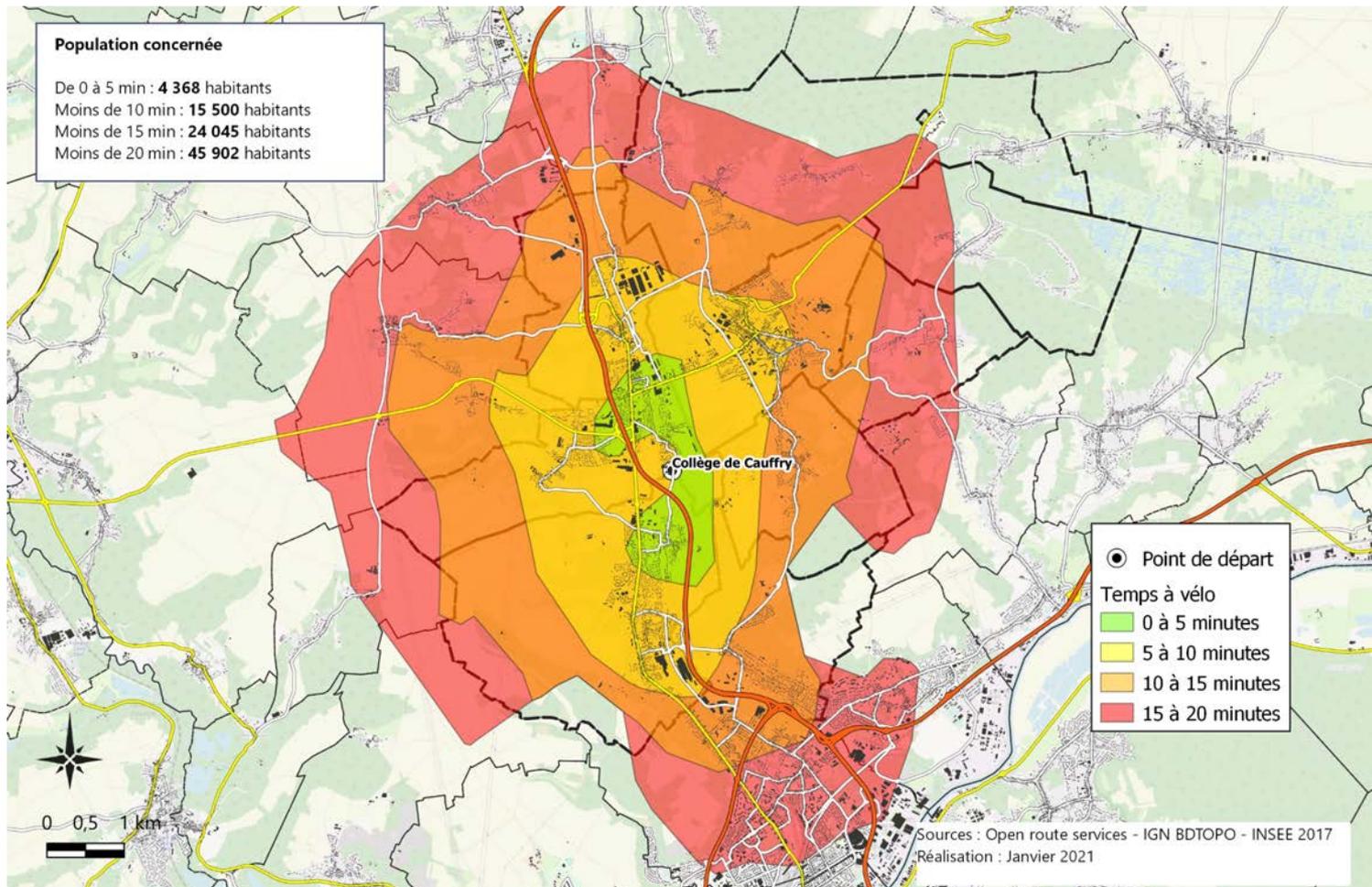


# ISOCHRONES DEPUIS LE COLLÈGE DE CAUFFRY



## Population concernée

De 0 à 5 min : **4 368** habitants  
Moins de 10 min : **15 500** habitants  
Moins de 15 min : **24 045** habitants  
Moins de 20 min : **45 902** habitants

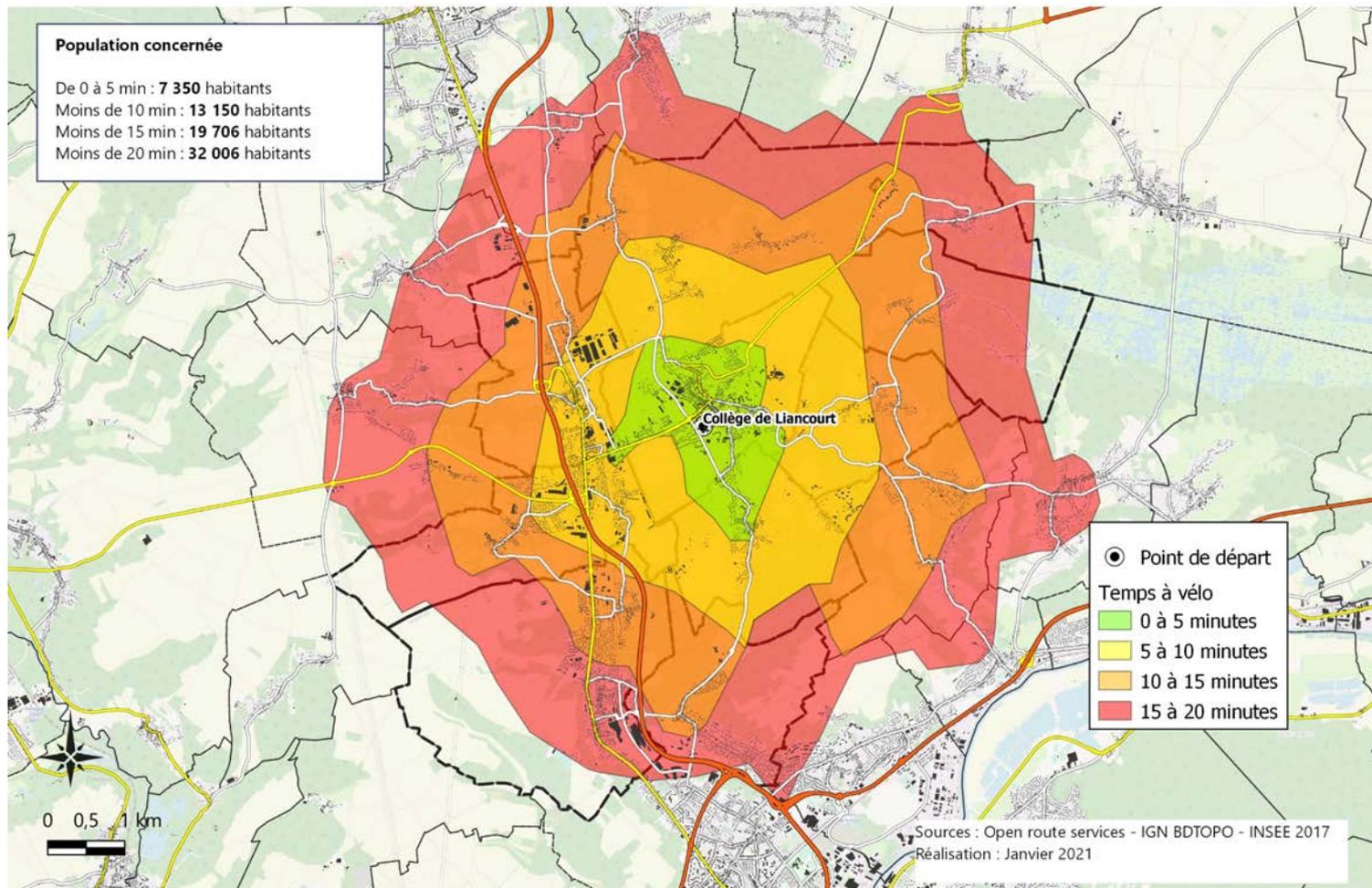


# ISOCHRONES DEPUIS LE COLLÈGE DE LIANCOURT



## Population concernée

De 0 à 5 min : **7 350** habitants  
Moins de 10 min : **13 150** habitants  
Moins de 15 min : **19 706** habitants  
Moins de 20 min : **32 006** habitants

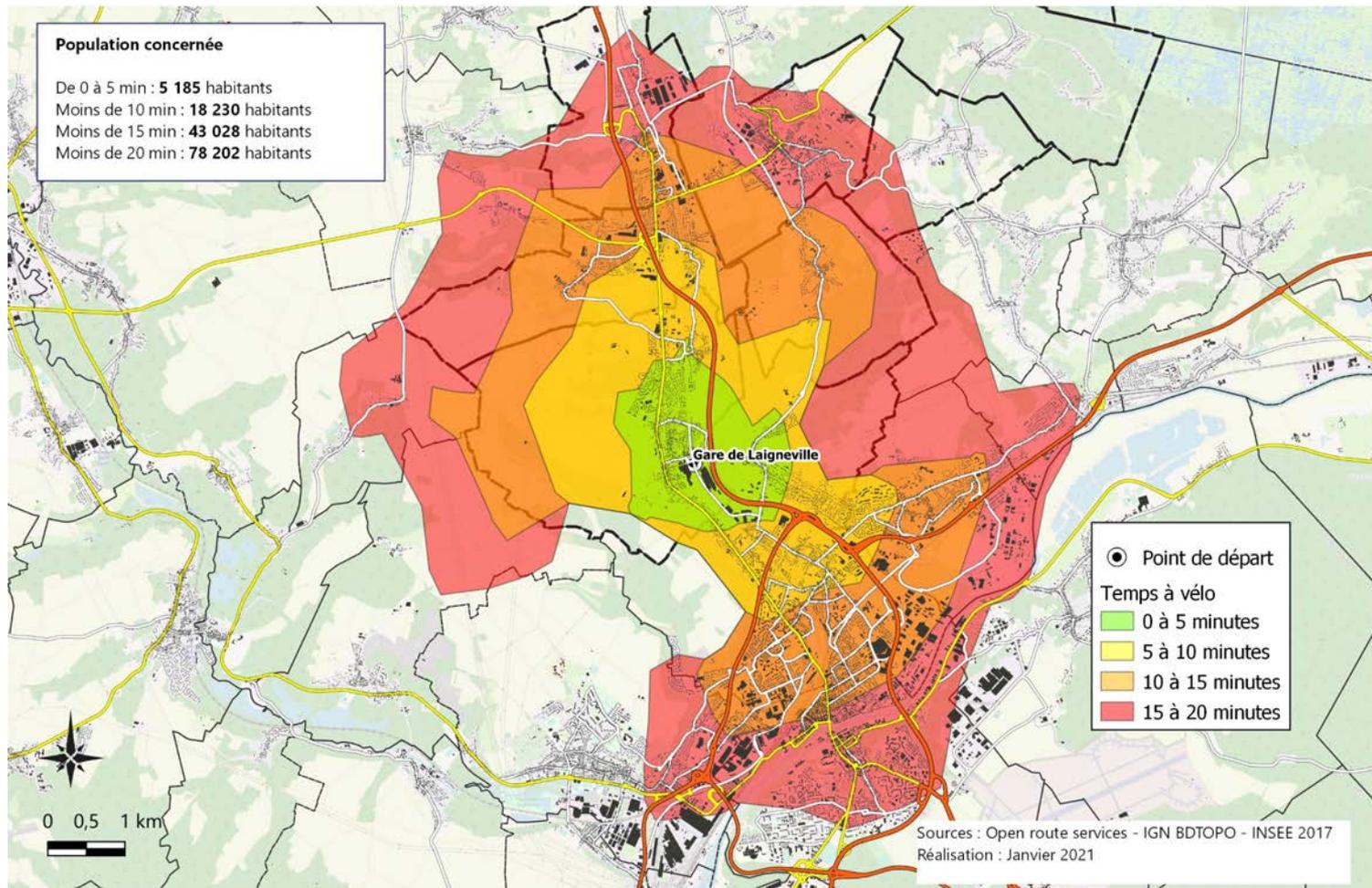


# ISOCHRONES DEPUIS LA GARE DE LAIGNEVILLE



## Population concernée

De 0 à 5 min : 5 185 habitants  
Moins de 10 min : 18 230 habitants  
Moins de 15 min : 43 028 habitants  
Moins de 20 min : 78 202 habitants



# ISOCHRONES DEPUIS LA GARE DE LIANCOURT- RANTIGNY



## Population concernée

De 0 à 5 min : **6 052** habitants  
Moins de 10 min : **14 869** habitants  
Moins de 15 min : **21 290** habitants  
Moins de 20 min : **31 368** habitants

