



Plan de Mobilité Simplifié

Consultation du public

Modalités d'une décision

Décembre 2025



INGETEC

SOMMAIRE

SOMMAIRE

1. RAPPEL DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION..... 2
2. MODALITES D'UNE DECISION..... 2

1. RAPPEL DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION

A la suite à l'arrêt du projet de Plan de Mobilité Simplifié (PMS) par le Conseil Communautaire en date du 25 juin 2025, et conformément aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités, la CCVT a procédé à une consultation en deux temps :

- Consultation des partenaires institutionnels : Conseil Régional des Hauts-de-France, Conseil Départemental de l'Oise, Conseils Municipaux du territoire et Autorités Organisatrices de la Mobilité limitrophes (conformément à l'article L1214-36-1 du Code des transports), pendant 3 mois (dates maximales du 21 juillet au 21 octobre 2025)

Dans le cadre de cette consultation, 13 avis ont été émis :

- 1 avis sans observation de la CC des Sablons
- 9 délibérations de conseils municipaux favorables
- 1 délibération de conseil municipal défavorable
- 1 avis de commune avec remarques
- 1 avis de la Région avec remarques

La synthèse des observations des PPA et les réponses apportées figurent dans une note ad hoc dédiée. Ces avis seront annexés au Plan de Mobilité Simplifié.

- Consultation numérique du grand public du 23 octobre au 11 novembre 2025 (conformément à l'article L123-19-1, II, du Code de l'environnement)

Dans le cadre de cette consultation, 5 avis ont été émis :

- 2 avis d'associations : 1 défavorable et 1 avec remarques
- 3 avis de particuliers défavorables

La synthèse des observations du public et les réponses apportées figurent dans une note ad hoc dédiée.

Au plus tard à la date de la publication de la décision du Plan de Mobilité Simplifié et pendant au moins 3 mois, les observations et les propositions du public, la synthèse de ces observations et propositions, avec l'indication de celles qui auront été prises en compte, et les motifs de la décision dans un document séparé, seront rendus publics sur le site internet de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle.

2. MODALITES D'UNE DECISION

Thème	Synthèse des contributions	Prise en compte	Motif de prise en compte
Avis général	Les contributeurs émettent un avis général négatif sur le plan d'actions du PMS, estimant qu'il ne permet pas de répondre ni aux enjeux auxquels le territoire de la CCVT fait face, ni aux objectifs de réduction du trafic automobile fixés par le PCAET (25% d'ici 2050).	Non	N°1 : La stratégie et le plan d'actions qui en découle ont été définis par plusieurs instances décisionnaires (Comité de Pilotage, Bureau Communautaire, Conseil Communautaire), au regard des moyens financiers et humains dont la CCVT dispose et dans le cadre d'une stratégie de développement globale du territoire (équipements et services publics, développement économique, transition écologique et énergétique). Si ce type de document stratégique et opérationnel doit être ambitieux, il se doit également d'être avant tout réaliste. Aussi, la CCVT s'appuie sur un réseau d'acteurs portant déjà des programmes et actions au regard de leur propres compétences.
AXE 1 - Conforter l'offre de transports en commun	OBJECTIFS - Les contributeurs souhaitent voir apparaître un objectif	Partielle	N°2 : Bien qu'il soit difficile de fixer un objectif quantifié d'augmentation de la part modale du train une page sera ajoutée à la fin de la stratégie sur la répartition modale de

<p>1.1. Conforter l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires</p>	<p>quantifié d'augmentation de la part modale du train d'ici 2050.</p> <p>PROPOSITIONS</p> <p>A) Les contributeurs demandent la mise en place de liaisons directes vers Rouen, Amiens (ville universitaire de rattachement) et Lille, sans passer par Paris.</p> <p>B) Ils précisent que les habitants du territoire devraient pouvoir bénéficier de la ligne J dans les mêmes conditions tarifaires et de fréquence que les usagers d'Île-de-France.</p> <p>C) Ils rappellent que les quatre gares de la CCVT devraient être accessibles facilement à vélo ou en car depuis n'importe quel village de l'EPCI.</p> <p>D) Au-delà de la relance du comité de la ligne J, ils expriment le souhait d'un investissement massif de la Région, afin d'offrir par le train une alternative efficace à la voiture individuelle.</p>		<p>différents modes de déplacements et des objectifs d'augmentation.</p> <p>En outre, l'évolution de la part modale des transports en commun est un indicateur de suivi du PMS.</p> <p>Réponses aux propositions</p> <p>A) La proposition sera remontée à la Région HDF et IDF Mobilité et la proposition est intégrée à l'action 1.1</p> <p>B) Cette proposition fait déjà l'objet de discussions actives avec la Région HDF</p> <p>C) Cette proposition est intégrée à la fiche action 3.1 Aménager un réseau d'infrastructures cyclables du plan d'actions</p>
<p>AXE 1 - Conforter l'offre de transports en commun</p> <p>1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires</p>	<p>PROPOSITIONS</p> <p>A) Les contributeurs alertent sur les propositions, dont ni les modalités ni le budget n'est mentionné : celles-ci ne permettent pas de constituer une stratégie efficace selon eux.</p> <p>B) Ils insistent sur la nécessité de développer l'offre actuelle, dimension qui n'est pas mentionnée dans le plan d'actions.</p>	<p>Partielle</p>	<p>N°3</p> <p>A) Les échanges avec les partenaires n'engendrent pas de coûts directs et l'étude de la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routier des EPCI voisins n'ayant pas été lancée il n'est pas possible de définir de coûts pour le moment</p> <p>B) Cette dimension est déjà intégrée au Plan d'actions</p>

<p>AXE 2 - Optimiser l'usage de la voiture individuelle</p>	<p>PROPOSITIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs soulignent la pertinence des lignes de covoiturage qui sont proposées, mais déplorent le fait qu'elles ne soient envisagées qu'à long terme. - Ils constatent que le recours au covoiturage reste marginal sur le territoire, en dépit des infrastructures existantes. Plutôt que de proposer le développement de nouvelles aires de covoiturage, les contributeurs aimeraient voir apparaître une analyse des pratiques actuelles sur le territoire. - Ils préconisent la mise en œuvre d'un système d'autopartage, sur le modèle de celui développé par la CC du Vexin Normand à Gisors et Etrépagny. - Ils soulignent la nécessité du déploiement de bornes de recharges, notamment à destination des usagers qui ne disposent pas d'un point de charge à leur domicile. - Ils insistent sur le besoin d'équipement des parkings d'entreprise en bornes de recharge et stationnement cyclable par les employeurs. 	<p>Partielle</p>	<p>N°4</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en place d'un service de covoiturage n'est pas un projet à court ou moyen terme actuellement - Le SCOT du Vexin-Thelle cible la création d'une aire de covoiturage au niveau du carrefour entre la RD915 et la RD153, au lieu-dit « Branchu », sur la commune de Lierville ». Le site du Branchu se trouve en pointe sud du territoire où converge une grande partie des flux quotidien de circulation vers la région parisienne (depuis Chaumont-en-Vexin et Gisors vers Cergy et Pontoise) et qui présente donc un fort potentiel de covoiturage. - Une étude de faisabilité est effectivement nécessaire avant la mise en place d'une ligne de covoiturage - La mise en place d'un système d'autopartage a été écarté pour le moment. Néanmoins, le PMS est un document vivant qui peut être amendé à tout moment. - Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont déjà installées (ou en cours) par les organismes publics (CCVT, Pass Pass Covoiturage...) mais surtout par le secteur privé. Plusieurs sites internet répertorient la localisation des bornes et informent sur le réseau auquel elles appartiennent, les coût de la recharge etc. - Les parkings d'entreprises sont soumis à des obligations de pré-équipement et d'équipement de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, précisée par le Code de la construction et de l'habitation (notamment les articles L. 113-11 et suivants, et les articles R. 111-14-3-1 et suivants)
<p>AXE 3 - Développer les mobilités actives en milieu rural</p>	<p>OBJECTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs ont fait part de leur déception des orientations stratégiques et objectifs pour le développement des mobilités actives. - Selon eux, ceux-ci ne permettent pas de répondre aux enjeux environnementaux (économies d'énergie et réduction des émissions de gaz à effet de serre), de santé publique (qualité de l'air et 		<p>N°5 -</p> <p>A) Une page sera ajoutée à la fin de la stratégie sur la répartition modale de différents modes de déplacements actuelle et des objectifs d'augmentation.</p> <p>Les parts modales du vélo et de la marche (respectivement 0,5 % et 3,5% en 2022 (source INSEE) ont été envisagées à 5% et 6% à long terme soit d'ici 2040.</p> <p>Les parts modales sont en effet des indicateurs de suivi du PMS.</p> <p>B) Pour des raisons de moyens humains et financiers, la CCVT a préféré s'orienter vers la</p>

	<p>sécurité routière), de qualité de vie, sociaux (partage de l'espace public avec les usagers les plus vulnérables) également économiques (augmentation du coût du carburant) auxquels fait face la CCVT.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'importance du développement de la pratique du vélo est d'autant plus importante que des autres alternatives à la voiture individuelle, telle que les transports en commun, est complexe sur le territoire. - Ils soulignent également le fort potentiel de développement du vélo sur le territoire - avec une forte part de trajets courts, justifiant un engagement fort en faveur des cycles. - Ils rappellent l'orientation SRADDET selon laquelle la CCVT doit créer les conditions favorables à l'usage du vélo. <p>A) Ils souhaitent voir apparaître des objectifs quantifiés pour l'augmentation de la part modale du vélo (ex : à une croissance de 7 à 15% permise par l'aménagement d'une liaison entre Trie-Château et Chaumont-en-Vexin)</p> <p>PROPOSITIONS</p> <p>B) Les contributeurs indiquent regretter profondément l'abandon de la proposition consistant à élaborer un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle du territoire.</p> <p>B) Les contributeurs souhaitent aménager des liaisons cyclables entre les communes de la CCVT - en priorité sur l'axe Trie-Château - Chaumont-en-Vexin - Gisors), dans les centres-bourgs, ainsi qu'un accès</p>	<p>réalisation d'un plan vélo en interne plutôt que l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable ou un Schéma Directeur des Mobilités Actives par un prestataire externe. Mais celui-ci pourra aborder l'ensemble des thématiques traitées par ces documents si les moyens humains en interne le permettent. (Infrastructures et réseaux : Définition des itinéraires principaux notamment Chaumont-en-Vexin / Trie-Château, mais aussi d'autres pour l'égalité de traitement, assurant la continuité et le maillage du territoire pour relier les pôles générateurs de déplacement (centralités, gares, zones d'activités, écoles, collèges, cité-mixte, commerces), aménagements piétons, aménagement des carrefours et intersections, et mise en place de mesures d'apaisement du trafic (Zones 30, Zones de Rencontre) pour sécuriser la cohabitation avec les véhicules motorisés, Services et intermodalité (stationnement vélo, localisation du vélo en libre-service, totems de réparation, animation d'ateliers d'autoréparation...). Il est à préciser que la CCVT ne peut pas aménager de voies-cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la compétence, et que cela ne peut se faire qu'au regard de ses moyens financiers et au regard des autres projets de développement du territoire qu'elle porte ou portera.</p> <p>C) La source de données du Baromètre des Villes Cyclables est ajoutée aux sources de données</p> <p>D) La CCVT n'a pas compétence mobilité des scolaires, elle ne peut pas accompagner directement les enfants mais elle peut soutenir l'organisation</p> <p>E) Les actions de communication, sensibilisation et formations à l'usage du vélo ne sont pas vaines même sans réseau cyclable cohérent et sécurisé</p>
--	--	--

sécurisé à vélo aux gares, écoles, collèges, lycées et équipements publics

B) En prévision de l'ouverture de la cité mixte scolaire à Chaumont-en-Vexin - projet structurant pour la CCVT, les contributeurs voudraient profiter de cette opportunité pour que des aménagements dédiés aux modes actifs soient prévues en rabattement vers l'établissement scolaire.

B) Les contributeurs proposent la généralisation des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre autour des écoles et commerces) - permises notamment par la déviation du trafic de transit hors des centres-bourgs

C) Les contributeurs demandent que les "points durs" (ou situations dangereuses) figurant au dernier Baromètre des Villes Cyclables soient directement intégrés à la conception des futurs aménagements.

- Concernant spécifiquement la liaison entre Chaumont-en-Vexin et Trie-Château, les contributeurs rappellent l'abandon du projet de liaison cyclable via la RD 953. Ils souhaitent que le tracé alternatif - une voie verte desservant Gomerfontaine - figure au plan d'actions.

B) Leurs demandes portent notamment sur le développement d'infrastructures permettant de se déplacer à vélo de manière sécurisée. Ils précisent que le développement de ces aménagements est peu coûteux dans le cas de valorisation de voies peu circulées en aménagement mixtes piétons - cycles, en abaissant les vitesses des véhicules motorisés. Ce

	<p>besoin en infrastructures sécurisées est souligné par le rappel des notes défavorables obtenues par Chaumont-en-Vexin et Liancourt dans le cadre du dernier Baromètre des Villes Cyclables.</p> <p>B) Les contributeurs partagent le besoin du développement d'un réseau de points de stationnements vélos, révélé notamment par les derniers résultats du Baromètres des Villes Cyclables. Ils précisent notamment un besoin en stationnement longue durée dans toutes les gares, l'ouverture effective du parking vélo de Gisors (l'infrastructure existe mais elle est à l'heure actuelle inaccessible), ainsi que l'équipement systématique des lieux stratégiques en arceaux vélos.</p> <p>D) Ils suggèrent la mise en place d'un service de pédibus et vélobus pour les trajets scolaires des plus jeunes.</p> <p>E) Ils soulignent que l'action de formation des jeunes à l'usage du vélo est pertinente, mais qu'elle n'est efficace que si elle est couplée au développement d'aménagements sécurisés.</p> <p>E) De la même manière, ils alertent sur le fait que, sans un réseau cyclable cohérent et sécurisé, les mesures d'accompagnement (événements de sensibilisation, achat d'arceaux, programmes scolaires) resteront sans effet durable.</p>	
<p>AXE 5 - Optimiser la logistique routière</p>	<p>PROPOSITIONS</p> <p>A)- Les contributeurs signalent que la déviation de Trie-Château n'a pas permis de résoudre la problématique du transit des poids-lourds, notamment à Chaumont-en-Vexin. Ils suggèrent d'interdire</p>	<p>N°6 –</p> <p>A) Proposition en cours d'étude par la commune de Chaumont-en-Vexin</p> <p>B) Il faut trouver un équilibre entre sécurité routière et nuisances sonores, développement économique du territoire et préservation des espaces naturels et</p>

	<p>la traversée des camions dans les centres-bourgs et de les rediriger vers la RD 915.</p> <p>B) Ils expriment une inquiétude à propos des projets de déviation inscrits au SCOT, qui ne feront selon eux qu'accroître le trafic et engendrer des conséquences négatives liées à l'artificialisation des sols.</p>		<p>agricoles, sans pour autant déplacer les nuisances sur les communes alentour.</p>
--	---	--	--