

Communauté de communes du Vexin-Thelle

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié

Rapport d'étude final
Diagnostic – Stratégie – Plan d'actions –
Dispositif de suivi et d'évaluation

8 décembre 2025



I. INTRODUCTION – p.3

II. DIAGNOSTIC – p.10

1. Démarche de concertation – p.11
2. Etude de la structure du territoire et définition des enjeux – p.13
3. Analyse de l'offre en mobilité et des perspectives de développement – p.28
4. Synthèse des enjeux - P.77

III. STRATEGIE – p.83

1. Méthodologie de co-construction de la stratégie – p.84
2. Présentation synthétique de la stratégie – p.97
3. Présentation détaillée de la stratégie – p.102

IV. PLAN D'ACTION – p.134

1. Présentation générale du plan d'action – p.135
2. Présentation détaillée du plan d'action – p.139
3. Bilans du plan d'action - p.169
4. Extraits du PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement) – p.173

V. DISPOSITIF DE SUIVI ET D'EVALUATION – p.182

VI. ANNEXES : SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION DES PPA (Personnes Publiques Associées) – p.188



INTRODUCTION

Présentation du Plan de Mobilité Simplifié

Extrait du guide méthodologique du CEREMA « Le plan de mobilité simplifié : planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne »



Définition

Document administratif qui définit la feuille de route des politiques de mobilités sur un territoire

Périmètre

Un document couvrant l'ensemble du ressort territorial de l'AOM, tout en comprenant en compte les interactions avec les collectivités voisines

Cadre juridique

En 2009, la **loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** définit une nouvelle répartition de la compétence mobilité entre deux collectivités :

- Les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) régionales, chefs de file de la mobilité à l'échelle régionale
- Les AOM locales, détenant la compétence mobilité à l'échelle des intercommunalités

Elle propose aux AOM locales deux outils pour la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité à leur échelle, adaptés à leurs besoins :

- Le plan de mobilité (PdM) pour les agglomérations de plus de 100 000 hab.
- Le plan de mobilité simplifié (PMS) pour les autres territoires.

Présentation du Plan de Mobilité Simplifié

Extrait du guide méthodologique du CEREMA « Le plan de mobilité simplifié : planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne »



Cadre juridique (suites)

Un outil défini dans l'article L1214-36-1 du Code des transports.

- Une démarche non-obligatoire donc volontaire
- Un cadre juridique souple (sur le processus d'élaboration et le contenu), assurant une adaptabilité aux spécificités du territoire
- Un document indépendant juridiquement : aucun lien juridique entretenu avec d'autres plans ou documents d'urbanisme

→ Absence de notion d'opposabilité

 Un contenu qui peut être valorisé dans d'autres démarches (PLUi, PCAET, SCOT)

- Aucune évaluation environnementale requise, ni d'évaluation a posteriori
- Des modalités de consultations des partenaires et du public spécifiques (déclinées en slide 64)

Présentation du Plan de Mobilité Simplifié

Extrait du guide méthodologique du CEREMA « Le plan de mobilité simplifié : planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne »

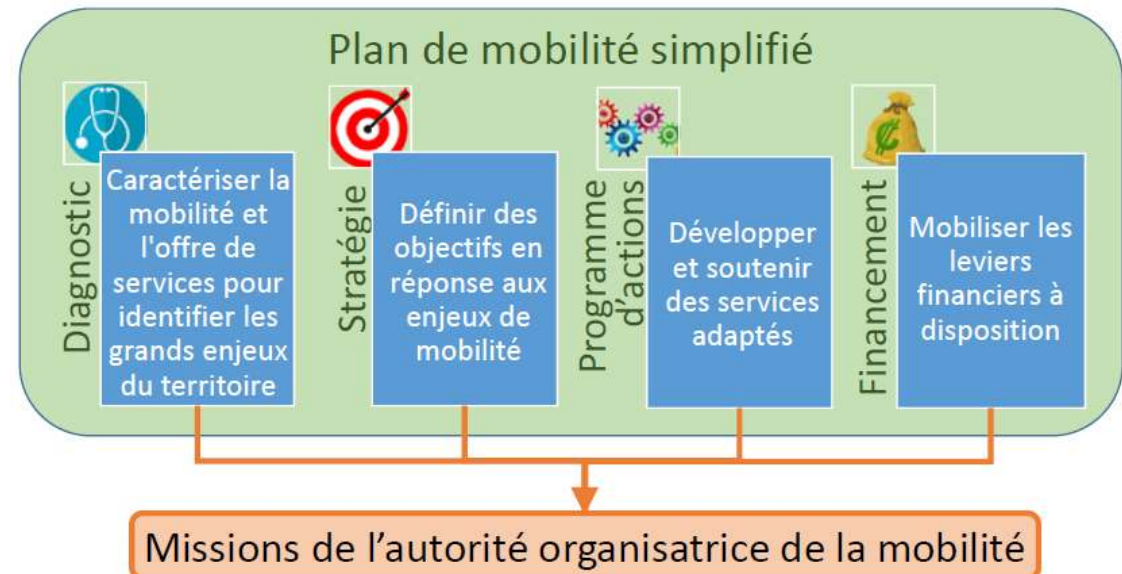
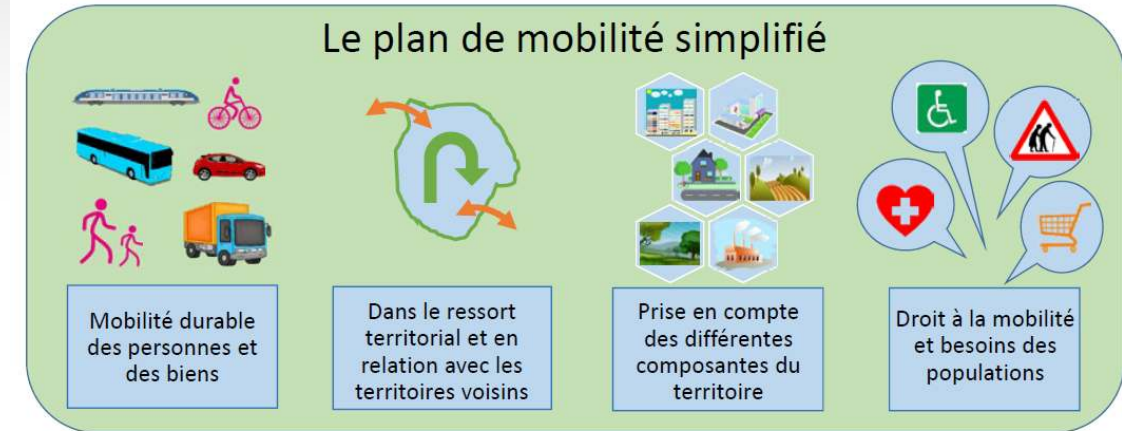


Objectifs

- Accorder le droit à la mobilité à tous
- Répondre aux enjeux environnementaux de la mobilité
- Améliorer l'attractivité du territoire

Éléments constitutifs d'un PMS

1. Un **diagnostic** mettant en perspective les pratiques de déplacements des usagers du territoire avec l'offre en transports existante (infrastructures, stationnement, services, etc.) : une identification des enjeux de mobilité du territoire.
2. Une **stratégie** proposant des orientations afin de répondre aux enjeux identifiés
3. Un **plan d'actions** déclinant les orientations en actions à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire : des actions concrètes, adaptées au territoire, chiffrées et phasées dans le temps
4. Un **PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement)**, la synthèse du plan d'actions sous forme de tableau : un outil opérationnel pour la mise en œuvre du plan d'actions



Extrait du guide méthodologique du CEREMA « Le plan de mobilité simplifié : planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne »

Contexte, enjeux et périmètre de l'étude



Contexte et enjeux

En 2020, la Communauté de Communes du Vexin Thelle est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et a souhaité mettre en place un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire :



Améliorer l'offre de mobilités pour tous les habitants, en particulier les captifs, que ce soit sur le territoire de la CCVT ou avec les territoires limitrophes - *enjeu social*



Encourager la transition écologique des transports (amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions des GES ainsi que la dépendance des énergies fossiles) – *enjeu environnemental*

→ Développer les modes alternatifs à l'usage de la voiture solo - transports en commun/à la demande, les modes actifs (vélo et marche à pied) et les mobilités partagées – adaptés aux publics-cibles



Optimiser les flux de marchandises sur le territoire – *enjeu économique*

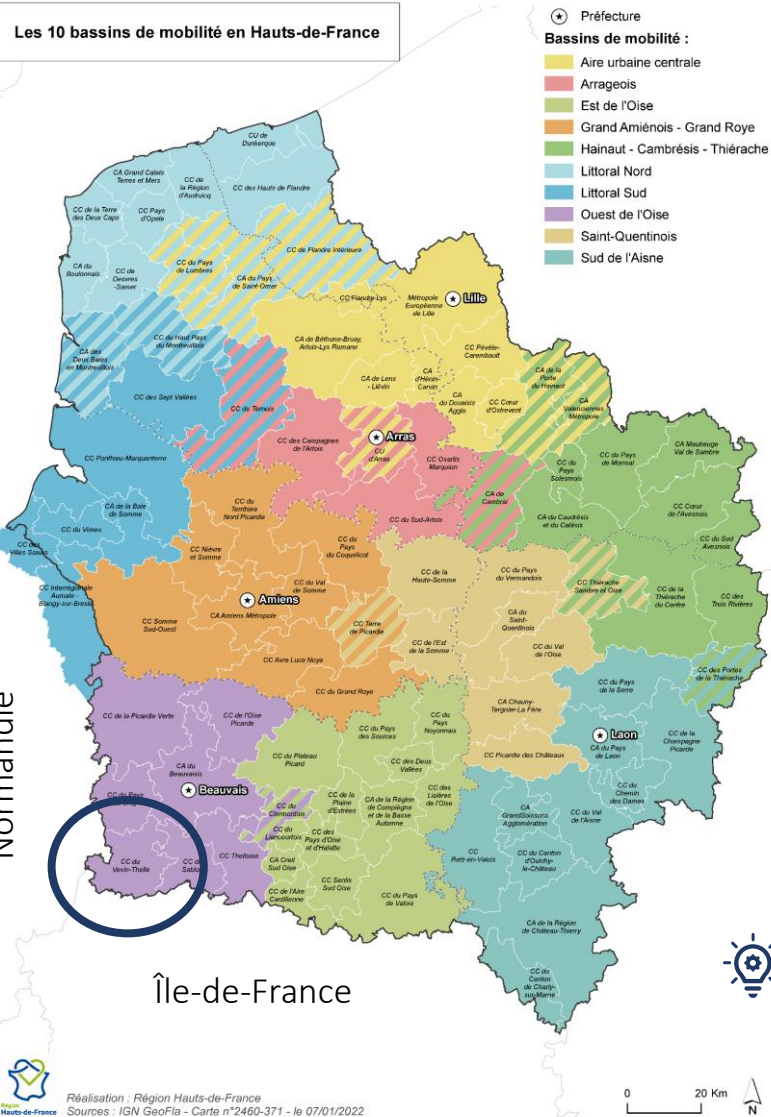
Périmètre de l'étude

Le périmètre de l'étude est celui de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle, qui regroupe 37 communes. L'étude prendra en compte les enjeux des villes et pôles d'attractivité à proximité tels que Beauvais, Magny-en-Vexin, Cergy-Pontoise, Gisors, Méru, avec lesquelles les interactions sont importantes pour l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (déplacements domicile-travail, etc.).





Acteurs de la mobilité sur le territoire de la CCVT



La Région Hauts-de-France

- « Chef de file » de la compétence mobilité à l'échelle de la Région
- Compétences à l'échelle Régionale
 - Transport Régional de Voyageurs (TER)
 - Transport interurbain et scolaire
- Articulation avec les AOM locales
 - Réflexion à l'échelle de bassin de mobilité pour la rédaction des COM (Contrats Opérationnels de Mobilité), établis pour une durée de 5 ans dans une optique d'amélioration de la complémentarité de l'offre en transports
 - Réflexion à l'échelle de bassin de mobilité avec le Département pour la rédaction des PAMS (Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire)
 - Soutien financier pour les projets de mobilités partagées (covoiturage et autopartage) et actives (marche et cycles)

La CCVT appartient au bassin « Ouest de l'Oise »

Une position spécifique limitrophe à deux autres Régions : Île-de-France et Normandie

Le Département de l'Oise

- Compétences à l'échelle départementale
 - Transport interurbain (Oise Mobilité) et scolaire
 - Gestion et entretien réseau routier départemental
 - Développement des mobilités partagées et actives
 - Accessibilité et inclusion

SMTCO

- Un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain), créé par le Conseil Général de l'Oise en 2006 et regroupant l'ensemble des AOM locales du département
- Objectifs :
 - Coordonner les réseaux
 - Informers les usagers
 - Rechercher une tarification unifiée
- Plateforme Oise Mobilités : un outil au service d'une meilleure organisation des transports collectifs



Organisation de l'étude

- **Recueil et analyse** des données d'entrées
- **Visites** et repérages terrains
- Analyse du **territoire** et des **projets**
 - Evaluation de l'**accessibilité multimodale**
- Zooms thématiques sur les **mobilités actives**
 - **Atelier de concertations**
 - **Enjeux et Orientations**

Phase 1 : Diagnostic

Phase 2 : Solutions et scénarios

- Définition d'une **stratégie**
- **Concertation auprès des élus**
- Confortement de la stratégie

- *Conseil Communautaire (validation de la stratégie) – 18/06/2025*

- Elaboration du **programme d'actions**
- **Hierarchisation** des actions et **stratégie** de mise en œuvre
- **Elaboration du PPI** (Plan Pluriannuel d'Investissement)

Phase 3 : Plan d'actions
Oct. 2024 – Fév. 2025

Oct. 2024 – Fév. 2025
Phase 4 : Suivi et évaluation

- **Mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation**

- **Cadrage** du processus de **consultation**
- **Mise à jour** du Plan de Mobilité Simplifié

Phase 5 et 6: Participation publique
Juillet-Nov. 2025

- *Conseil Communautaire (validation de la version finale du plan d'actions) Fin 11/2025*

- *COTECH – 28/01/2025*
- *COPIL – 13/02/2025*
- *Conseil Communautaire (validation de la 1^{ère} version du plan d'actions et dispositif de suivi) – 25/06/2025*



DIAGNOSTIC



Démarche de concertation

La Communauté de Communes du Vexin-Thelle a mis en place plusieurs outils pour permettre aux habitants de déposer leurs observations, besoins et attentes en matière de mobilité sur le territoire :

- Cahier de concertation physique à l'accueil de la CCVT
- Formulaire de contact via le site internet : <https://www.vexinthelle.fr/>

Plusieurs ateliers de travail prévus avec les différentes parties prenantes :

20 octobre 2022

- Atelier de travail avec les collectivités

8 novembre 2022

- Atelier de travail avec les Elus
- Atelier de concertation associations d'usagers, employeurs, représentants scolaires, transporteurs ...

**Fin novembre
→ début janvier**

Enquête sous forme de questionnaire :

- Enquête en ligne ciblant les habitants et les usagers de la CCVT

31 janvier 2023

Réunion publique pour la présentation du diagnostic

14 février 2023

Séminaire des élus



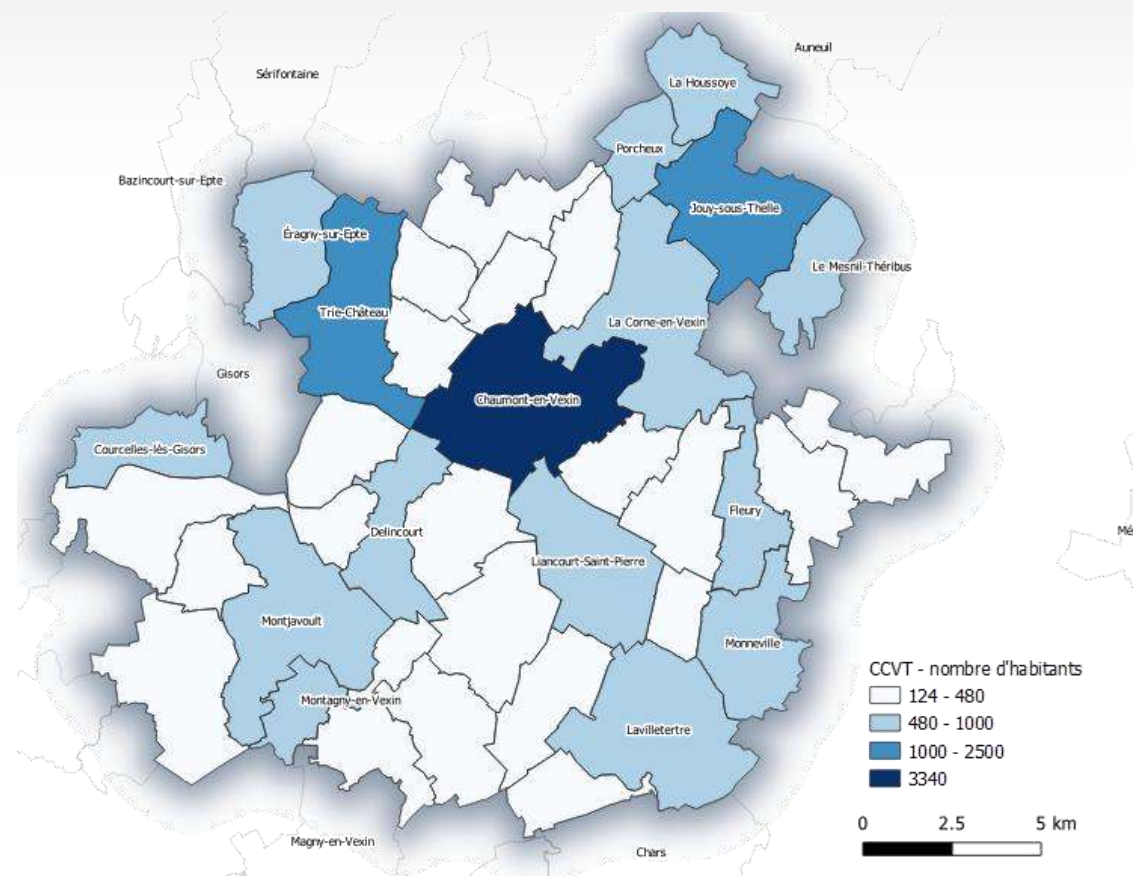
Etude de la structure du territoire et définition des enjeux

➤ **La Communauté de Communes du Vexin-Thelle** comprend **37 communes** qui regroupent environ **21 000 habitants**

➤ **Le territoire est principalement rural avec une densité de 65 habitants / km²**, ce qui est inférieur à la moyenne du département (139 habitants / km²).

➤ **Chaumont-en-Vexin**, situé au centre de ce territoire, compte 3 340 habitants selon les données de l'INSEE 2019.

➤ **Le territoire offre un cadre de vie attractif pour les familles** en raison de ses beaux paysages, la disponibilité de terrains et de sa proximité des pôles d'emploi.



- **16 communes des 37 existantes comptent au moins 480 habitants**
- **Seulement 2 de ces communes ont plus de 2000 habitants : Trie-Château et Chaumont-en-Vexin**

La structure du territoire

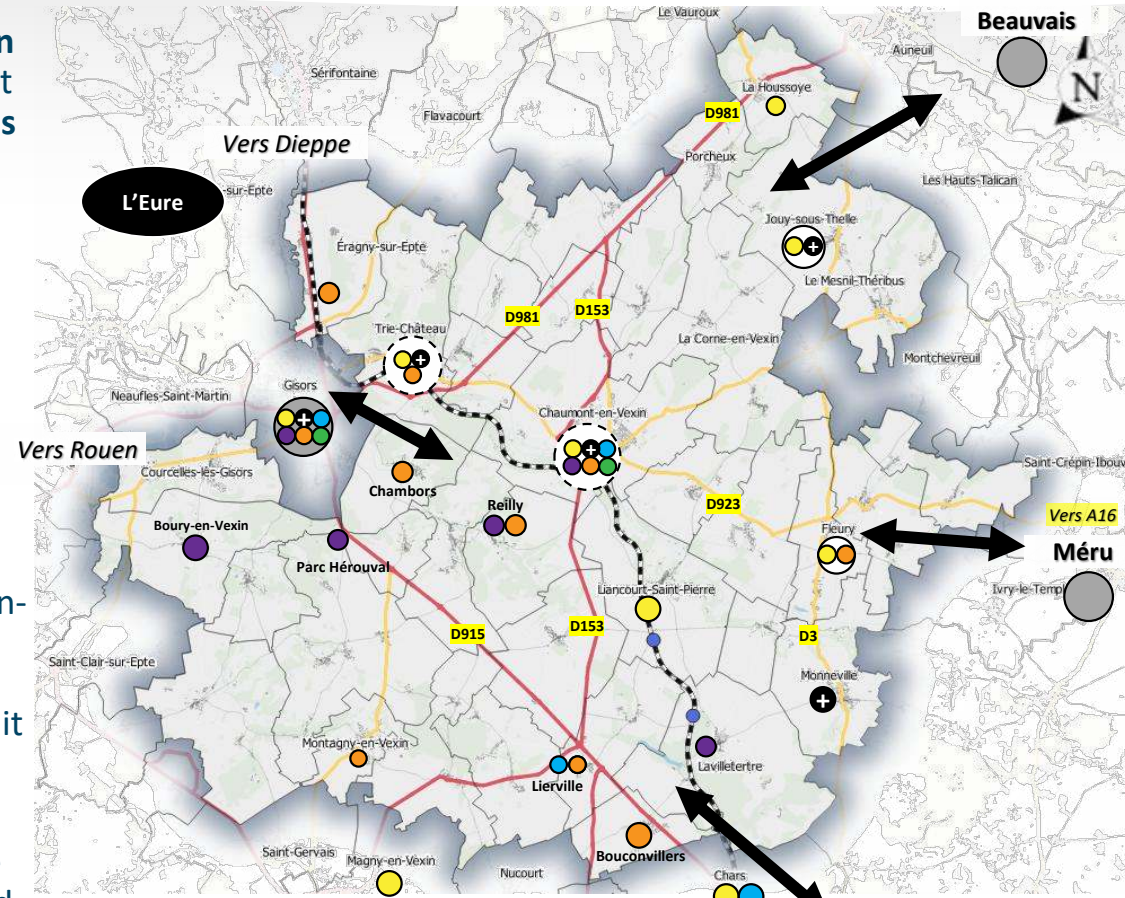


➤ **Un territoire attractif en raison de sa situation géographique** à la frontière de l'Île de France et de Normandie, de **sa proximité de grands pôles d'activités, des axes routiers structurants** tels que la A16, D915 et la D981, ainsi que **des grandes lignes de transport en commun** en liaison avec la Région Parisienne.

➤ **Un territoire dépendant de pôles externes (Gisors, Beauvais, Méru et Cergy-Pontoise)** surtout en termes d'emploi, d'équipements scolaires et de services quotidiens.

➤ **Deux pôles internes principaux : Chaumont-en-Vexin et Trie Château. Deux pôles relais : Jouy-sous-Thelle et Fleury-Monnevillle.** Toutefois, la forte proximité des grandes villes voisines réduit leur rayonnement.

➤ **Des pôles touristiques et de loisirs :** 2 sites de golfs, le centre historique et le musée Raymond Pilon à Chaumont-en-Vexin, le château de Boury à Boury-en-Vexin, le Marais de Reilly, le Parc d'attraction « Hérouval » et l'étang de Lavilletterre



Légende :

- Pôle de transport
- Pôle d'activité
- Centre-bourg
- Pôle de culture/éducation
- Dépendance envers les pôles limitrophes
- Bourg relais
- Pôle de proximité (services et commerces)
- Déplacements réguliers des habitants vers ces pôles
- Pôle de santé
- Pôle de loisirs et d'attraction touristique

Agglomération Beauvaisienne

Agglomération Parisienne

Les bourgs principaux



➤ Chaumont-en-Vexin



➤ Chaumont-en-Vexin



➤ Trie Château



➤ Trie Château

Les pôles secondaires



➤ Jouy-sous-Thelle



➤ Monneville



➤ Fleury



➤ Fleury



➤ La Houssoye

➤ Le territoire du Vexin-Thelle compte :

- 506 employeurs pour 3 815 salariés (privé et public)
- 718 non-salariés soit 4233 emplois locaux.

➤ 8 grands établissements accueillent plus de 50 salariés.



➤ Le plus gros employeur du territoire reste TRIDIS (centre Leclerc) de Trie-Château avec 242 emplois

Entreprise	Commune	Effectif
TRIDIS (centre Leclerc)	Trie-Château	242
Amphastar France Pharmaceuticals	Eragny-sur-Epte	140
Elysée Fermetures	Trie-Château	122
Valéo systèmes d'essuyage	Reilly	82
Établissements Deloffre	Chambors	69
TC 60	Bouconvillers	61
Les jardins de la Tour	Trie-Château	54
Le Moulin de la Forge	Chaumont-en-Vexin	54

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) des VL/PL



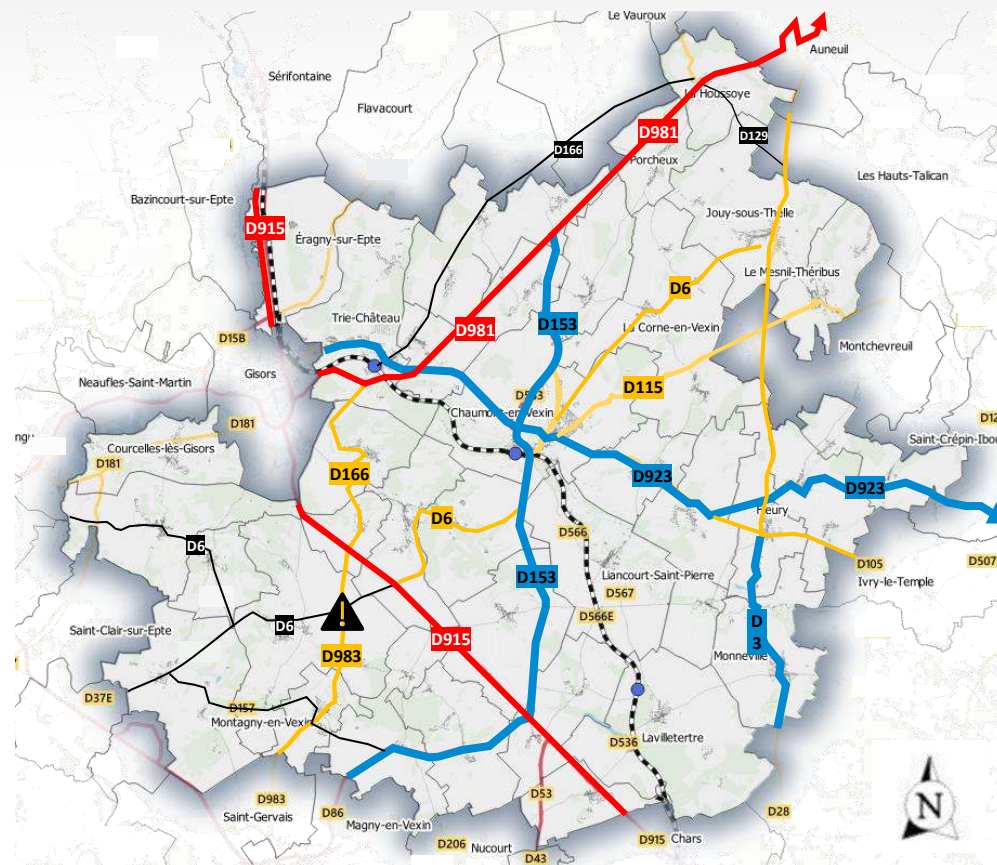
- **Le territoire connaît des flux importants sur les axes principaux notamment la RD915 et la RD981, avec un flux qui varie entre 7 000 et 16 000 véhicule/jour dans les deux sens.**
- **Des flux moins importants sur les axes secondaires : la RD153 et la RD923 (2 000 et 7 000 véhicules/jour, dans les deux sens)**
- **Les autres axes sont peu empruntés avec des flux faibles, qui vont de 0 à 2 000 véhicules/jour dans les deux sens**



D981



D153



Source : Comptages routier au 31/12/2018 du département de l'Oise

Légende :

- Entre 7 000 et 16 000 véhicules/jour
- Entre 2 000 et 7 000 véhicules/jour
- Entre 500 et 2 000 véhicules/jour
- Entre 0 et 500 véhicules/jour

! Forte augmentation des niveaux de trafic sur la RD 983 entre 2018 (2 400 véh./j) et 2025 (3 400 véh./j.) → 40% d'augmentation

➤ Problématiques recensées:

- Un trafic PL important traversant la ville de Chaumont-en-Vexin, surtout la rue Sadi Carnot (D583).
- Des excès de vitesse sur les grands axes D981 et D915
- Le passage de l'arche à Trie Château est problématique en vue du volume du trafic qui emprunte la RD923
- Améliorer la liaison du territoire à l'A16 par la création d'un échangeur entre Méru et Beauvais



➤ D981



➤ D153



➤ D923

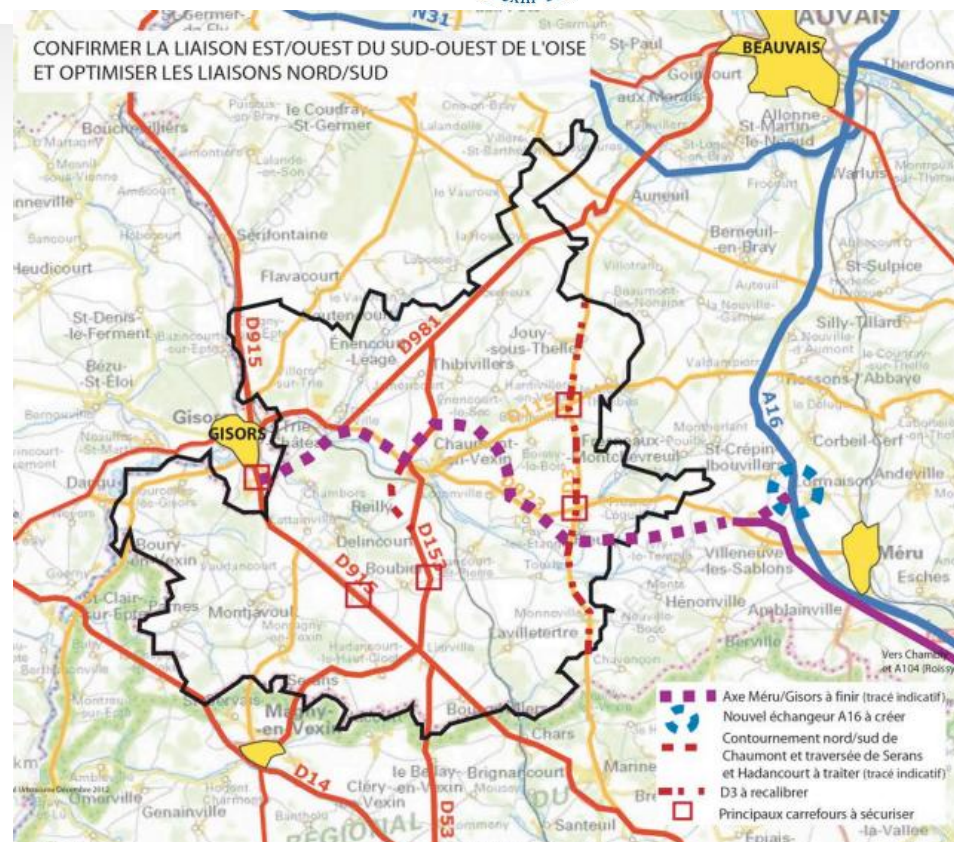
➤ Selon le SCOT, la CCVT souhaite améliorer les conditions de circulation sur les axes forts notamment la RD923 et la RD915:

▪ La déviation nord/sud (D153) de Chaumont-en-Vexin (axe vers Beauvais – Mantes-la-Jolie) et le traitement de la traversée de Hadancourt-le-Haut-Clocher et Serans. → en suspens

▪ La liaison est/ouest (D923) (Chambly – Méru-Chaumont-en-Vexin-Gisors) dans la partie sud-ouest de l'Oise, ce qui implique notamment les déviations de Fleury, Loconville et Chaumont-en-Vexin et le raccordement à l'échangeur nord de Méru sur l'A16. → en réflexion

➤ D'autres projets à prendre en considération afin d'anticiper des problématiques liées aux trafics routiers à la CCVT :

▪ Projet d'un Lycée à Chaumont-en-Vexin, et le développement économique important de Méru, grâce aux projets de Z.A La Reine Blanche (23 ha) et la ZAC La Nouvelle France (250 000 m²), pourrait générer au moins 700 PL par jour selon le département de l'Oise.



➔ -Ces projets mettent en évidence la nécessité d'accélérer la réalisation du projet de déviation de la RD923 autour de Chaumont-en-Vexin et son raccordement à l'A16 comme indiqué dans la carte ci-dessus.

➔ -Il est possible également de travailler avec le département sur les problématiques de PL dans la cadre de la Charte Poids Lourds en cours.

Analyse flux domicile-travail à l'échelle intercommunale



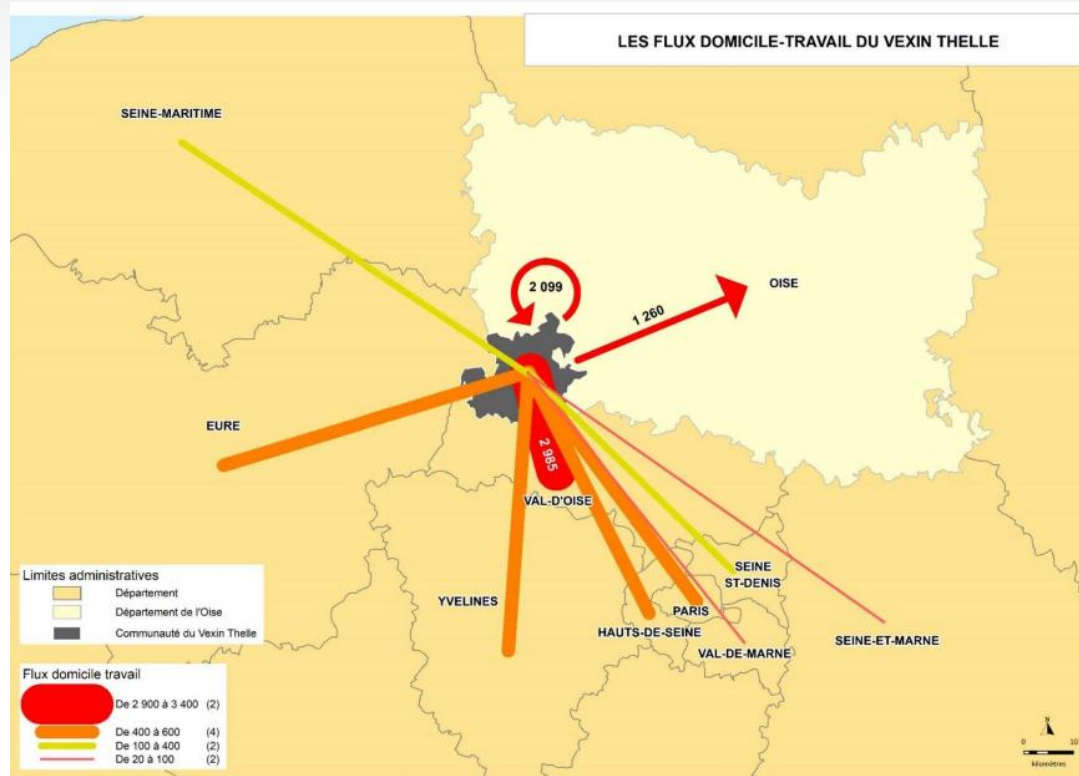
➤ Selon les données des déplacements domicile-travail de l'INSEE de 2019, la plupart des flux sont orientés vers l'extérieur du territoire (62%) principalement vers le Val d'Oise.

➤ Le Val d'Oise attire en particulier 33 % des déplacements domicile-travail en grande partie en raison du pôle économique de Cergy Pontoise.

➤ 25% des déplacements sont internes à la CCVT tandis que 13% se font dans l'Oise.

➤ Les autres destinations les plus fréquentées sont les Hauts-de-Seine, Paris, Les Yvelines et l'Eure.

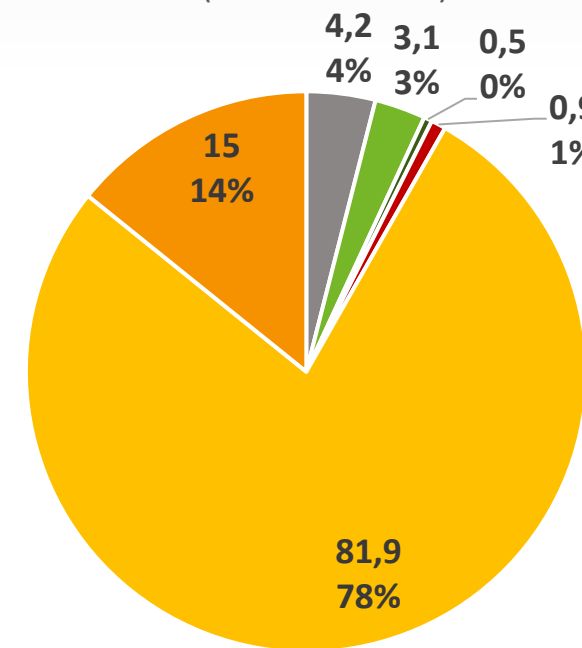
➤ Un usage majoritaire de la voiture (près de 8 déplacements sur 10)



Source : CCI Oise 2021 à partir des données INSEE 2019

Destination	Flux	%	Yvelines	Eure	Seine St Denis	Seine Maritime	Seine et Marne	Val de Marne
	3359,84		436,64	434,96	159,34	110,58	29,95	24,97
Oise	Dont 2099 dans la CCVT	37,53						
Val d'Oise	2985,32	33,35						
Hauts de Seine	575,83	6,43						
Paris	556,73	6,22						

Parts modales (%) Domicile-Travail 2022 (données INSEE)



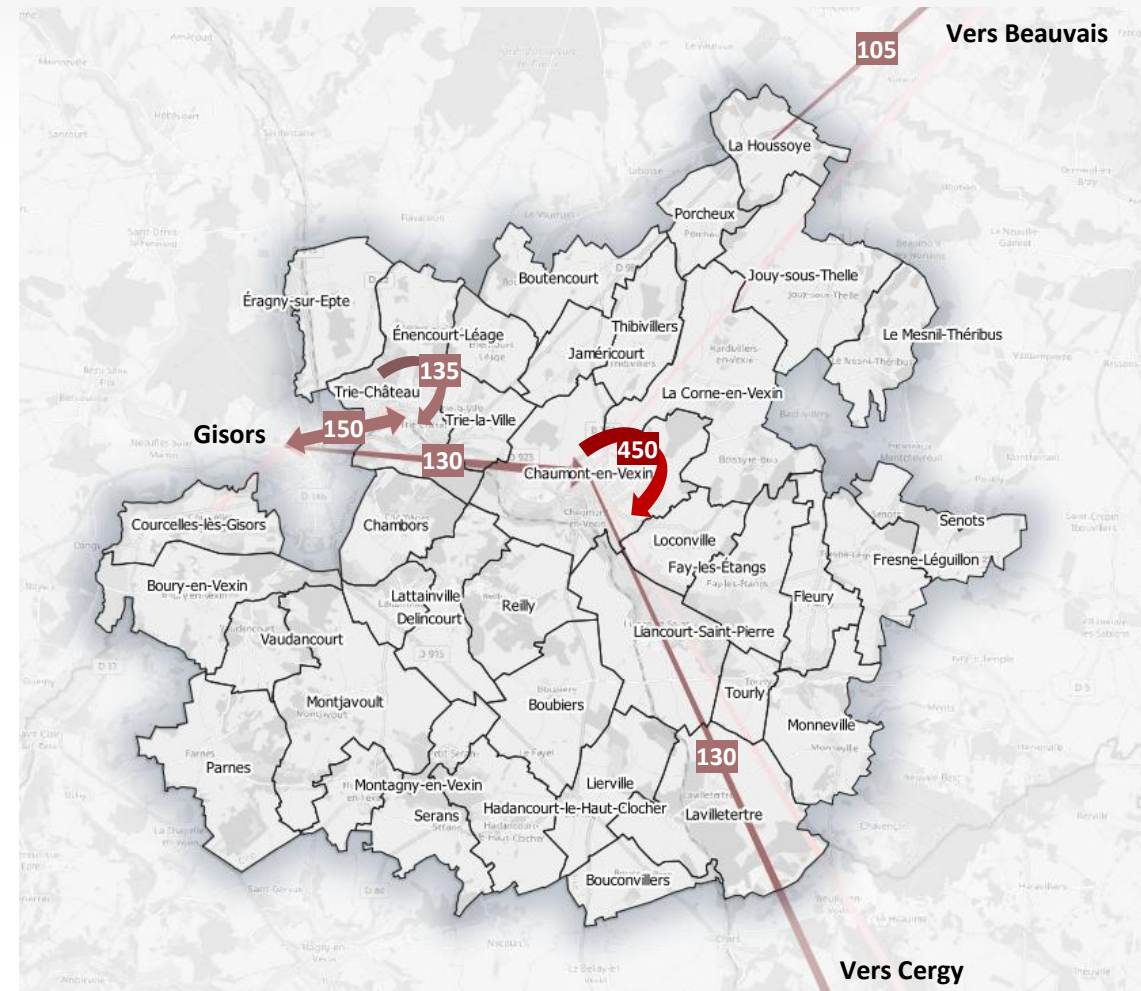
- Pas de déplacement 4,2%
- Marche à pied 3,1%
- Vélo dont VAE 0,5%
- Deux-roues motorisé 0,9%
- Voiture, camion 81,9%
- Transports en commun 9,4%

Zoom sur les destinations principales des habitants de la CCVT



➤ Sur la base des données domicile-travail de l'INSEE 2019, les destinations principales des habitants de la CCVT sont Gisors, Cergy, Beauvais, Chaumont-en-Vexin et Trie Château.

Un nombre significatif de déplacements internes à Chaumont-en-Vexin ainsi qu'entre Chaumont-en-Vexin et Trie-Château sont constatés. Il existe un réel potentiel de développement pour les modes de déplacement doux, étant donné que la distance parcourue est inférieure à 5 km, ce qui est propice aux déplacements quotidiens à vélo.



Légende :

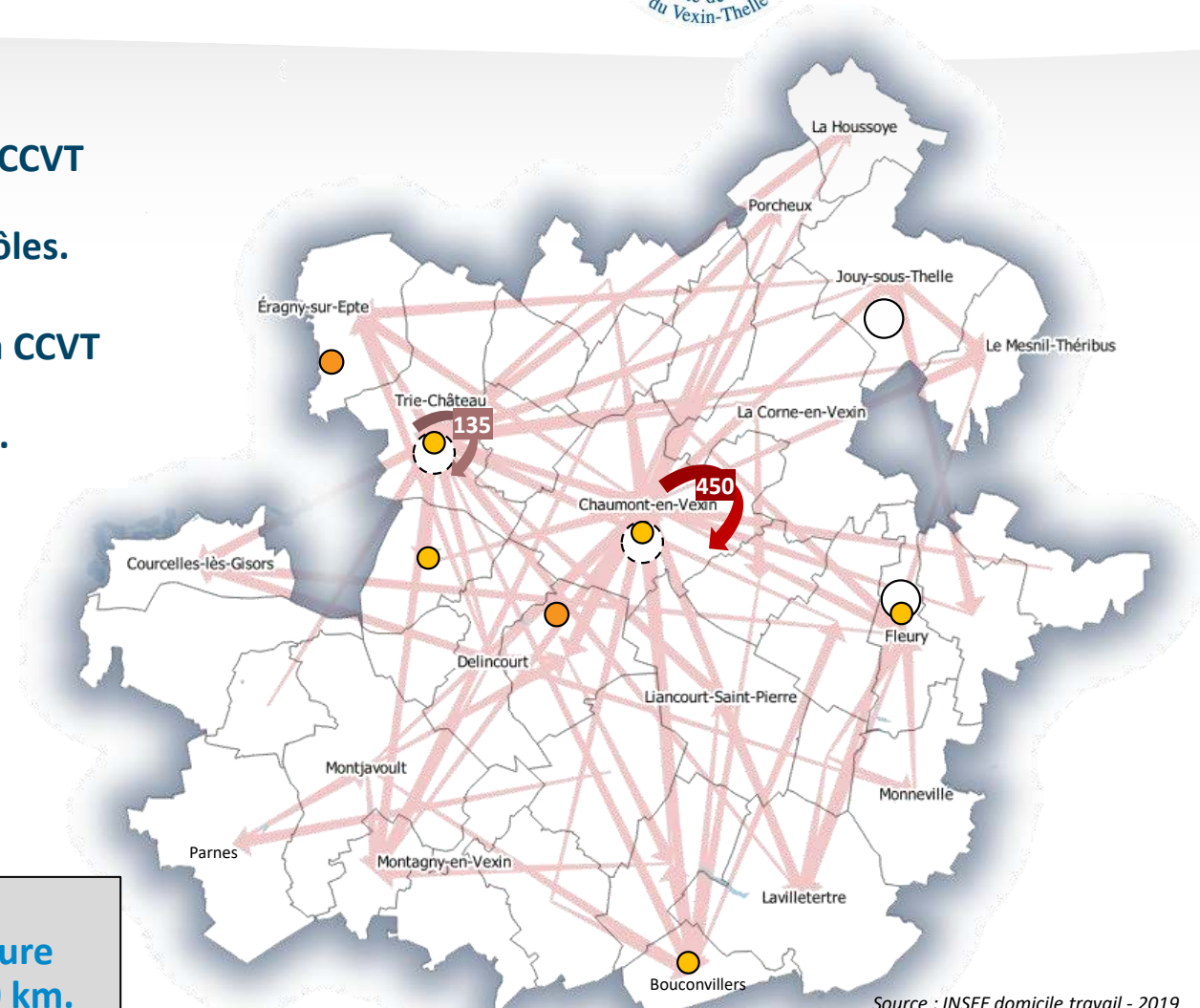
- < 50 déplacements / jour
- 50 à 300 déplacements / jour
- > 300 déplacements / jour

Destinations de travail principales des habitants de la CCVT
Source : INSEE domicile travail - 2019

Zoom sur les déplacements internes



- Les déplacements au sein de la CCVT se répartissent d'une manière équilibrée entre ses différents pôles.
- Environ 25% des habitants de la CCVT (450 sur les 2099) habitent et travaillent à Chaumont-en-Vexin.



Plus de 80% des déplacements internes à la CCVT se font en voiture pour une distance inférieure à 10 km.

Légende :

- < 50 déplacements / jour
- 50 à 300 déplacements / jour
- > 300 déplacements / jour
- Centre-bourg
- Bourg relais
- Pôle d'activité

Source : INSEE domicile travail - 2019

➤ D'après le rapport de Plan Climat-Air-Energie-Territorial :

- Les transports représentent 34% des émissions de Gaz à Effet de Serre dans la CCVT
- La facture énergétique moyenne liés aux déplacements par ménage a augmenté de 138% entre 2017 et 2022.
- Les habitants de la CCVT sont confrontés à une forte augmentation des prix de carburant avec une forte dépendance aux produits pétroliers (peu d'alternatives à la voiture individuelle).

Il s'agit d'un véritable enjeu qui doit mener à des actions concrètes pour substituer l'utilisation de la voiture solo.

Les émissions de Gaz à Effet de Serre

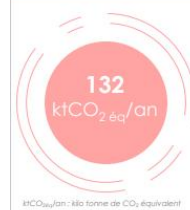


La concentration des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère est responsable des principaux paramètres contribuant au réchauffement climatique.

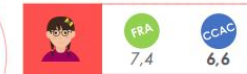
Les émissions de GES sont dues principalement aux activités humaines:

- Les logements et les activités économiques (chauffage, climatisation...)
- Les transports de personnes et de marchandises
- Les activités agricoles (engrais, élevage)

LES QUANTITÉS ÉMISES



Émissions moyennes par habitant en tCO₂eq/hab.an

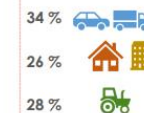


- 1 tCO₂eq correspond à :
- 5 000 km en voiture,
 - 1 aller-retour Paris/New-York en avion,
 - Un an de chauffage d'une maison,
 - La production d'une tonne de ciment (il faut 10t de ciment pour construire une maison).

LES SOURCES D'ÉMISSIONS DU TERRITOIRE



72% des émissions du territoire sont des GES énergétiques résultant principalement de la combustion d'énergies fossiles



- 3 principaux émetteurs :
- Les transports,
 - Les bâtiments (logements et tertiaire)
 - L'agriculture (émissions non énergétiques liées à l'épandage d'engrais azotés)

L'énergie pour se déplacer



LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS

Les déplacements quotidiens sont caractéristiques d'un territoire rural :

- Des déplacements domicile-travail polarisés par l'agglomération parisienne, Beauvais, Méru et Gisors
- 80% des déplacements se font actuellement en voiture,
- 1 déplacement sur 2 en voiture fait moins de 10 km,

ENJEUX



Peu d'alternatives à la voiture individuelle



Dépendance aux produits pétroliers

Évolution du prix du pétrole €

Combien ça coûte ?



Facture énergétique moyenne des ménages en 2017 et en 2022

pour les logements



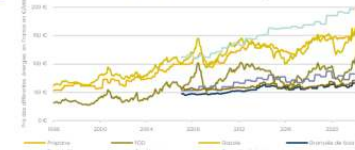
≈ 2 750 €/an
≈ 3 400 €/an

pour les déplacements



≈ 3 400 €/an
≈ 4 700 €/an

Evolution du coût des énergies



Répartition sectorielle en 2020 et évolution depuis 2008 sur la Communauté de Communes du Vexin-Thelle

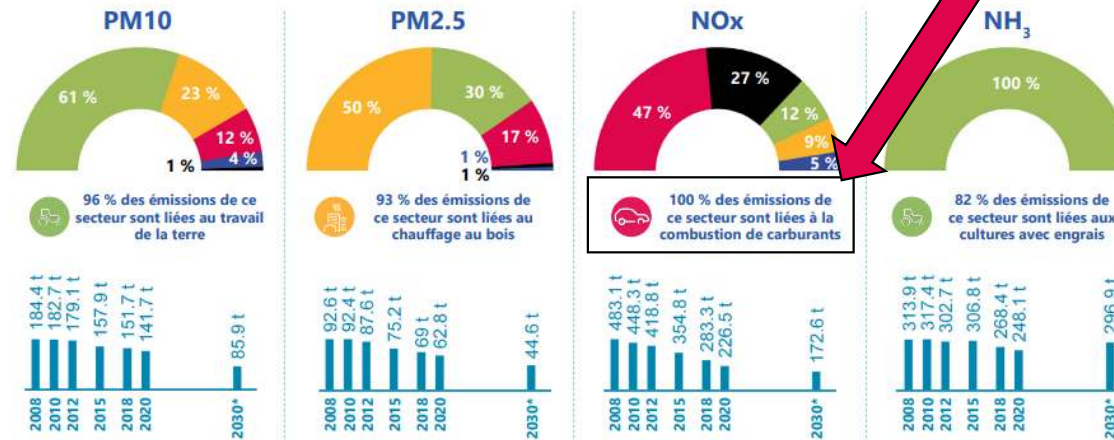
Quels polluants sont pris en compte ?

NOx : oxydes d'azote (dont le dioxyde d'azote NO₂)
PM10 : particules de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2.5 : particules de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
NH₃ : ammoniac (contribue à la formation des PM2.5)

Quels secteurs d'activités sont représentés ?

Industrie Agriculture Autres sources
 Résidentiel Transports routiers

Lozone (O₃) est un polluant secondaire qui n'est pas émis directement dans l'atmosphère, il n'apparaît donc pas dans l'inventaire des émissions.



* Objectifs du PREPA : Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques



Objectifs 2030 de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle

Objectif atteint et à maintenir pour le NH₃.
Poursuivre la tendance sur l'évolution des NOx et des particules PM2.5.
Poursuivre la tendance tout en la renforçant afin d'atteindre l'objectif pour les particules PM10.



Pistes d'actions sectorielles

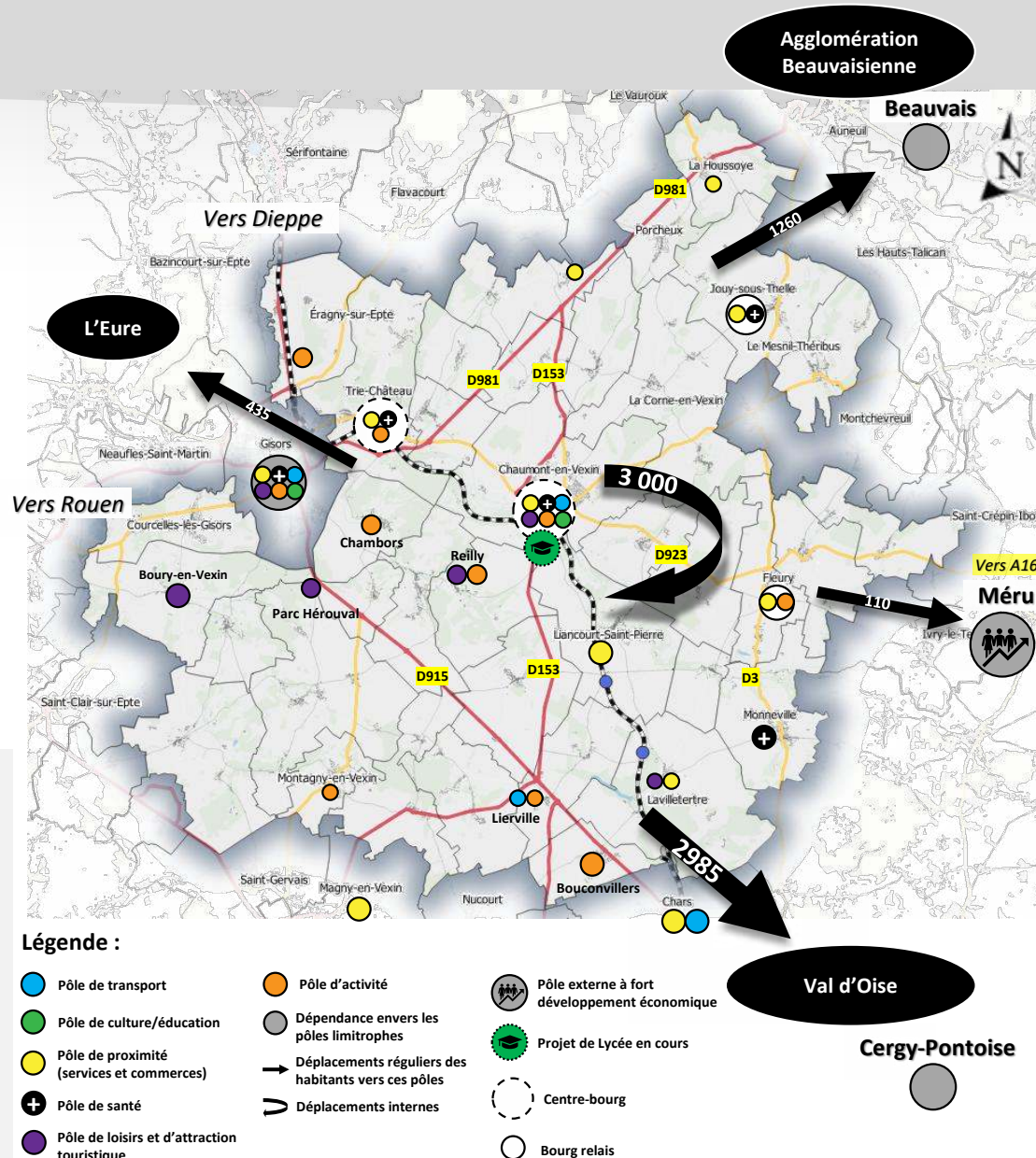
Agriculture : réduction de l'utilisation d'engrais, diminution du nombre de passages pour le travail de la terre, couverture des fosses à lisier
Résidentiel : renouvellement des appareils de chauffage au bois, utilisation rationnelle de l'énergie
Transports routiers : réduction du nombre de véhicules en circulation, modes de transports alternatifs, renouvellement du parc

Synthèse des enjeux territoriaux

- Un territoire étendu, à faible densité et doté d'un cadre de vie agréable.
- Un territoire fortement dépendant de la région parisienne.
- Une économie tournée sur la consommation locale.
- La qualité de l'air impactée par le secteur de transport routier.
- Une concentration des équipements autour de Chaumont-en-Vexin et Trie-Château.
- Un nombre de déplacements internes faibles en vue du taux de trafic qui traverse le territoire via les axes principaux RD981, RD915 et RD153.

Des projets en développement qui doivent être pris en considération dans la stratégie de mobilité du Vexin-Thelle :

1. Le lycée à Chaumont-en-Vexin (en cours de réflexion).
2. Le développement économique à Méru qui pourrait générer au moins 700 PL par jour sur la RD923 selon le département de l'Oise.



11.3

Analyse de l'offre en mobilité et
des perspectives de développement

AXE 1

AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

INGETEC

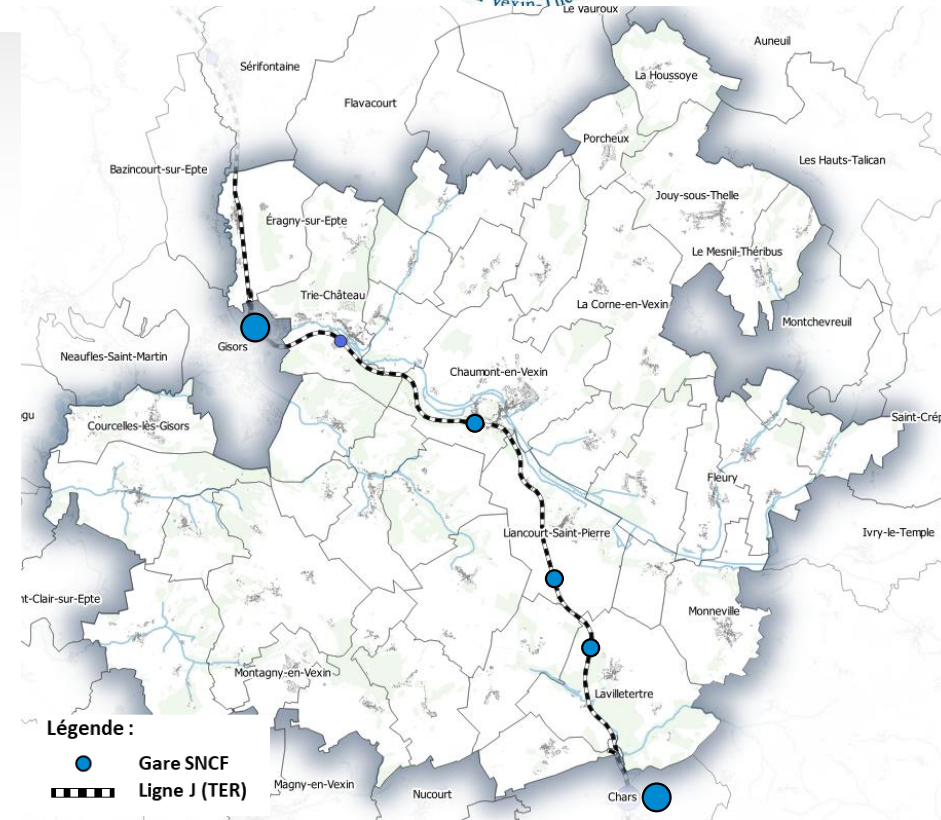
Le réseau ferré (Transilien)



➤ Le territoire est desservi par une seule ligne J reliant Paris Saint-Lazare-Gisors-Serqueux via 4 gares qui sont réparties sur les communes de Lavilletterte, Liancourt-saint-Pierre, Chaumont-en-Vexin et Trie-Château.

➤ La gare de Chaumont-en-Vexin est la plus fréquentée (entre 30 000 et 40 000 voyageurs par an). Elle forme le principal point d'entrée au réseau ferroviaire pour une grande partie des habitants :

- 16 trains par jour vers Paris avec une fréquence d'1 train toutes les 30 minutes aux heures de pointe et aucun train après 19h20.
- Autant de trains vers Gisors avec une fréquence d'1 train toutes les 30 minutes aux heures de pointe et aucun train après 21h15



➤ Problématiques recensées :

- Temps de parcours s'allonge au fil des années
- Problème d'accès à la bonne tarification pour les trajets de la gare de Chaumont-en-Vexin
- Problématique de tarification (exemple : obligation d'achat de billet vers Paris pour des trajets court) et d'interopérabilité entre PASS OISE MOBILITE ET PASS NAVIGO

SNCF Ligne J	Gare			
	Chaumont-en-Vexin	Lavilleteville	Liancourt-Saint-Pierre	Trie-Château
Nombre de train par jour	7 trains / sens / jour			
Amplitude d'horaire	9h15 à 20h30 à la CCVT			
Fréquence	Toutes les 2 heures			
Fréquentation	2019 : 310 770 voyageurs	2019 : 11 988 voyageurs	2019 : 23 845 voyageurs	2019 : 33 359 voyageurs

→ À noter que les données les plus récentes, représentatives de la situation réelle, remontent à 2019, étant donné que les données disponibles pour les années suivantes sont influencées par la pandémie de COVID-19.

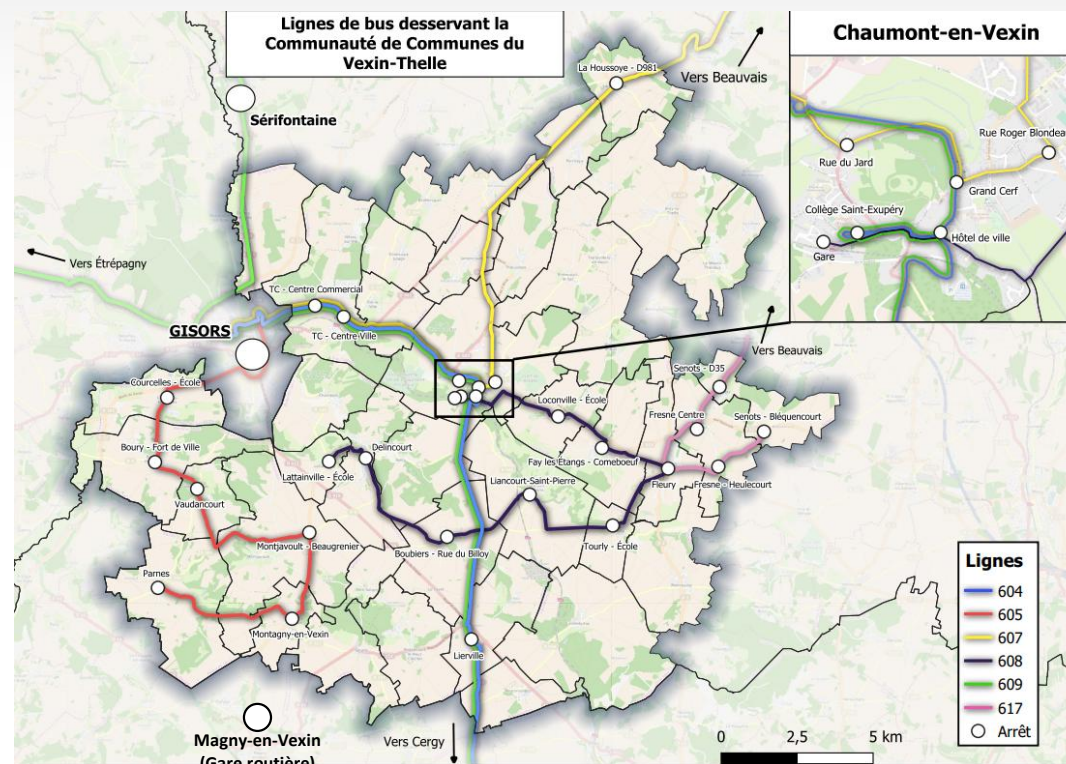
➤ Il existe 6 lignes d'autocars régionaux qui desservent uniquement **21 communes des 37 existantes sur le territoire.**

▪ La majorité de ces lignes passe par **Chaumont-en-Vexin** la reliant aux **principaux pôles internes et externes du territoire**, notamment Beauvais, Gisors et Cergy.

▪ Des **liaisons importantes avec Beauvais, Gisors et Cergy** via les **principaux pôles internes du territoire.**

▪ **Seule la ligne 608 a pour objectif de desservir la gare de Chaumont-en-Vexin.**

▪ Les lignes 604 et 605, elles desservent le Collège Saint Exupéry qui se trouve à moins de 2 minutes de la gare.



Source : CCVT

➤ **Problématiques recensées :**

- **Fréquences et horaires inadaptés aux besoins (plusieurs lignes ne circulent pas après 19h00)**
- **Plusieurs lieux non desservis par le transport tels que Chaumont-en-Vexin (non desservie le soir).**
- **Pas de rabattement aux gares de TC, SPL et L**
- **Manque d'information sur les horaires des lignes (selon l'enquête en ligne)**

Offre des autocars de Haut de France

Oise Mobilité



HDF (Pass Oise Mobilité)	604 Gisors-Cergy	605 Parnes – Gisors	607 Gisors – Beauvais (gare routière)
Nombre d'arrêts	14 dont 5 à la CCVT	7 dont 6 à la CCVT	17 dont 6 à la CCVT
Amplitude d'horaire	<p>Direction Cergy : 7h59 à 20h00 → 8h14 Trie Château – 8h31 Lierville</p> <p>Direction Gisors : 7h05 à 17h33 → 7h27 Lierville – 17h01 Lierville – 17h09/11/12 Chaumont – 17h18 Trie Château</p>	5h41 à 6h25	6h40 à 19h05
Fréquence	<p>Direction Cergy : 1 passage via CCVT / jour</p> <p>Direction Gisors : 2 passages via CCVT / jour</p>	1 car/sens/jour	7 cars/jour/sens Service modifié en période scolaire
Fréquentation (2022)	827 validations / jour → 14 % des validations totales de la ligne	2 validations / jour (Boury en Vexin)	4877 validations / jour → 39% des validations totales de la lignes (12 434)
Destination	Pôles d'intérêts principaux	Scolaires, centre-bourgs et gares	Centre-bourgs, commerces, scolaires et gares)

Offre des autocars de Haut de France

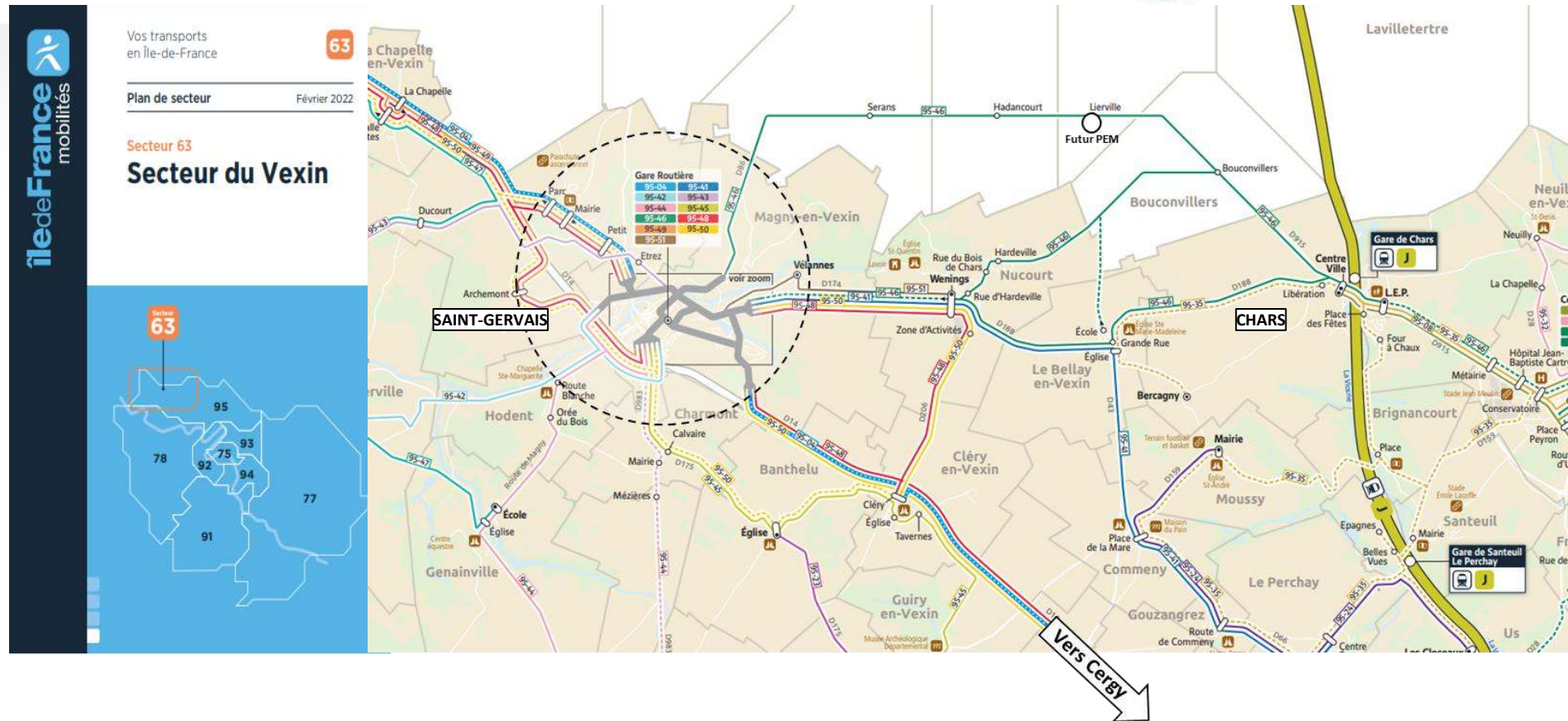
Oise Mobilité



HDF (Pass Oise Mobilité)	608 Lattainville – Fleury – Chaumont-en-Vexin	609 Etrépagny – Gisors - Cergy	617 Senots – Valdampierre – Beauvais
Nombre d'arrêts	9 à la CCVT	23 dont 5 à la CCVT	21 dont 5 à la CCVT
Amplitude d'horaire	Direction Chaumont : 5h40 Direction Lattainville : 18h35	Direction Cergy : 5h00 à 11h48 Direction Etrépagny : 13h10 à 19h00	Direction Beauvais : 6h35 à 13h36 Direction SENOTS : 12h45 à 18h35
Fréquence	1 car / sens / jour	Direction Cergy : 7 cars/jours Direction Etrépagny : 6 cars/jour	Direction Beauvais : 1 passage / jour via la CCVT Direction SENOTS : 3 cars / jour dont 2 via la CCVT
Fréquentation (2022)	Pas d'info	3341 validations / jour → 24 % des validations totale de la ligne	293 validations / jour → 5% des validations totales de la ligne
Destination	Scolaires, centre-bourgs et gares	Scolaires, centre bourgs et gares	Scolaires, commerces et activités

Offre des autocars d'Ile de France Mobilités

Ligne 9546 - Gare routière de Magny-en-Vexin

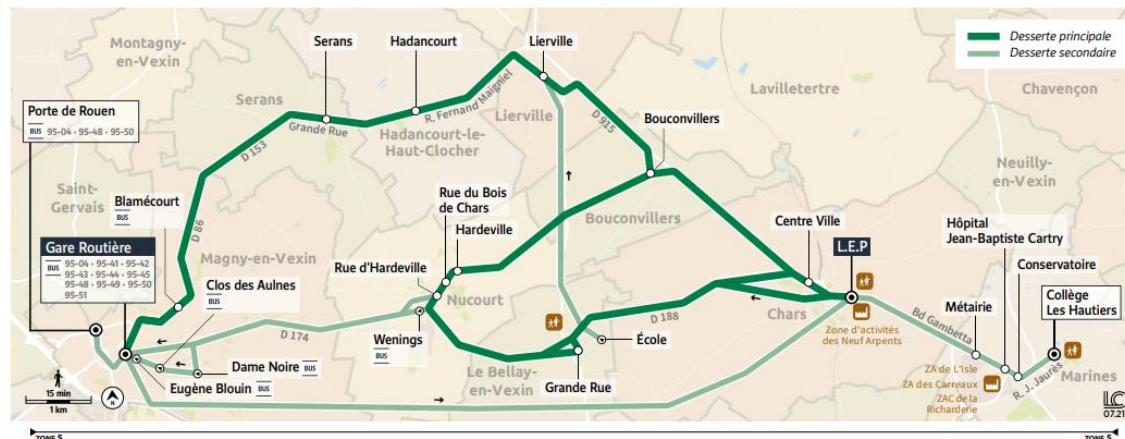


- La ligne 95-46 est gérée par Ile de France mobilités et traverse le territoire via 4 arrêts dont le futur pôle d'échange multimodale de Lierville.
- Les habitants des communes environnantes de Magny-en-Vexin (Parnes, Montjavoult, Montagny-en-Vexin, Serans) utilisent l'arrêt de bus "Porte de Rouen" à Magny-en-Vexin, situé à proximité du parking du Carrefour Market.



95-46

MAGNY-EN-VEIXIN Porte de Rouen
 → MARINES Collège Les Hautiers



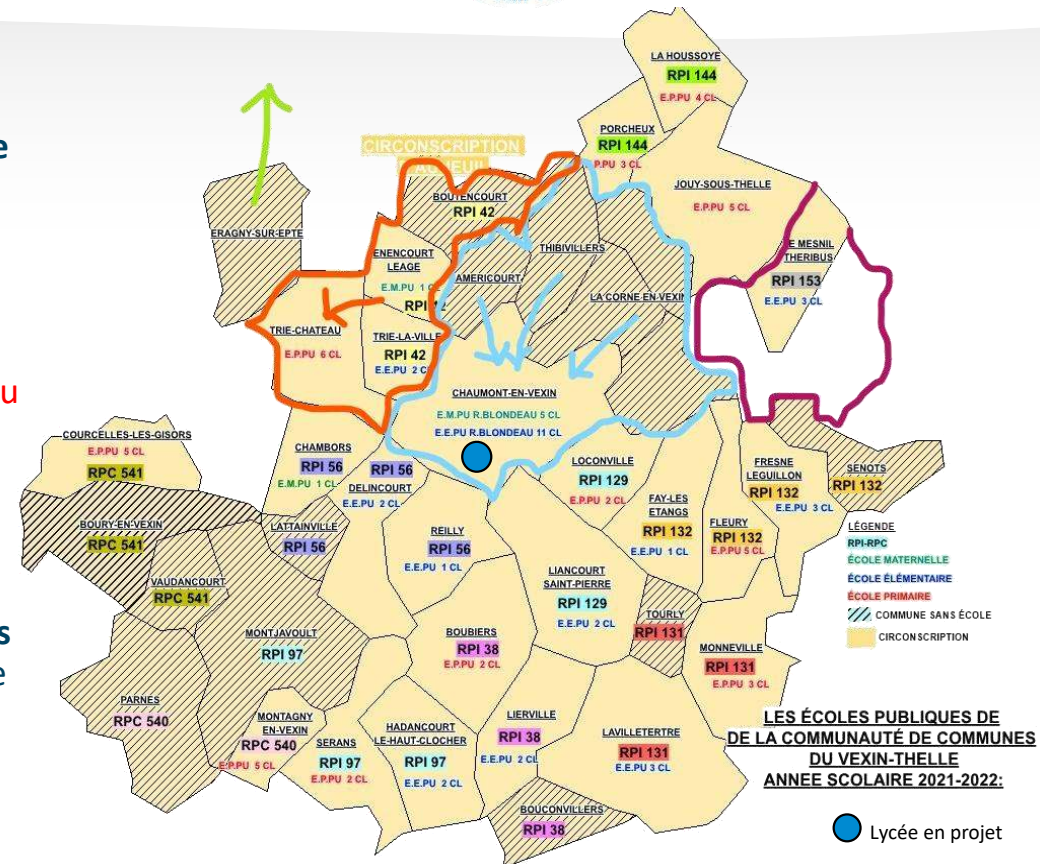
IDFM (NAVIGO)	Ligne 95-46
Nombre d'arrêts	17 à 24 dont 4 à la CCVT
Amplitude d'horaire	7h37 à 17h55
Fréquence	6 cars/jour/sens hors weekend et jours fériés
Fréquentation	Information manquante
Destination	Collèges/Zones d'activités Rabattement à la gare routière de Saint-Gervais et la gare de Chars

Le transport scolaire - RPI



- Les communes possèdent au moins une école de premier niveau sur leur territoire ou soit elles sont rattachées à un RPI et sont desservies par une ligne de bus scolaire.
- 23 lignes scolaires à l'échelle de la CCVT dont :
 - 8 lignes desservants les collèges et les lycées et ouvertes à tous type d'usagers.
 - 15 lignes desservants les écoles mais non ouvertes au public
- Destinations principales des Lycéens sont vers Gisors et Beauvais
- Il existe 2 collèges sur le territoire tous les deux situés à Chaumont-en-Vexin (Collège Saint-Exupéry et Guy de Maupassant)

Un projet de construction d'un lycée à Chaumont-en-Vexin est soutenu par la Région Hauts-de-France.



Source : Bilan du SCOT de la CCVT

Problématiques recensées :

Saturation de la ligne 607 en heure de pointe (direction Beauvais) car empruntée par les lycéens, dans un contexte de développement urbain et de difficulté à augmenter le nombre de conducteurs.

Améliorer la desserte en transport en commun



INGETEC

- L'offre de transport en commun existante sur le territoire (TER, Autocars et scolaires) sort de la compétence de la CCVT (compétence de la région HDF).
- Il serait nécessaire de travailler étroitement avec les parties concernées afin d'examiner ces problèmes de manière approfondie, et déterminer par la suite les solutions appropriées.

Ces actions pourraient entrer dans le cadre de la mise en place :

Le Comité de la ligne J

Le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) par la Région.



Un comité de ligne SNCF existait avant le COVID, avec des réunions organisées deux fois par an à Eragny-sur-Oise, rassemblant tous les partenaires concernés par la ligne J.

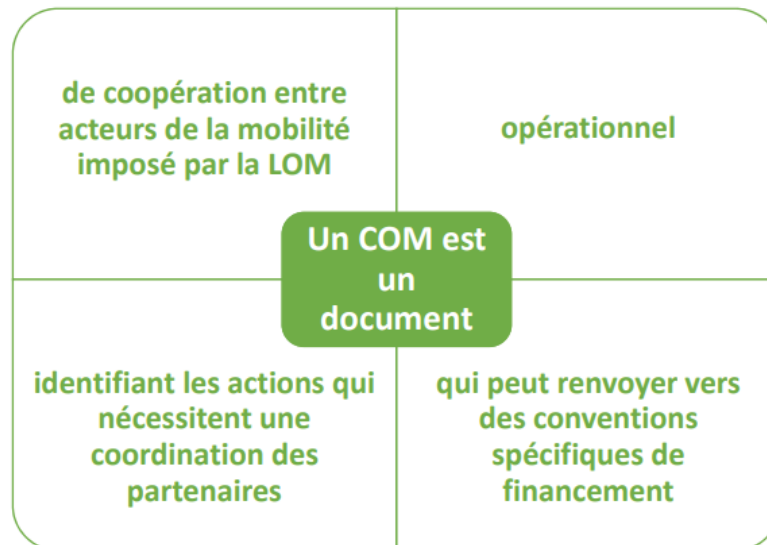
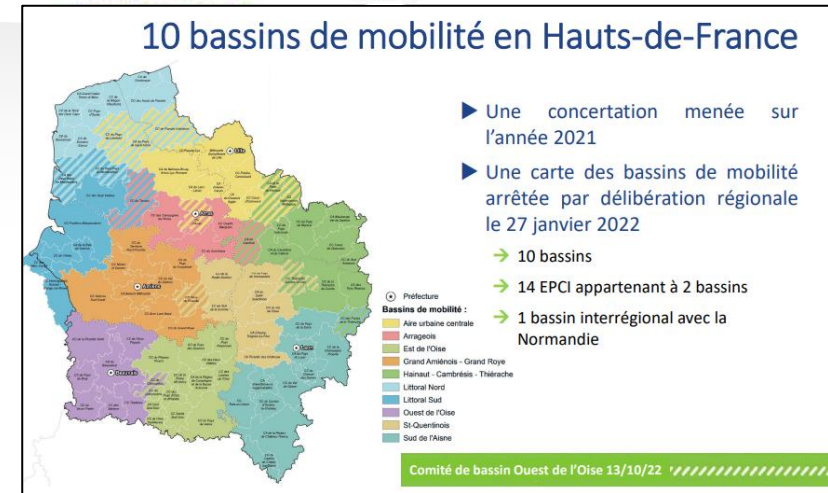
Elaboration partenariale des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)

La Région chef de file de la mobilité

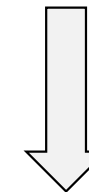


La Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

- Coordination et amélioration des offres de transport en commun
- Tarification, billettique, distribution
- Informations et données
- Pôles d'échanges et aires de mobilité
- Infrastructure
- Nouveaux services et couverture de tous les territoires
- Changements de comportement



CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE



PLAN D'ACTION COMMUN A L'ECHELLE DES BASSINS DE MOBILITES

Le transport solidaire à valoriser



➤ Le transport solidaire du centre social rural est un service de transport basé sur le bénévolat et l'échange développé sur le territoire du Vexin-Thelle :

- Frais d'inscription 5€/an
- Trajets gratuits

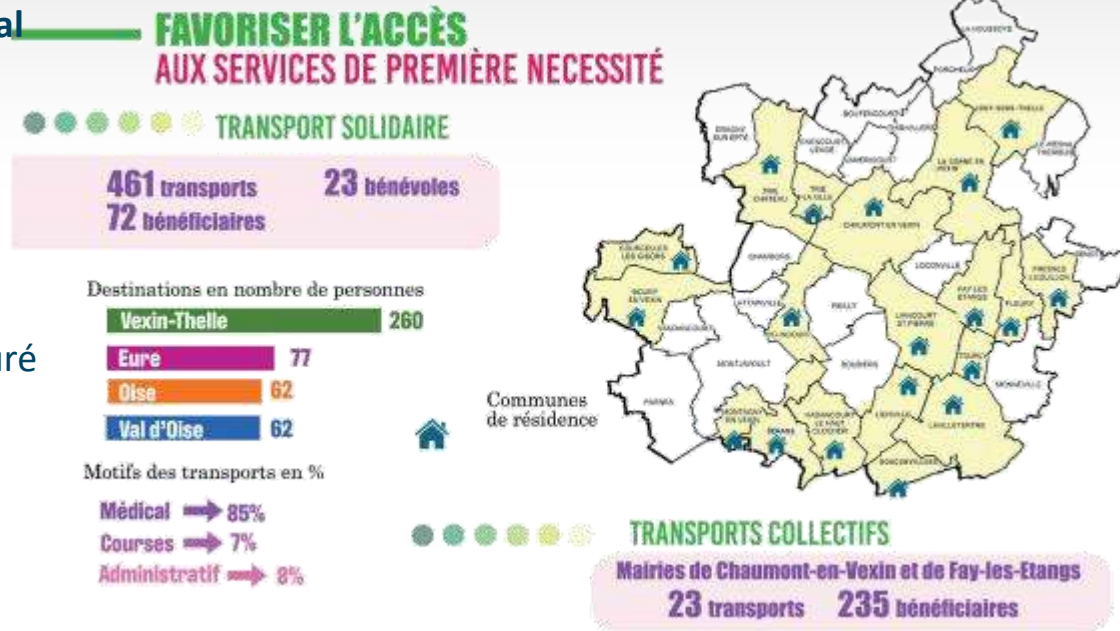
➤ Le service est en développement, il a assuré 461 trajets en 2021 contre 76 en 2016.

➤ Les trajets se font uniquement sur prescription (infirmier, mairie, etc.)

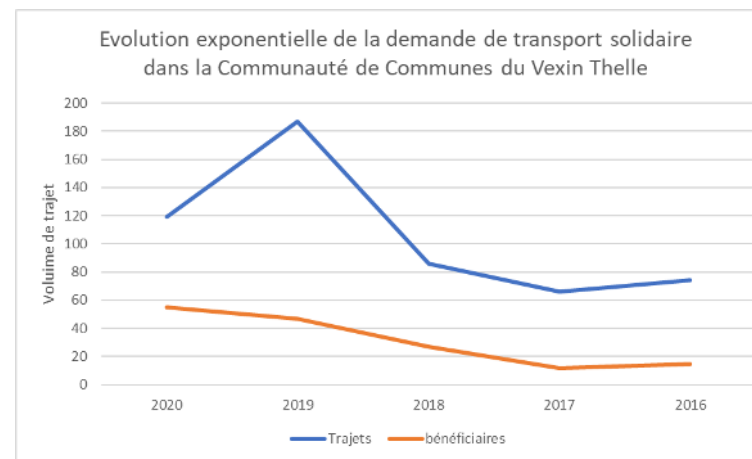
➤ Les destinations principales: 85% médical, 8% services publics, 7% courses

➤ Les problématiques recensées :

- Difficultés de trouver des bénévoles disponibles pour répondre à toutes les demandes.



Source : CCVT



Source : CCVT

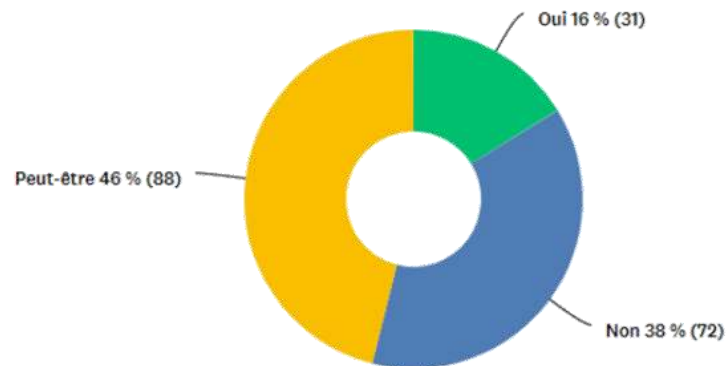
Retour des habitants au sujet de la mise en place d'un service de transport à la demande via l'enquête web



Offre alternative à la voiture Transport à la demande

Selon vous, un service de transport à la demande pourrait-il répondre à vos besoins de déplacement

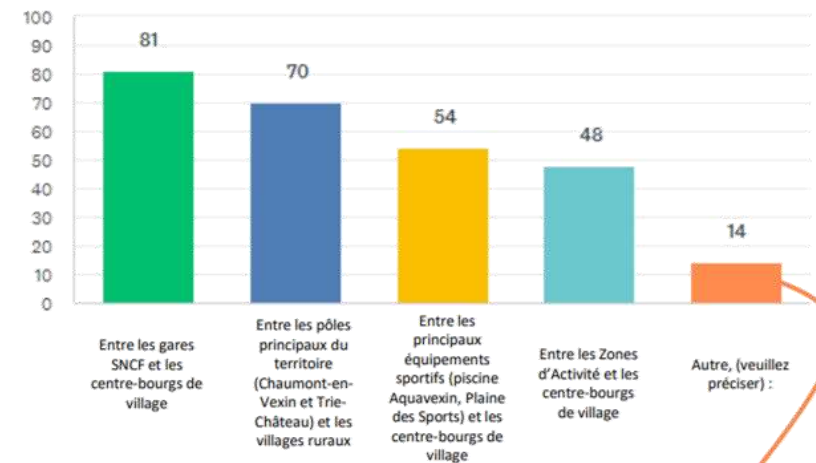
Nombre total de réponses : 193



Une majorité des sondés a répondu favorablement pour la mise en place d'un service de transport à la demande sur le territoire.

Quelles seraient, à votre avis, les liaisons principales à garantir dans le cadre du transport à la demande

Nombre total de réponses : 193

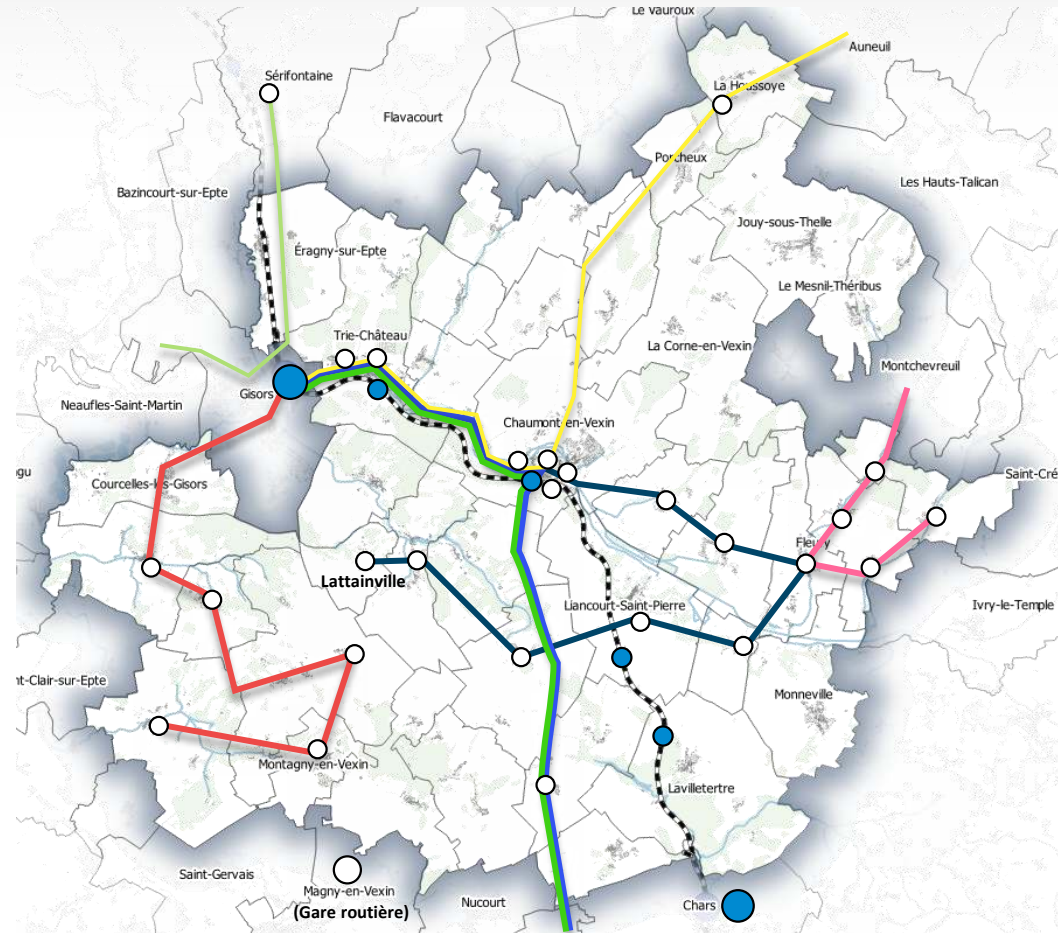


Selon les enquêtés, les liaisons principales à garantir sont :

- Entre les principaux établissements de soins
- Entre les villages / hameaux
- Entre Beauvais et Gisors
- Direction Cergy-Pontoise
- Liaison avec les parkings de covoiturage

Synthèse des transports en commun

- La ligne J est de moins en moins pratique pour les utilisateurs en liaison avec Paris en raison de temps de parcours qui s'allonge au fil des temps.
- La gare de Chaumont-en-Vexin est la plus fréquentée, avec des problèmes d'achats de billets notamment les tarifs réduits.
- Les horaires, les fréquences et les temps de trajet ne correspondent pas nécessairement aux besoins des usagers.
- Le rabattement en autocars aux gares principales de la CC n'est pas assuré, à l'exception de la gare de Chaumont-en-Vexin qui est desservie par une seule ligne 608.
- La ligne 607 en direction de Beauvais à Chaumont rencontre parfois une saturation, d'autant plus que le contexte de développement urbain complique l'augmentation de sa capacité.
- La ligne 9546, gérée par Ile-de-France Mobilités, offre une liaison pratique avec la gare routière de Magny-en-Vexin, la gare de Chars et les habitants de la CCVT.



Légende :

- | | | | | | | | |
|--|---------------|--|-----------------|--|-----|--|-----|
| | Gare SNCF | | Arrêts Autocars | | 604 | | 608 |
| | Ligne J (TER) | | 605 | | 609 | | 607 |
| | | | 617 | | | | |

AXE 2

OFFRIR DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

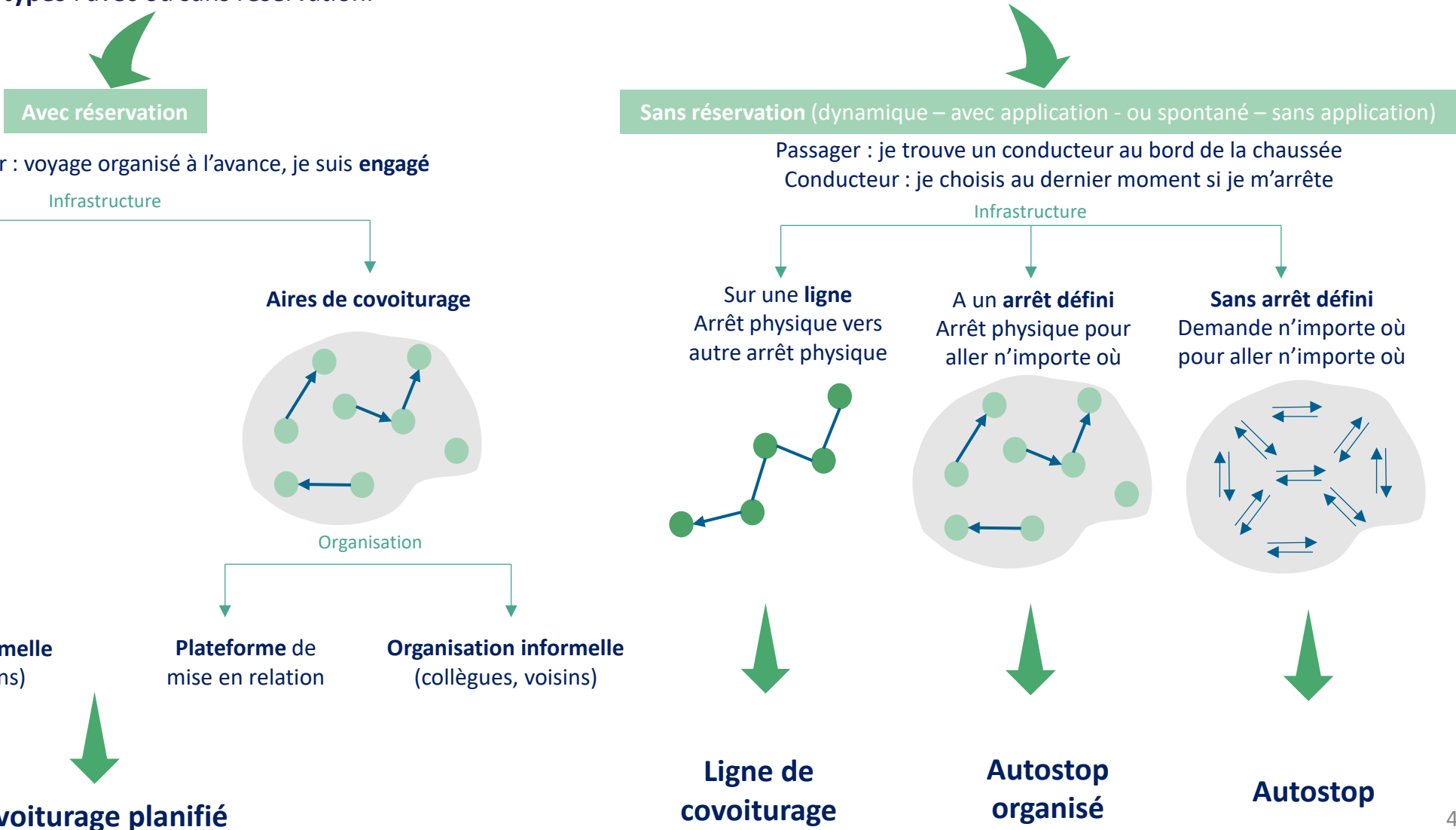
INGETEC

Le covoiturage



Définition

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il s'agit donc d'une pratique non professionnelle. Il en existe **deux grands types** : avec ou sans réservation.



Inspiré de : ECOV, Agir à l'échelle régionale pour le développement du covoiturage

Le covoiturage



Axes de travail

Services proposés et fonctionnalités : mise en relation, tarification, horaires, paiement

Animation et **communication** du service

Mise en place d'**infrastructures** : aires de covoiturages, point de prise en charge/dépose, voies réservées, stationnements prioritaires



Cibles

Touche une cible **très large**



Coût

Très variable selon le projet (varient entre x1 et x200)

Subventions destinées aux conducteurs : entre 2 et 4€

Animations et communication : 1300 à 4000€/an

ETP allant de 0,3 à 1.

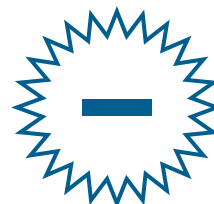
Total : à l'échelle d'une région **10 000€/million d'habitants**

Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA



Avantages

Economie financière, **lien social**, vertueux, décongestion des routes, offre **solution** aux **personnes non véhiculées**, diminution du nombre de places de stationnement, réduit fatigue au volant



Difficultés

Méconnaissance des pratiques, **augmentation du temps** de trajet, **freins psycho-sociaux**, trouver covoitureur compatible, solution incertaine pour le trajet retour, **garantie et contrainte** des horaires, **peur** de rouler avec un inconnu

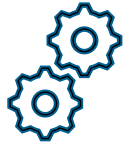


Gouvernance

Rôles éventuels des collectivités : organiser la mise en relation des covoitureurs, subventionner les trajets réalisés, communiquer, faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de covoitureurs

Le tout peut être géré **en régie** ou par un **prestataire/association**

Le covoiturage



Mise en œuvre

1,5 an avant le lancement du service et 3 ans pour atteindre le stade final (variable selon les projets).



Aide au choix



Covoiturage dynamique	Information en temps réel, indemnisation encadrée	Cible restreinte, manque de fiabilité et de maturité des techniques, difficulté à atteindre la taille critique, modèle économique incertain
Autostop organisé	Mise en relation organisée et aisée	Coûts d'investissement moyens (signalisation)
Ligne de covoiturage	Encourage la pratique et augmente l'efficacité globale des infrastructures	Coûts d'investissement importants (arrêts dédiés avec mobilier et voies réservées)

Le service de covoiturage à la CCVT



➤ Une plateforme d'information et de mise en relation géré par le SMTCO. Toutes les informations sont accessibles via le site : www.covoiturage-oise.fr

➤ Une autre plateforme existe, géré par la Région HDF : <https://www.passpasscovoiturage.fr/>

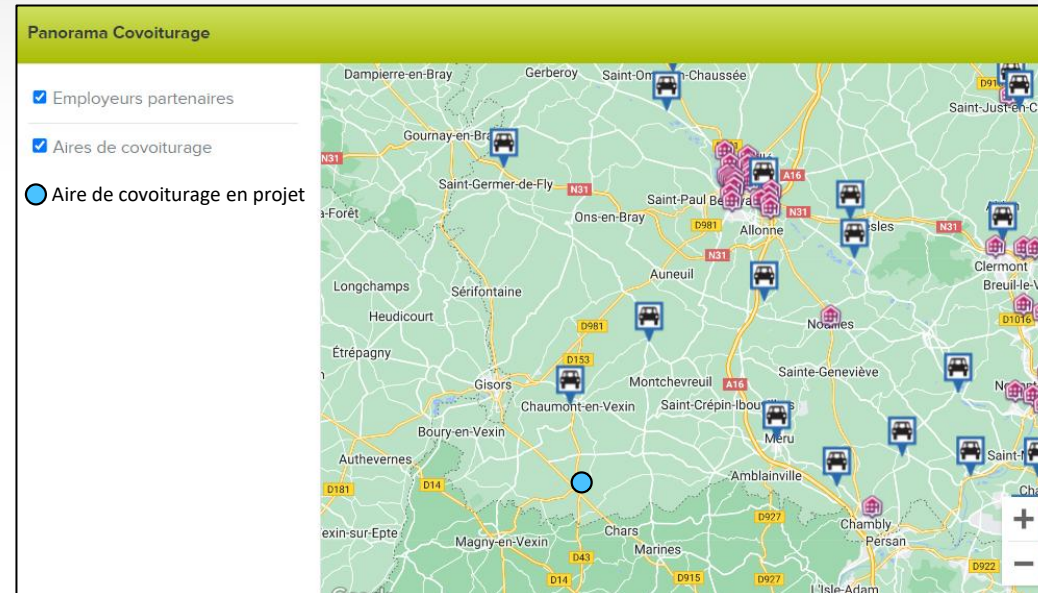
➤ Aucune ligne de covoiturage n'est formalisée sur le territoire.

➤ Il existe 2 aires de covoiturage formalisées : à la gare SNCF de Chaumont-en-Vexin et Jouy-sous-Thelle :

■ **Chaumont-en-Vexin** : Parking de 89 places dont 8 dédiées au covoiturage + 2 places avec bornes de recharges électriques.

■ **Jouy-sous-Thelle** : Parking de 30 à 40 places, près du stade sur la RD129 à la sortie de la commune en direction de Méru.

➤ Un projet d'aire est en cours au rond-point de branchu à Lierville l'intersection de la D915 et la D153.

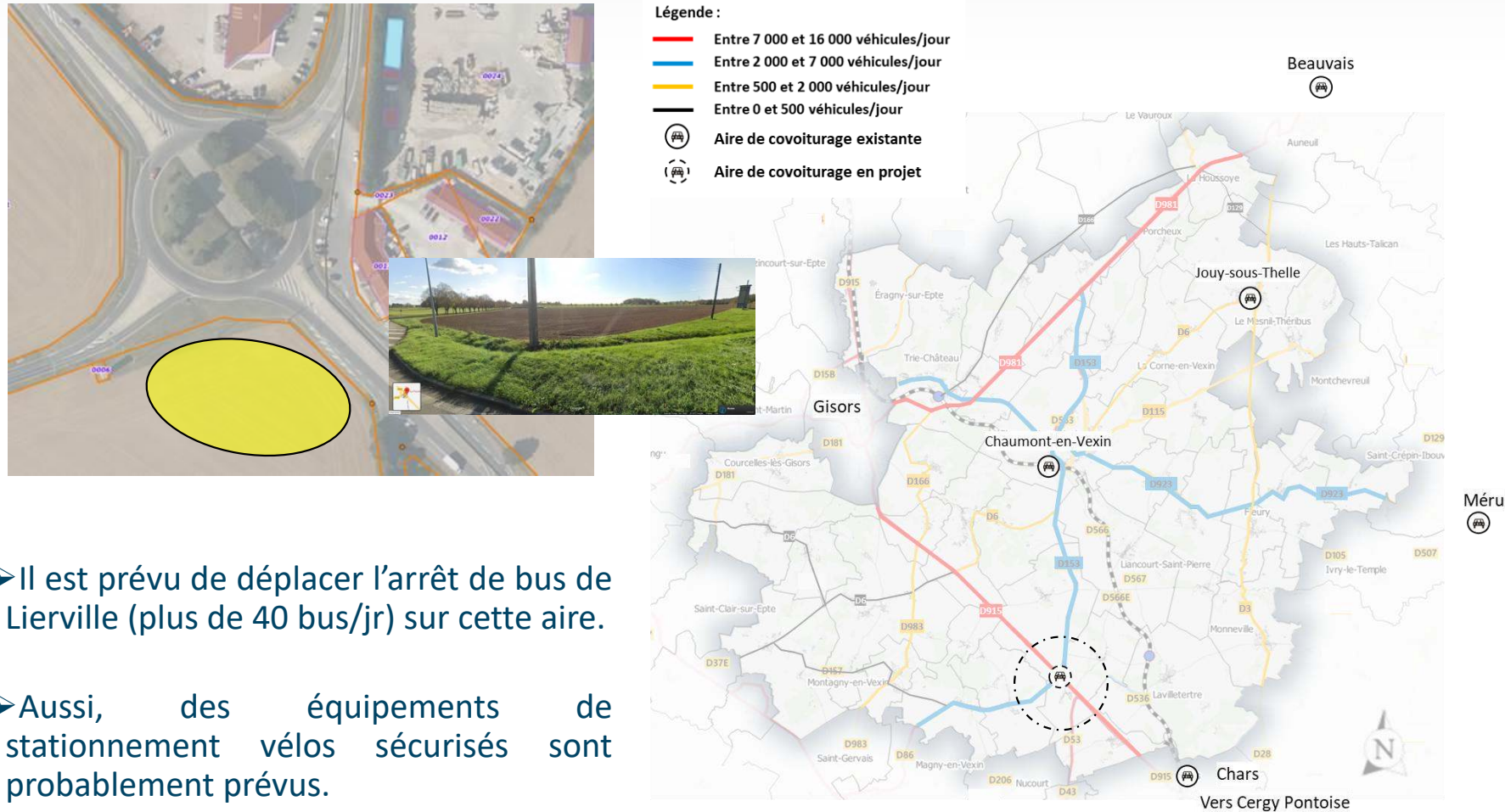


Source : Photos Ingetec
Aire de covoiturage autour de la gare SNCF de Chaumont-en-Vexin

Le projet d'aire de covoiturage autour du rond-point de Branchu à Lierville



➤ Projet à court terme de création d'un pôle d'échange au rond-point de Branchu à Lierville



➤ Il est prévu de déplacer l'arrêt de bus de Lierville (plus de 40 bus/jr) sur cette aire.

➤ Aussi, des équipements de stationnement vélos sécurisés sont probablement prévus.

Les services Taxis comme garantie pour les covoitureurs



➤ 7 services de Taxis présents sur le territoire :

- Réservation par téléphone ou via site internet

→ Ce type de transport pourrait fonctionner comme garantie de retour pour le covoiturage, si jamais les usagers rencontrent un incident.

LES TAXIS DU TERRITOIRE

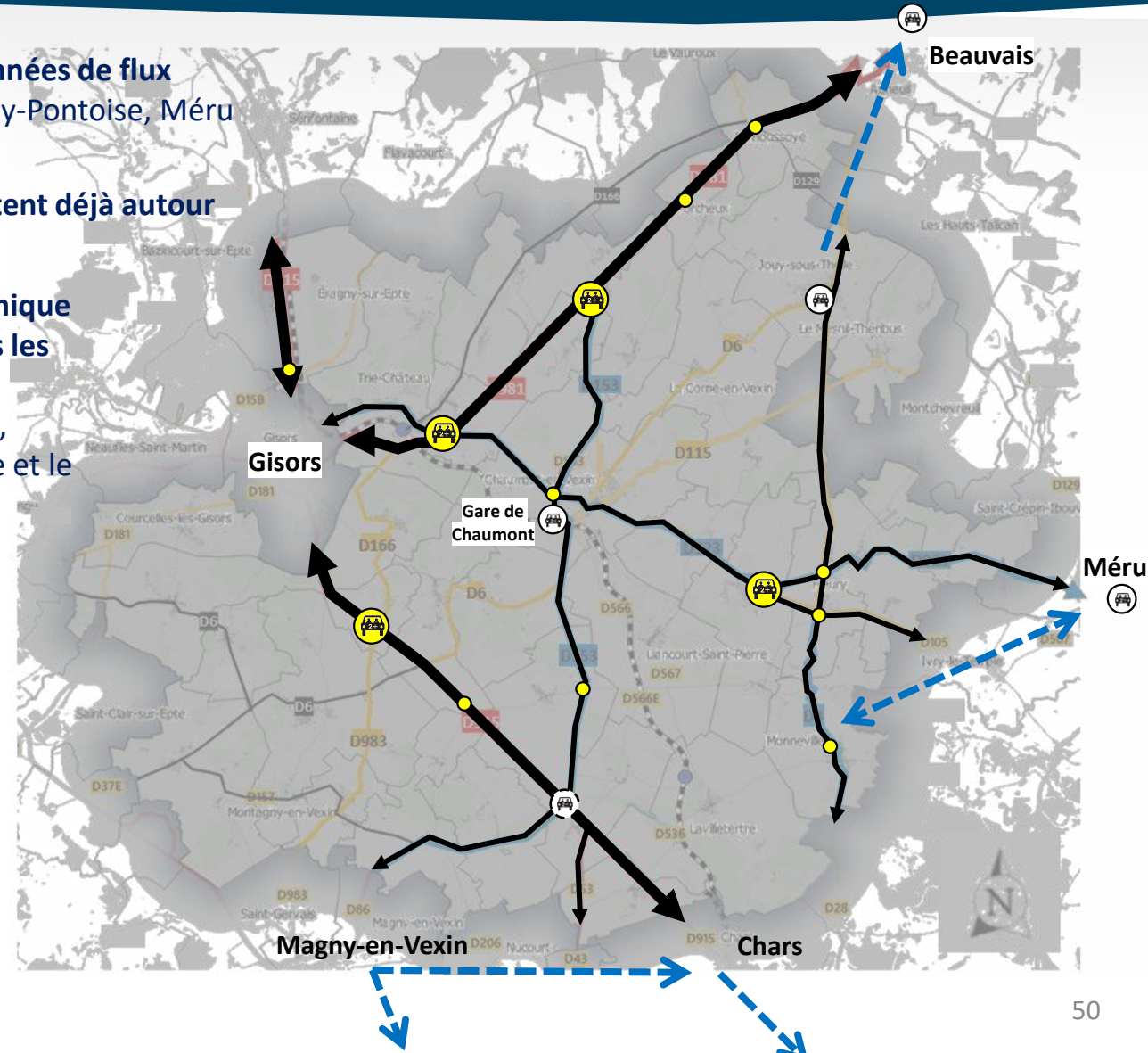


Besoin d'un taxi ? Ils vous accompagnent dans vos déplacements :

- Taxi Alex à Monneville : 06 24 97 69 24 - www.taxialexmonnevilleagree.com
- AGH Taxi à Chaumont-en-Vexin : 06 86 59 61 30 - www.aghtaxi.fr
- Hey Taxi à Monneville : 06 37 91 24 51 - www.heytaxi60.fr
- LC Taxi à Fresnes l'Éguillon : 06 58 27 41 84
- Taxi Bansard à Trie Château
- Taxi à Montagny-en-Vexin et 8 autres communes
- Taxi Pete Seras à Serans : 06 67 23 25 60

Synthèse covoiturage

- Les pôles à desservir selon les données de flux domicile-travail sont : Gisors, Cergy-Pontoise, Méru et Beauvais.
- Plusieurs lignes et itinéraires existent déjà autour et en liaison avec le territoire.
- Un système de covoiturage dynamique pourrait être envisagé sur les axes les plus fréquentés afin d'assurer la continuité des itinéraires existants, améliorer la commodité du service et le rendre plus moderne.



- Légende :
- Entre 7 000 et 16 000 véhicules/jour
 - Entre 2 000 et 7 000 véhicules/jour
 - Entre 500 et 2 000 véhicules/jour
 - Entre 0 et 500 véhicules/jour
 - Aire de covoiturage existante
 - Aire de covoiturage en projet
 - Trajet de covoiturage existant sur les territoires voisins
 - Ligne de covoiturage à étudier
 - Aire de covoiturage envisageable
 - Arrêts dynamique envisageable

L'autopartage, c'est quoi ?



- L'autopartage est un service de mobilité rendu possible grâce au numérique, permettant aux usagers abonnés de partager un véhicule. Les utilisateurs peuvent ainsi bénéficier d'une voiture « à la carte » après inscription préalable et réservation à chaque utilisation du véhicule.
- L'autopartage ne peut pas être une solution de masse pour les trajets domicile travail parce qu'il présente les mêmes inconvénients que la voiture personnelle (espace de stationnement, congestion...) avec un coût d'investissement élevé.



Figure 32 : Service d'autopartage de Clem' en Ile de France

Le service de location proposé par Leclerc Trie-Château



INGETEC

- **Un service de location de voiture proposé par E.Leclerc Trie-Château**
- **Service de location en ligne**
- **Deux types de véhicule disponible :**
 - Des véhicules légers
 - Des véhicules utilitaires

The screenshot shows the search interface on the location.leclerc website. At the top, there's a navigation bar with 'Nos véhicules', 'Nos agences', and 'Nos conseils'. Below that, a large banner features the text 'À partir de 5€ par jour' next to a white car. The main search area is titled 'Location de véhicules de tourisme et utilitaires à prix E.Leclerc'. It includes a search bar for the location, a date and time selector, and a 'Type de véhicule' dropdown menu. There are also fields for 'Nombre de kilomètres' and a 'RECHERCHER' button.

This screenshot shows the 'Tous nos utilitaires à louer' page. It features a filter bar with 'Tous nos véhicules', 'Véhicules utilitaires', and 'Véhicules de tourisme'. Below the filter bar, there are three vehicle cards, each with a 'RÉSERVER CE VÉHICULE' button. The cards are for 6m³ (Opel Vivaro), 8m³ (Fiat Ducato), and 9m³ (Fiat Ducato) models.

This screenshot shows the 'Tous nos véhicules de tourisme à louer' page. It features a filter bar with 'Tous nos véhicules', 'Véhicules utilitaires', and 'Véhicules de tourisme'. Below the filter bar, there are three vehicle cards, each with a 'RÉSERVER CE VÉHICULE' button. The cards are for Dacia Jogger, Dacia Duster Blue DCI, and Dacia Jogger Confort Eco G models.

Source : location.leclerc

Les services de vélo en location longue durée

- **Le principe de fonctionnement est le suivant** : contre le paiement d'un abonnement, un adhérent obtient l'usage exclusif d'un vélo et parfois de certains équipements et accessoires (antivol, pompe, gilet jaune, ...) pour une durée généralement comprise entre 1 et 12 mois.
- **Les principaux objectifs d'un service de location VLD sont** :
 - Encourager la pratique du vélo.
 - Faire tester à ce mode de déplacement à des personnes qui n'ont pas l'habitude de se déplacer en vélo.
 - Inciter ces utilisateurs à conserver cette pratique (par l'achat d'un vélo personnel) suite à leur location.
- **Le service VLD de la GAL Sud Mayenne (20 000 habitants):**
 - 30 VAE en 2017
 - 120 en 2020

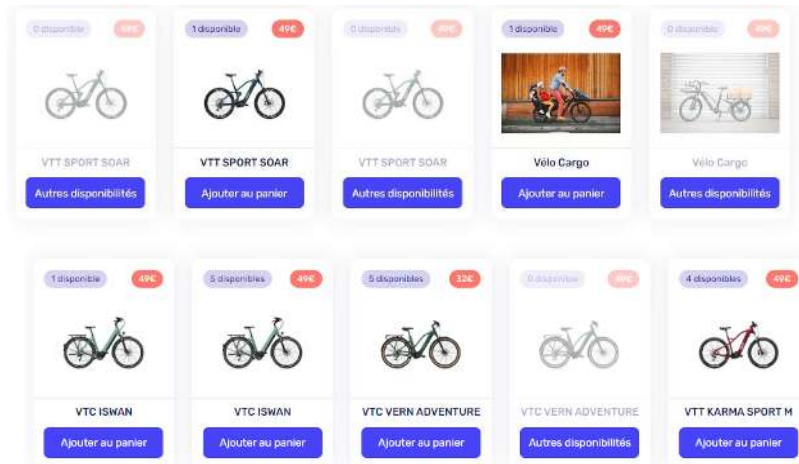


Le service location vélo proposé par « Le Relais du Vexin » et Décathlon



➤ Service de vente et de location :

- Le "Le Relais du Vexin" propose un service de vente et de location de vélos. Deux points de location sont disponibles, l'un à Chaumont-en-Vexin et l'autre à Trie-Château. Aussi, Decathlon offre également un service de location à Trie-Château.
- Les réservations peuvent être effectuées en ligne ou sur place, et une variété de types de vélos sont disponibles, notamment des vélos cargos, des vélos de ville, des VTT et des VAE.



➤ D'autres services sont présents à Gisors :

- Ornella's Bike School (location et apprentissage)
- La P'tite Reine (réparation et entretien)
- Décathlon (VLD)

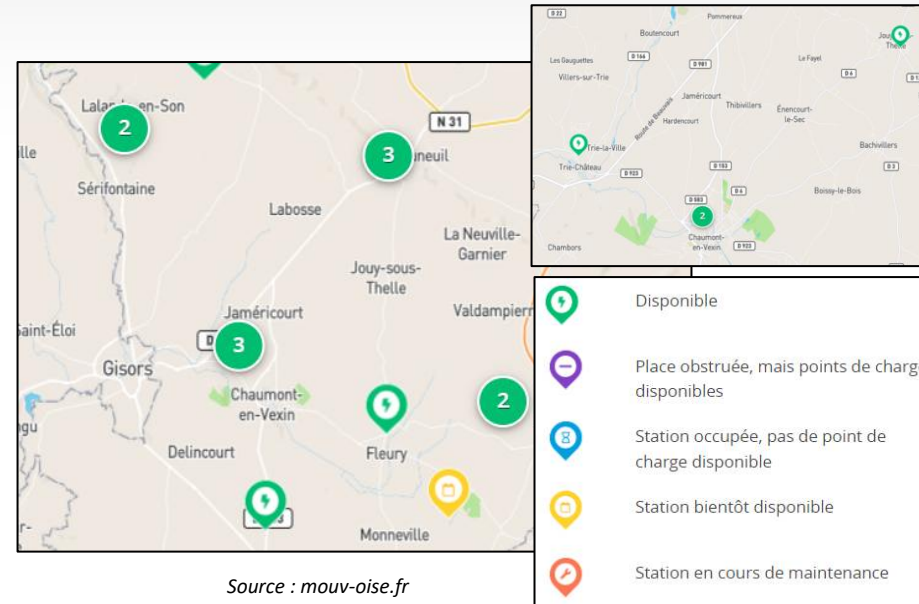
Le réseau public de bornes de recharge



➤ Panorama sur le réseau « MouvOise » des bornes de recharge existante :

- 2 bornes à Chaumont-en-Vexin
- 1 borne à Trie-Château
- 1 borne à Jouy-sous-Thelle
- 1 borne à Fleury
- 1 borne à Lierville

➤ Toutes les informations de disponibilités, d'occupation, des maintenances et des stations à venir pourront se trouver sur le site mouv-oise.fr



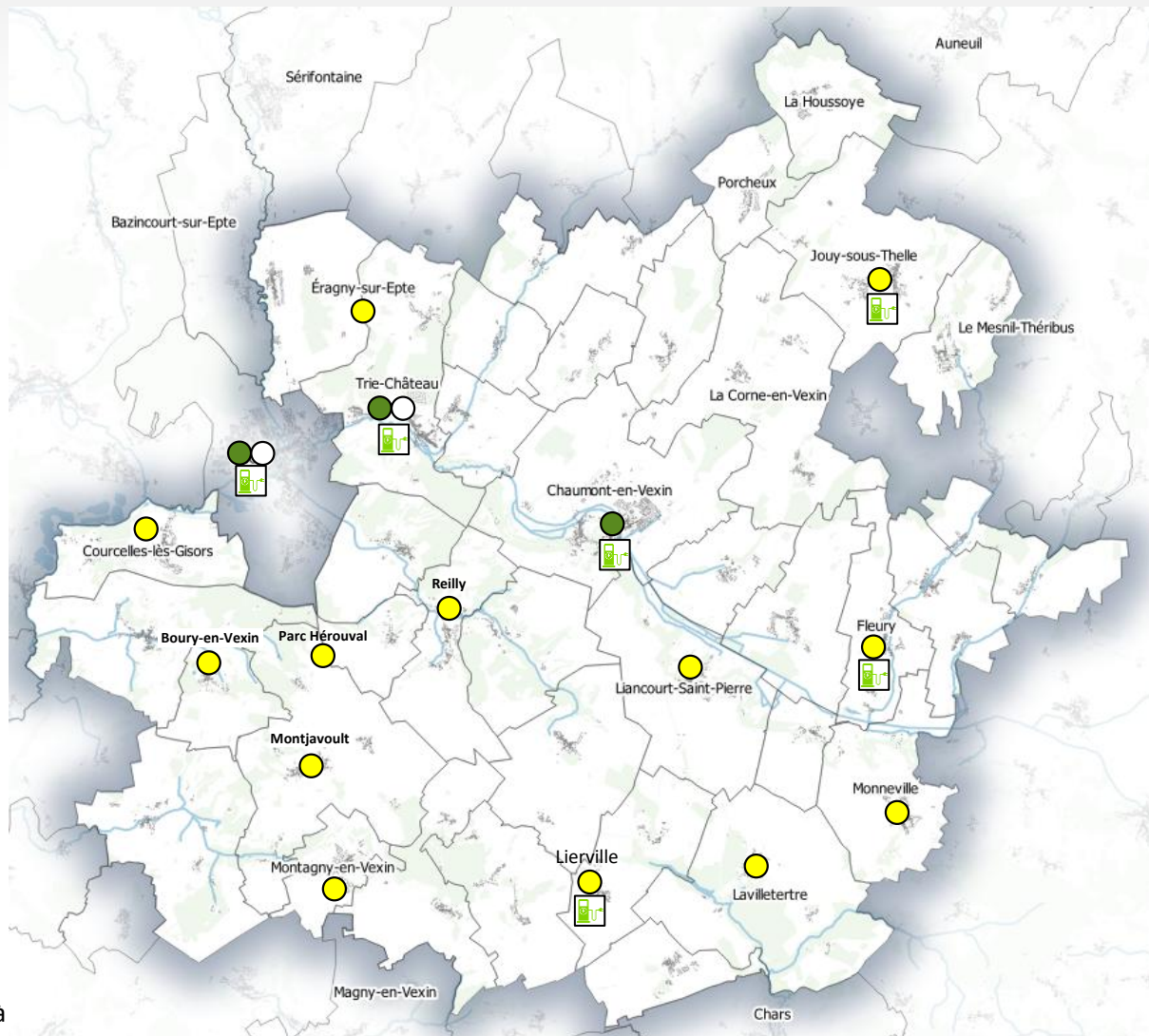
Source : Photos Ingetec
Borne de recharge à Chaumont-en-Vexin

Synthèse des services de locations et de recharge

➤ Des services de location de flotte existant à Trie-Château et Chaumont-en-Vexin.

➤ Le territoire possède un bon réseau de bornes de recharge.

■ Possibilité de mailler davantage le territoire par des services de location ponctuels dans les principaux bourgs et les principales zones d'activités



Légende :



Bornes de recharge disponible



Service de location vélo



Service de location de véhicule



Service de location vélo/véhicule à

potentiel

AXE 3

VALORISER LES MODES ACTIFS

INGETEC

Les modes actifs

Zoom 1 sur les cheminements piétons – Chaumont-en-Vexin



- 1 Un quartier collège Saint-Exupéry – Gare SNCF non confortable pour les piétons
- 2 La zone d'activités permise par des aménagements récents et qualitatifs
- 3 Des continuités à assurer en centre-ville pour permettre un cheminement aisé et sécurisé



1 Une largeur parfois restreinte en centre-ville



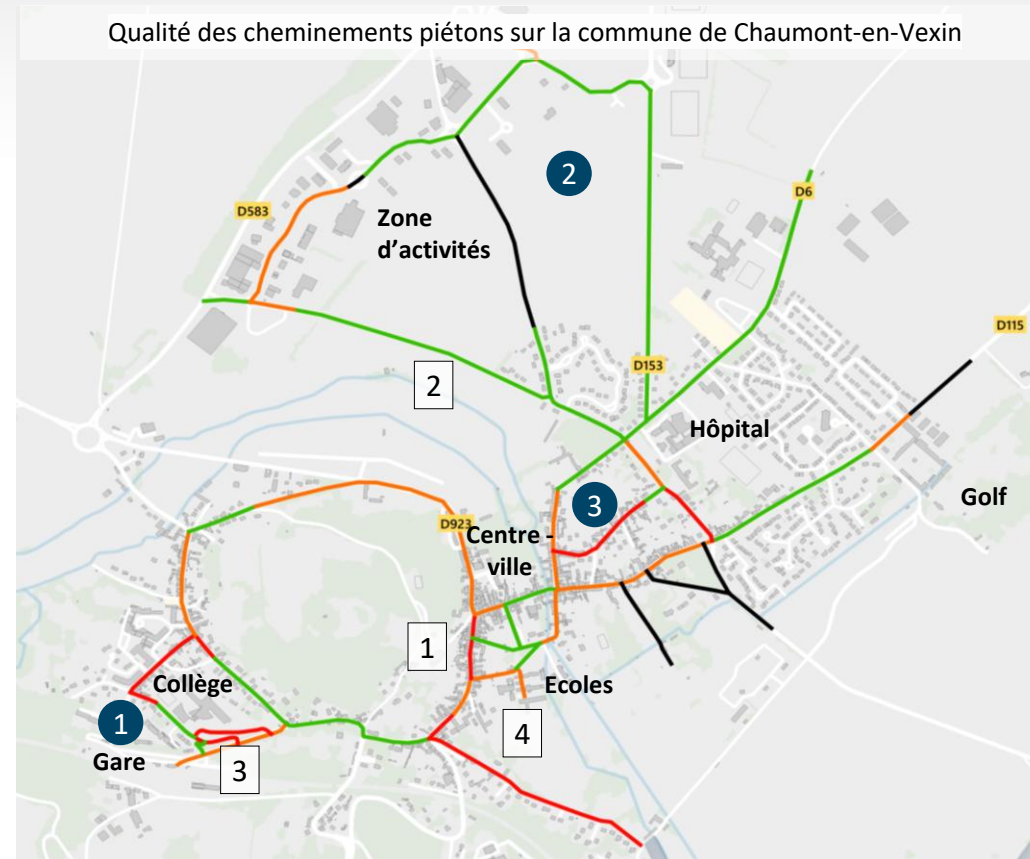
2 Un cheminement qualitatif pour rejoindre la zone d'activités d'Angean



3 Une accessibilité à la gare à conforter



4 Des abords d'écoles plutôt sécurisés



Légende

- Cheminement conforme, de bonne qualité
- Cheminement globalement conforme avec quelques points durs
- Cheminement non conforme, de mauvaise qualité
- Absence de cheminement



0 250 500 m



À vélo - Oise Tourisme

➤ Plusieurs circuits cyclo-touristiques / de promenade et de balade sont à valoriser sur le territoire.

 **Circuits cyclotouristiques**

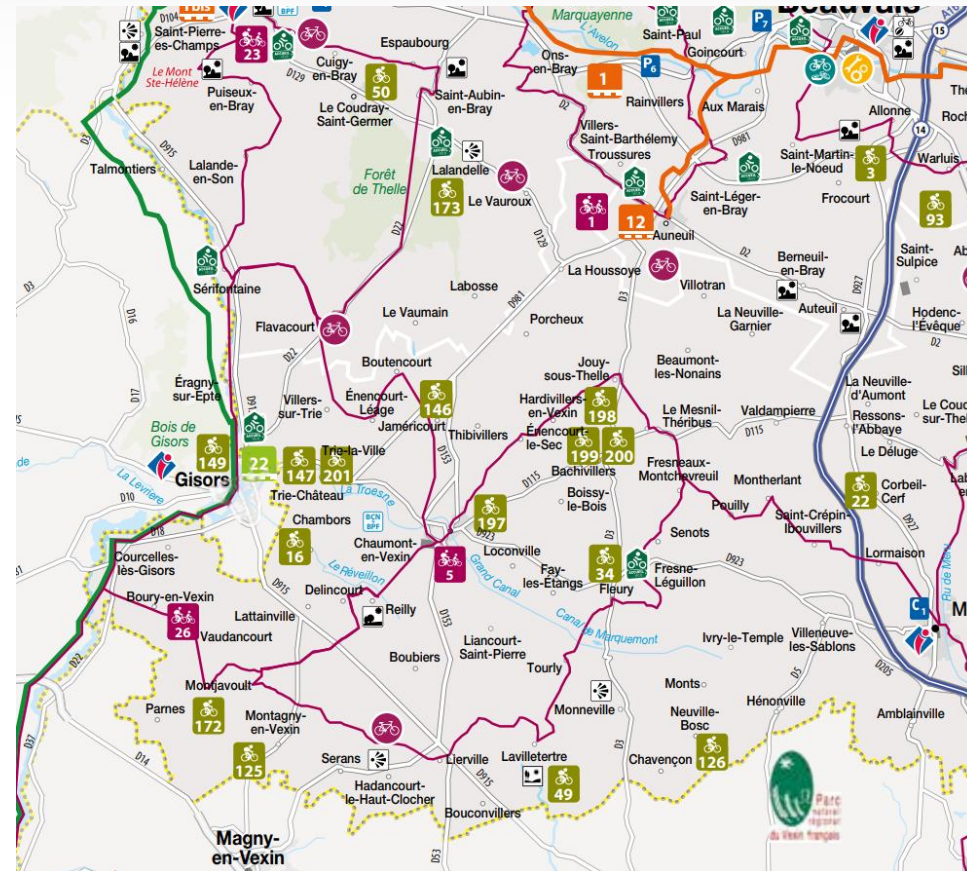
 **Trans'Oise et voies de circulation douce** 

orange ou bleu : voies réalisées par le département
vert : voies réalisées par les EPCI et les départements limitrophes

 **Départs des circuits VTT/VTC inscrits au PDIPR***

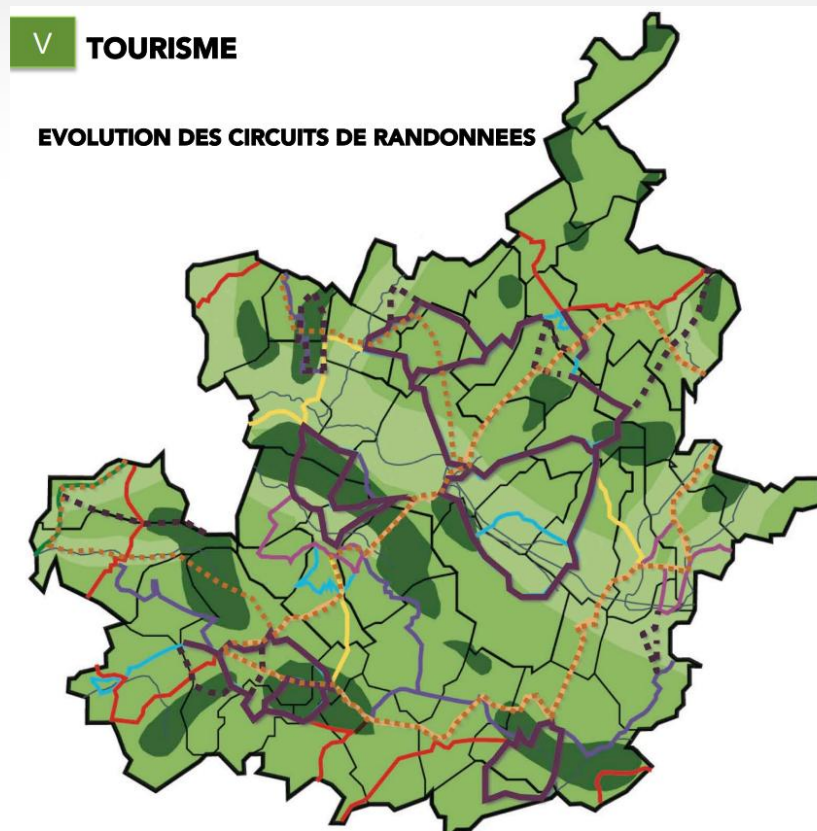
*Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et Randonnées

 sentiers autour de la mémoire  sentiers de découverte en milieu naturel  parcs villes et villages  circuit « P'tits découvreurs » adapté aux familles



Source : [À vélo - Oise Tourisme](#)

- **Les chemins sont relativement nombreux sur le territoire.** Un certain nombre de sentiers sont actuellement en cours d'inscription au Plan Départemental d'Itinéraires Pédestres et de Randonnées (PDIPR).
- **Le territoire est traversé par deux circuits de Grande Randonnée dans sa partie sud, le GR125 et le GR11. Le GR225 est un 3ème circuit important qui passe dans sa partie nord.**
- **La plupart des chemins existants sont accessibles aux vélos et aux chevaux,** permettant de diversifier l'activité de promenade.
- **Le comité départemental de cyclotourisme de l'Oise a créé un circuit qui forme une boucle, au départ et à l'arrivée de Chaumont-en-Vexin, et traverse les différents paysages que compte le territoire (vallée de la Troësne, canal de Marquemont, plateau du Vexin, etc.).**



Source : Bilan du SCOT de la CCVT

Randonnées pédestres

- Circuit GR déjà existants en 2014
- Circuit PDIPR déjà existants en 2014
- Voie verte déjà existante en 2014

Circuit PDIPR aménagés depuis 2014 :

- programmés
- non programmés
- Circuit PDIPR restant en projet
- Liaison restant en projet

Randonnées cyclotouristiques

- Circuit Oise à vélo déjà existant en 2014
- **Circuit Oise à Vélo confirmé et prolongé en 2017** (dans le cadre de la promotion des 3 itinéraires cyclables : « Des 2 Vexins au Pays de Nacre », « Les jolis villages du Vexin » et « D'un Vexin à l'autre »)

Randonnées équestres

- Plan départemental de tourisme équestre existant en 2014

Les aménagements doux existant et en projet



- Le territoire de la CC du Vexin-Thelle est peu pourvu d'infrastructures pour les mobilités douces
- ➔ Il existe une piste cyclable entre Gisors et Eragny-sur-Epte le long de la RD915.
- ➔ La Voie Verte fait le pourtour de Courcelles-les-Gisors et Boury-en-vexin
- 3 itinéraires cyclables sont fléchés à l'échelle supra-communale :
 - Le projet « Trans'Oise », porté par le département de l'Oise.
 - L'Avenue Verte Paris-Londres, projet d'intérêt national porté par l'état.
 - Le Schéma Régional des Vélo-routes et Voies Vertes (SR3V) représente les liaisons souhaitées par la Région des Hauts-de-France et qui traverse le territoire de la CCVT via 2 axes de liaison :
 1. Gisors – Auneuil via Chaumont-en-Vexin
 2. Gisors – Méru via Chaumont-en-Vexin
- L'axe Beauvais – Gournay-en-Bray est inscrit à la fois dans le plan régional et départemental

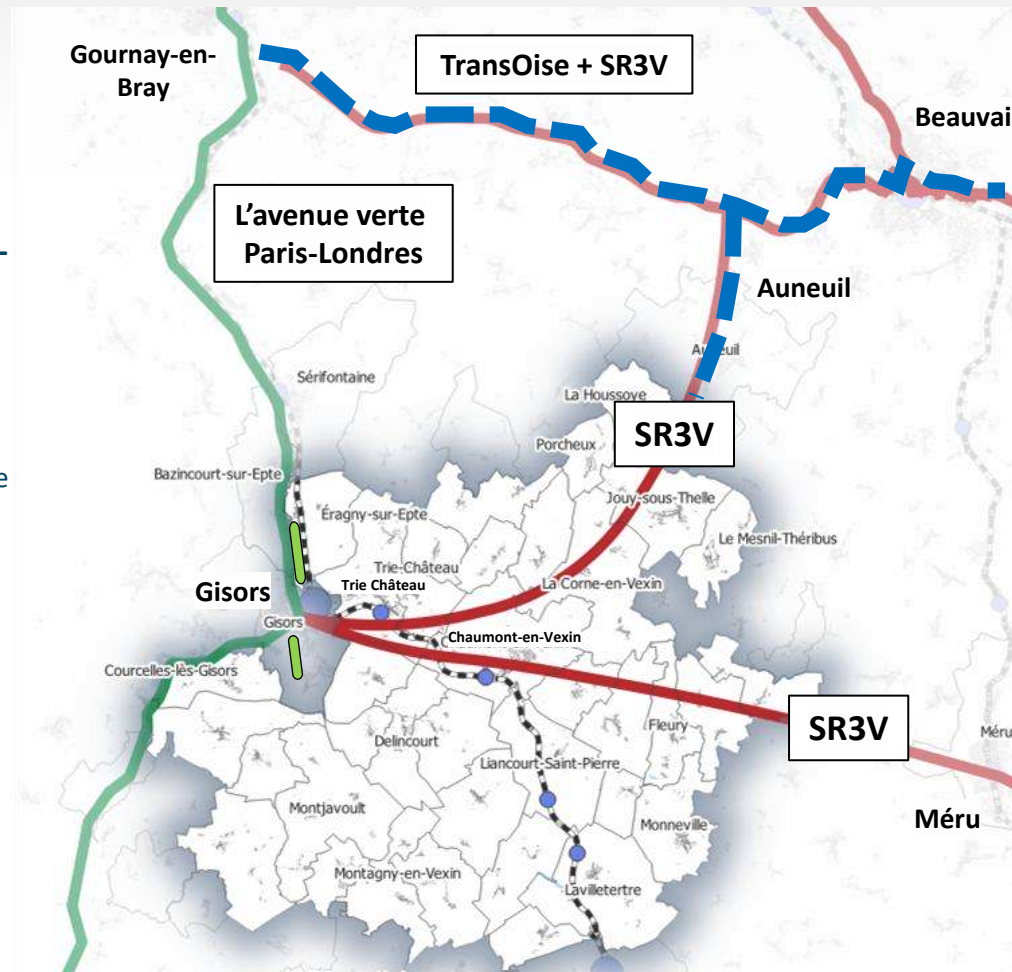


Piste cyclable existante entre Gisors et Eragny



Voie douce existante à Magny-en-Vexin

Exemple d'aménagement existant le long des routes départementales



Légende :

- Gare SNCF
- Ligne J
- Aménagement existant
- Avenue Verte (National)
- SR3V –(Régional)
- Trans'Oise (Départemental)

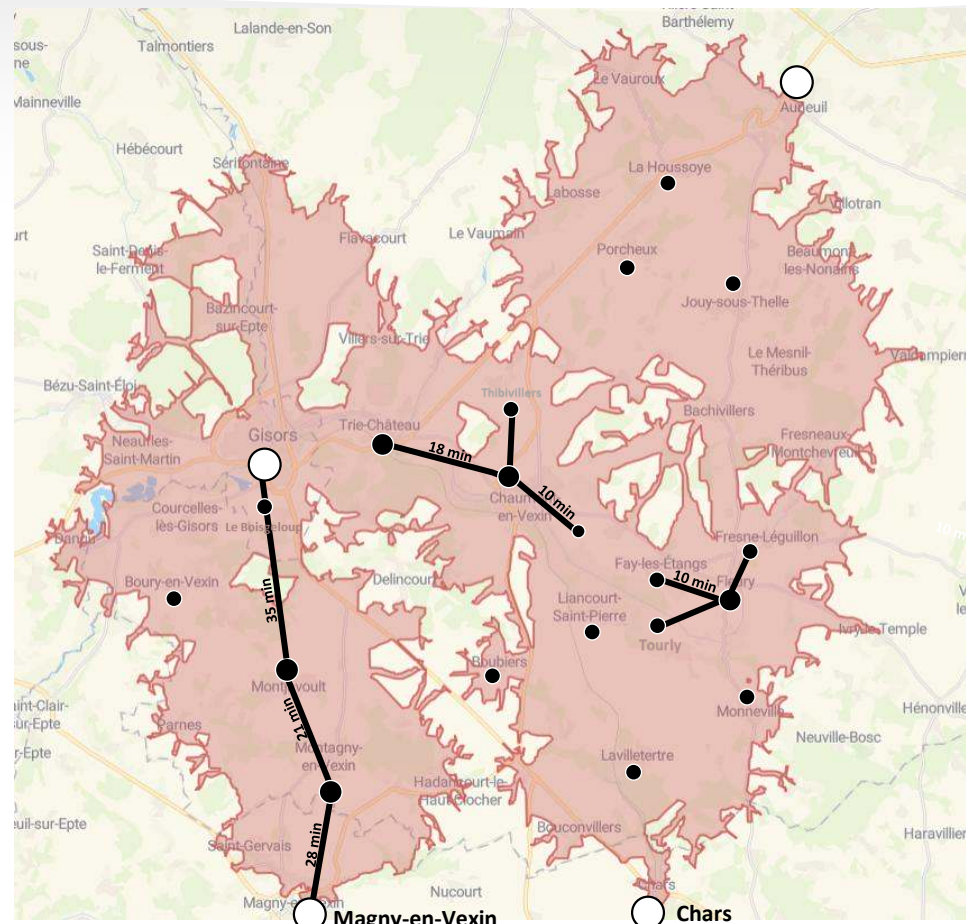
Les demandes de liaisons douces recensées lors des différentes études réalisées sur le territoire

Plusieurs demandes ont été recensées lors des différentes études réalisées sur le territoire, notamment :

➤ Aménagement de voies douces dans la commune, pour des liaisons locales à Boubiers et Chaumont-en-Vexin.

➤ Aménagement de voies douces entre les communes :

1. *Chaumont-en-Vexin - Trie-Château*
2. *Senots – Fresnes Léguillon – Fleury – Fay-les-Étangs – Tourly*
3. *Loconville – Chaumont-en-Vexin*
4. *Monneville – Fleury*
5. *Magny-en-Vexin - Montagny-en-Vexin - Montjavoult – Le Boisgeloup (Gisors)*
6. *Thibivillers – Chaumont-en-Vexin (centres d'intérêts locaux notamment la Plaine des Sports)*



Légende :

- Commune
- Pôle externe
- Liaison demandée

XX min : Temps de parcours à vélo

Le rayon moyen d'usage du vélo = 5 km
5km = 15 minutes vélo mécanique
5km = 10 minutes vélo électrique

Source : Smappen open map

Le potentiel de cyclabilité du territoire

La desserte des bourgs principaux du territoire



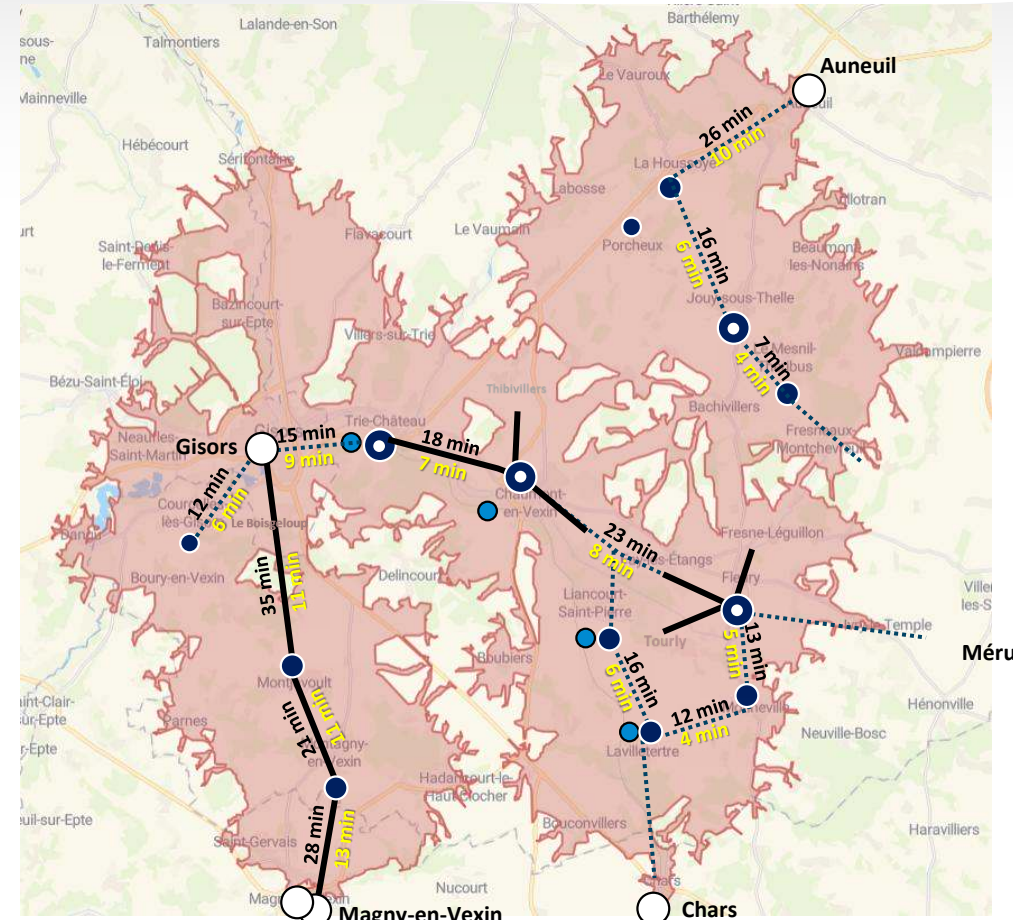
➤ La cyclabilité du territoire en prenant en compte les communes faisant + 500 habitants

➤ Les liaisons potentielles jusqu'à 5km

- Trie-Château – Gisors
- Trie Château – Chaumont-en-Vexin
- Jouy-sous-Thelle - Le Ménil Théribus
- La Houssoye - Auneuil
- Liancourt Saint Pierre - Lavillettertre
- Lierville – Lavillettertre
- Lierville - Chars
- Montagny-en-Vexin – Magny-en-Vexin

➤ Les liaisons potentielles jusqu'à 10 km :

- Chaumont-en-Vexin - Gisors
- Chaumont-en-Vexin – Fleury-Monneville
- Fleury-Monneville – Liancourt Saint-Pierre et Lavillettertre
- Fleury-Monneville – Jouy-sous-Thelle et Le Mesnil Théribus
- Jouy-sous-Thelle et Mesnil Théribus – La Houssoye



Légende :

- Gare SNCF
- Commune +480 hab
- Pôle externe
- Pôle interne
- ⋯ Liaison potentielle
- Liaison demandée

- XX min : Temps de parcours à vélo
- XX min : Temps de parcours en voiture

Le rayon moyen d'usage du vélo = 5 km
 5km = 15 minutes vélo mécanique
 5km = 10 minutes vélo électrique

Soucre : Smappen open map

Le potentiel de cyclabilité du territoire

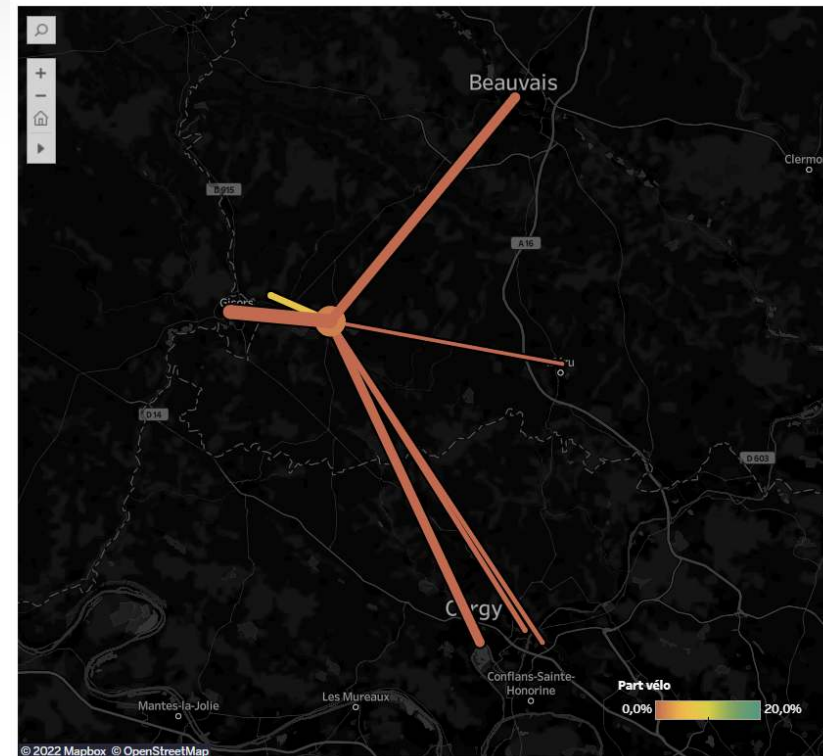
Zoom sur les données domicile-travail à Chaumont-en-Vexin



➤ Selon les données de l'enquête domicile-travail, incluant les parts modales de l'INSEE de 2017, les déplacements de et vers Chaumont-en-Vexin se répartissent de la manière suivante

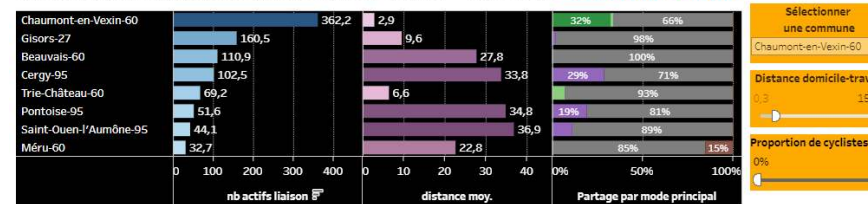
- La majorité des 360 déplacements au sein de Chaumont-en-Vexin se font en voiture (66%). **Cependant la part modale importante de la marche à pied (32%) et du vélo (1%) est importante.**
- Un flux important de déplacements vers les pôles d'activités de Gisors, Beauvais et Cergy avec une part modale importante de la voiture (entre 80 et 100%).
- La part modale du transport en commun est assez importante (19 à 29%) pour les déplacements de, et vers Cergy et Pontoise.
- Le vélo présente 7% des 70 déplacements vers Trie Château (distance moyenne de 6.6 km)**

Nombre d'actifs et part du vélo sur les liaisons "de, et vers" Chaumont-en-Vexin



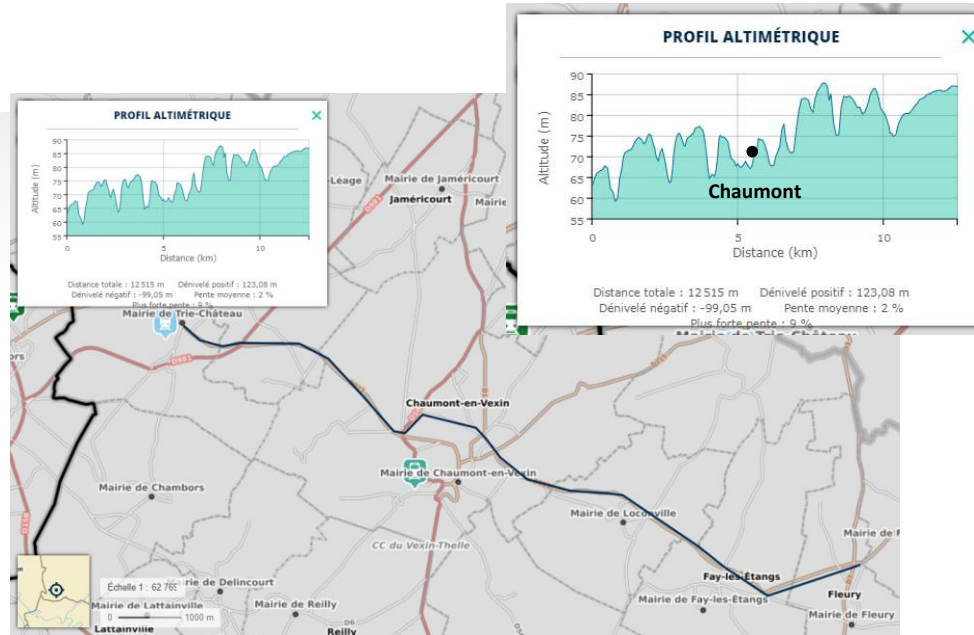
Leclerc Trie-Château signale que le nombre de personnel venant en vélos/trottinettes au site augmente d'une façon remarquable.

Nombre d'actifs et part des modes sur les liaisons "de, et vers" Chaumont-en-Vexin

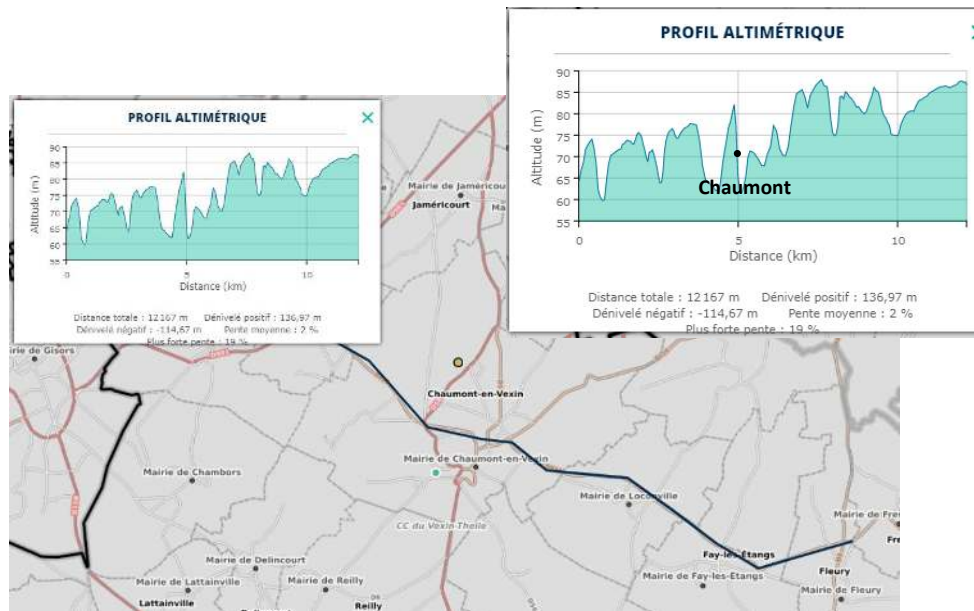


Le potentiel de cyclabilité du territoire

Les contraintes altimétriques



Option 1 :
Trie-Château – Chaumont - Fleury:
 pente moyenne 2% avec un max de 9 à 11%



Option 2 :
Trie-Château – Chaumont – Fleury via la RD923
 pente moyenne 2% avec un max de 19%

Un réseau cyclable = des pistes uniquement ?!



La séparation des flux est essentielle pour assurer la sécurité et le confort :

➤ Dans l'espace : création de pistes cyclables sur les axes où le trafic motorisé est très important

- 3 critères : le volume de trafic, les vitesses réelles pratiquées et le trafic cycliste **souhaité**
- Concerne seulement 20 % des axes routiers
- Création d'aménagements cyclables séparés plus attractifs que la chaussée générale

➤ Dans le temps : réduire le trafic motorisé pour permettre la cohabitation

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Des rues apaisées dans les centres bourgs



Une rue apaisée = un trafic motorisé faible + une vitesse réduite

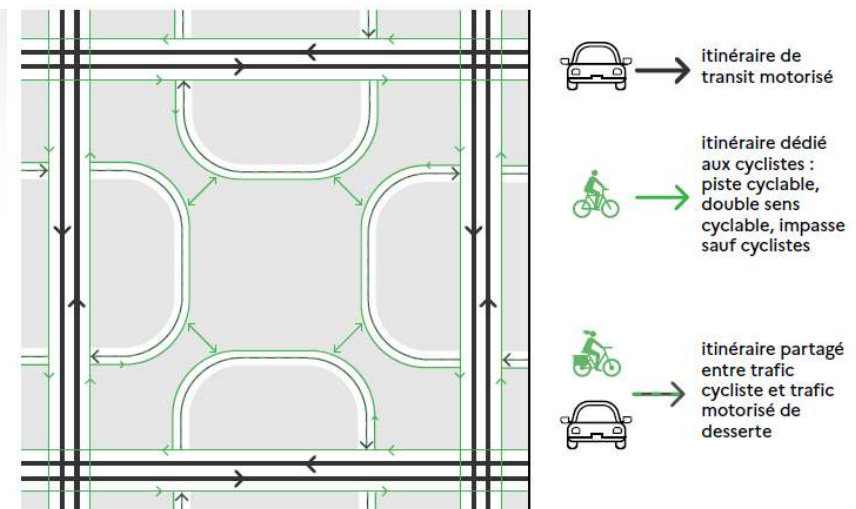
- Dans les centres-villes, centres-bourgs, les quartiers résidentiels, abords des écoles...

Comment ?

- Le plan de circulation : sens uniques, semi-impasses, tête-bêche...



Exemple d'une semi-impasse (ou filtre modal) à Montreuil, Seine-Saint-Denis



ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

SAUF (with bicycle icon)

- ❌ Zone 30 à double sens de circulation générale, avec dispositifs modérateurs de vitesse (coussins, minigiratoires) : réduit la vitesse des véhicules mais reste attractive pour le transit motorisé
- ⚠️ Double-sens cyclable : ne réduit que partiellement le transit motorisé
- ✅ Double-sens cyclables organisés en tête-bêche : réduit efficacement le transit motorisé

état initial

Lexique des aménagements cyclables



Voies Vertes

Principalement implantées hors agglomération
Elles sont réservées à la circulation des véhicules non motorisés, aux piétons et aux cavaliers



Pistes Cyclables

Physiquement séparées de la chaussée et sont exclusivement réservées aux cyclistes (et autres véhicules personnels non motorisés)
Peuvent être bidirectionnelles ou unidirectionnelles



Bandes Cyclables

Voies sur la chaussée exclusivement réservées aux cyclistes

Lexique des aménagements cyclables



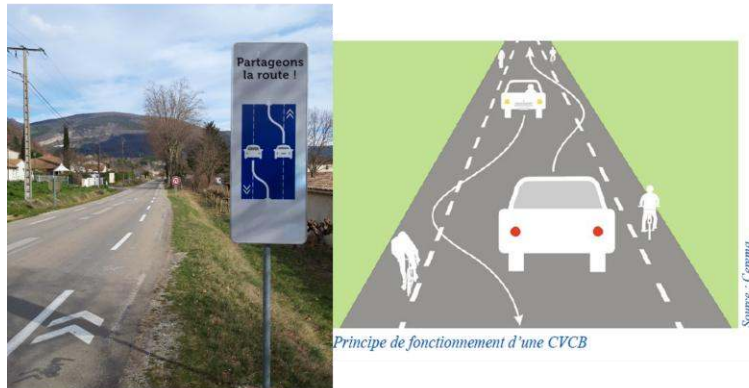
Jalonnement sur voies peu circulées
Permet d'indiquer aux cyclistes les routes avec un trafic faible, sur lesquelles le mixte entre voiture/vélo est acceptable.



Zone 30
zones de trafic mixte avec une circulation voiture ralentie permettant un confort d'usage de la route pour les cyclistes. C'est une solution utilisée en milieu urbain.



Zone 20 ou Zone de rencontre
Zones de rencontre où les piétons et cyclistes sont prioritaires sur la voiture. Les cyclistes doivent circuler au pas,



Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.



Bandes dérasées multifonctionnelles

Aussi nommées « accotement revêtu », elles désignent une surlargeur revêtue adjacente à la chaussée. Sa mise en place vise la sécurité, notamment si des cyclistes ou des piétons empruntent la route.



Sens unique limité (SUL) ou Double-sens cyclable

Permet aux cyclistes d'emprunter une voie en sens unique à contre-sens.

Les services et les équipements vélos



➤ Stationnement :

- Il existe des équipements de stationnement (pince roue et consigne sécurisée de 6 places) vélo autour de la gare de Chaumont-en-Vexin.
- Absence de stationnement dans les autres gares (sécurisé), les centre-bourgs et autour des centres commerciaux.



Gare de Chaumont-en-Vexin



Gare de Liancourt St-Pierre



Gare de Trie-Château

Piétons :

- Des cheminements piétons à conforter à Chaumont-en-Vexin

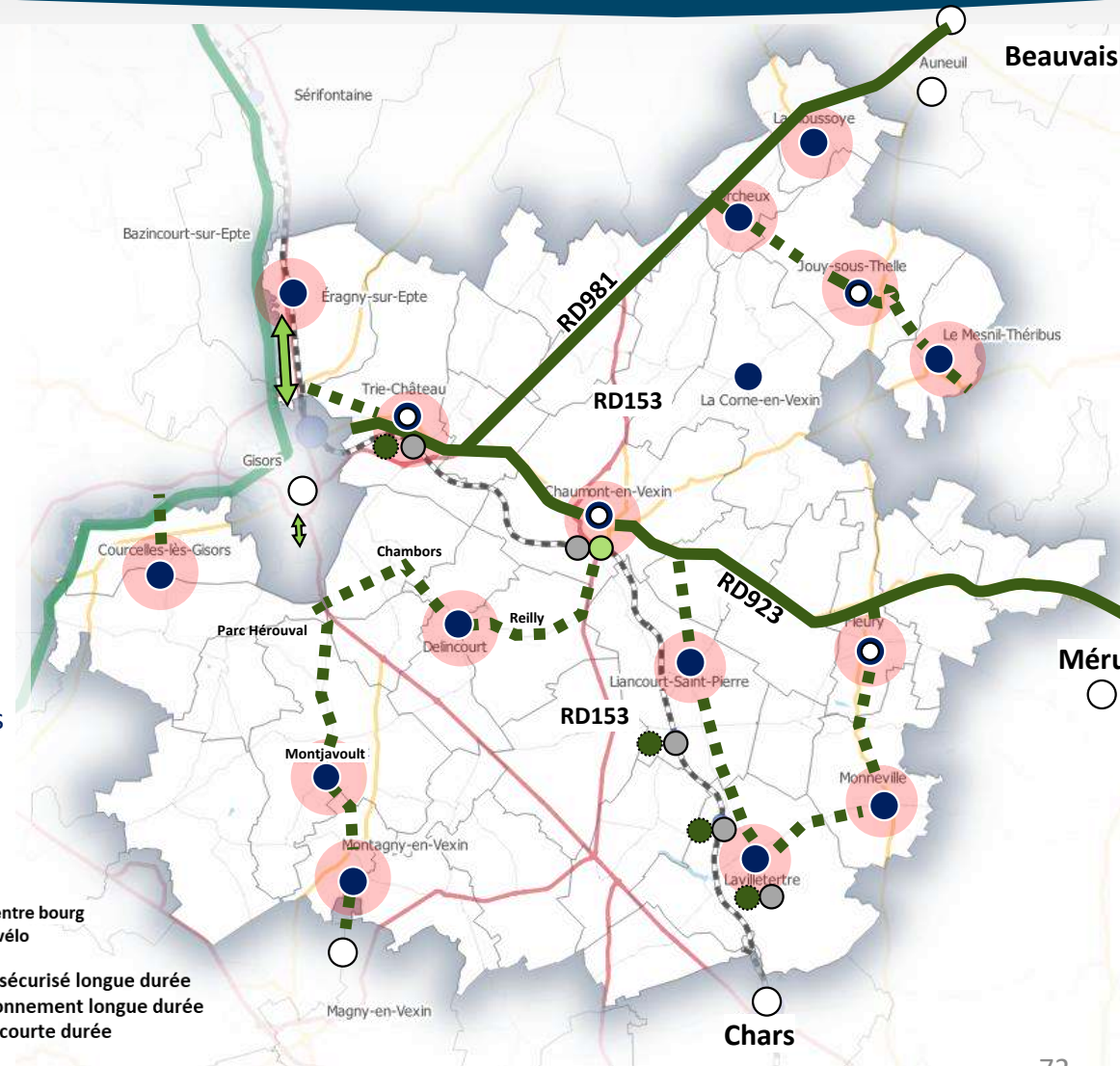
Plusieurs liaisons à assurer :

➤ A l'échelle régionale :

- Assurer la cohérence avec les différents projets en réflexion relatifs au territoire

➤ A l'échelle locale :

- Assurer la liaison entre Chaumont-en-Vexin et Trie-Château en priorité.
- Développer des liaisons potentielles en se rabattant aux principaux bourgs de la CCVT.
- **Développer le cyclotourisme** tels que les abords des Marais entre le Parc Hérouval, Chambors, Délincourt et Reilly
- **Améliorer l'offre de stationnement**: Dans les centres bourgs, autour des gares et des équipements, autour des zones d'activités



Légende :

- Commune de +480 habitants
- Pôles internes
- Pôles externes
- ↔ Liaison existante
- Continuité à développer selon SR3V
- Liaison à étudier

- Apaisement du centre bourg + stationnement vélo
- Stationnement vélo sécurisé longue durée
- Proposition de stationnement longue durée
- Stationnement vélo courte durée

AXE 4

ASSURER UNE DÉMARCHE DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

INGETEC

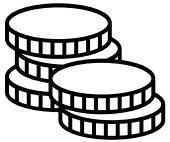
Des actions qui concernent les 3 axes :



La communication et la sensibilisation sur les différents modes alternatifs à la voiture individuelle reste primordiale (dans les établissements scolaires, auprès des commerçants et des entreprises, en collectivité, évènementiels comme « Mai à Vélo » etc.)



Un travail étroit avec les entreprises pourrait être utile afin de coordonner les actions selon les besoins de ces pôles d'activités.



La mise en place des incitations financières telles que la prime de conversion, forfait mobilité durable, prime covoiturage, aides à l'achat d'un vélo/engin de déplacement et d'autres peuvent encourager le changement de mode de transport.



Les actions de sensibilisation au sein des établissements scolaires



INGETEC

➤ Il existe plusieurs évènements pour inciter la pratique du vélo, tels que :

- *Des balades accompagnées avec les élèves du CM1 / CM2 et les collégiens en collaboration avec l'association « Les Enfants d'abord ».*
- *Une journée pour venir autrement qu'en voiture aux écoles dans le cadre de la semaine d'écomobilité.*
- *Le Challenge de l'écomobilité scolaire organisé par le CREM et coanimé par l'ADAV*
- *Des formations et des sensibilisations aux bonnes pratiques de mobilité (sécurité routière, code de la route etc.) → Programme Savoir Rouler à Vélo de Génération Vélo.*

La plateforme numérique « Oise-mobilité »



➤ Oise-Mobilité est le système d'information multimodale développé par le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO).

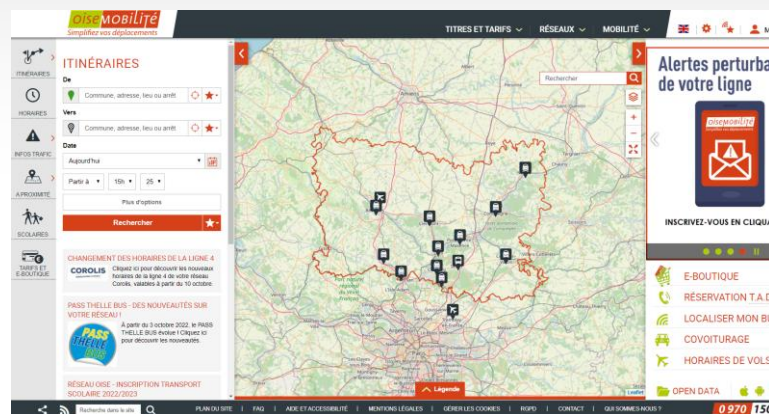
➤ Service disponible en ligne et sur application mobile.

➤ Actuellement, ce système présente les fonctionnalités suivantes :

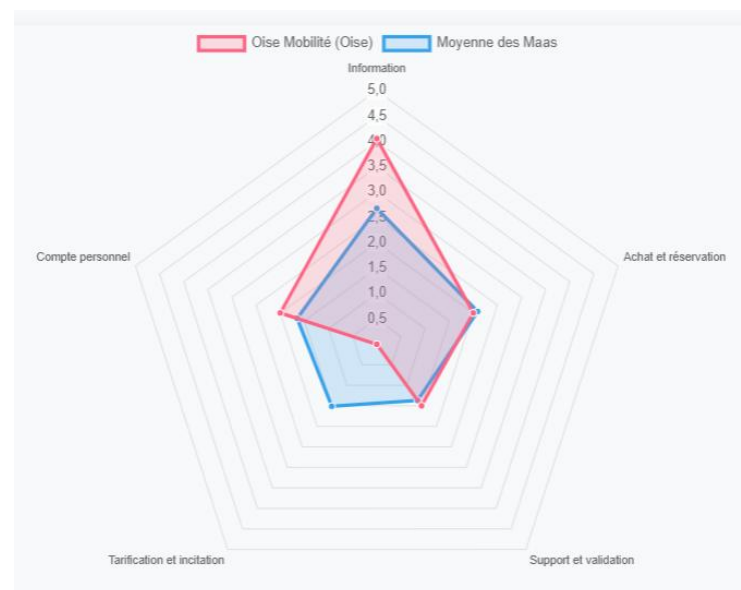
- Calcul d'itinéraire d'adresse à adresse, avec une comparaison du bilan carbone
- Diffusion sur les canaux ou des sites partenaires
- Information horaires/plans
- Perturbations programmées
- Information tarifaire et sur la carte du réseau Automod
- Actualités / événementiels

➤ Le service porte un niveau d'information de « 4/5 » selon l'Observatoire du MaaS* en France.

➤ Le service est en développement, un renouvellement total du service est prévue en 2023.



Source : Oise-mobilite.fr



Source : L'observatoire du MaaS* en France

*MaaS : Mobility as a Service

04

Synthèse des enjeux

Synthèse des enjeux

FFOM – Transport en commun



Le territoire bénéficie d'une desserte de transport ferroviaire dont l'effet n'est pas diffusé sur le territoire.
De nombreuses communes ne bénéficient d'aucune desserte, ce qui ne permet pas un accès aux centre-bourgs, les commerces et services.
Une amélioration des dessertes en transport en commun est fondamentale dans une perspective de désenclavement et de maillage territorial.

Atouts	Faiblesses
<p>Ligne ferroviaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des lignes ferroviaires de qualité connectant le territoire à Cergy Pontoise et Paris. <p>Lignes d'Autocars :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Présence d'un réseau de transport collectif régulier reliant le territoire aux pôles externes proches via les principaux centre-bourgs de la CCVT. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des lignes de transport communal mises en service pour répondre à aux besoins des personnes âgées en desservant le marché de Gisors une fois toutes les 2 semaines. 	<p>Ligne ferroviaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> × Un réseau ferroviaire peu pratique pour les déplacements autres que vers Paris en raison de manque de modèle de billet adapté et d'information. × Un temps de parcours qui s'allonge au fil des années avec une difficulté de communiquer pour gérer le problème. × Une fréquentation majeure de la gare de Chaumont-en-Vexin, et une basse fréquentation des autres gares. <p>Lignes d'Autocars :</p> <ul style="list-style-type: none"> × Des fréquences et des horaires non adaptés aux besoins des habitants. × La majorité des lignes n'assure pas le rabattement vers les gares ferroviaires principales du territoire. × La majorité des communes du territoire n'est pas desservie par un transport en commun. × Une offre multimodale et une possibilité d'intermodalité peu développée sur l'ensemble du territoire <p>Lignes scolaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> × Des lignes scolaires saturées, dans un contexte d'une croissance urbaines à Chaumont-en-Vexin. → projet d'un lycée et d'autres projets résidentiels.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Selon l'enquête, une partie des habitants prête à changer ses habitudes si des actions seront menées par la CCVT. ✓ Un service de transport à la demande souhaité par une partie des enquêtés et des habitants. ✓ L'élaboration des contrats opérationnels des mobilités par la Région Hauts-de-France, qui pourrait conduire à des solutions concrètes telles que l'adaptation de l'offre de TC si les demandes sont communes à l'échelle des bassins. ✓ Un projet de plateforme multimodale à Lierville dans le but de renforcer les arrêts bus et faciliter les correspondances. 	<ul style="list-style-type: none"> × Difficulté de la mise en place un service de transport à la demande en raison de la mauvaise expérience passée de la CCVT et des coûts d'investissements élevés associés. × L'adaptation de l'offre de transport collectif sera étudiée à l'échelle des bassins de mobilité créés par la Région, ce qui pourrait ne pas répondre nécessairement aux besoins des habitants de la CCVT. × Manque de conducteurs pour augmenter les effectifs des lignes d'Autocars et scolaires.

Synthèse des enjeux FFOM – La trafic routier et les modes alternatifs à la voiture individuelle



Sur un territoire rural et peu dense comme la CCVT, il est illusoire de vouloir supprimer totalement l'automobile. Il est cependant possible de réduire la dépendance automobile en offrant des alternatives comme le covoiturage et l'autopartage, bénéfiques tant pour l'environnement que pour le pouvoir d'achat de la population.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des axes principaux à fort trafic ayant un potentiel de devenir des axes de covoiturage au quotidien pour les trajets domicile-travail. ✓ Des places/aires de covoiturage existantes et en développement avec un réseau de bornes de recharge assez développé. <p>Sécurité routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Chartes Poids Lourds en cours, projet porté par le département où le sujet du contournement de Chaumont-en-Vexin pourrait être redéclancher afin de sécuriser le trafic devant le futur lycée. 	<p>Covoiturage :</p> <ul style="list-style-type: none"> × Absence de la culture du covoiturage chez les habitants qui perçoivent le service comme peu sûr. <p>Autopartage :</p> <ul style="list-style-type: none"> × Coût d'investissement important à la charge de la collectivité. × Ne présente pas une solution de masse à l'échelle du territoire.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Selon l'enquête, une partie des habitants est prête à changer ses habitudes si des actions seront menées par la CCVT. ✓ Un plan national de covoiturage soutenant la mise en place d'un réseau de covoiturage avec des incitations financières pour les conducteurs, les passagers et les collectivités. ✓ Des services déjà en place dans les territoires limitrophes, notamment la Val d'Oise. ✓ Des services privés de location de voiture et de vélos existent sur le territoire, et pourraient potentiellement être développés. ✓ Un projet de plateforme multimodale à Lierville dans le but de renforcer les arrêts bus et faciliter les correspondances. 	<ul style="list-style-type: none"> × Un développement économique assez important à Méru, qui pourrait générer au moins 700 PL par jour sur la RD923 et aggraver les problématiques en liaison avec le trafic routier à Chaumont-en-Vexin. × Une forte attractivité des pôles proches des grandes villes voisines comme Gisors, Beauvais, Méru, Magny-en-Vexin et Cergy Pontoise, qui réduit le rayonnement d'attractivité des <u>pôles internes et de proximité au territoire</u>.

Synthèse des enjeux

FFOM – Les modes doux



Les modes actifs ont vocation à être le mode de déplacement prioritaire pour les trajets de courtes distances, notamment en milieu urbain.
Le territoire de la Communauté de Communes Vexin-Thelle se trouve à l'intersection de plusieurs itinéraires, à plusieurs échelles.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Une pratique vélo qui se développe principalement à Chaumont-en-Vexin et Trie Château en liaison avec Gisors. ✓ La SR3V : Un itinéraire cyclable à l'échelle régionale qui traverse le territoire par 2 axes via Chaumont-en-Vexin ✓ Développement d'itinéraires importants à proximité du territoire, tels que la Trans'Oise et l'Avenue Verte Paris-Londres ✓ Présence d'une offre de stationnement vélo autour des principales gares ferroviaires. ✓ Des chemins de randonnée existant qui reste à valoriser 	<ul style="list-style-type: none"> × Un relief accidenté et des trajets domicile-travail de longue distance, représentant un frein au développement des modes de déplacement doux × Une omniprésence de la voiture dans la culture et l'organisation des déplacements du quotidien × Une offre multimodale et une possibilité d'intermodalité peu développée sur l'ensemble du territoire × Manque d'une offre de stationnement vélo autour des pôles d'intérêts du territoire et dans ses centre-bourgs
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Selon l'enquête, une partie des habitants prête à changer ses habitudes si des actions seront menées par la CCVT. ✓ Des projets de liaisons en réflexion pour assurer la continuité des aménagements avec la Trie-Château et Gisors. ✓ Un territoire de proximité, qui présente un potentiel de développement du vélo au quotidien avec des trajets inférieurs à 30 minutes vers les pôles d'attractions. ✓ Des pôles touristiques proches, qui pourraient être reliés par un itinéraire cyclo-touristique local. ✓ Des axes routiers peu fréquentés par les véhicules, qui pourront être adaptés aux modes doux. ✓ Des subventions financières sont disponible à différentes échelles pour le développement des infrastructures vélos, telles que les aménagements, le stationnement, les services et l'éducation) ✓ Une bonne démarche de communication et de sensibilisation existante dans les Collèges à Chaumont-en-Vexin. ✓ Un projet de plateforme multimodale à Lierville dans le but de renforcer les arrêts bus et faciliter les correspondances. 	<ul style="list-style-type: none"> × Des coûts d'investissement importants en vu du nombre de vélo potentiel sur le territoire. × Des aménagements cyclables considérables seront pensées le long des axes départementaux principaux, qui ne sont pas nécessairement équipés d'éclairages publics.



AXE 1 :

- Améliorer l'offre de transport collectif ferroviaire
- Améliorer l'offre de transport Autocar via le contrat de solidarité territoriale de la Région HDF
- Soutenir le service de transport solidaire du centre social

AXE 1 :
Améliorer l'offre de transport en commun pour tous les habitants

AXE 2 : Offrir des modes alternatifs à la voiture individuelle



AXE 2 :

- Mettre en place un service de covoiturage à l'échelle du territoire en lien avec les employeurs locaux
- Mettre en place un service d'autopartage de véhicule dans les principaux bourgs de la CCVT
- Mettre en place un service de location de vélo longue durée à l'échelle de la CCVT
- Renforcer les actions en faveur de la mobilité électrique

AXE 3 :
Promouvoir les modes actifs

AXE 4 : Assurer une démarche de sensibilisation et de communication



AXE 3 :

- Assurer les liaisons cyclables principalement entre Trie-Château et Chaumont-en-Vexin.
- Assurer la liaison entre les principaux bourgs et les communes limitrophes (à moins de 10 km)
- Sécuriser les rabattements aux gares et les accès aux collèges à vélo
- Développer le cyclotourisme aux abords du Réveillon entre le Parc Hérouval et Chaumont-en-Vexin.
- Développer l'offre de stationnement dans les centres-bourgs, autour des principaux établissements pôles d'intérêts

AXE 4 :

- Améliorer la sensibilisation et la communication sur les bonnes pratiques en termes de mobilité via les établissements scolaires, au sein des établissements publics, et les entreprises du territoire.
 - Mettre en place des incitations financières pour inciter au report modal notamment en termes de covoiturage
 - Travailler avec « Oise mobilité » la plateforme numérique unique pour l'information et l'achat de billets en région Haut-de-France.
 - Relancer la demande d'un système d'interopérabilité entre le Pass Oise Mobilité d'HDF et le Pass Navigo d'IDFM.



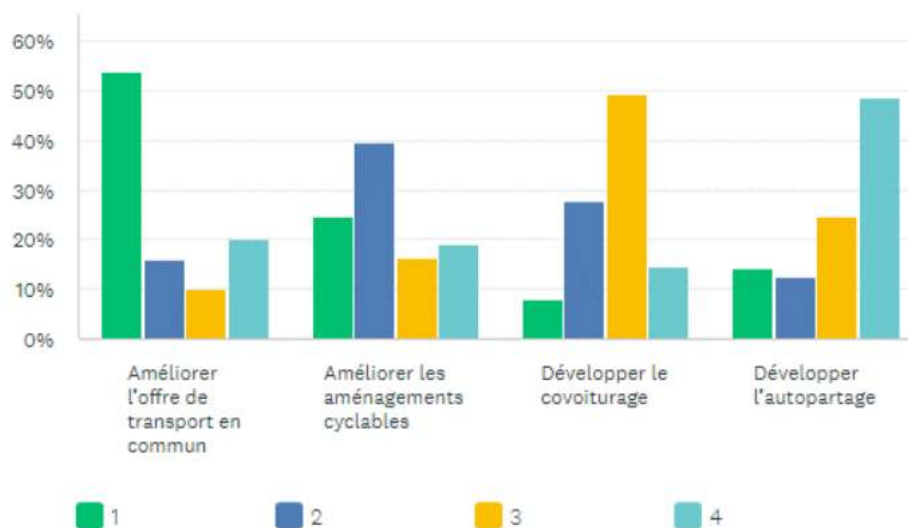
Potentiel de changement

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ



De manière générale, quelles devraient être les priorités d'action pour améliorer les déplacements sur le territoire ?

Choix de priorité de 1 pour le plus prioritaire à 4 pour le moins.



En prenant en compte les distances domicile / travail et les réponses à ce questionnaire des 235 enquêtés, il apparaît que l'amélioration de l'offre de transport en commun est le principal levier à actionner pour améliorer la mobilité des habitants de la CC du Vexin Thelle.

Cela peut se faire en améliorant la desserte des communes peu denses, le renforcement des fréquences aux heures stratégiques couplé à un service d'information voyageur efficace au service de la multimodalité qui permettrait d'offrir une alternative plus économique et plus vertueuse aux nombreux actifs se disant prêts à changer de mode de déplacement.

Aussi, les modes actifs et partagés (covoiturage, autopartage) doivent également faire l'objet d'évolution d'une manière ciblée compte tenu de spécificités du territoire et des usages actuels.



STRATEGIE

III.1

Méthodologie de co-construction de la stratégie



A. Point de départ de la stratégie : définition des objectifs de parts modales

Importance d'une politique globale cohérente à l'échelle de la CCVT : une inscription dans la continuité de la stratégie initiée par le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial)

→ Quels sont les objectifs fixés par le PCAET ?



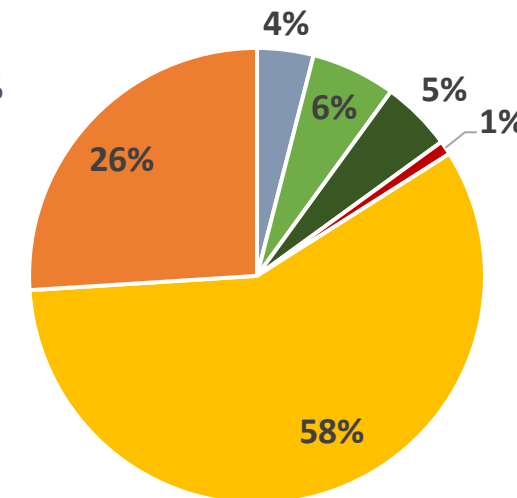
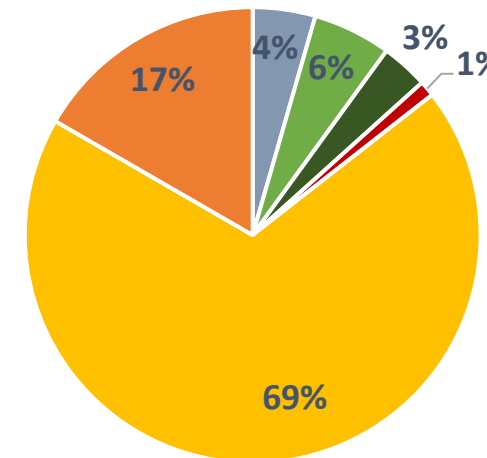
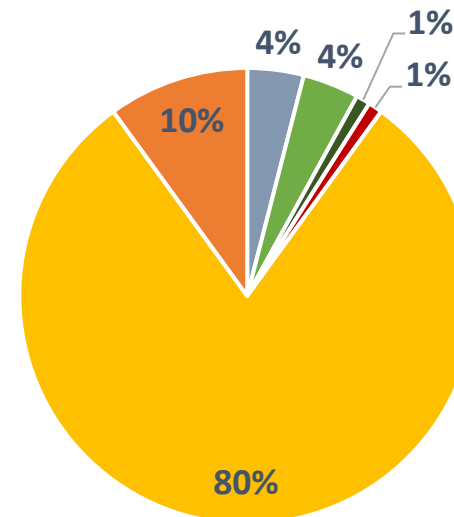
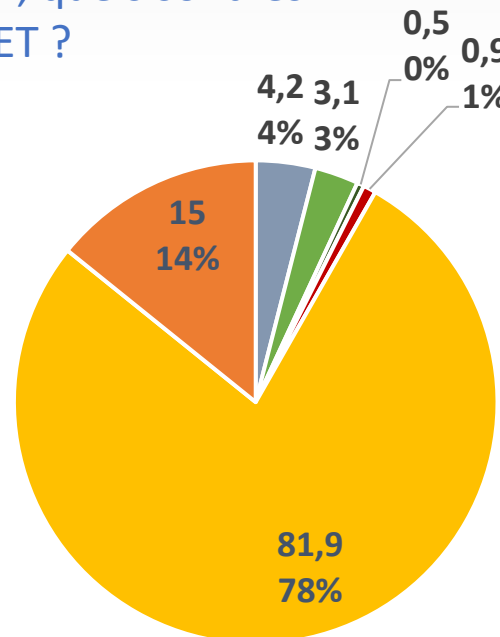
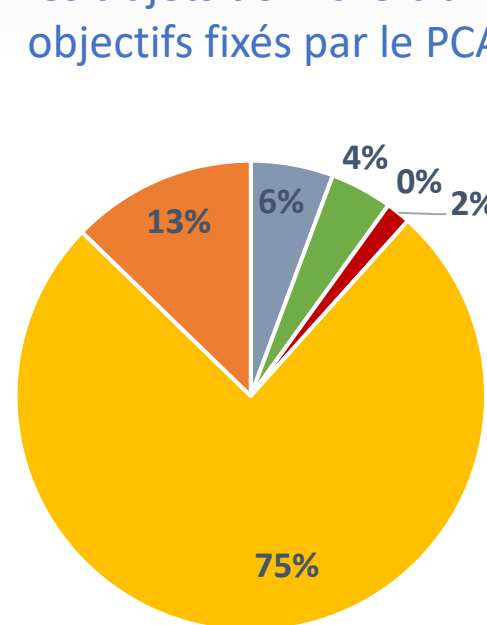


A. Point de départ de la stratégie : définition des objectifs de parts modales

→ Et en termes de parts modales pour les trajets domicile-travail, quels sont les objectifs fixés par le PCAET ?



Pas de déplacement



Point de départ : 2010

Situation actuelle : 2022

Stratégie à court terme : 2026 - 2030

Stratégie à moyen terme : 2031 - 2035

Stratégie à long terme : 2036 - 2040



B. Définition des objectifs

7 AXES D' ACTIONS = Objectifs opérationnels



1. Conforter l'offre de **transports en commun**



2. Optimiser et mutualiser l'usage de la **voiture individuelle**



3. Développer les **mobilités actives** en milieu rural



4. Favoriser l'**intermodalité**



5. Encourager la **proximité** des services, commerces et équipements



6. **Sensibiliser** et **inciter** à de nouvelles pratiques de mobilités



7. Optimiser la **logistique routière**

RAPPEL DES ENJEUX DU PMS



Encourager la transition écologique des transports



Améliorer l'offre de mobilités pour tous les habitants



B. Définition des objectifs

3 PUBLICS-CIBLES = *Objectifs stratégiques*



1. Déplacements du quotidien – « Grand public »

Permettre l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements de courte, moyenne et longue distance



2. Mobilité solidaire à destination des personnes non-motorisés, personnes âgées, jeunes, PMR, etc.

Offrir des possibilités de déplacements à tous - à tout âge
→ droit à la mobilité



3. Touristes et visiteurs

Développer un tourisme durable et améliorer l'accessibilité du territoire pour les touristes et excursionnistes

RAPPEL DES ENJEUX DU PMS



Encourager la transition écologique des transports



Améliorer l'offre de mobilités pour tous les habitants

C. Déclinaison des objectifs en 20 propositions et rédaction des 1ères fiches-actions associées

OU

1. Conforter l'offre de transports en commun
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires
1.3. Proposer un service de transport à la demande
1.4. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes
2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané
2.3. Implémenter un service d'autopartage
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire
3. Développer les mobilités actives en milieu rural
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive
4. Favoriser l'intermodalité
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité
5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques
6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités
7. Optimiser la logistique routière
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds



D. Co-construction de la stratégie avec les élus en amont du COPIL

Méthode



Objectifs

- Conforter la stratégie en bénéficiant de l'expertise des élus locaux (maîtrise d'usage)
- Recueillir les volontés des élus
- Lancer une dynamique de concertation dès la phase stratégie afin d'aboutir à un plan d'actions partagé par tous

- Envoi le 04/03/2024 à toutes les communes du document de la stratégie du PMS par mail
- Délai de réponse : 2 semaines
- Réponses reçues jusqu'au 15/04/2024



Éléments soumis à la concertation

Pour chacune des 20 actions :

- Quelle **prise en compte dans la stratégie** ?

- ✓ Action à mettre en œuvre
- ✓ Action à modifier
- ✓ Action non-retenue



- Quelle **priorisation** ?

- ✓ Court terme
- ✓ Plus long terme



Résultats

16 réponses recueillies sur 37 communes
Taux de réponse de 43%

Résultats détaillés ci-après

En complément, sur chaque fiche action :
 Indication de l'icône ayant recueilli le plus de réponses et le taux de réponse associé

D. Co-construction de la stratégie avec les élus en amont du COPIL

Axes et actions	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non-retenue	Court terme	Plus long terme	
1. Conforter l'offre de transports en commun						
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaire avec les partenaires	12	1	3	11	1	(Loconville et Fleury) Extension du Pass Navigo (Fresnes L'Eguillon) Faciliter l'utilisation de la billetterie + Travailler sur un tarif plus accessible dans la mesure du possible. (Vaudancourt) Pression à faire sur la SNCF pour améliorer la rapidité des trains sur Paris, voir liaison de Rouen à définir. L'Ouest de la communauté de communes est à égale distance de Paris et de Rouen. (Monneville) Offre la plus judicieuse pour l'environnement
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	10	3	3	9	0	(Courcelles-les-Gisors) Déjà tenté sans succès (Loconville) Adaptation des horaires et des itinéraires pour le plus grand nombre d'utilisateurs (Fresnes L'Eguillon) Lignes desservant les grandes villes (MÉN, Chaumont, Gisors, Beauvais) dans la journée. Communication à améliorer pour les lignes tout type d'usager. (Monneville) Regarder pour créer un axe Beauvais - Auneuil - Cergy afin de désengorger l'A16
1.3. Proposer un service de transport à la demande	4	1	11	3	2	(Loconville) Trop onéreux pour le service rendu (Boubiers) Trop couteux (Fresnes L'Eguillon) TAD hybride : virtuel + zonal (Monneville) Compliqué à mettre en oeuvre
1.4. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale	6	3	7	4	2	(Loconville) Définir les modalités et le profil des bénéficiaires (Boubiers) CSR : voir aide physique (Fresnes L'Eguillon) Communication à améliorer sur le fonctionnement du transport d'utilité sociale dans le magazine de la CCVT et les mairies (Facebook, réseaux, journaux, affichage) (Fleury) Transport solidaire (Monneville) Soumis au bénévolat --> très délicat

D. Co-construction de la stratégie avec les élus en amont du COPIL

	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non retenue	Court terme	Plus long terme	
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle						
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	7	3	6	7	2	Quel type de service de covoiturage souhaitez-vous voir pour le territoire ? - Covoiturage planifié voire incitatif ? - Autostop organisé ? - Lignes de covoiturage ? (Fresnes L'Eguillon) Densifier le maillage des aires de covoiturage (Reilly) Densifier le maillage des aires de covoiturage et aménager des lignes de covoiturage (Monneville) priorité 1 = covoiturage planifié, voire incitatif / priorité 2 = lignes de covoiturage
2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontanée	5	2	9	6	1	
2.3. Implémenter un service d'autopartage	4	2	10	4	2	(Loconville) Proposition antinomique entre "co" voiturage et individuel !! (Fresnes L'Eguillon) ++ (Monneville) Difficile à contrôler et organiser
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire	4	2	10	4	2	(Fleury) Problème de charge rapide

D. Co-construction de la stratégie avec les élus en amont du COPIL

Axes et actions	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non-retenue	Court terme	Plus long terme	
3. Développer les mobilités actives en milieu rural						
3.1. Élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)	6	4	6	6	2	(Loconville) Établir une cartographie et un calendrier (Boubiers et Reilly) Trop cher
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	7	5	4	4	5	- Entre les bourgs structurants et les pôles voisins ? - Entre les bourgs structurants et les bourgs relais ? - Entre les communes et les bourgs structurants/relais ? - Entre les communes ? (Loconville) Tenir compte de la topographie (Fleury) Développer un réseau ambitieux entre les communes (Monneville) Développer les liaisons entre les bourgs structurants et les pôles voisins / les bourgs relais ; coûts importants, à mutualiser avec d'autres travaux ? (Lavillettertre) Pistes cyclables entre bourgs voisins et les gares
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo, dont du stationnement sécurisé	6	5	5	4	6	(Loconville) Sous quelle forme de sécurisation (Boubiers) A-t-on une demande ? (Lavillettertre) Stationnement sécurisé en gare
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)	3	3	10	3	2	(Loconville) Voir pour délégation de service public
3.5. Déployer le programme <i>Savoir Rouler à Vélo</i> (SRAV) dans les écoles	15	0	1	14	1	(La Corne en Vexin) C'est aux parents d'apprendre à leurs enfants ! (Loconville) Fournir un modèle de circulation applicable à toutes les écoles (Fresnes L'Eguillon) Prévoir Primaire + adapter au collège une formation
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive	10	1	5	5	6	(Loconville) A coordonner au niveau du département et de la Région (Fleury) Oui, à trottinette et à pied

D. Co-construction de la stratégie avec les élus en amont du COPIL

Axes et actions	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non-retenue	Court terme	Plus long terme	
4. Favoriser l'intermodalité						
4.1. Étendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	15	0	1	13	1	(La Corne en Vexin) URGENT (Loconville) Voir point 1.1 (Fresnes L'Eguillon) ++ (Monneville) Très bonne idée (Lavilletertre) Pass Navigo jusqu'à Gisors
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	5	4	7	4	3	(Loconville) Cartographie des implantations et modalités d'utilisation (Monneville) Créer un maillage (Lavilletertre) Amélioration accueil dans les fare de Lavilletertre et Liancourt-Saint-Pierre (stationnement sécurisé des VL et vélos - billetterie) - Réalisation plateforme multimodale de Lierville
5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements						
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / Aires de mobilité et des zones d'activités économiques	4	4	8	2	5	(La Corne en Vexin) Action en cours avec la construction du centre social (Loconville) Faire une cartographie des implantations possibles (Fresnes L'Eguillon) Déjà expérimenté à Fresnes. Possibilité de le refaire. 1 à 2 personnes intéressées seulement. (Monneville) A associer à des projets de garde d'enfants
6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité						
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités	11	1	4	8	4	(Boury en Vexin) Améliorer la plateforme pas instinctive (Lattainville) Plateforme existante non intuitive et peu active (Boubiers) Selon le coût (Fresnes L'Eguillon) ++
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	4	3	9	0	4	(Loconville) Sur la base d'un sondage auprès de la population (Monneville) Après que certaines actions phares soient mises en place
7. Optimiser la logistique routière						
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lours	7	1	8	3	3	(Loconville) Attention à la dérogation de circulation des betteravières à 48 tonnes. Impact sur les ouvrages d'art (Fresnes L'Eguillon) Les poids-lourds représentent également un danger dans le centre de Fresnes en particulier un virage inadapté qui rend le croisement difficile (Fleury) Oui, Fleury est traversé par 3 départementales

E. Vote lors du COPIL de présentation de la stratégie (28/03/2024)

18 actions retenues à l'issue de la phase de stratégie

PROPOSITION	NOMBRE DE VOTES FAVORABLES
1. Conforter l'offre de transports en commun	
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires	10/10
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	10/10
1.3. Proposer un service de transport à la demande	3/10
1.4. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale	6/10
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle	
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	9/10
2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané	
2.3. Implémenter un service d'autopartage	0/10
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire	Non votée
3. Développer les mobilités actives en milieu rural	
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)	9/10
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo	8/10
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos	5/10
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	10/10
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive	9/10
4. Favoriser l'intermodalité	
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	10/10
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	5/10
5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements	
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques	9/10
6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités	
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités	10/10
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	8/10
7. Optimiser la logistique routière	
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la chartre poids-lourds	Non votée

E. Vote lors du COPIL de présentation de la stratégie (28/03/2024)

Liste des 18 actions retenues par les élus

1. Conforter l'offre de transports en commun

1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

1.3. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes

2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané

2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)

3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables

3.3. Implanter davantage de stationnement vélo

3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos

3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive

4. Favoriser l'intermodalité

4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors

4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité

5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements

5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques

6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités

6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités

6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

7. Optimiser la logistique routière

7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds

OU

III.2

Présentation synthétique de la stratégie

Liste des 18 actions

1. Conforter l'offre de transports en commun

1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

1.3. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes

2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané

2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)

3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables

3.3. Implanter davantage de stationnement vélo

3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos

3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive

4. Favoriser l'intermodalité

4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors

4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité

5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements

5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques

6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités

6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités

6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

7. Optimiser la logistique routière

7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds

OU

Synthèse des 18 fiches-actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts et moyens humains	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
1. Conforter l'offre de transport en commun					
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires	Grand public Mobilité solidaire	Action partenariale avec le comité de la ligne J, la SNCF et la Région des Hauts-de-France	∅	∅	+ + ○
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	Grand public Mobilité solidaire	Action partenariale avec la Région des Hauts-de-France	∅	∅	+ + ○
1.3. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale	Mobilité solidaire	Action partenariale avec le centre social rural du Vexin-Thelle, la MEFSOO, la CC Thelloise et la CC des Sablons	Montant des subventions versées à définir	∅	+ ○ ○
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle					
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> Service de covoiturage planifié : 23k€ sans participation financière du passager et 15k€ avec une participation à hauteur de 0,5€ par trajet (estimation pour environ 15 000 trajets co-financés par l'enveloppe d'incitations financières – entre 1,5 et 3€/ trajet pour une année d'expérimentation) – <i>devis Blablacar Daily</i> Aires de covoiturage : 5k€/place pour un aménagement standard (parking, portique d'entrée, borne de recharge électrique) -10-15k€/place en cas d'ajout d'ombrières 	Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie (Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% planification covoiturage et étude de potentiel de covoiturage / volet 2 : 20% des travaux, 3 k€/place ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études ; Dotation d'Equipeement aux Territoires Ruraux (DETR) : 40 % de 70 k€ max en 2024, soit 28.000 € ; FEDER via la Région : 50 k€	+ + +
2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontané	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> Autostop organisé <u>Coûts d'investissement (signalisation)</u> : 13 k€ pour 90 panneaux <u>Coûts de fonctionnement</u> : 10,1 k€ pour la 1^{ère} année / 4,6 k€ pour les années suivantes – <i>devis pour le déploiement du service Rézopouce sur le territoire</i> Ligne de covoiturage <u>Coût de l'étude</u> : 10-15 k€ pour un EPCI <u>Coût de la mise en œuvre et de l'exploitation d'une ligne sur 2 ans</u> : Panneaux et application : 150-300k€ 	Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie (Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% études de création de lignes de covoiturage, de potentiel de covoiturage / volet 3 : 50% pour les lignes de covoiturage, 900.000 €/ligne structurante, 50% frais de fonctionnement services de communication/animation) / volet 4 : 50% actions de communication/animation) / volet 5 : incitations financières - 1€ de soutien de l'Etat pour 1€ versé par la collectivité) ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études	+ + +
2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire	Grand public Touristes	Action individuelle	∅	∅	+ ○ 99

Synthèse des 18 fiches-actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts et moyens humains	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
3. Développer les mobilités actives en milieu rural					
3.1. Elaborer d'un Schéma Directeur Cyclable	Grand public Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	30 à 40k€ (suivant le contenu de la mission) & chiffrage des actions définies par le SDC / SDMA	Nombreuses subventions mobilisables sur le volet vélo : Département, Région, Banque des Territoires, Etat (Plan Vélo), ADEME, etc. - Jusqu'à 80%	+ + +
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	A définir lors des études pré-opérationnelles <i>A titre indicatif :</i> <ul style="list-style-type: none"> Acquisition foncière : 0,15 – 0,30 €/m² Coût de création d'aménagement cyclable (profil département) : <ul style="list-style-type: none"> Création neuve 550 €/ml <i>Coût Global Piste cyclable de 5 km = environ 2.800k€</i> <ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation superficielle : 300 €/ml Entretien annuel : 20 €/ml si revêtement en enrobé classique 	Département : Voies vertes: 250k€ HT/km Autres types: 200k HT/km, acquisitions foncières: max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100kHT max),	+ + +
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle et partenariale avec la SNCF	<ul style="list-style-type: none"> Arceau : 150€ 6 arceaux sous abris : 1 500 € Consigne : 3 000-8 000 € Garage à vélo d'environ 20 places : 20 000 – 30 000 € 	Programme ALVEOLE +: Jusqu'à 40% (selon le type de stationnement choisi) Département : 1k€/place ouverte, 2k€/place fermée	+ + ○
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> Reste à charge moyen 250-300 €/an/vélo (source : CEREMA) A titre indicatif, ACSO en 2023 : location longue durée 120 VAE: 27k€HT <ul style="list-style-type: none"> SMTCO : 40% du HT Environ 0,5 ETP pour flotte <100 vélos gérée en régie 	SMTCO : 40% du HT	+ ○ ○
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	Mobilité solidaire	Action partenariale	∅	∅	+ ○ ○
3.6. Encourager le développement de d'itinéraires cyclo-touristiques	Touristes	Action partenariale avec Oise Tourisme / les acteurs locaux du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Coût d'aménagement d'une voie verte sur terrain naturel : environ 300€/ml 	Département : Voies vertes: 250 000 € HT/km Autres types: 200kHT/km, acquisitions foncières: max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100kHT max)	+ ○ ○ 100

Synthèse des 18 fiches-actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts (humains et financiers)	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
4. Favoriser l'intermodalité					
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action partenariale avec la Région Ile de France	∅	∅	⊕ ⊕ ○
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	Consigne à vélo : 4-7 k€ Totem de réparation vélo et station de gonflage : 1-2,5 k€ Panneau d'information voyageurs statique : 1,5-3k € Mobilier urbain d'attente : 2 k€	Département : 80k€ sur 5 ans	⊕ ⊕ ⊕
5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements					
5.1. Ouverture d'espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités	Grand public Employés	Action individuelle ou partenariale avec une association / entreprises locales / la SNCF	Aménagement et gestion d'un service de coworking OU aide aux travaux d'aménagements et éventuelle subvention auprès d'une association	∅	⊕ ○ ○
6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités					
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités	Grand public Mobilité solidaire Touristes	Action partenariale avec la Région HDF	∅	∅	⊕ ⊕ ⊕
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	0,5 ETP (soit 25 k€)	∅	⊕ ⊕ ⊕
7. Optimiser la logistique routière					
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds	∅	Action partenariale avec le département de l'Oise	0,25 ETP Montant des travaux à définir	∅	⊕ ⊕ ○

III.3

Présentation détaillée de la stratégie



1. Conforter l'offre de transports en commun

1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires

Constats issus du diagnostic

- **Offre** : ligne de Transilien J avec 16 trains par jours à destination de Paris et de Gisors. Offre présentant cependant des points durs pour les usagers, notamment en termes de billettique, tarification et intermodalité avec les cars interurbains régionaux.
- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Communes (env. 3000 dép./j.)

Enjeu : Faciliter les déplacements du quotidien internes au territoire et à destination des pôles extérieurs du territoire via la ligne de Transilien J

Public cible



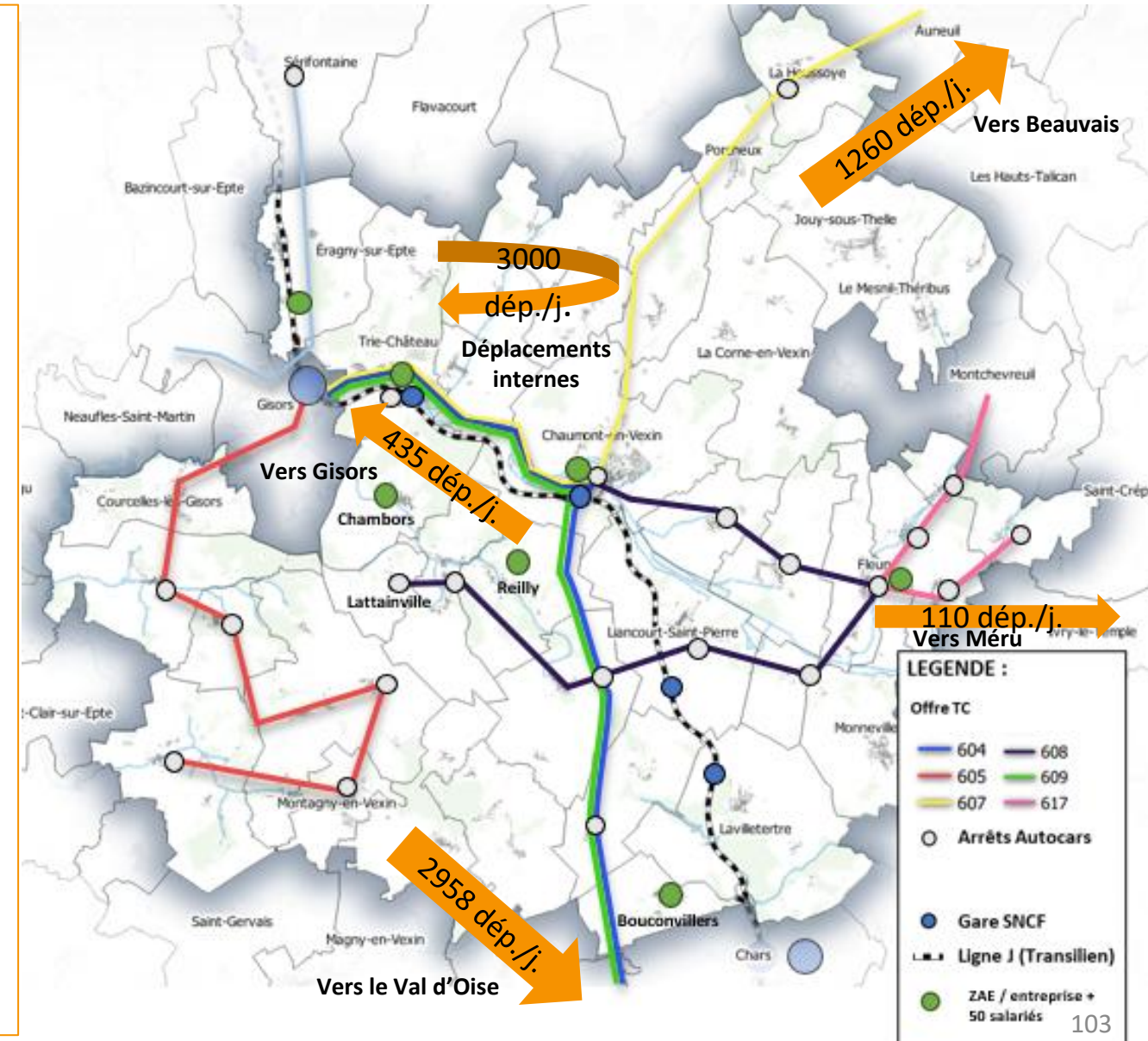
Propositions

- Relancer le comité de la ligne J pour faire remonter les difficultés rencontrées
- Echanger avec la Région pour améliorer l'intermodalité entre les cars interurbains et la ligne J (à destination de Gisors et Paris en HPM – Heure de Pointe du Matin, depuis Gisors et Paris en HPS – Heure de Pointe du Soir)

Gouvernance

Action partenariale avec le comité de la ligne J (comprenant la SNCF et IDFM) ainsi qu'avec la Région des Hauts de France

Niveau d'impact :



1. Conforter l'offre de transports en commun



13/16



9/13

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

Action commune avec le PCAET

TR.6.0. Améliorer l'offre régionale de transport collectif



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : 7 lignes principales de cars interurbains (6 du réseau Région HDF cf. carto et 1 du réseau IDF Mobilité), 8 lignes desservant collèges et lycées ouvertes à tous type d'usagers, 15 lignes desservant les écoles et RPI non ouvertes au public
- Offre présentant cependant des points durs pour les usagers (en termes d'accès à l'information, maillage du territoire, fréquence et amplitude horaires de desserte).
- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Commune (env. 3000 dép./j.)

Enjeu : Faciliter les déplacements du quotidien entre les pôles du territoire et à destination des pôles extérieurs via les lignes de cars interurbains régionales

Public cible



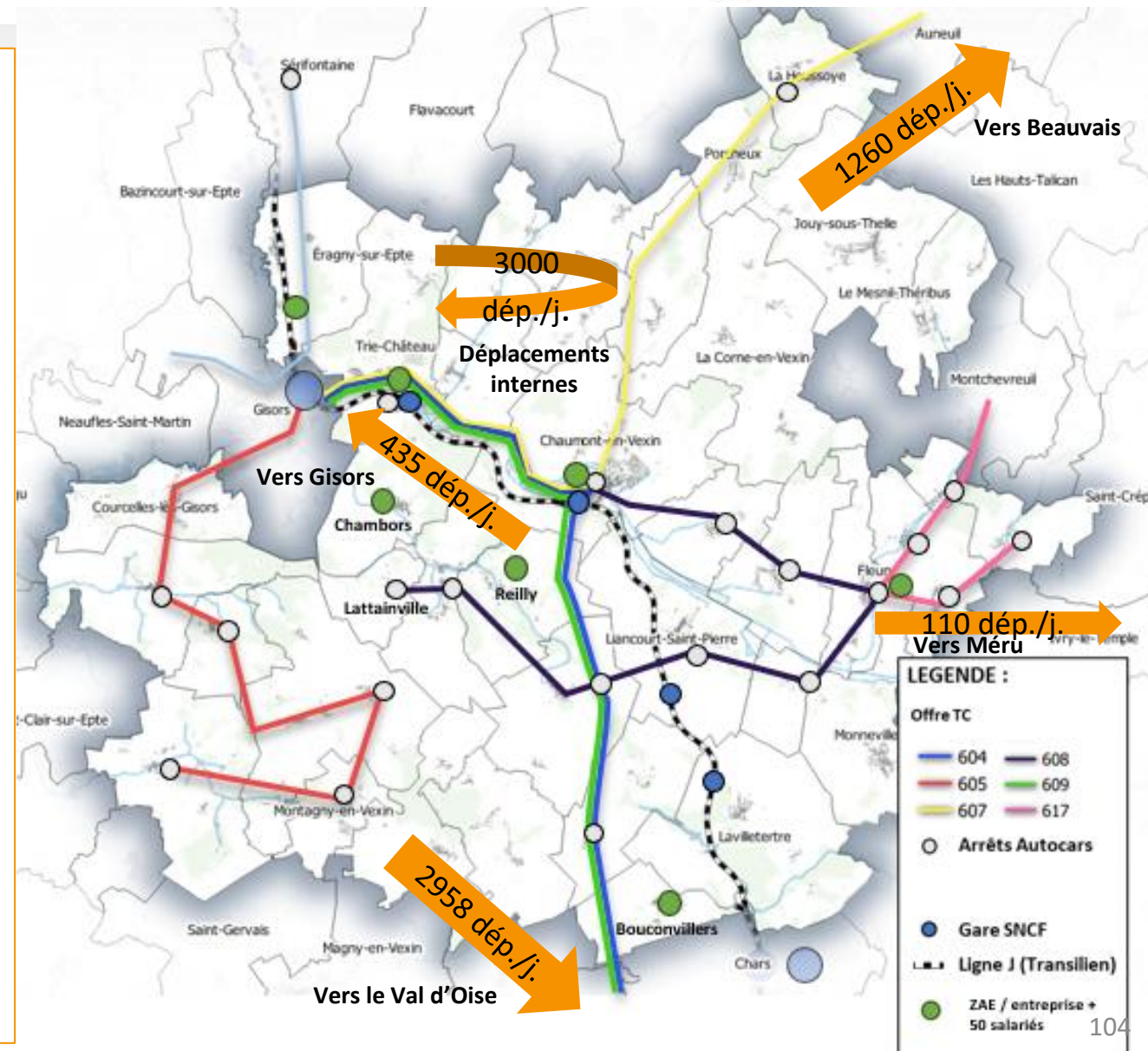
Proposition

- Echanger avec la Région pour conforter l'offre en cars interurbains via les Contrats Opérationnel de Mobilité (COM) - fin des négociations des COM : 2^{ème} semestre 2024

Gouvernance

Action partenariale avec la Région des Hauts-de-France

Niveau d'impact



1. Conforter l'offre de transports en commun

1.3. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale



9/16



4/9

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : 7,6% de chômeurs sur le territoire (difficultés éventuelles d'accès aux mobilités dans un contexte dépendance à la voiture individuelle et de hausse des coûts de l'énergie) – 1 personne sur 5 a moins de 14 ans et près d'1 personne sur 10 a plus de 75 ans → Une part importante de la population qui n'a pas (facilement) accès à la voiture individuelle
- **Offre** : peu d'alternatives existantes

Enjeu

Faciliter les déplacements des personnes peu ou non-motorisées au sein du territoire

Public cible



Proposition

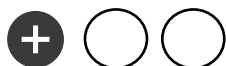
- Poursuivre le soutien financier pour le service de transport solidaire du Centre Social Rural du Vexin-Thelle (*budget de fonctionnement annuel 2023 : 21 400 €*). Offre non-renouvelée en 2024.
- Co-financement des études de faisabilité pour l'éventuelle mise en place d'une plateforme mobilité solidaire et d'un service de location solidaire (950 € en 2024) par la Maison de l'Emploi et de la Formation du Sud-Ouest de l'Oise (MEFSOO)
- Echanger avec la Région via les Plan d'Actions Mobilités Solidaires (PAMS)

Gouvernance :

- Action partenariale avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle (CSRVT)
- Action partenariale avec la MEFSOO
- Action partenariale avec la Région

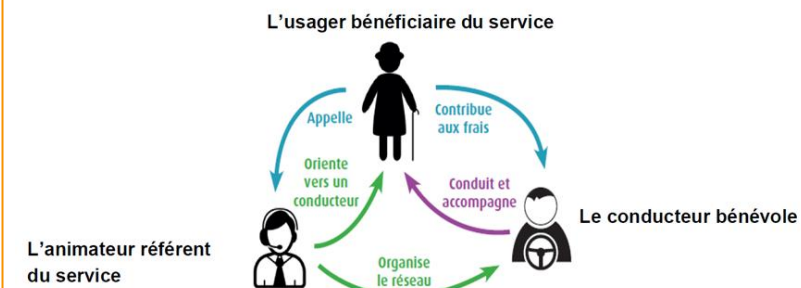
Coût et subventions mobilisables : montant de la subvention auprès du centre social rural et MEFSOO à définir

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020

Action commune avec le PCAET
TR.7.0. Soutenir le transport
solidaire et les mobilités partagées



Rappel du fonctionnement d'un transport d'utilité sociale



Quelle complémentarité entre les différents services ?

Le transport d'utilité sociale



Définition

Service organisé par des **associations** à la destination d'un **public spécifique**. La distance maximale d'un trajet est de 100km et les véhicules doivent avoir moins de 9 places.



Cibles

Les personnes dont l'**accès** aux transports publics collectifs ou particuliers est **limité** du fait de leur **revenus ou localisation géographique**. Le plus souvent, cela représente en grande partie des **personnes âgées**.

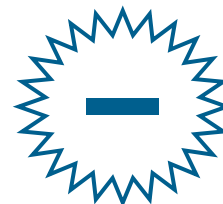


Avantages

Coût faible pour l'AOM.

Rompt l'isolement des personnes âgées, **crée du lien social** et encourage la solidarité intergénérationnelle.

Encourage la conservation de l'autonomie et le maintien à domicile des personnes âgées.



Difficultés

Réussir à **créer un réseau durable et fiable** de bénévoles. Obtenir suffisamment de **financements**.



Gouvernance

Service géré par une **association**, parfois avec le soutien de l'AOM.



Coût

Budget annuel de fonctionnement : **17 000 à 34 000 €**
 Financements : **Subventions** de l'Etat, de la région, du département, des communautés de communes ou de fondations privées, les **adhésions** annuelles (de 1000 à 2000€) et les **contributions au coût de déplacement** (plafonnée à 0,32€/km).

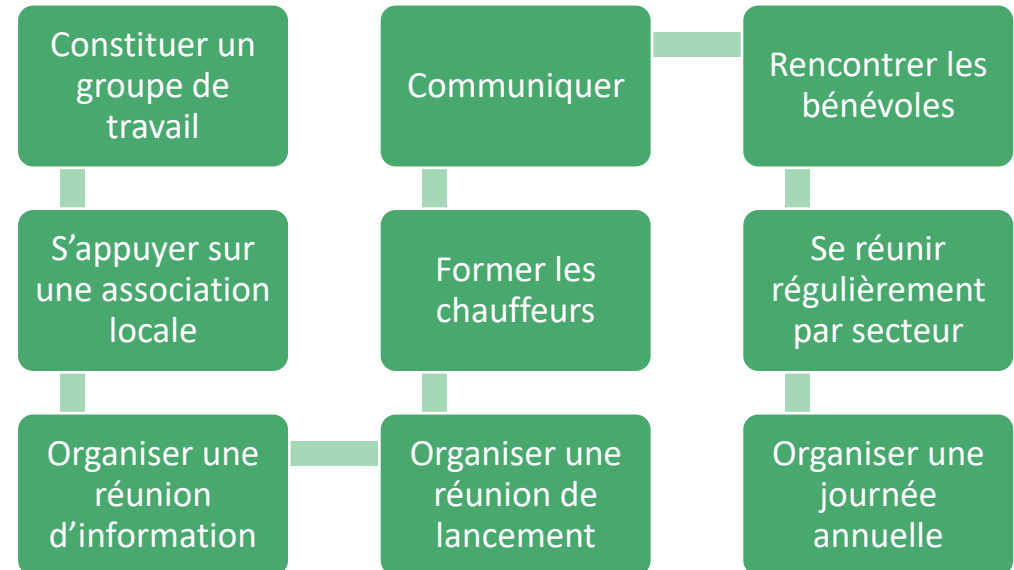
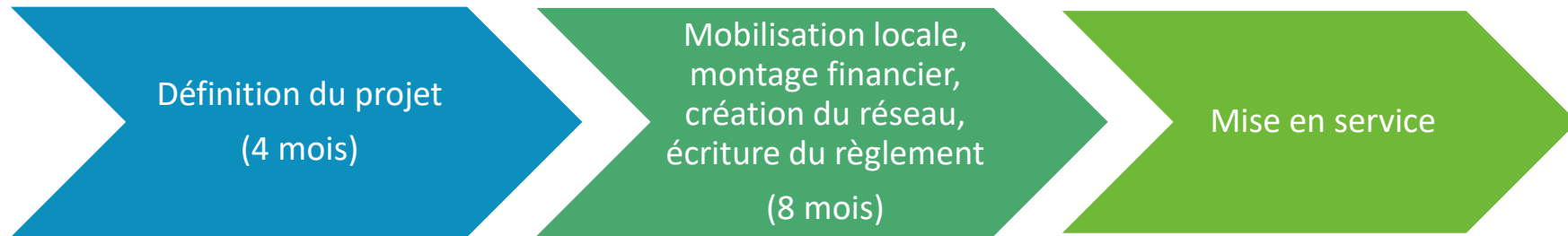
Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA

Le transport d'utilité sociale



Mise en œuvre

1 an environ



2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes



Constats issus du diagnostic

- Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) ; majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- Offre** : plateforme sans commission Pass Pass Covoiturage de la Région ; 2 aires de covoiturage existantes (Jouy-sous-Thelle et Chaumont-en-Vexin) et une aire en projet à Lierville

Enjeu : Mutualiser l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs

Public cible



Proposition

- Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage pour la mise en relation des conducteurs et des passagers (*volet organisation*)
- Développer un service de covoiturage planifié, voir incitatif (*volet organisation*)
- Densifier le maillage en aires de covoiturage (*volet infrastructures*)
- Communiquer auprès des entreprises du territoire sur le potentiel de covoiturage pour les déplacements de leurs employés (*volet communication*)

Gouvernance : action individuelle et partenariale avec la Région et les entreprises

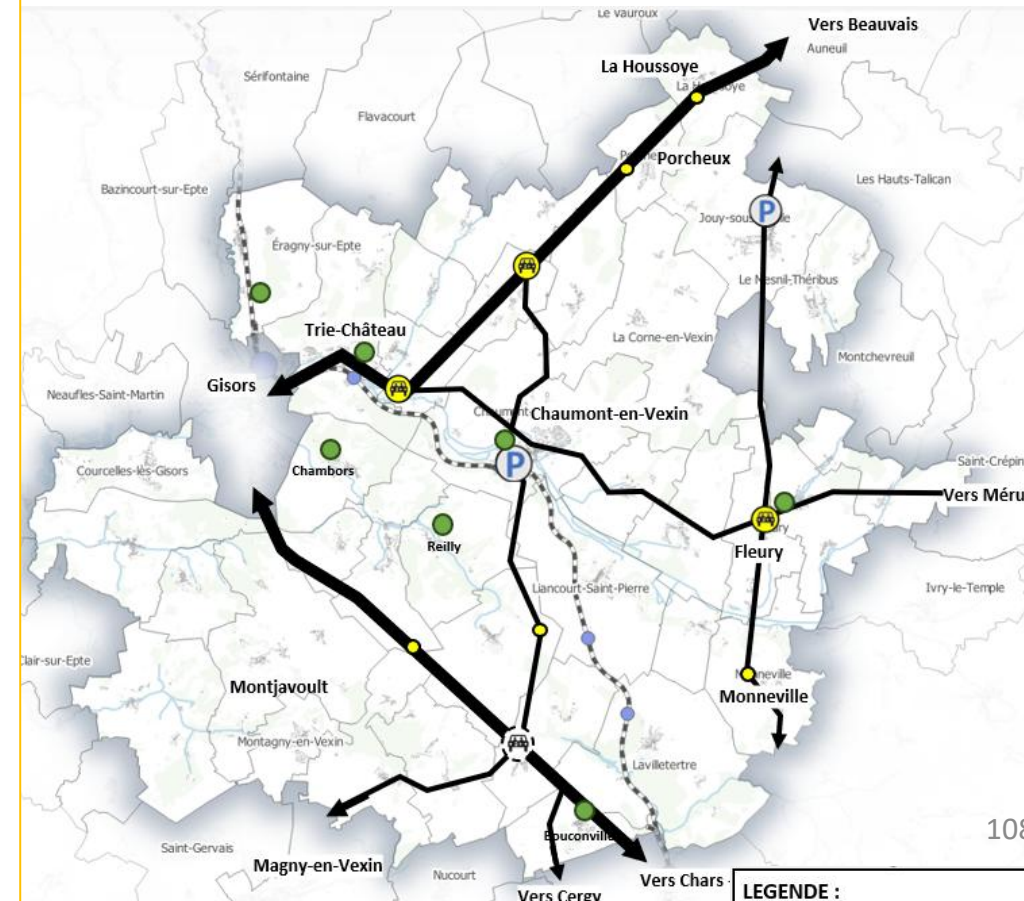
Coût et subventions

- Service de covoiturage planifié** : 23k€ sans participation financière du passager et 15k€ avec une participation à hauteur de 0,5€ par trajet (estimation pour environ 15 000 trajets co-financés par l'enveloppe d'incitations financières – entre 1,5 et 3€/ trajet pour une année d'expérimentation) – *devis Blablacar Daily*
- Aires de covoiturage** : 5k€/place pour un aménagement standard (parking, portique d'entrée, borne de recharge électrique) -10-15k€/place en cas d'ajout d'ombrières
- Subventions** : Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie (*Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% planification covoiturage et étude de potentiel de covoiturage / volet 2 : 20% des travaux, 3 k€/place* ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études ; Dotation d'Equipement aux Territoires Ruraux (DETR) : 40 % de 70 k€ max en 2024, soit 28.000 € ; FEDER via la Région : 50 k€

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020



108

Action commune avec le PCAET
TR.1.0. Encourager le covoiturage par la communication et la création de sites propices (aires de covoiturage)



Source image : Le Monde

LEGENDE :	
Mobilité partagée	
	Parking de covoiturage existante
	Aire de covoiturage en projet
	Aire de covoiturage envisageable
	Arrêt dynamique envisageable
	Ligne de covoiturage structurante (+ 10 000 véhicules/jr)
	Ligne de covoiturage secondaire (5 000 – 10 000 véhicules/jr)
	ZAE / entreprise + 50 salariés

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontané

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail extérieurs au territoire, à destination de Beauvais, Méru, l'Oise, Gisors) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Commune (env. 3000 dép./j.) ; majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour le domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- **Offre** : réseau de départementales structurantes (RD981 et RD915) et secondaires (dont la RD923)

Enjeu : Optimiser les déplacements concentrés sur les axes majeurs du territoire en lien avec les pôles extérieurs OU au sein du territoire de la CCVT

Public cible



Proposition

- Déployer des **lignes de covoiturage** (lancement d'études de faisabilité ; aménagement de lignes de covoiturage, en plusieurs temps selon le potentiel identifié) → *déplacements grande distance en lien avec les pôles extérieurs à la CCVT*
- Mettre en place un service d'**autostop organisé** → *déplacements internes de courte distance*

Gouvernance : action individuelle, réalisation des études et mise en œuvre opérationnelle par un exploitant spécialisé

Coûts et subventions mobilisables :

Autostop organisé

Coûts d'investissement (signalisation) : 13 k€ pour 90 panneaux

Coûts de fonctionnement : 10,1 k€ pour la 1^{ère} année / 4,6 k€ pour les années suivantes – *devis pour le déploiement du service Rézopouce sur le territoire*

Ligne de covoiturage

Coût de l'étude : 10-15 k€ pour un EPCI

Coût de la mise en œuvre et de l'exploitation d'une ligne sur 2 ans : Panneaux et application : 150-300k€

Subventions

Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% études de création de lignes de covoiturage, de potentiel de covoiturage / volet 3 : 50% pour les lignes de covoiturage, 900.000 €/ligne structurante, 50% frais de fonctionnement services de covoiturage / volet 4 : 50% actions de communication/animation) / volet 5 : incitations financières - 1€ de soutien de l'Etat pour 1€ versé par la collectivité ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études

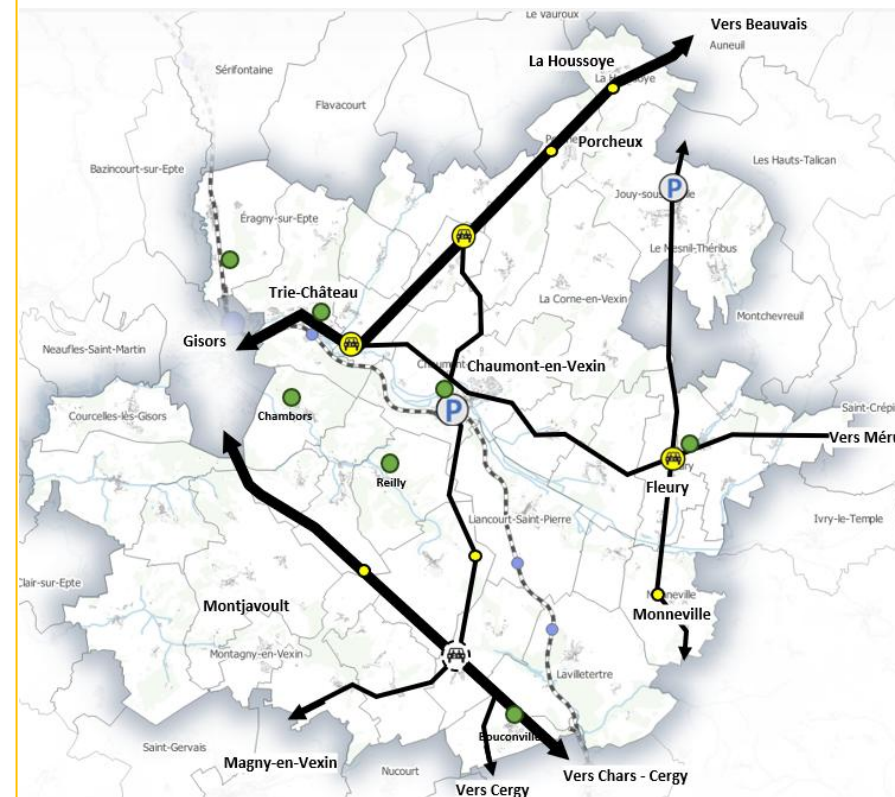
Niveau d'impact :



9/16



Source des données : INSEE 2020



→ Ligne de covoiturage



← Autostop organisé

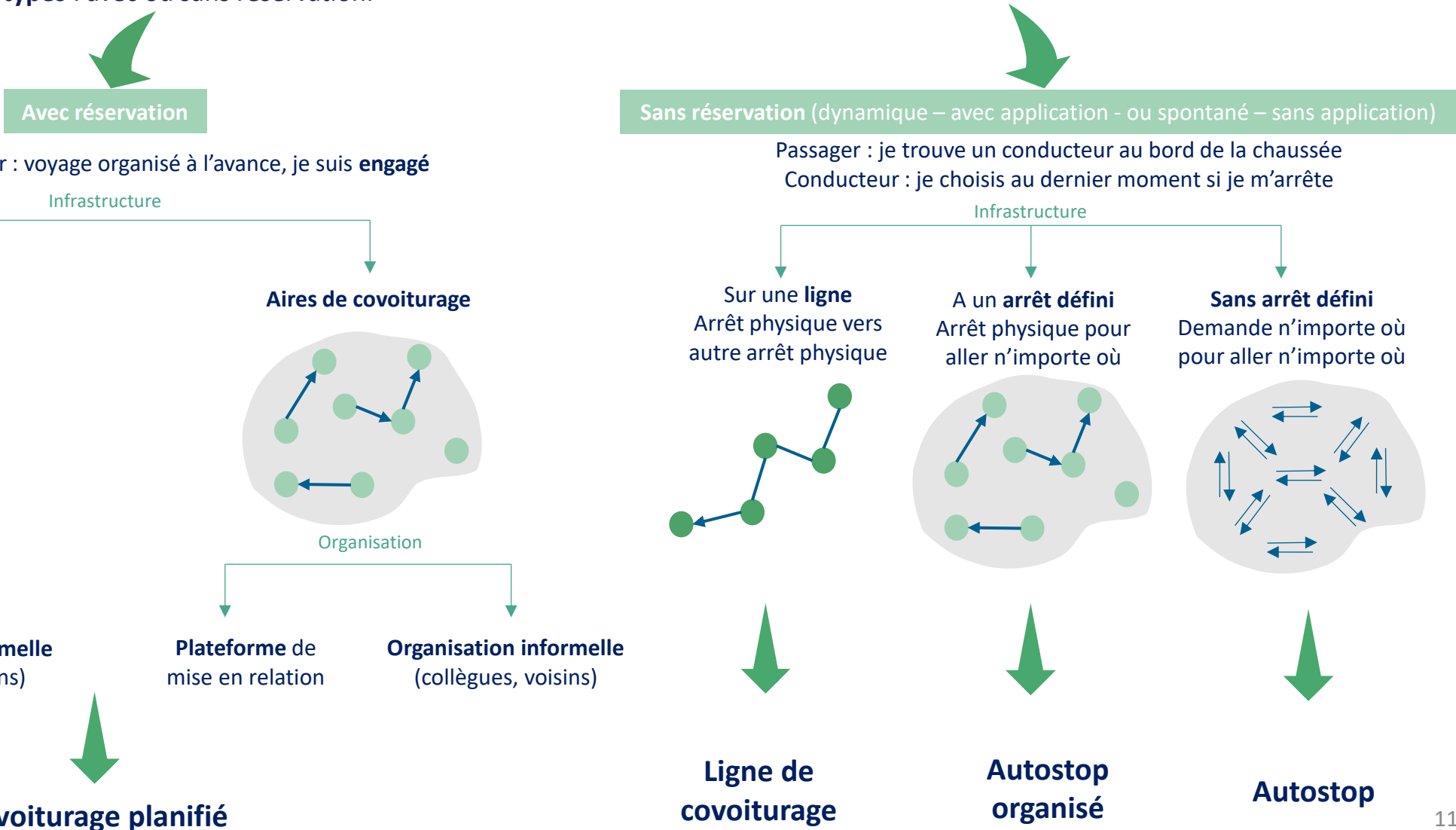
LEGENDE : Mobilité partagée	
	Parking de covoiturage existante
	Aire de covoiturage en projet
	Aire de covoiturage envisageable
	Arrêt dynamique envisageable
	Ligne de covoiturage structurante (+ 10 000 véhicules/jr)
	Ligne de covoiturage secondaire (5 000 – 10 000 véhicules/jr)
	ZAE / entreprise + 50 salariés

Le covoiturage



Définition

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il s'agit donc d'une pratique non professionnelle. Il en existe **deux grands types** : avec ou sans réservation.



Inspiré de : ECOV, Agir à l'échelle régionale pour le développement du covoiturage

Le covoiturage



Axes de travail

Services proposés et fonctionnalités : mise en relation, tarification, horaires, paiement

Animation et **communication** du service

Mise en place d'**infrastructures** : aires de covoiturages, point de prise en charge/dépose, voies réservées, stationnements prioritaires



Cibles

Touche une cible **très large**



Coût

Très variable selon le projet (varient entre x1 et x200)

Subventions destinées aux conducteurs : entre 2 et 4€

Animations et communication : 1300 à 4000€/an

ETP allant de 0,3 à 1.

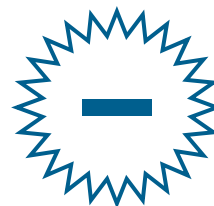
Total : à l'échelle d'une région **10 000€/million d'habitants**

Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA



Avantages

Economie financière, **lien social**, vertueux, décongestion des routes, offre **solution** aux **personnes non véhiculées**, diminution du nombre de places de stationnement, réduit fatigue au volant



Difficultés

Méconnaissance des pratiques, **augmentation du temps** de trajet, **freins psycho-sociaux**, trouver covoitureur compatible, solution incertaine pour le trajet retour, **garantie et contrainte** des horaires, **peur** de rouler avec un inconnu

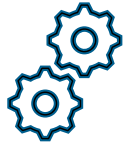


Gouvernance

Rôles éventuels des collectivités : organiser la mise en relation des covoitureurs, subventionner les trajets réalisés, communiquer, faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de covoitureurs

Le tout peut être géré **en régie** ou par un **prestataire/association**

Le covoiturage



Mise en œuvre

1,5 an avant le lancement du service et 3 ans pour atteindre le stade final (variable selon les projets).



Aide au choix



Covoiturage dynamique	Information en temps réel, indemnisation encadrée	Cible restreinte, manque de fiabilité et de maturité des techniques, difficulté à atteindre la taille critique, modèle économique incertain
Autostop organisé	Mise en relation organisée et aisée	Coûts d'investissement moyens (signalisation)
Ligne de covoiturage	Encourage la pratique et augmente l'efficacité globale des infrastructures	Coûts d'investissement importants (arrêts dédiés avec mobilier et voies réservées)

Le covoiturage

Quels sont les objectifs pour la stratégie sur le covoiturage ?

Source des données :
<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr>

Situation actuelle

Année	Passagers transportés	Personnes par véhicule	Distance moyenne	Trajets
2020	19	2	62	19
2021	36	2,03	24	36
2022	810	2,17	32	810
2023	4347	2,11	28	4347
2024	4796	2,07	27	4796

Stratégie covoiturage : 2 x plus de covoiturage par rapport à 2023

Echéance	Nombre de trajets
Année référence 2023	4347
Court-terme 2026-2030	5796
Moyen terme 2031-2035	7245
Long-terme 2036-2040	8694

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : un usage des bornes de recharge électrique en hausse constante, avec 73 000 charges recensées sur le réseau Mouv'Oise, soit 220 charges par jour
- **Offre** : réseau Mouv'Oise développée par le Syndicat de l'Energie de l'Oise (SE60), comprenant un parc de bornes de recharges électriques de 18 kVA, destinée à un usage complémentaire aux bornes présentes au domicile ou sur le lieu de travail des usagers ; un SDIRVE (Schéma Directeur des Installations de Recharge pour Véhicules Electriques) élaboré en 2023 ; des bornes de recharge rapide installées par des opérateurs privés

Enjeu

- Permettre aux détenteurs de véhicules électriques de circuler sur le territoire



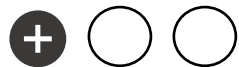
Public cible

Proposition

- Changement de la flotte de véhicules des collectivités
- Communiquer sur les alternatives au pétrole auprès de la population et des entreprises
- Etudier le potentiel d'ouverture d'une station GNV sur le territoire
- Poursuivre le développement de la mobilité électrique

Gouvernance : action partenariale avec le SE60, les opérateurs privés et les entreprises du territoire

Niveau d'impact :



Action commune avec le PCAET

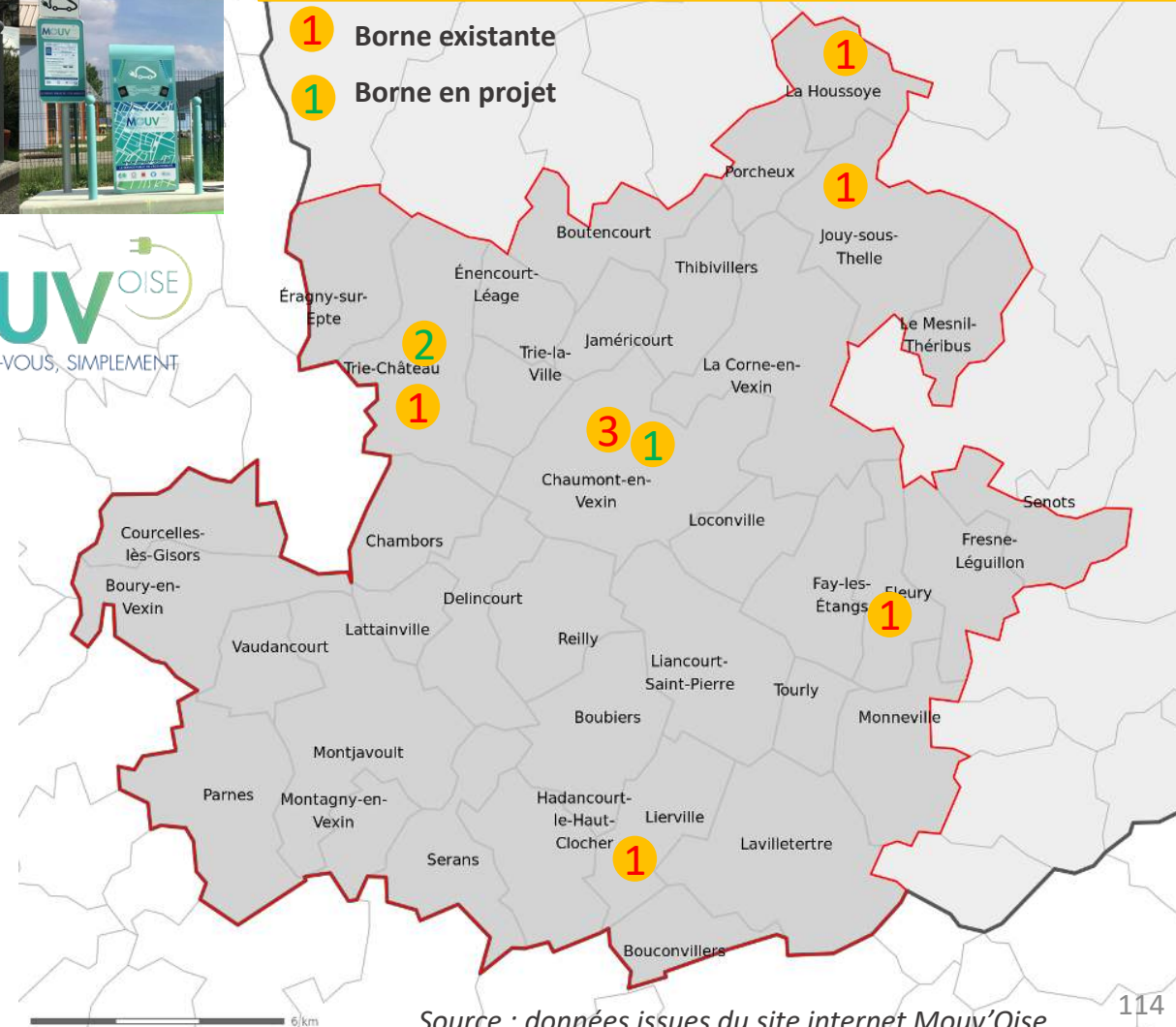
TR.5.0. Soutenir et faciliter le passage vers des motorisations propres



Nombre de bornes de recharge électrique existantes et en projet
(2 points de charge par borne)

① Borne existante

① Borne en projet



Source : données issues du site internet Mouv'Oise

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Elaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) mais un fort potentiel de développement de la pratique entre les centres-bourgs
- **Offre** : très peu d'aménagements existants sur le territoire (uniquement la voie verte sur l'itinéraire de l'Avenue Paris-Londres et quelques aménagements épars et discontinus)

Enjeu

Permettre la pratique du vélo au quotidien en activant plusieurs leviers :

1. **Aménagement d'infrastructures cyclables** (entre les pôles du territoire ; entre les points d'intérêt touristique ; au sein des pôles en rabattement vers les gares, les établissements scolaires et autres centralités d'intérêt intercommunal)
2. **Installation de stationnement** (courte durée au sein des pôles, longue durée en gare, etc.)
3. **Déploiement de services** (apprentissage – *Savoir Rouler à Vélo à l'école ou vélos-écoles pour adultes*, acquisition, location – *vélos en libre-service ou location longue durée*, réparation, etc.)
4. **Développement d'une communication ciblée et d'une programmation événementielle dédiées aux cycles**

Public cible



Proposition

- Lancement d'une étude pour l'élaboration d'un SDC / SDMA
- Mise en œuvre du plan d'actions établis par le SDC / SDMA

Gouvernance : action individuelle

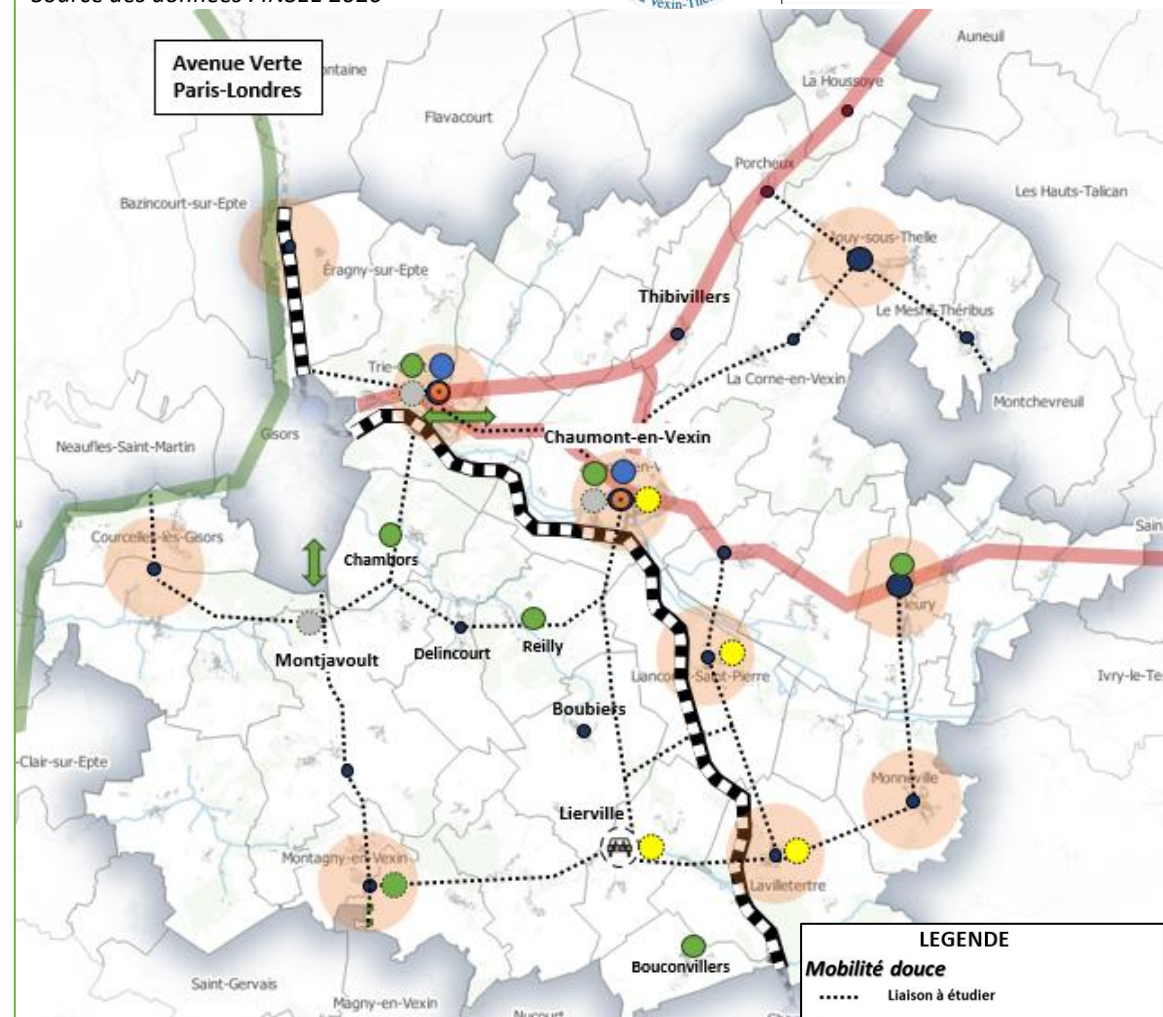
Coûts

- 30 à 40k€ (suivant le contenu de la mission) & chiffrage des actions définies par le SDC / SDMA
- Département : Voies vertes: 250 000 € HT/km
- Autres types: 200kHT/km, acquisitions foncières: max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100kHT max)

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020



Piste cyclable entre Gisors et Eragny

LEGENDE	
Mobilité douce	
.....	Liaison à étudier
—	Continuité à développer selon SR3V
→	Liaison vélo existant
●	Service de location de vélos
●	Offre de stationnement vélo, longue durée
●	Offre de stationnement vélo, de courte durée
●	Bourgs structurants
●	Commune
●	ZAE / entreprise + 50 salariés



3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables

Action commune avec le PCAET

TR.3.0. Réaliser une étude d'opportunité pour l'aménagement d'infrastructures dédiées aux modes actifs

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) mais un fort potentiel de développement de la pratique entre les centres-bourgs
- **Offre** : très peu d'aménagements existants sur le territoire (uniquement la voie verte sur l'itinéraire de l'Avenue Paris-Londres et quelques aménagements épars et discontinus)

Enjeu : Permettre la pratique du vélo au quotidien de manière sécurisée sur des distances pertinentes

Public cible



Proposition

Aménagement d'infrastructures cyclables entre les pôles du territoire, selon les principes d'aménagement déclinés ci-contre

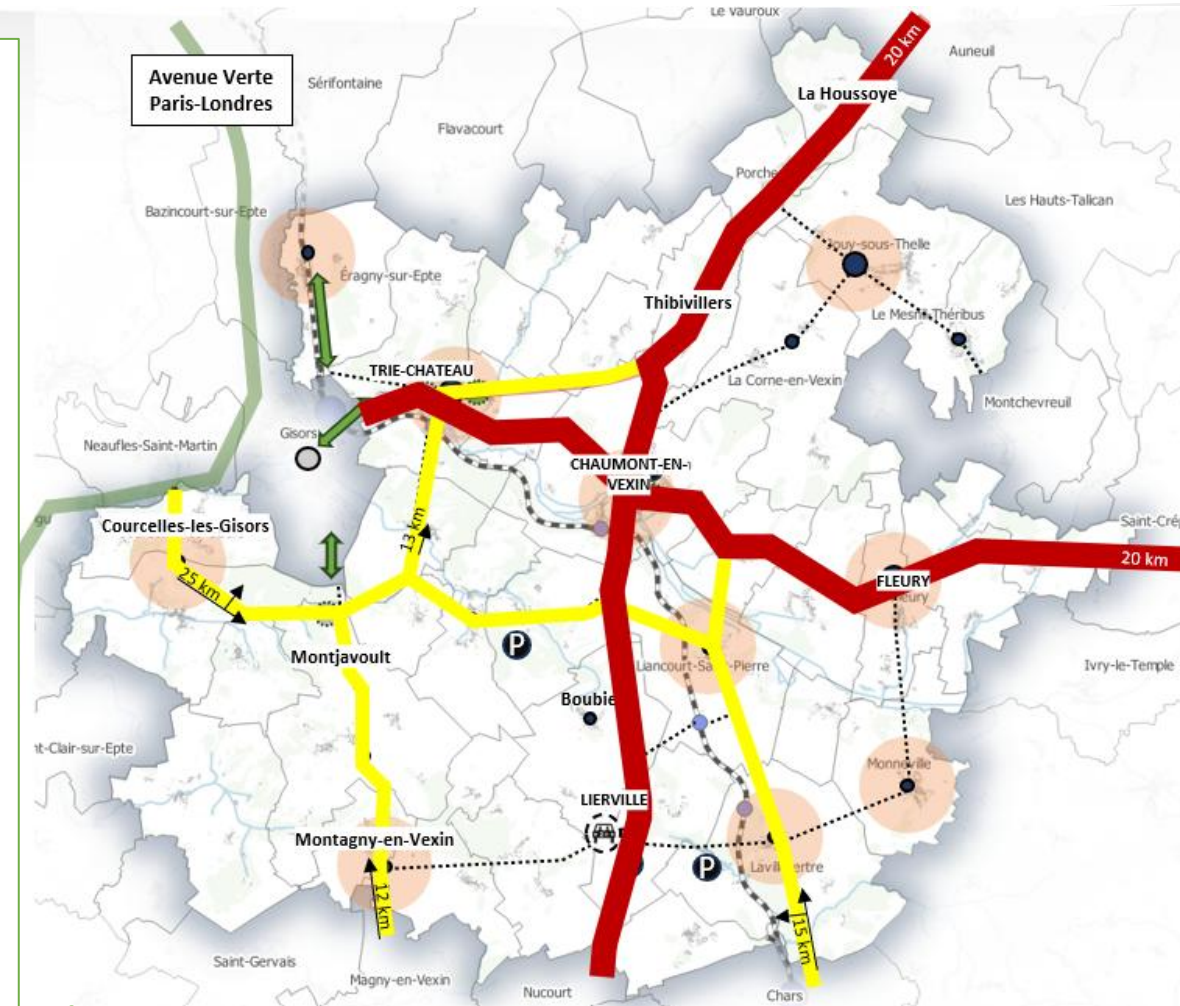
Gouvernance : action individuelle

Coûts

- A définir lors des études pré-opérationnelles
- Nombreuses subventions mobilisables sur le volet vélo : Département, Région, Banque des Territoires, Etat (Plan Vélo), ADEME, etc.

Niveau d'impact :

- 40 km** **AXES STRUCTURANTS pour les liaisons intercommunales :**
 - 80 % d'aménagements séparés de la chaussée de type pistes cyclables et voies vertes.
 - 20% de partage de voirie (zones 30, zones 20), principalement au sein des centre-bourgs.
- 50 km** **AXES SECONDAIRES pour les liaisons au sein de la CCVT complétant les axes structurants et assurant les rabattements vers les gares et d'autre pôles d'intérêts :**
 - 40-60% d'aménagements séparés de la chaussée de type pistes cyclables ou voies vertes
 - Aménagements légers sur chaussée, préférablement séparés de la circulation générale (bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée, etc.)
- AXES DE DESSERTE, pour une liaison sécurisée entre les axes structurants et secondaires avec le reste du territoire :**
 - Sécurisation des intersections dangereuses
 - Jalonnement et signalisation claire



Subventions

Département : Voies vertes: 250k€ HT/km
 Autres types: 200k€ HT/km, acquisitions foncières: max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art
 affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100 k€ HT max)

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.3. Implanter davantage de stationnement vélo, dont du stationnement sécurisé



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements)
- **Offre** : quelques points de stationnement courte et longue durée pour les cycles au sein des pôles majeurs du territoire et en gare

Enjeu : Favoriser la pratique du vélo en permettant aux usagers de stationner leur vélo selon leurs besoins (courte durée au sein des pôles, longue durée en gare, etc.)

Public cible



Proposition

- Commande groupée d'arceaux, de consignes et de box par la Communauté de Communes pour équiper les communes volontaires (remplacement des racks existants et densification du maillage en stationnement cyclable)
- Echanges avec la SNCF pour équiper l'ensemble des gares du territoire avec du stationnement longue durée

Gouvernance : action partenariale avec les communes du territoire et la SNCF

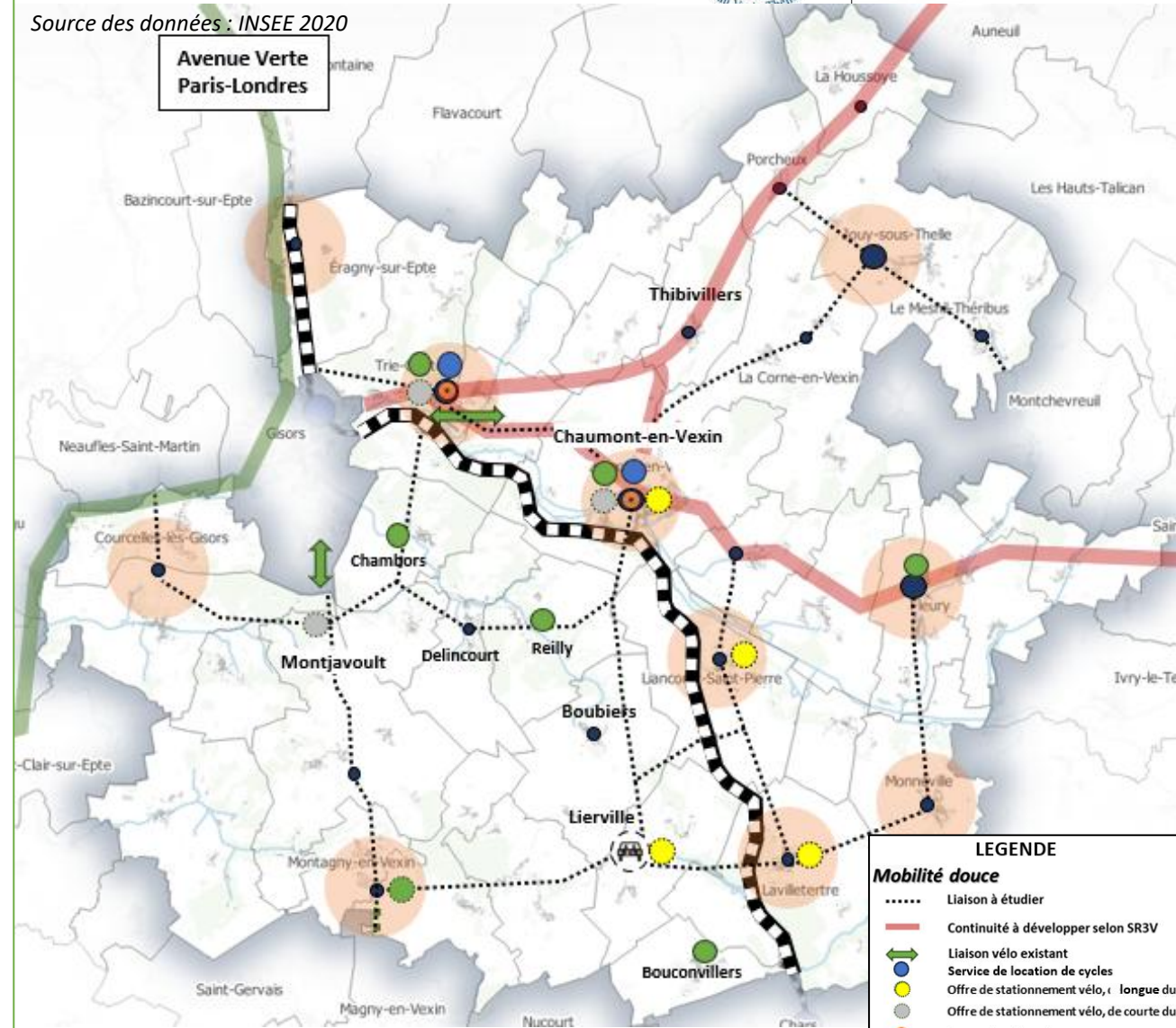
Coûts unitaires et subventions mobilisables

- Arceau : 150€
- 6 arceaux sous abris : 1 500 €
- Consigne : 3 000-8 000 €
- Garage à vélo d'environ 20 places : 20 000 – 30 000 €
- Programme ALVEOLE +: jusqu'à 40% (selon le type de stationnement choisi)
- Département : 1k€/place ouverte, 2k€/place fermée

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020



Action commune avec le PCAET

TR.4.0. Implanter davantage de stationnements vélo sécurisés

Stationnement vélo

Quelles solutions pour déployer une offre de stationnement dédiée aux cycles ?



Arceaux

Arceaux
sous abris

Consigne

Garage à
vélo

Sécurité contre les vols	3 points d'attache (roues + cadre)	3 points d'attache (roues + cadre)	Espace individuel sécurisé du vol	Espace collectif sécurisé du vol
Nombre de places de stationnements	2 vélos par arceau	2 vélos par arceau	1 vélo par consigne	Environ 20 vélos par garage
Possibilité de recharge VAE	Oui	Oui	Oui	Oui
Protection des intempéries	Non	Oui	Oui	Oui
Temps d'arrêt	Moins d'une demi-journée	Une journée	Une journée ou plus	Une journée ou plus
Lieu d'implantation	A proximité des commerces	A proximité des écoles et des entreprises	Dans les gares et à proximité des lieux d'habitation	Dans les pôles multimodaux
Coût (prix unitaire)	150 € (1 arceau)	1 500 € (6 arceaux et abris)	3 000 – 8 000 € (1 consigne)	20 000 – 30 000 € (1 garage de 20 places environ) ¹¹⁸

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements)
- **Offre** : deux services de location de cycles disponibles sur le territoire : Le Relais du Vexin et Decathlon, tous deux implantés à Chaumont-en-Vexin et à Trie-Château

Enjeu :

- Permettre aux usagers d'expérimenter la pratique du vélo au quotidien, encourageant donc l'achat d'un vélo personnel par la suite
- Offre une solution alternative à la voiture individuelle pour les courtes distances pour les personnes non ou peu motorisées

Public cible



Proposition

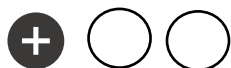
- Déploiement d'un service de location de vélos longue durée
- Exploitation en régie par la CCVT ou gestion externe en exploitation

Gouvernance : action individuelle

Coûts unitaires, subventions mobilisables et moyens humain

- Reste à charge moyen 250-300 €/an/vélo (source : CEREMA)
- A titre indicatif, ACSO en 2023 : location longue durée 120 VAE: 27k€HT
- SMTCO : 40% du HT
- Environ 0,5 ETP pour flotte <100 vélos gérée en régie

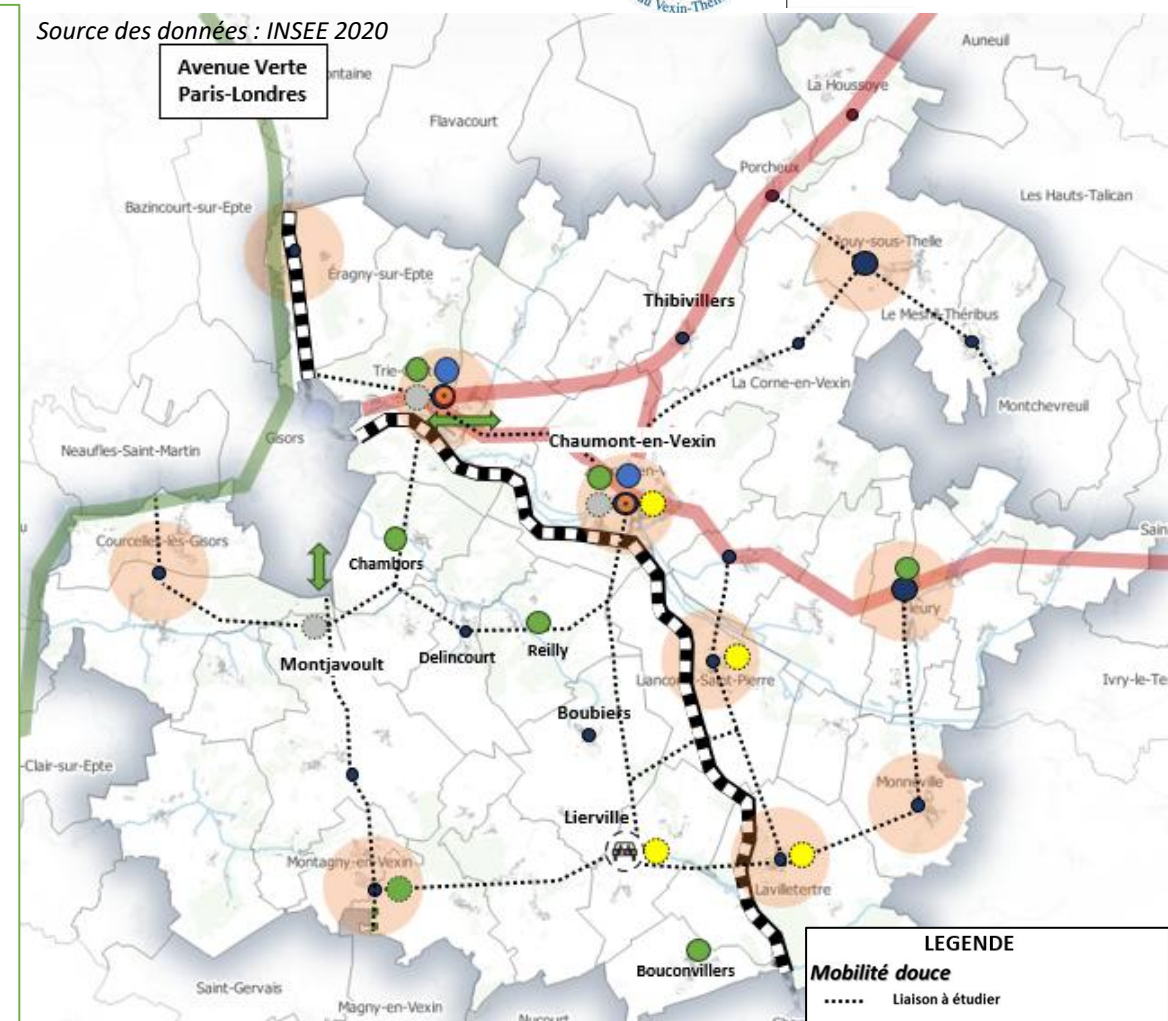
Niveau d'impact :



10/16



Source des données : INSEE 2020



LEGENDE	
.....	Liaison à étudier
—	Continuité à développer selon SR3V
↔	Liaison vélo existant
●	Service de location de cycles
●	Offre de stationnement vélo, longue durée
●	Offre de stationnement vélo, de courte durée
●	Bourgs structurants
●	Commune
●	ZAE / entreprise + 50 salariés



Définition

Service qui permet l'**usage exclusif d'un vélo** (30 vélos en moyenne pour 10 000 habitants) et parfois de certains équipements et accessoires contre le paiement d'un **abonnement**.



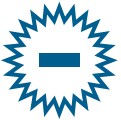
Cibles

Ensemble des usagers d'un territoire (grand public, public scolaire mobilité solidaire, touristes, etc.)



Avantages

- Encourage l'**achat** d'un vélo personnel et le report modal
- **Décarbonne** les déplacements et décongestionne les routes
- **Coûts** d'investissement et de gestion **faibles**



Difficultés

- Présence de suffisamment d'**infrastructures dédiées aux cycles sur le territoire** (aménagement et points de stationnement sécurisés)
- **Liste d'attente** longue pour accéder



Gouvernance

- **Organisation du service** par l'AOM
- **Exploitation** (gestion du service et entretien) peut être assurée en régie (avec l'appui éventuel de partenaires locaux ou d'un prestataire privé pour l'entretien) – *solution privilégiée en milieu rural*, intégrée dans la délégation de services publics ou gérée en marché public spécifique.



Coût

- **Moyens humains** : environ **0,42 ETP pour une flotte > 100 vélos gérée par un exploitant** ; environ **1 ETP si flotte < 100 vélos gérée en régie**
- **Reste à charge moyen** : **255€/an/vélo** (plus ou moins élevé si VAE). Les vélos sont amortis sur 5,5 ans en moyenne.
- **Financements** : TEPCV, CEE, programme LEADER, France mobilités, région, département



Conditions de réussite

- **Identifier la cible et ses besoins**
- Proposer une **flotte mixte** (vélo classique, vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pour enfants, tricycles électriques).
- Mettre en place un **service simple, lisible**
- Proposer une tarification attractive
- **Communiquer** clairement et efficacement
- **Mobiliser** et obtenir le soutien des services, des collectivités partenaires et des acteurs économiques locaux.
- **Disposer du temps et des ressources humaines nécessaires** pour monter et suivre le projet.
- **Vendre les vélos au bout de 2 ans** pour obtenir une réduction des coûts d'investissement.



Mise en œuvre (environ 3 ans)



3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.5. Déployer le programme *Savoir Rouler à Vélo* (SRAV) dans les écoles



15/16



14/15



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) et une part importante de jeunes dans la population
- **Offre** : aucune offre en formation sur le territoire à destination du public scolaire à ce jour

Enjeu : Favoriser la pratique du vélo au sein du public scolaire en leur apprenant à circuler de manière sécurisée et autonome à vélo en situation réelle ; donner des habitudes de déplacement à vélo dès le plus jeune âge

Public cible

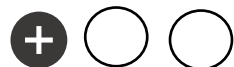


Proposition

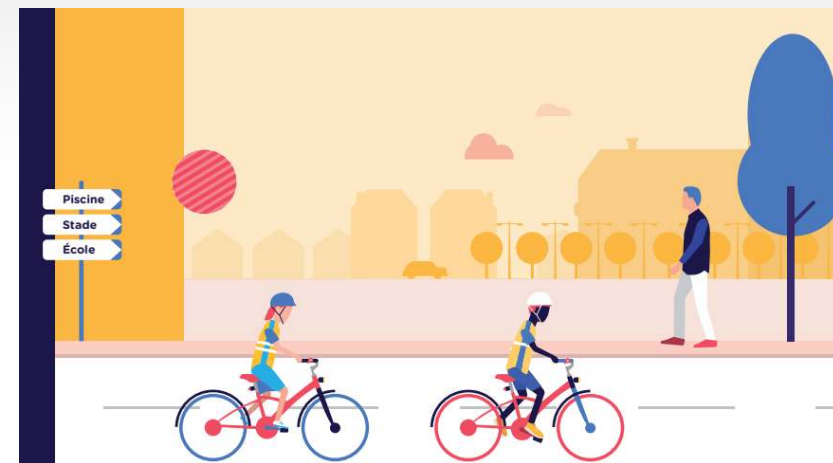
- Organisation de partenariats avec les acteurs pouvant organiser le Savoir Rouler à Vélo sur le territoire
 - Les associations sportives
 - Les associations sportives scolaires
 - Les autres associations
 - Les associations de prévention
 - Les écoles, centres de loisirs, les mairies, les professionnels du cycle, les coordinations de sécurité routière en préfecture, etc.

Gouvernance : action partenariale avec les acteurs locaux du territoire

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020



Au-delà des enjeux sociaux et environnementaux fixés dans le cadre du PMS, l'écomobilité scolaire assure le maintien des jeunes en bon état de santé



Les 3 étapes du "Savoir rouler à vélo"

- **1ère étape : Savoir Pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner**.
- **2e étape : Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3e étape : Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive



11/16



6/16



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : des axes cyclotouristiques majeurs à proximité directe du territoire (Avenue verte Paris-Londres – itinéraire national ; Trans'Oise – itinéraire départemental ; projet de liaisons inscrits au SR3V – itinéraire régional) ; des boucles cyclotouristiques développées par Oise Tourisme
- **Demande** : des axes cyclotouristiques dont la fréquentation est en hausse

Enjeu : Permettre le développement de la pratique du cyclotourisme en répondant à une demande actuelle en hausse

Public cible



Proposition

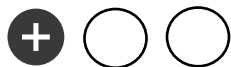
- Déployer des itinéraires cyclotouristiques permettant de relier des points d'intérêts majeurs du territoire (les sites de golfs, le centre historique et le musée Raymond Pilon à Chaumont-en-Vexin, le château de Boury à Boury-en-Vexin, le Marais de Reilly, le Parc d'attraction «Hérouval», l'étang de Lavilletterre, etc.)
- Aménager régulièrement des haltes cyclotouristiques le long des itinéraires
- Inciter les acteurs locaux du tourisme à adhérer au label *Accueil Vélo*

Gouvernance : action partenariale avec Oise Tourisme / les acteurs locaux du tourisme

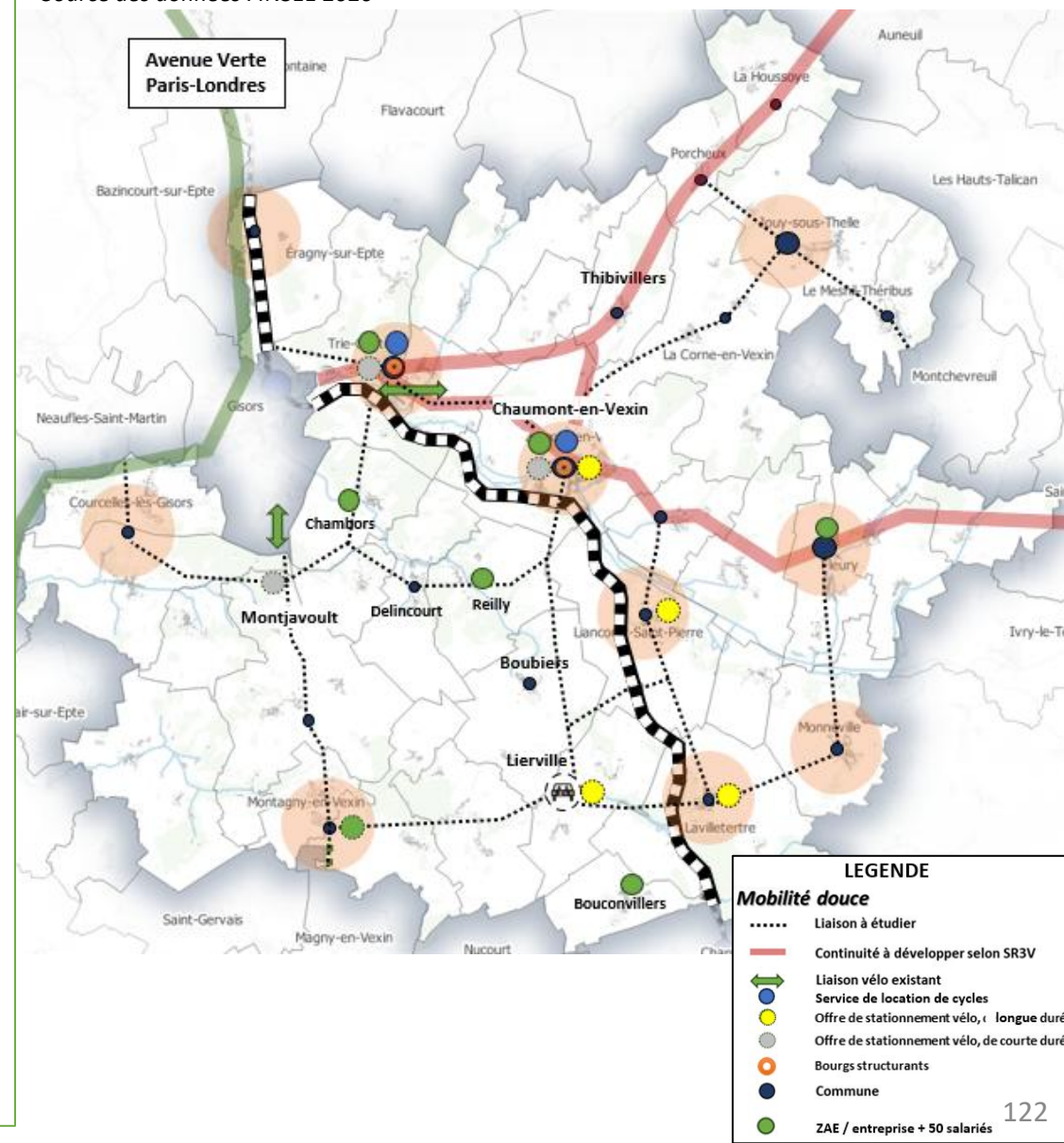
Subventions mobilisables

- Coût d'aménagement d'une voie verte sur terrain naturel : environ 300€/ml
- Département : Voies vertes: 250 000 € HT/km
- Autres types: 200kHT/km, acquisitions foncières: max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100kHT max)

Niveau d'impact :



Source des données : INSEE 2020



Les haltes cyclotouristiques

Catégories de haltes



Les aires principales : des aires de "départ-arrivée" situées tous les 30 km. Il s'agit du type d'aire le plus équipé, idéalement associé à une gare à proximité, une agglomération ou un parking offrant des services et des commerces existants.



Les aires secondaires : des aires de "pause longue" situées tous les 15 km. Elles offrent la possibilité de faire une pause pique-nique et de s'arrêter pendant plusieurs heures.



Les haltes de repos : des aires de "pause courte" situées tous les 5 km. Elles permettent un arrêt rapide de quelques minutes, et souvent associées à un point de vue ou à un événement le long du parcours.

Objectif

Garantir des services réguliers et continus le long d'un itinéraire cyclotouristique

Services associés

	Aire d'arrêt principale	Aire d'arrêt secondaire	Haltes-repos
Répartition	Tous les 20 à 30 km	Tous les 10 à 15 km	En alternance/près des centres bourgs
Tables et bancs	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲
Stationnement courte durée	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲
Poubelles	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲
Point d'eau potable	🚲🚲🚲	🚲🚲🚲	🚲🚲
Zone signalétique	🚲🚲🚲	🚲🚲	🚲
Sanitaires	🚲🚲🚲	🚲🚲	🚲
Stationnement longue durée	🚲🚲🚲	🚲	🚲
Atelier d'auto-réparation et d'entretien	🚲🚲	🚲	🚲
Point de recharge VAE	🚲🚲	🚲	🚲
Borne Wifi	🚲🚲	🚲	🚲
Aire de jeux	🚲🚲	🚲	🚲
Hébergement léger	🚲🚲	🚲	🚲

Légende

Équipement indispensable : 🚲🚲🚲

Équipement recommandé : 🚲🚲

Équipement facultatif : 🚲

4. Favoriser l'intermodalité

4.1. Etendre le Pass Navigo jusqu'à Gisors



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : des gares à la fréquentation variable (près de 300 000 voyageurs en 2022 pour Chaumont-en-Vexin – 16 000 voyageurs en 2022 à Lavilletterte) et une aire d'attractivité des aires importante
→ Potentiel de développement de l'usage du rail
- **Offre** : ligne J permettant de rejoindre Pontoise et Paris-Saint-Lazare (16 trains par jour pour chaque direction) mais des problèmes d'interopérabilité entre le Pass Pass d'Oise Mobilité et le Pass Navigo

Enjeu : Faciliter les déplacements domicile-travail à destination de l'Île-de-France afin d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle

Public cible

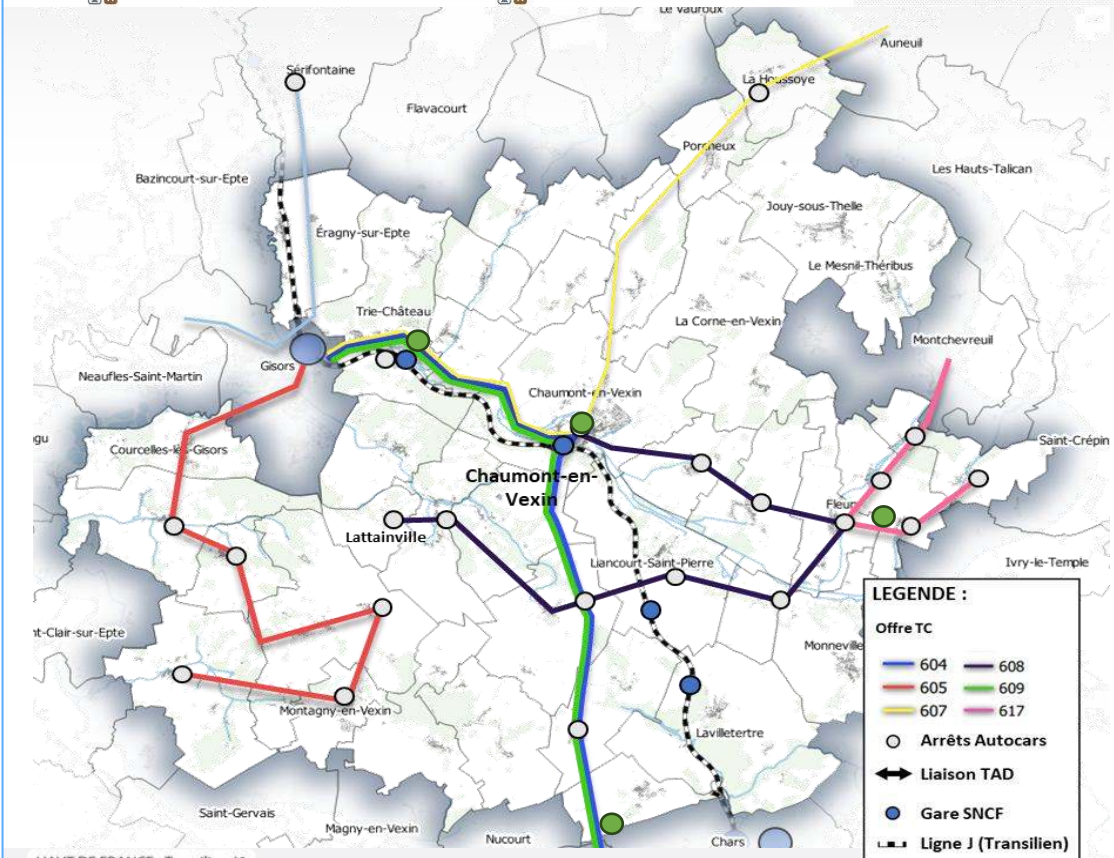


Proposition

- Echanger avec la Région HDF, IDF Mobilités et la SNCF = Comité de la ligne J : partage des difficultés rencontrées et propositions de pistes d'amélioration

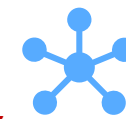
Gouvernance : Action partenariale de la Région HDF avec Île-de-France Mobilités

Niveau d'impact



Abonnements pour circuler sur la ligne J entre Paris et la CCVT

4. Favoriser l'intermodalité



Ex : PEM de Pont-L'Evêque (14) - 123 950 voyageurs en 2022

4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)
- **Offre** : peu d'alternatives à la voiture individuelles et des solutions qui fonctionnent de manière indépendante, ne permettant pas de proposer une offre qui concurrence la voiture individuelle

Enjeu : Création de PEM secondaires où s'articulent plusieurs offres de transports, adaptées au milieu rural et au contexte local

Public cible



Proposition

- **Temps 1** : commande groupée du matériel et transformation des aires de covoiturage et des arrêts de bus structurants en aires de mobilité (incluant le projet d'aire de covoiturage à Lierville) & des gares en PEM
- **Temps 2** : aménagement d'une aire de mobilité à chaque fois qu'une nouvelle aire de covoiturage, d'autopartage ou un arrêt de bus structurant est implantée.

Gouvernance : Action individuelle

Coûts indicatifs

Consigne à vélo : 4-7 k€

Totem de réparation vélo et station de gonflage : 1-2,5 k€

Panneau d'information voyageurs statique : 1,5-3k €

Mobilier urbain d'attente : 2 k€

Subventions

Département : 80k€ sur 5 ans

Niveau d'impact



Niveau 1 : pôles d'échanges multimodaux

- Train
- Cars interurbains
- Autopartage
- Covoiturage
- Vélo

Niveau 2 : aire de mobilité centrée sur l'autopartage

- Autopartage
- Cars interurbains et / ou ligne de covoiturage
- Vélo

Niveau 3 : aire de mobilité covoiturage et transports en commun

- Covoiturage
- Transports en commun
- Vélo

Niveau 4 : aire de mobilité de maillage local

- Covoiturage ou transports en commun
- Vélo



Ex : Luitré-Dompierre (35) – 1 800 hab.



Ex : Douvres-la-Délivrande (14) – 5 200 hab.



Ex : Treillières (44) – 8 730 hab.



Pôle d'échange multimodal

Un pôle d'échanges multimodal est un lieu aménagé de manière à favoriser l'intermodalité en milieu urbain : un dispositif spatial visant à favoriser l'accès aux différents modes de transport et à faciliter les correspondances

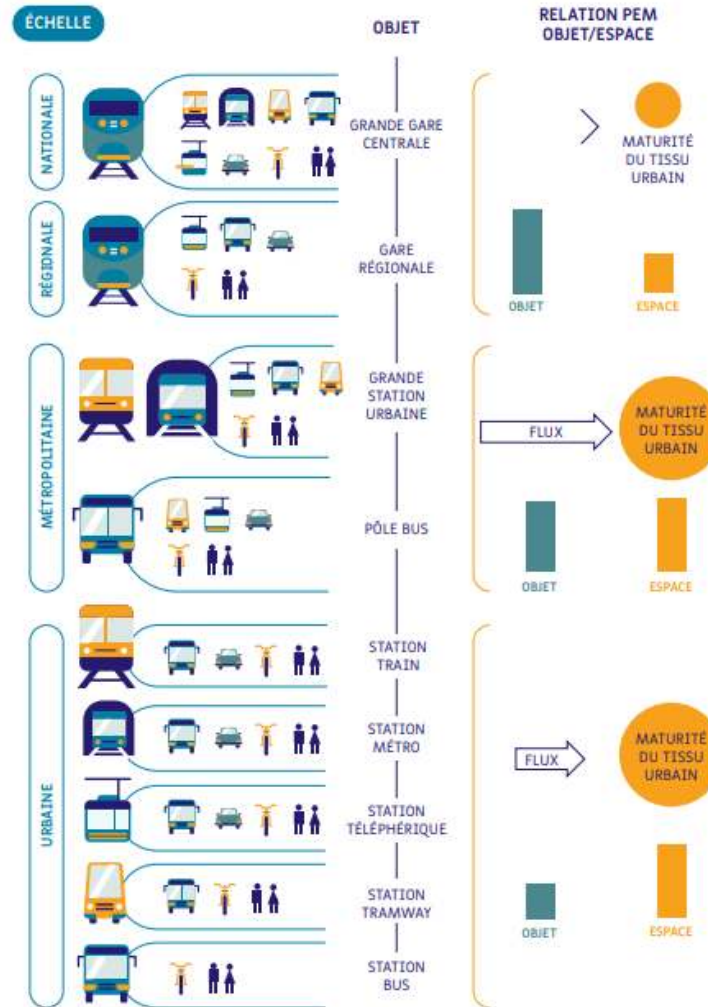
EXEMPLES DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



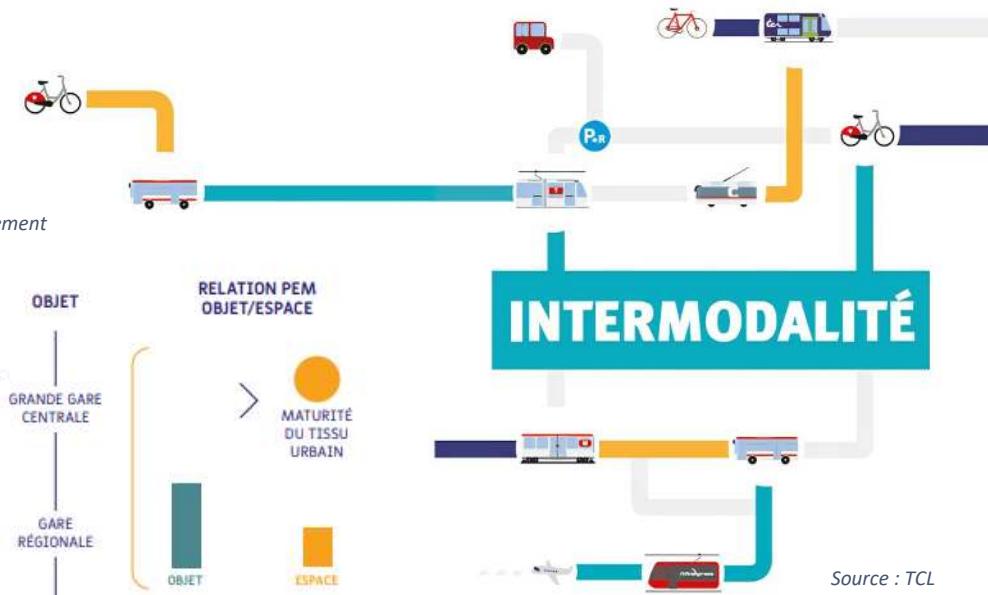
Pôle d'échange multimodal de Baillargues (34)

Source : europe-en-occitanie.eu

Source : Agence Française de Développement



Typologie des pôles d'échanges multimodaux



Source : TCL

Article D1112-8 - Code des transports - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

Pôle d'échanges : lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points.

Aire de mobilité

Forme particulière de Pôle d'Échange Multimodal adaptée aux territoires peu denses

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité peuvent se caractériser par des équipements légers voire modulables, des investissements plus modestes et des délais d'aménagements plus courts

Services pouvant être proposés dans une aire de mobilité



- ✓ Arrêt, borne dynamique ou aire de covoiturage
- ✓ Station d'autopartage
- ✓ Parkings avec bornes de recharge pour véhicules électrique
- ✓ Stationnement sécurisé pour vélo
- ✓ Service de location de vélo
- ✓ Arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire

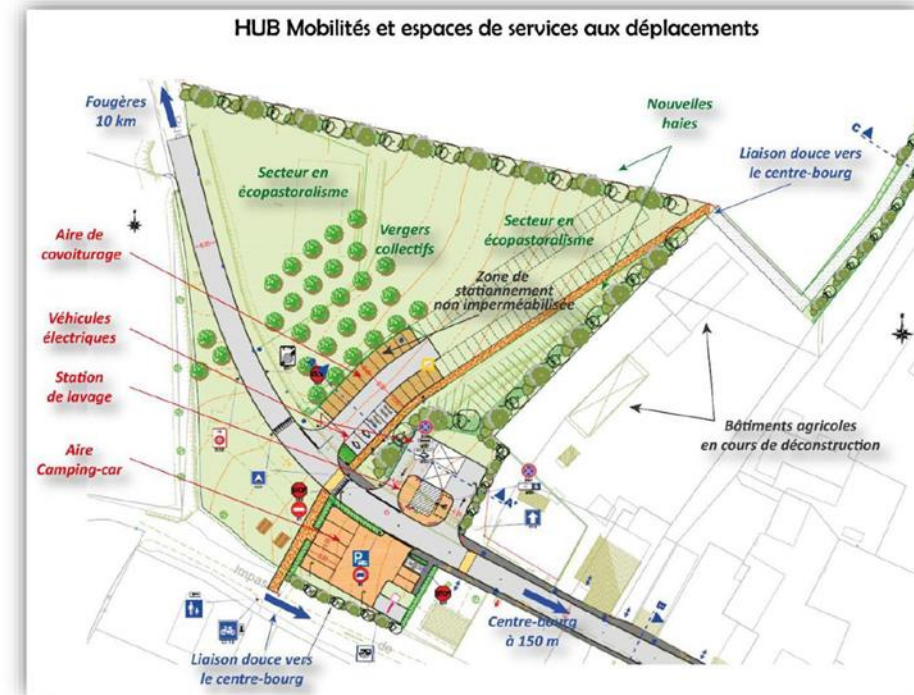


Schéma d'aménagement du hub de mobilité de Luitré-Dompierre.

Source : Commune de Luitré-Dompierre

La parcelle d'environ deux hectares n'est occupée qu'en partie par les services de mobilité puisque le projet de la commune est de maintenir un secteur dédié notamment à des vergers collectifs.



Esquisse du projet d'aire de mobilité multimodale de Douvres-la-Délivrande (hypothèse de travail)

Source : communauté de communes Cœur de Nacre

5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements



5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : un développement du recours au télétravail, occasionnel ou régulier, amplifié par la crise sanitaire de 2020
- **Offre** : deux espaces recensés à proximité du territoire : COWORK VEXIN à Magny-en-Vexin et l'arche de Gisors

Enjeu

- Proposer des lieux de travail à proximité directe du lieu de domicile des habitants du territoire
- Offrir une possibilité de travailler sur le territoire pour des personnes extérieures en déplacement professionnel

Public cible



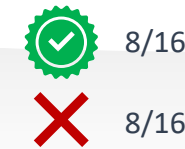
*Action commune avec le PCAET
TR.1.0. Encourager le développement
du télétravail et des tiers-lieux*

Proposition :

- Echanges avec la SNCF pour encourager l'installation d'espaces de travail en gare
- Echanges avec les entreprises pour encourager l'installation d'espaces de travail
- Partenariat avec une association locale (aide aux travaux d'aménagements et éventuelle subvention)
- Aménagement et gestion d'un service de coworking

Gouvernance : Action partenariale avec une association locale / la SNCF / les entreprises

Niveau d'impact : + ○ ○



Espace de coworking Pro-pulsion au Thuit-de-L'Oison (27)



Espace de coworking en gare de Bernay (27)



Définition

La démobilité vise à **diminuer les déplacements subis** et augmenter les mobilités choisies.

Cela peut se traduire par la **création de tiers-lieux** : lieux où des **personnes** d'horizons différents **se regroupent** et **partagent leurs compétences**, équipements et moyens matériels. Le tout est fondé sur la logique du « **faire ensemble** ».



Typologies

Espaces de travail partagés : coworking

Ateliers partagés : fablabs

Espaces de vente de producteurs locaux, de cafés : épiceries associatives, ressourceries, conciergeries

En zone rurale, il est préférable de construire un **lieu hybride plurifonctionnel** pour toucher une cible plus large.



Cibles

Peut toucher une cible **très large**

Dépend des services proposés



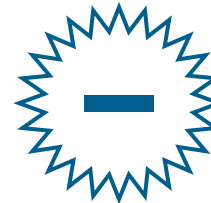
Avantages

Renforce le **lien social**

Redynamise les petites communes

Limite les déplacements

Offre de **nouveaux services**



Difficultés

Absence de modèle économique immédiat et viable pour les acteurs privés

Disponibilité d'un **lieu propice** (visible et modulable)

Présence d'un **nombre d'utilisateurs et de porteurs de projet** suffisamment important et impliqués.

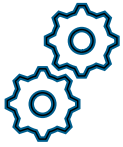


Gouvernance

Collégiale ou associative par la communauté d'utilisateurs

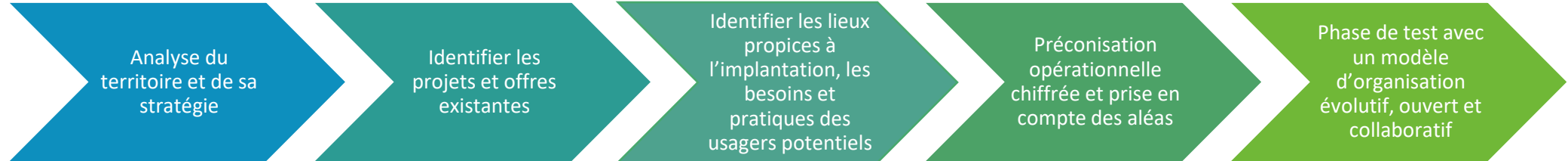
Présence potentielle d'un employé chargé de la logistique et de l'animation

Rôle des collectivités variable : peuvent être impliquées (mise en relation avec acteurs locaux, financement, aides logistiques etc.) ou spectatrices



Mise en œuvre

Durée de l'étude : 6 mois à 2 ans. Une société telle que Relais d'Entreprise peut accompagner la création de tiers-lieux.



Facteurs de pérennisation

Réalisation d'une **phase test**

Diversifier les sources de revenus : subventions, participation des adhérents, organisation d'évènements, location des locaux

Maintien de la **dynamique collective** et place importante laissée aux usagers



Coût

Très variable selon le projet (un retour d'expérience à 46 000€)

Financements : **subventions** (département, programme LEADER, fonds TEPCV, fondation de France, mécénat), revenus locatifs, adhésions annuelles

6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité

6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO



12/16



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle ; plateforme Oise Mobilité du SMTCO permettant de planifier son déplacement (offre en transports et calculateur d'itinéraire) et d'acheter des titres de transport centralisés sur le « pass pass » ou le ticket rechargeable.
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

Enjeu

- Partage de l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire de l'Oise

Public cible

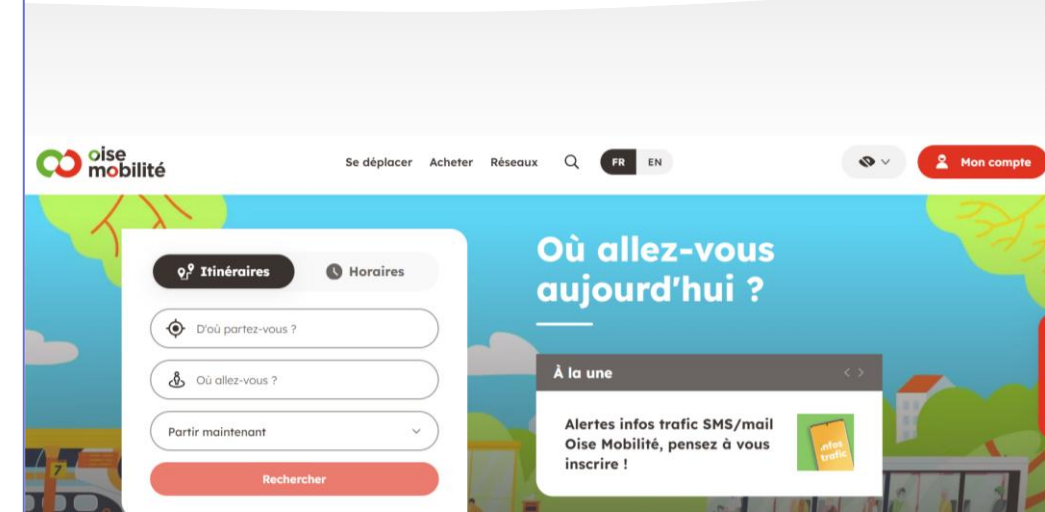


Proposition :

- Partager la plateforme au sein de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle
- Communiquer auprès du SMTCO les nouvelles offres de transport développées sur le territoire pour leur intégration sur la plateforme

Gouvernance : Action partenariale avec le SMTCO

Niveau d'impact :



Plateforme Oise Mobilité du SMTCO



Support de titres de transports proposés par la plateforme

6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité

6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

9/16



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

Enjeu

- Partage ludique des solutions alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer sur le territoire du Vexin-Thelle

Public cible



Proposition : Définition d'une programmation événementielle tout au long l'année (défi « Mai à Vélo », « Vexin-Thelle en fête », défi « Sans ma voiture », challenges d'écomobilité scolaire ou interentreprises, atelier de réparation de vélos, tests de VAE, prévention routière, balades vélo, ateliers de formation, bourse aux vélos etc.)

Gouvernance : Action individuelle portée par la Communauté de Communes

Coûts et moyens humains : 25 000 € / 0,5 ETP

Niveau d'impact : +++



Challenge mobilité
CA du Grand Sénonais (89)
Septembre 2022



Challenge « Mai à vélo »
Edition 2023



Atelier de réparation et d'entretien de vélos en gare de Nanterre (92)



7. Optimiser la logistique routière

7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds



8/16



3/8



8/16



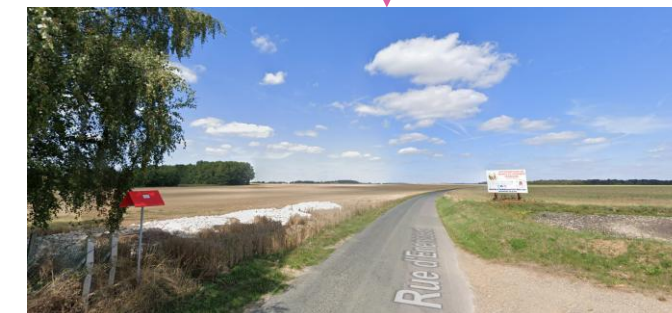
3/8



Exemple de secteur à apaiser



Projet du futur lycée à Chaumont-en-Vexin



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : des départementales structurantes qui traversent les centres-bourgs (ex : RD981 à la Houssoye / RD981 à Trie-Château / RD583 et RD923 à Chaumont-sur-Vexin / RD105 à Fleury, RD153 à Serans, etc.)
- **Pratiques** : un trafic important de poids lourds sur les départementales, notamment en traversée des centres-bourgs ; un fort potentiel de développement des modes actifs dans les centres-bourgs mais des déplacements dangereux

Enjeu : Imposer le contournement des centres-bourgs par les poids-lourds afin de sécuriser les déplacements des modes actifs

Proposition : Poursuivre les échanges avec le département de l'Oise (diagnostiquer les secteurs problématiques, propositions de solutions, etc.)

Gouvernance : Action partenariale avec le département de l'Oise

Moyens humains à mobiliser : 0,25 ETP

Coûts et subventions mobilisables

- Montant des travaux à définir
- Les aménagements légers de type jalonnement et modification de plan de circulation (hors création de nouvelles voiries) pourront être subventionnés par le CD60 jusqu'à 80%.

Niveau d'impact



IV

PLAN D'ACTION

IV.1

Présentation générale du plan d'action



Présentation générale du plan d'action

Un plan d'action décliné en 5 axes = Objectifs opérationnels



1. Conforter l'offre de **transports en commun**



2. Optimiser et mutualiser l'usage de la **voiture individuelle**



3. Développer les **mobilités actives** en milieu rural



4. **Sensibiliser et inciter** à de nouvelles pratiques de mobilités



5. Optimiser la **logistique routière**

RAPPEL DES ENJEUX DU PMS



Encourager la transition
écologique des transports



Améliorer l'offre de mobilités
pour tous les habitants



Présentation générale du plan d'action

Chaque action répondant aux besoins d'un ou plusieurs publics-cibles

= Objectifs stratégiques



1. Déplacements du quotidien – « Grand public »

Permettre l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements de courte, moyenne et longue distance



2. Mobilité solidaire à destination des personnes non-motorisés, personnes âgées, jeunes, PMR, etc.

Offrir des possibilités de déplacements à tous - à tout âge
→ droit à la mobilité



3. Touristes et visiteurs

Développer un tourisme durable et améliorer l'accessibilité du territoire pour les touristes et excursionnistes

RAPPEL DES ENJEUX DU PMS



Encourager la transition écologique des transports



Améliorer l'offre de mobilités pour tous les habitants

Présentation générale du plan d'action

12 actions, dont 6 relevant directement des compétences de la CCVT

1. Conforter l'offre de transports en commun avec les partenaires

1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers

1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes

2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané

2.3. Participer au développement de la mobilité électrique sur le territoire

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Définir un réseau dédié aux modes actifs pour les déplacements du quotidien et de loisirs en s'appuyant sur le réseau cyclotouristique existant (Plan vélo en interne)

3.2. Implanter davantage de stationnement vélo

3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

4. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités

4.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO

4.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

5. Optimiser la logistique routière

5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire



Note méthodologique sur la co-construction du plan d'action

- Objectif : aboutir à un plan d'action ambitieux mais réaliste et adapté aux moyens de la collectivité
- Moyens : réunions techniques avec les services ; ateliers de concertation (élus – y compris le comité des partenaires – et acteurs socioéconomiques)
- Arbitrage :
 - ✓ Approfondissement de la stratégie cyclable (pas de nouvelle étude pré-opérationnelle mais volonté de lancer des actions concrètes) ;
 - ✓ Intégrer les actions sur l'intermodalité (ancien axe 4 – cf. stratégie) directement au sein des actions 1.1. – 1.2 et 2.1 afin de simplifier et d'améliorer la lisibilité du plan d'action ;
 - ✓ Suppression de l'ancien axe 5 (cf. stratégie), relevant davantage des prérogatives du pôle de développement économique.

IV.2

Présentation détaillée du plan d'action

Note : les coûts indiqués sur les fiches actions et dans le PPI correspondent aux montants HT, avant éventuelles subventions.

Axe 1

Conforter l'offre de transports en commun





1. Conforter l'offre de transports en commun



1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires

Constats issus du diagnostic

- **Offre** : ligne de Transilien J avec 16 trains par jours à destination de Paris et de Gisors. Offre présentant cependant des points durs pour les usagers, notamment en termes de billetterie, tarification, fréquence et amplitude de la desserte et intermodalité avec les cars interurbains régionaux.
- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) ; des gares à la fréquentation variable (près de 300 000 voyageurs en 2022 pour Chaumont-en-Vexin – 16 000 voyageurs en 2022 à Lavilletterre) et une aire d'attractivité des aires importante → Potentiel de développement de l'usage du rail

Enjeu : Faciliter les déplacements du quotidien internes au territoire et à destination des pôles extérieurs du territoire via la ligne de Transilien J

Public cible



Propositions

- Relancer le comité de la ligne J pour faire remonter les difficultés rencontrées
- Echanger avec la Région pour améliorer l'intermodalité entre les cars interurbains du réseau *Hauts-de-France Mobilités* et la ligne J (à destination de Gisors et Paris en HPM – Heure de Pointe du Matin, depuis Gisors et Paris en HPS – Heure de Pointe du Soir)

Gouvernance

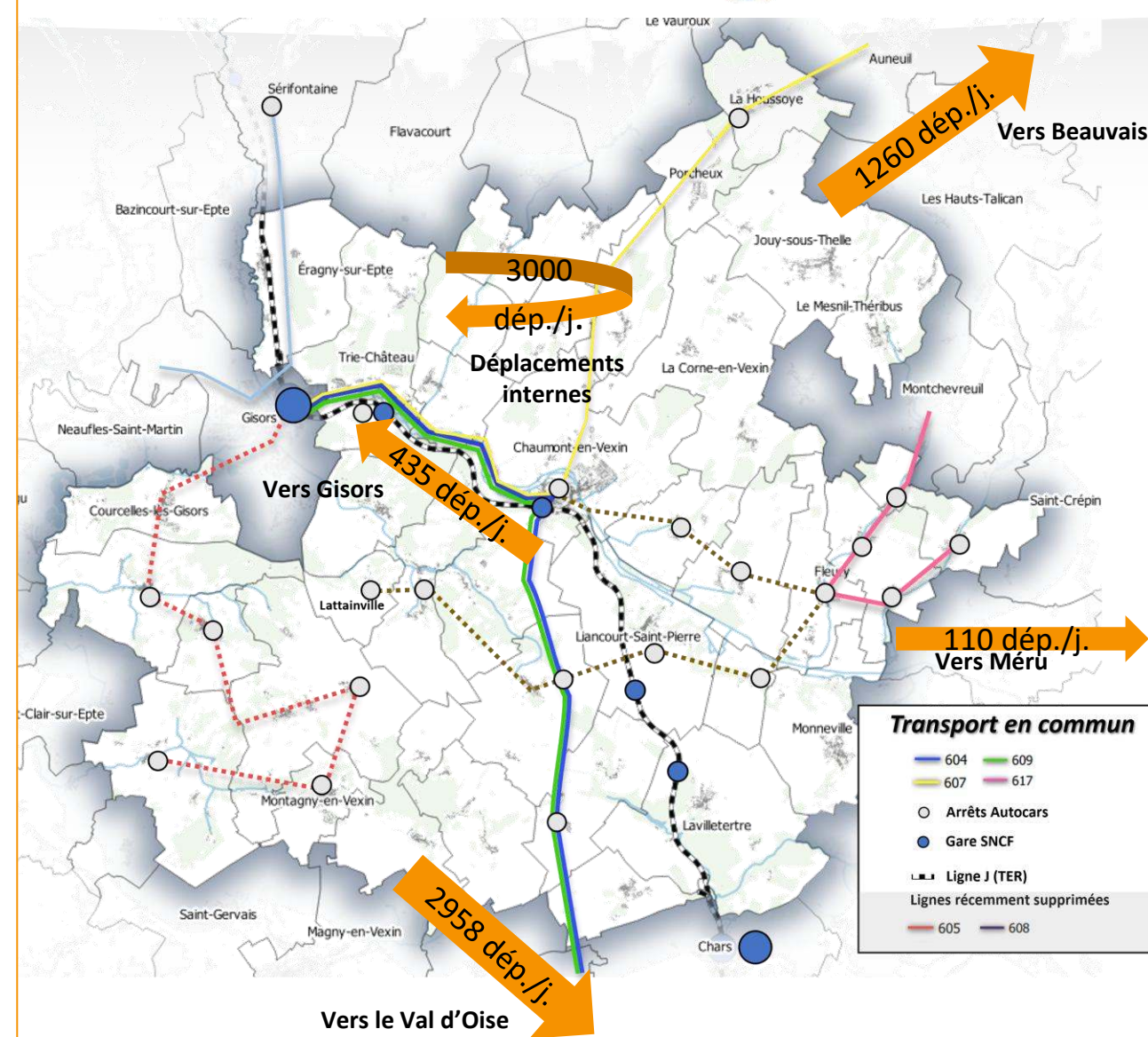
Action partenariale avec le comité de la ligne J

Priorité : court terme (2026-2030)

Niveau d'impact :

Composition du comité de la ligne J

- SNCF (Voyageurs et Réseaux)
- Région Hauts-de-France
- Ile-de-France Mobilité
- EPCI traversés par la ligne J – dont la CCVT
- Communes traversées par la ligne J – dont communes de la CCVT



1. Conforter l'offre de transports en commun



Action commune avec le PCAET
TR.6.0. Améliorer l'offre
régionale de transport collectif



1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires



Liste des points d'amélioration établie lors du diagnostic et de la stratégie, sur lesquels échanger dans le cadre du comité de la ligne J

Billettique et tarification

• Fonctionnement actuel : une ligne exploitée par la SNCF pour le compte d'IDFM mais une billettique et une tarification sur le territoire de la CCVT relevant de la Région Hauts-de-France (Pass Navigo valable uniquement jusqu'à la gare de Chars) : nécessité d'uniformiser les titres de transport → Vers une extension du Pass Navigo au-delà de l'Île-de-France ?

• Difficultés d'accès aux titres de transports à destination de l'Île-de-France en gare de Chaumont-en-Vexin (obligation d'achat d'un ticket en gare de Gisors pour un trajet depuis Chaumont-en-Vexin vers Paris pour certaines tarifications spécifiques

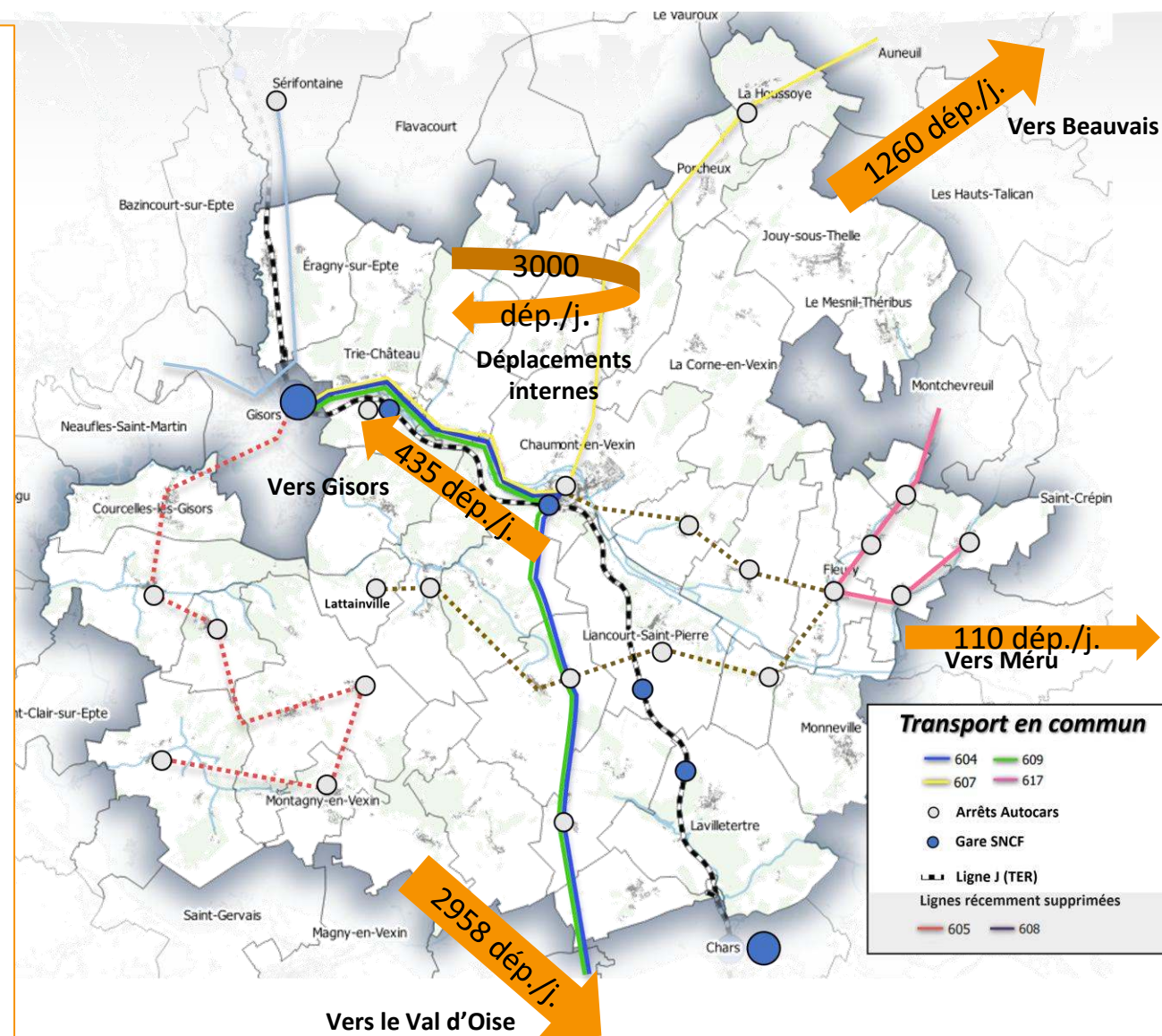
• Proposer des tarifs plus attractifs

Amplitude horaire, fréquence et temps de parcours

- Réduire les temps de trajet
- Densifier la desserte aux heures creuses ainsi qu'en heure de pointe
- Améliorer la fiabilité du service

Couverture géographique

• Etudier la mise en place de liaisons directes vers Rouen (le territoire étant à équidistance de Paris et Rouen), Amiens (ville universitaire de rattachement) et Lille, sans passer par Paris



Problématique principale
-
A traiter prioritairement dans le cadre du COM du bassin Ouest de l'Oise



1. Conforter l'offre de transports en commun



1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

Action commune avec le PCAET
TR.6.0. Améliorer l'offre
régionale de transport collectif



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : 7 lignes principales de cars interurbains (6 du réseau *Hauts-de-France Mobilités* cf. carto et 1 du réseau IDF Mobilité), 8 lignes desservants collèges et lycées ouvertes à tous type d'usagers, 15 lignes desservants les écoles et RPI non ouvertes au public ; offre présentant cependant des points durs pour les usagers (accès à l'information, maillage du territoire, fréquence et amplitude horaires de desserte)
- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Commune (env. 3000 dép./j.)

Enjeu : Faciliter les déplacements du quotidien entre les pôles du territoire et à destination des pôles extérieurs via les lignes de cars interurbains du réseau *Hauts-de-France-Mobilités*

Public cible



Proposition

- Echanger avec la Région pour conforter l'offre en cars interurbains via les Contrats Opérationnel de Mobilité (COM) - fin des négociations des COM : mi-2025
- Etudier la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routiers des EPCI voisins sur le territoire de la CCVT via une convention

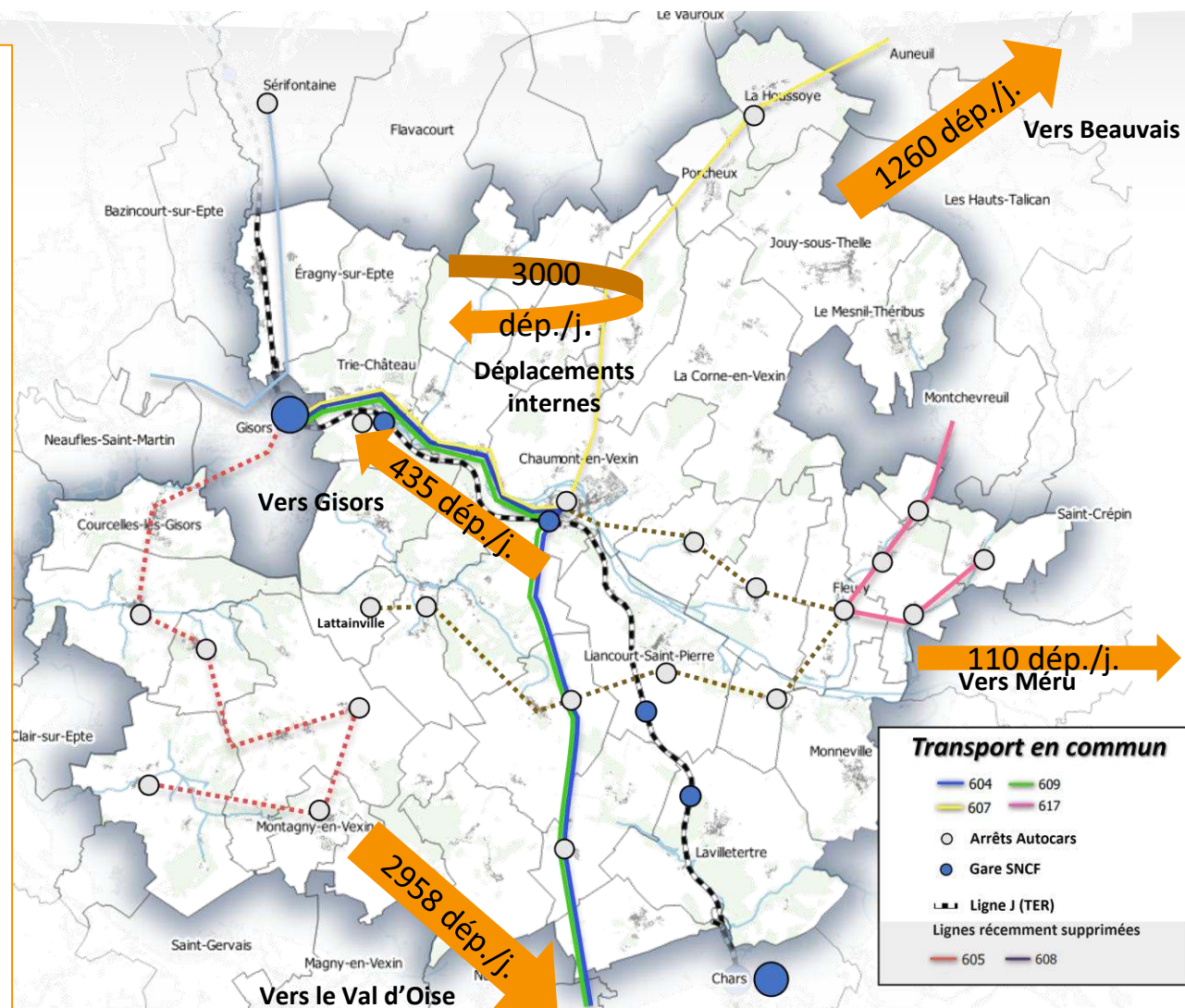
Gouvernance

Action partenariale avec la Région des Hauts-de-France et les EPCI voisins

Planning : court terme (2026-2030)

Coût : à définir pour l'extension des services de transports en communs des EPCI limitrophes sur le territoire selon l'offre proposée

Niveau d'impact



1. Conforter l'offre de transports en commun



Action commune avec le PCAET
TR.6.0. Améliorer l'offre
régionale de transport collectif

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

Liste points d'amélioration établie lors du diagnostic et de la stratégie, sur lesquels échanger avec la Région Hauts-de-France et les EPCI voisins

Fréquence, amplitude horaire et temps de parcours

- Augmenter la desserte en bus en heures creuses, not. en soirée entre Chaumont-en-Vexin et Beauvais
- Densifier la desserte aux heures de pointe, not. la ligne 607 – saturée aujourd'hui avec une superposition d'usagers (grand public et lycéens)

Couverture géographique

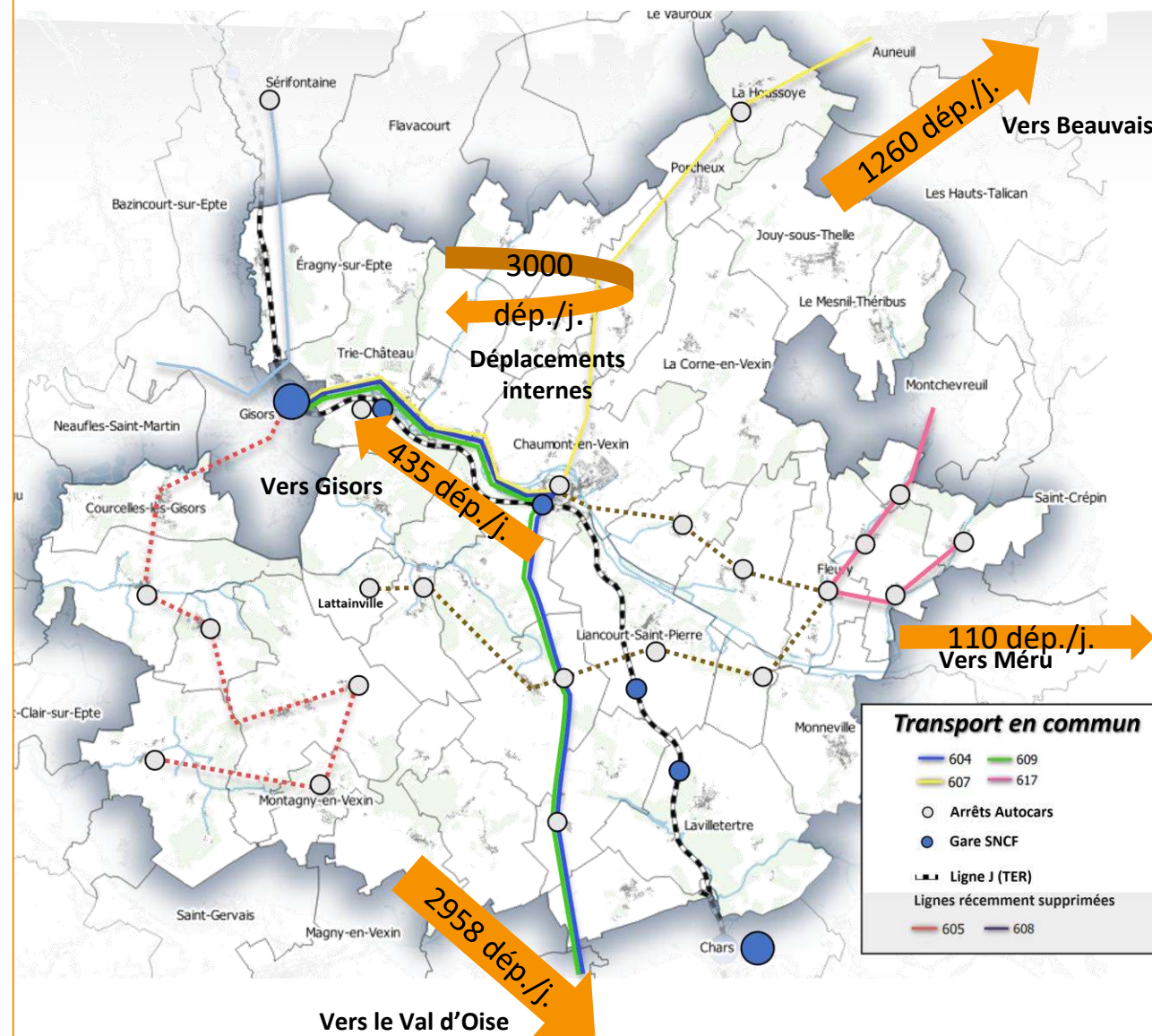
- Création de nouvelles lignes, en rabattement vers Chaumont-en-Vexin
- Favoriser le rabattement en cars vers les gares du territoire
- Relier les centres-bourgs principaux entre les AOM (lignes express vers Beauvais, Méru et Amiens)

Communication

- Renforcer la communication sur l'offre existante, notamment les horaires

Intermodalité

- Développer des lignes de bus en rabattement vers les gares du territoire (Liancourt-Saint-Pierre et Lavilletterte)
- Améliorer la coordination des horaires entre les cars interurbains et les trains en gare de Trie-Château et Chaumont-en-Vexin afin de permettre les correspondances
- Favoriser l'intermodalité avec les cycles en installant des consignes pour stationner les vélos de manière sécurisée aux arrêts de bus structurants (pour le transport scolaire, possibilité de déployer une offre évolutive selon les besoins des élèves)



1. Conforter l'offre de transports en commun

1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale



Action commune avec le PCAET
TR.7.0. Soutenir le transport solidaire et les mobilités partagées

Source des données : INSEE 2020

Constats issus du diagnostic

- Demande** : 7,6% de chômeurs sur le territoire (difficultés éventuelles d'accès aux mobilités dans un contexte dépendance à la voiture individuelle et de hausse des coûts de l'énergie)
1 personne sur 5 a moins de 14 ans et près d'1 personne sur 10 a plus de 75 ans
→ Une part importante de la population qui n'a pas (facilement) accès à la voiture individuelle
- Offre** : peu d'alternatives à la voiture individuelle existantes, hormis le service de transport d'utilité sociale du Centre Social Rural du Vexin Thelle (CSRVT), celui des ambulances de Trie-Château et une étude de faisabilité pour l'éventuelle mise en place d'une plateforme mobilité solidaire et d'un service de location solidaire (subvention de la CCVT à hauteur de 950 € en 2024) par la Maison de l'Emploi et de la Formation du Sud-Ouest de l'Oise (MEFSOO)

Enjeu

Faciliter les déplacements des personnes peu ou non-motorisées au sein du territoire

Public cible



Proposition

- Echanger avec la Région et le Département via les Plan d'Actions Mobilités Solidaires (PAMS) – définir le public-cible, les modalités d'accès au service, gouvernance, coûts, planning de mise en œuvre, etc.

Gouvernance :

- Action partenariale avec la Région et le Département (ainsi qu'avec le CSRVT, la MEFSOO et les communes)

Planning : court terme (2026-2030)

Niveau d'impact :



Transport d'utilité sociale existant

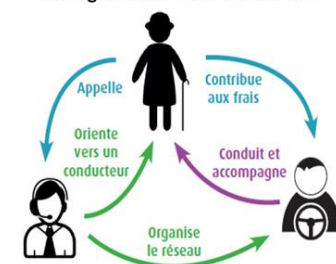


Transport d'utilité sociale en projet



(tout le monde s'y retrouve)

L'utilisateur bénéficiaire du service



L'animateur référent du service

Le conducteur bénévole

Rappel du fonctionnement d'un transport d'utilité sociale



Quelle complémentarité entre les différents services ?

Le transport d'utilité sociale



Définition

Service organisé par des **associations** à la destination d'un **public spécifique**. La distance maximale d'un trajet est de 100km et les véhicules doivent avoir moins de 9 places.



Cibles

Les personnes dont l'**accès** aux transports publics collectifs ou particuliers est **limité** du fait de leur **revenus ou localisation géographique**. Le plus souvent, cela représente en grande partie des **personnes âgées**.

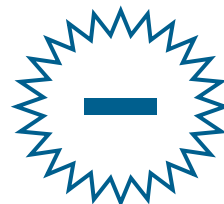


Avantages

Coût faible pour l'AOM.

Rompt l'isolement des personnes âgées, **crée du lien social** et encourage la solidarité intergénérationnelle.

Encourage la conservation de l'autonomie et le maintien à domicile des personnes âgées.



Difficultés

Réussir à **créer un réseau durable et fiable** de bénévoles. Obtenir suffisamment de **financements**.



Gouvernance

Service géré par une **association**, parfois avec le soutien de l'AOM.



Coût

Budget annuel de fonctionnement : **17 000 à 34 000 €**

Financements : **Subventions** de l'Etat, de la région, du département, des communautés de communes ou de fondations privées, les **adhésions** annuelles (de 1000 à 2000€) et les **contributions au coût de déplacement** (plafonnée à 0,32€/km).

Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA

Axe 2

Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

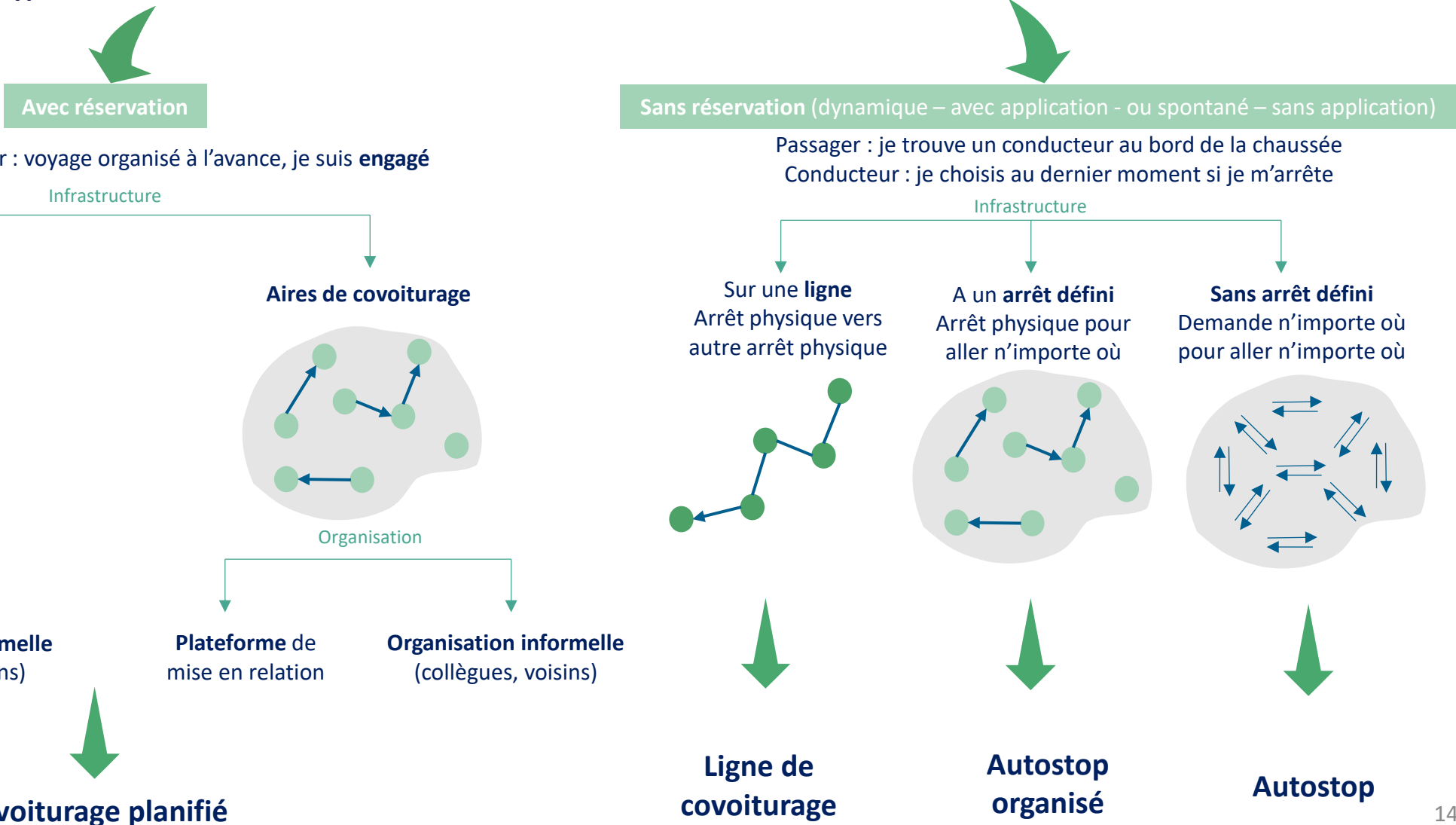


Le covoiturage



Définition

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il s'agit donc d'une pratique non professionnelle. Il en existe **deux grands types** : avec ou sans réservation.



Inspiré de : ECOV, Agir à l'échelle régionale pour le développement du covoiturage

Le covoiturage



Axes de travail

Services proposés et fonctionnalités : mise en relation, tarification, horaires, paiement

Animation et **communication** du service

Mise en place d'**infrastructures** : aires de covoiturages, point de prise en charge/dépose, voies réservées, stationnements prioritaires



Cibles

Touche une cible **très large**



Coût

Très variable selon le projet (varient entre x1 et x200)

Subventions destinées aux conducteurs : entre 2 et 4€

Animations et communication : 1300 à 4000€/an

ETP allant de 0,3 à 1.

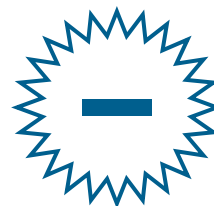
Total : à l'échelle d'une région **10 000€/million d'habitants**

Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA



Avantages

Economie financière, **lien social**, vertueux, décongestion des routes, offre **solution** aux **personnes non véhiculées**, diminution du nombre de places de stationnement, réduit fatigue au volant



Difficultés

Méconnaissance des pratiques, **augmentation du temps** de trajet, **freins psycho-sociaux**, trouver covoitureur compatible, solution incertaine pour le trajet retour, **garantie et contrainte** des horaires, **peur** de rouler avec un inconnu

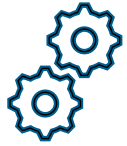


Gouvernance

Rôles éventuels des collectivités : organiser la mise en relation des covoitureurs, subventionner les trajets réalisés, communiquer, faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de covoitureurs

Le tout peut être géré **en régie** ou par un **prestataire/association**

Le covoiturage



Mise en œuvre

1,5 an avant le lancement du service et 3 ans pour atteindre le stade final (variable selon les projets).



Aide au choix



Covoiturage dynamique	Information en temps réel, indemnisation encadrée	Cible restreinte, manque de fiabilité et de maturité des techniques, difficulté à atteindre la taille critique, modèle économique incertain
Autostop organisé	Mise en relation organisée et aisée	Coûts d'investissement moyens (signalisation)
Ligne de covoiturage	Encourage la pratique et augmente l'efficacité globale des infrastructures	Coûts d'investissement importants (arrêts dédiés avec mobilier et voies réservées)

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes



Source des données : INSEE 2020

Constats issus du diagnostic

- Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) ; majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- Offre** : plateforme sans commission Pass Pass Covoiturage sous gestion du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ; 2 aires de covoiturage existantes (Jouy-sous-Thelle, Chaumont-en-Vexin) et une aire en projet à Lierville

Enjeu : Mutualiser l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs

Public cible



Niveau d'impact



Proposition

- Service** : Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage (gérée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France) pour la mise en relation des conducteurs et des passagers ; aide de la Région des HDF pour les salariés via l'Aide au Transport aux Particuliers, à hauteur de 20€/mois
- Infrastructures** : Densifier le maillage en aires de covoiturage
 - En cours : étude pour la création d'une aire de covoiturage à Lierville
 - Court terme : transformation des parkings de Trie-Château et Fleury en aires de covoiturage
 - Moyen terme : étude pour la création d'une aire de covoiturage à Boutencourt
 - Long terme : travaux d'aménagement des aires de Lierville et Boutencourt

Gouvernance : action partenariale avec la Région ; action individuelle

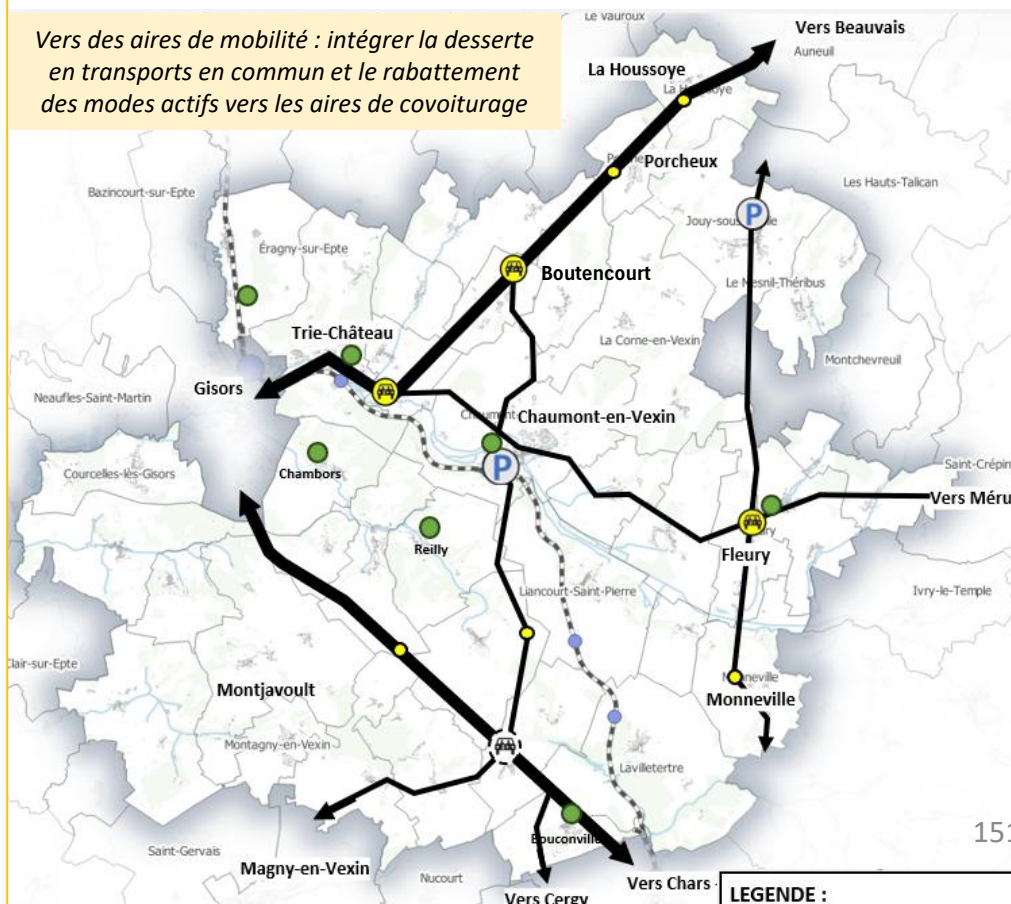
Coût - Aires de 20 places : 10k€ d'études et 100k€ de travaux dans le cas d'une création d'aire – 15k€ de travaux dans le cas de la transformation d'un parking existant en aire (réhabilitation superficielle - signalisation verticale horizontale)

Subventions

- Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie** : Fonds Vert – Axe 3
 - Volet 1 : 50% planification covoiturage et étude de potentiel de covoiturage
 - Volet 2 : 20% des travaux, max. 3 k€/place
- Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNAADT) de l'Etat** : 80% des études
- Dotations d'Équipement aux Territoires Ruraux (DETR)** : 40 % de 70 k€ max en 2024, soit 28.000 € ;
- FEDER via la Région** : 50 k€

Priorité : court terme (2026-2030), moyen terme (2031-2035), long terme (2036 – 2040)

Vers des aires de mobilité : intégrer la desserte en transports en commun et le rabattement des modes actifs vers les aires de covoiturage



151

Action commune avec le PCAET

TR.1.0. Encourager le covoiturage par la communication et la création de sites propices (aires de covoiturage)



Source image : Le Monde

LEGENDE :

Mobilité partagée

- Parking de covoiturage existante
- Aire de covoiturage en projet
- Aire de covoiturage envisageable
- Arrêt dynamique envisageable (+ 10 000 véhicules/jr)
- Ligne de covoiturage structurante (+ 10 000 véhicules/jr)
- Ligne de covoiturage secondaire (5 000 – 10 000 véhicules/jr)
- ZAE / entreprise + 50 salariés



2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontané

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail extérieurs au territoire, à destination de Beauvais, Méru, l'Oise, Gisors) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Communes (env. 3000 dép./j.) ; majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour le domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- **Offre** : réseau de départementales structurantes (RD981 et RD915) et secondaires (RD923 – RD153)

Enjeu : Optimiser les déplacements concentrés sur les axes majeurs du territoire en lien avec les pôles extérieurs OU au sein du territoire de la CCVT

Public cible



Niveau d'impact :



Planning : long terme (2036-2040)

Proposition

- Déployer des **lignes de covoiturage** (lancement d'études de faisabilité ; aménagement de lignes de covoiturage, en plusieurs temps selon le potentiel identifié) → *déplacements grande distance en lien avec les pôles extérieurs à la CCVT*
- Mettre en place un service d'**autostop organisé** → *déplacements internes de courte distance*

Gouvernance : action partenariale avec les communes, ainsi que la Région et les EPCI voisins ; réalisation des études et mise en œuvre opérationnelle par un exploitant spécialisé

Coûts et subventions mobilisables :

Autostop organisé

Coûts d'investissement (signalisation) : 13 k€ pour 90 panneaux

Coûts de fonctionnement : 10,1 k€ pour la 1^{ère} année / 4,6 k€ pour les années suivantes – *devis pour le déploiement du service*

Rézipouce sur le territoire

Ligne de covoiturage

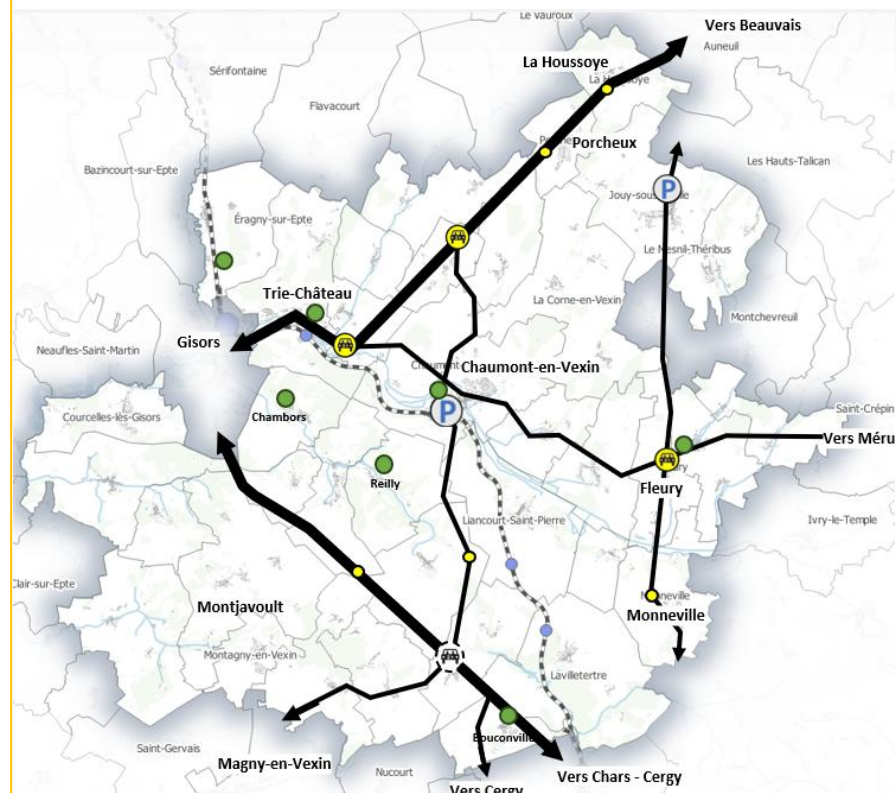
Coût de l'étude : 10-15 k€ pour un EPCI

Coût de la mise en œuvre et de l'exploitation d'une ligne sur 2 ans : Panneaux et application : 150-300k€

Subventions

Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% études de création de lignes de covoiturage, de potentiel de covoiturage / volet 3 : 50% pour les lignes de covoiturage, 900.000 €/ligne structurante, 50% frais de fonctionnement services de covoiturage / volet 4 : 50% actions de communication/animation) ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études ; FEDER via la Région : potentielle mobilisation, avec un seuil minimal de 50k€ HT (Cf DOMO Ospé 2.8 type d'action 1, page 180)

Source des données : INSEE 2020



→ Ligne de covoiturage



← Autostop organisé

LEGENDE : Mobilité partagée	
	Parking de covoiturage existante
	Aire de covoiturage en projet
	Aire de covoiturage envisageable
	Arrêt dynamique envisageable
	Ligne de covoiturage structurante (+ 10 000 véhicules/jr)
	Ligne de covoiturage secondaire (5 000 – 10 000 véhicules/jr)
	ZAE / entreprise + 50 salariés

Aire de mobilité

Forme particulière de Pôle d'Échange Multimodal adaptée aux territoires peu denses

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité peuvent se caractériser par des équipements légers voire modulables, des investissements plus modestes et des délais d'aménagements plus courts

Services pouvant être proposés dans une aire de mobilité



- ✓ Arrêt, borne dynamique ou aire de covoiturage
- ✓ Station d'autopartage
- ✓ Parkings avec bornes de recharge pour véhicules électrique
- ✓ Stationnement sécurisé pour vélo
- ✓ Service de location de vélo
- ✓ Arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire

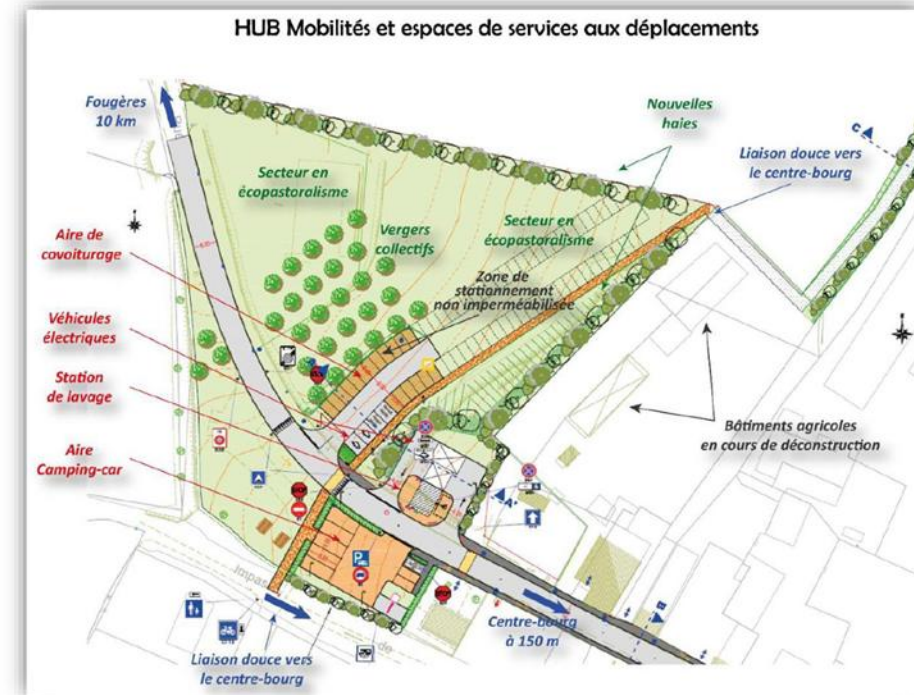


Schéma d'aménagement du hub de mobilité de Luitré-Dompierre.

Source : Commune de Luitré-Dompierre

La parcelle d'environ deux hectares n'est occupée qu'en partie par les services de mobilité puisque le projet de la commune est de maintenir un secteur dédié notamment à des vergers collectifs.



Esquisse du projet d'aire de mobilité multimodale de Douvres-la-Délivrande (hypothèse de travail)

Source : communauté de communes Cœur de Nacre

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.3. Participer au développement de la mobilité électrique sur le territoire



Action commune avec le PCAET

TR.5.0. Soutenir et faciliter le passage vers des motorisations propres



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : un usage des bornes de recharge électrique en hausse constante, avec 220 charges par jour recensées sur le réseau Mouv'Oise
- **Offre** : réseau Mouv'Oise développée par le Syndicat de l'Energie de l'Oise (SE60), comprenant un parc de bornes de recharges électriques de 18 kVA, destinée à un usage complémentaire aux bornes présentes au domicile ou sur le lieu de travail des usagers ; un SDIRVE (Schéma Directeur des Installations de Recharge pour Véhicules Electriques) élaboré en 2023 ; des bornes de recharge rapide installées par des opérateurs privés



Enjeu

- Permettre aux détenteurs de véhicules électriques de circuler sur le territoire

Public cible



Proposition

- Convertir la flotte de véhicules de la CCVT
- Développer le parc de bornes de recharges dédiées aux véhicules de la CCVT et/ou accessibles au public sur les parkings de la CCVT, en complément des projets en cours

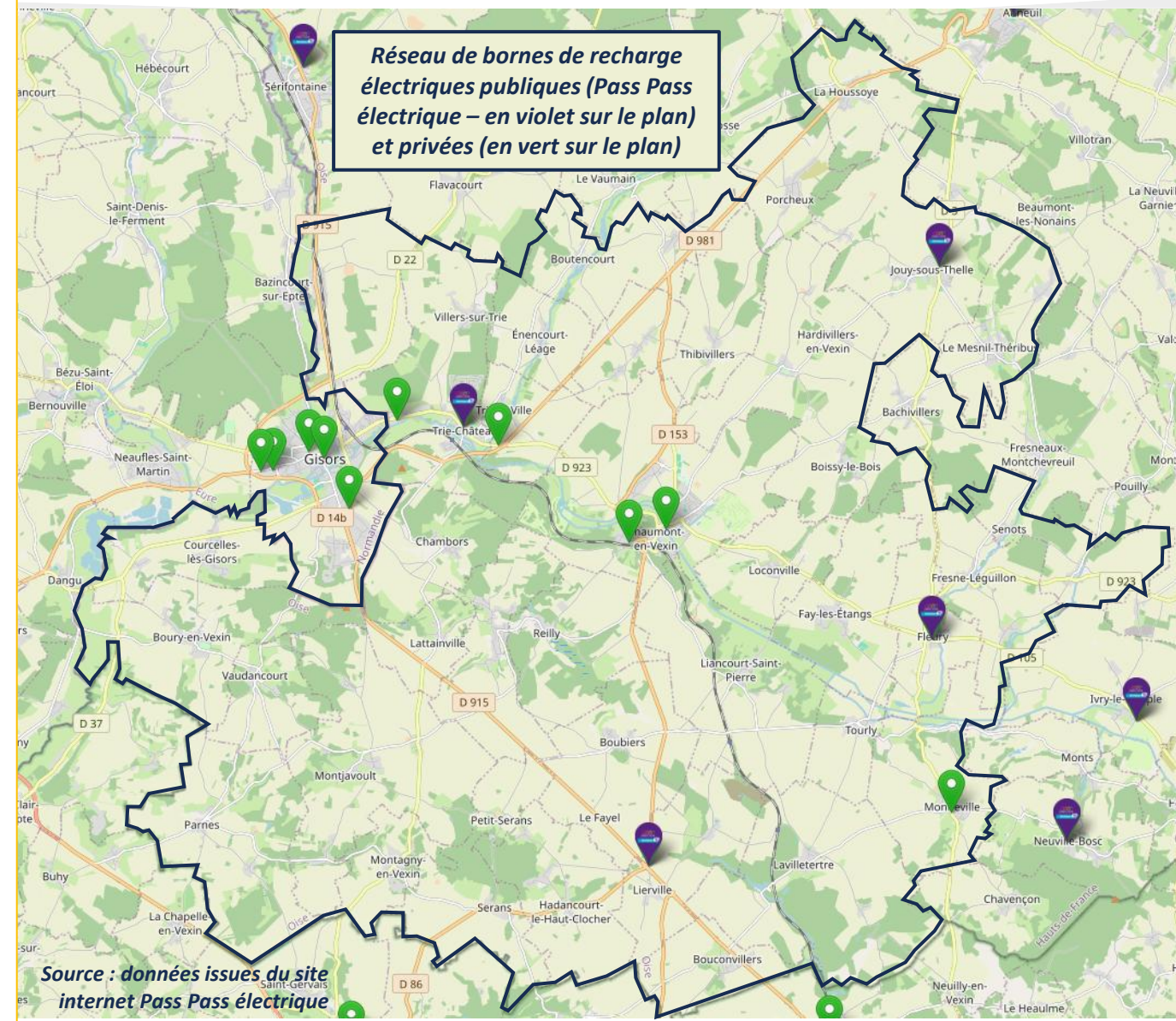
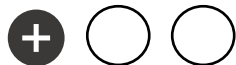
Projets de bornes par la CCVT

- 3 bornes (2 PDC) à 7 kW en gare de Chaumont-en-Vexin
- 1 borne simple 22 kW sur place PMR, 2 bornes simples sur double poteau 22 kW à la Maison de la Petite Enfance (dédiées à la flotte interne de la CCVT)

Gouvernance : action individuelle

Planning : court terme (2026-2030)

Niveau d'impact :



Source : données issues du site internet Pass Pass électrique

Axe 3

Développer les mobilités actives en milieu rural



3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Définir un réseau cyclable orienté vers le cyclotourisme et les déplacements du quotidien (Plan vélo en interne)

Quels aménagements pour déployer un réseau cyclable hors agglomération ?

Aménagements autonomes Sites propres



Piste cyclable



Voie verte

Aménagements le long des routes



Bandes cyclables



Bandes multifonctionnelles

Voies mixtes vélos - voiture



Chaussée à Voie Centrale Banalisée



Mixité sur voie à faible trafic*

- 1. Piste Cyclable**
Réseau cyclable Ile&Vélo (35)
- 2. Voie verte**
Lattes (34)
- 3. Bandes cyclables**
Chatillon (69)
- 4. Bandes multifonctionnelles**
Châteauneuf Le Rouge (13)
- 5. CVCB**
Le Croisic (44)
- 6. Chemin de halage interdit sauf riverains avec limitation à 30 km/h**
Scandibérique - Eurovélo 3 Saubusse (40)

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables



Comment rééquilibrer le partage de l'espace public dans les centres-bourgs afin de favoriser les modes actifs ?

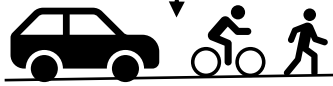
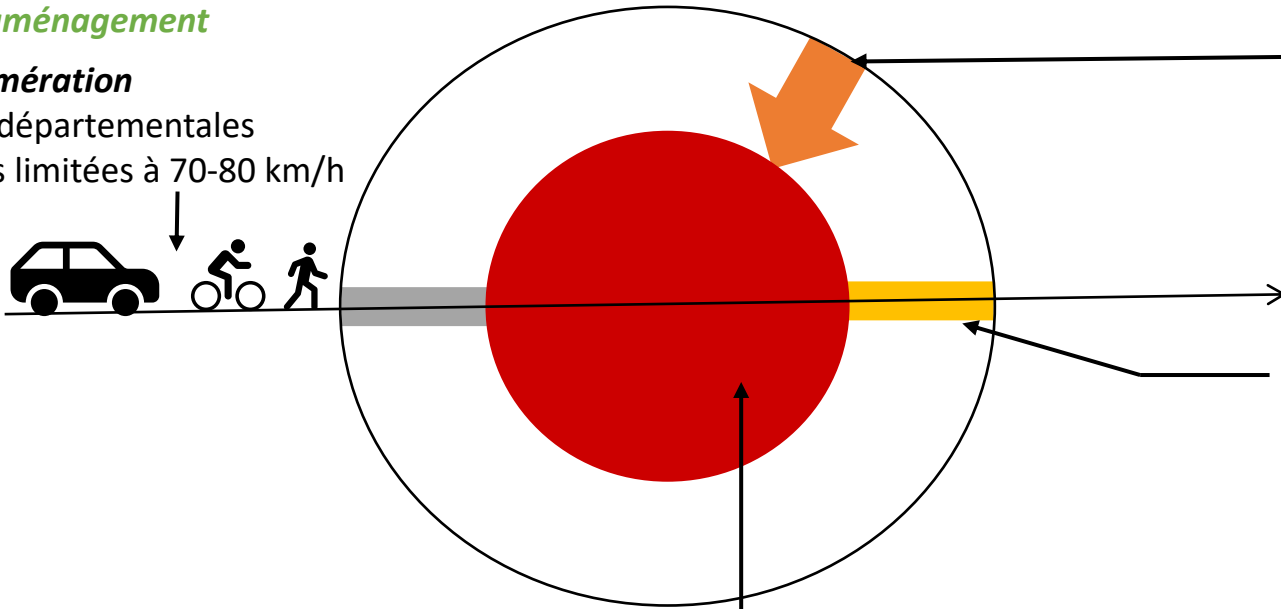
Enjeu

En complément des liaisons cyclables d'intérêt intercommunal, proposer des espaces apaisés dans les centres-bourgs

Principe d'aménagement

Hors agglomération

- Routes départementales
- Vitesses limitées à 70-80 km/h



Dans les secteurs résidentiels

- Aménagements cyclables légers en rabattement vers le cœur d'agglomération



Exemple d'aménagement léger : Route des Choseaux, Sevrier, Haute-Savoie

En entrée d'agglomération

- Routes départementales avec aménagement d'une CVCB, de dispositifs de modération de vitesse (écluses – de préférence by-pass vélo, coussins) et sécurisation des intersections
- Vitesses limitées à 50 km/h



Photo-montages réalisés en interne pour illustrer des propositions d'apaisement d'un centre-bourg - Savigny (69)

En cœur d'agglomération

- Aménagement d'une zone de rencontre ou d'une zone 30
- Vitesses limitées à 20-30 km/h



3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.2. Implanter davantage de stationnement vélo, dont du stationnement sécurisé



Quelles solutions pour déployer une offre de stationnement dédiée aux cycles ?




Arceaux

Arceaux sous abris

Consigne

Garage à vélo

Sécurité contre les vols	3 points d'attache (roues + cadre)	3 points d'attache (roues + cadre)	Espace individuel sécurisé du vol	Espace collectif sécurisé du vol
Nombre de places de stationnements	2 vélos par arceau	2 vélos par arceau	1 vélo par consigne	Environ 20 vélos par garage
Possibilité de recharge VAE	Oui	Oui	Oui	Oui
Protection des intempéries	Non	Oui	Oui	Oui
Temps d'arrêt	Moins d'une demi-journée	Une journée	Une journée ou plus	Une journée ou plus
Lieu d'implantation	A proximité des commerces	A proximité des écoles et des entreprises	Dans les gares et à proximité des lieux d'habitation	Dans les pôles multimodaux
 Coût (prix unitaire)	150 € (1 arceau)	1 500 € (6 arceaux et abris)	3 000 – 8 000 € (1 consigne)	20 000 – 30 000 € (1 garage de 20 places environ)

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.3. Déployer le programme *Savoir Rouler à Vélo* (SRAV) dans les écoles



Source des données : INSEE 2020

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) et une part importante de jeunes dans la population
- **Offre** : aucune offre en formation sur le territoire à destination du public scolaire à ce jour

Enjeu : Favoriser la pratique du vélo au sein du public scolaire en leur apprenant à circuler de manière sécurisée et autonome à vélo en situation réelle ; donner des habitudes de déplacement à vélo dès le plus jeune âge

Public cible



Proposition

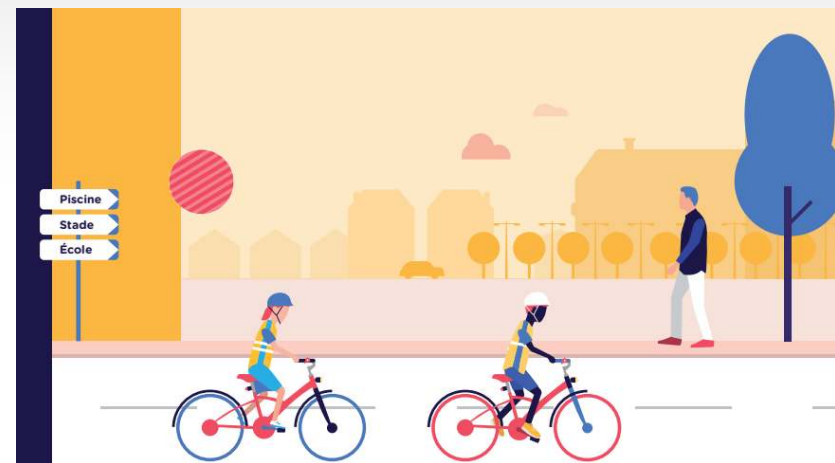
- Recensement des établissements scolaires intéressés par le programme
- Prise de contact avec la référente du programme *Savoir Rouler à Vélo* sur le territoire, proposé par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)
- Subvention pour le déploiement du programme dans les classes

Gouvernance : action partenariale avec les acteurs locaux du territoire (communes, écoles, etc.) et la FUB

Planning : court terme (2026-2030)

Coût : montant de la subvention à définir

Niveau d'impact :



Au-delà des enjeux sociaux et environnementaux fixés dans le cadre du PMS, l'écomobilité scolaire assure le maintien des jeunes en bon état de santé



Les 3 étapes du "Savoir rouler à vélo"

- **1ère étape : Savoir Pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner.**
- **2e étape : Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3e étape : Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

Axe 4

Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques



4. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité



4.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle ; plateforme Oise Mobilité du SMTCO permettant de planifier son déplacement (offre en transports et calculateur d'itinéraire) et d'acheter des titres de transport centralisés sur le « Pass Pass » ou le ticket rechargeable.
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

Enjeu

- Partage de l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire de l'Oise

Public cible



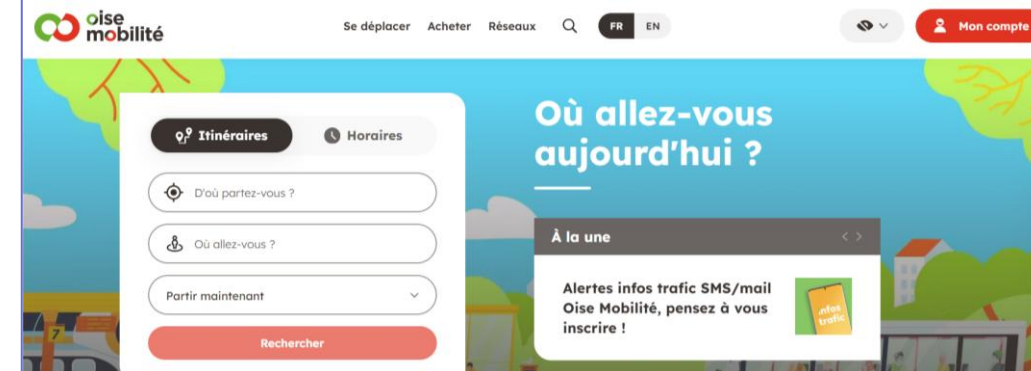
Proposition :

- Partager la plateforme au sein de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle
- Communiquer auprès du SMTCO les nouvelles offres de transport développées sur le territoire pour leur intégration sur la plateforme

Gouvernance : Action partenariale avec le SMTCO

Niveau d'impact : + + +

Planning : court terme (2026-2030), moyen terme (2031-2035), long terme (2036 – 2040)



Plateforme Oise Mobilité du SMTCO



Support de titres de transports proposés par la plateforme

4. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité

4.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

Enjeu

- Partage ludique des solutions alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer sur le territoire du Vexin-Thelle

Public cible



Proposition

Définition et animation d'une programmation événementielle tout au long l'année

- Challenges : défis « Mai à Vélo », challenges « Sans ma voiture » d'écomobilité scolaire ou interentreprises lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre
- Animations sur les modes alternatifs à la voiture s'inscrivant dans l'évènement «Vexin-Thelle en fête » : balades à vélo, tests de VAE et vélos spécifiques, stands de sensibilisation – équipements de sécurité à vélo, nouvelles règles de circulation, not. en partage de la voirie, ateliers de formation, etc.)
- Évènement pour améliorer l'équipement des usagers : bourses à vélo et d'ateliers de réparation / auto-réparation

Gouvernance

Action individuelle portée par la Communauté de Communes

Coûts : 5 000 €/an pour un évènement

Planning : court terme (2026-2030), moyen terme (2031-2035), long terme (2036 – 2040)

Niveau d'impact :



Challenge mobilité
CA du Grand Sénonais (89)
Septembre 2022



Challenge « Mai à vélo »
Edition 2023

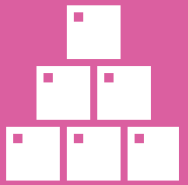


Atelier de réparation et d'entretien de vélos en gare de Nanterre (92)



Axe 5

Optimiser la logistique routière



5. Optimiser la logistique routière

5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire



Constats issus du diagnostic

- **Offre** : des départementales structurantes qui traversent les centres-bourgs
 - ✓ RD915 - Eragny-sur-Epte, le Fayel (Boubiers) et Bouconvillers
 - ✓ RD981 - la Houssoye et Trie-Château
 - ✓ RD153 - Chaumont-sur-Vexin et Serans
 - ✓ RD923 - Chaumont-sur-Vexin, Loconville, Fresne-Léguillon et Bléquencourt (Senots)
 - ✓ RD583 - Chaumont-sur-Vexin
 - ✓ RD3 - Fleury et Monneville

Des études en avec le projet de restriction de circulation des poids-lourds sur la RD 153 en traversée de Chaumont-en-Vexin (en cours)

1. Etude origine/destination et estimation du report de trafic
2. Etude sécurité de routière au Fayel (hameau de Boubiers)

- **Pratiques** : un trafic important de poids lourds sur les départementales ; un fort potentiel de développement des modes actifs dans les centres-bourgs (not. à Chaumont-en-Vexin avec l'ouverture de la cité scolaire prévue en 2027) mais des déplacements dangereux

Enjeu : Imposer le contournement des centres-bourgs par les poids-lourds afin de sécuriser les déplacements des modes actifs

Proposition

- Résorber les dysfonctionnements locaux – cf. slide 39
- Appliquer la charte poids-lourds élaborée en partenariat avec le Département de l'Oise (validée le 16/12/2024)
- Mettre en œuvre les orientations figurant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) - cf. slide 40

Gouvernance : Action partenariale avec le département de l'Oise et les communes

Coûts et subventions mobilisables

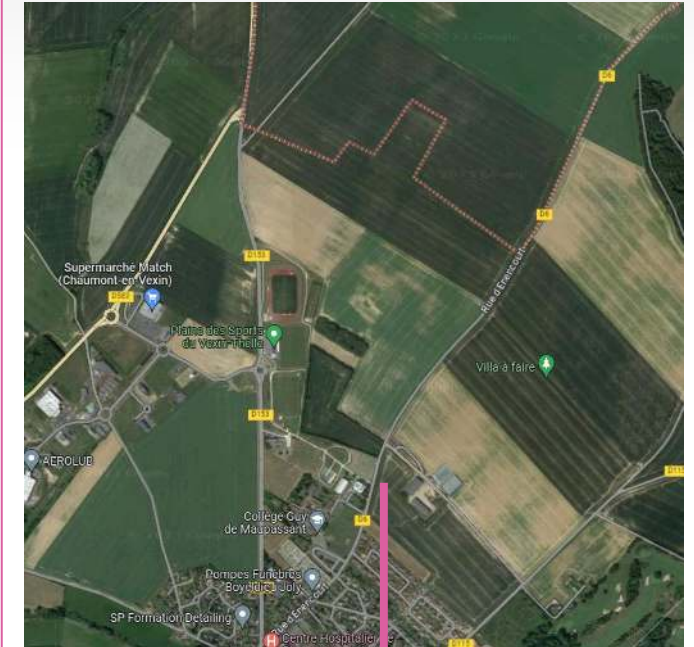
- Montant des travaux à définir
- Subvention du Département à hauteur 80% pour les études (origine-destination et étude d'impact) ainsi que pour les travaux inscrits dans la charte Poids-Lourds et dans le cas de travaux d'aménagements légers de type jalonnement et modification de plan de circulation (hors création de nouvelles voiries).

Planning : court terme (2026-2030) - long terme (2036 – 2040)

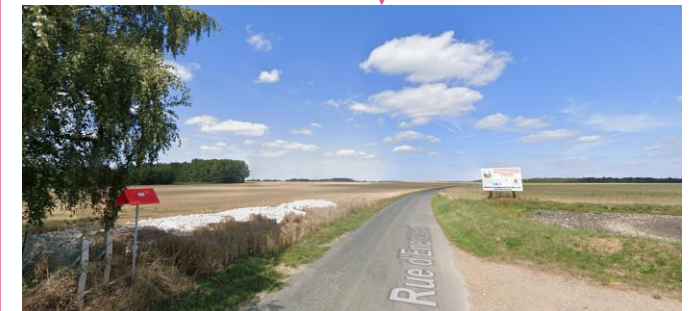
Niveau d'impact



Exemple de secteur à apaiser



Projet du futur lycée à Chaumont-en-Vexin



5. Optimiser la logistique routière

5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire



Dysfonctionnements locaux à résorber

- 1. Chaumont-en-Vexin** : Rue de Lallerie et Centre-Ville : voiries et environnements contraints (carrefour dangereux, circulation difficile et empiètement sur les trottoirs)
- 2. Lierville**
 - Rond-point de Branchu : Stationnement gênant et/ou sauvage des poids lourds sur l'aire de covoiturage (risque à craindre).
 - La sécurité des piétons se rendant du village au rond-point de Branchu pour effectuer des achats dans le commerce n'est pas assurée lors de la traversée de la route départementale D915. Il est urgent et nécessaire de créer un passage protégé pour les piétons, cet axe routier Pontoise-Gisors étant de plus en plus fréquentée.
- 3. Fleury – ZI La Neuville**
 - Stationnement des poids-lourds sur les 2 routes départementales (SCOT) à dangerosité
 - Carrefours dangereux RD3/RD923 et RD3/RD105 sur la commune de Fleury : nécessité d'aménagements de ronds-points
- 4. Boubiers** : Diminuer la vitesse de circulation au hameau du Fayel (vitesse autorisée, aménagements...)
- 5. Liancourt-Saint-Pierre** : Projet de ferroutage du SMDO depuis la déchèterie de Liancourt-Saint-Pierre vers le centre de tri de Villers-Saint-Paul afin de désengorger le flux de PL
- 6. Fay-les-Étangs**
 - Sécuriser l'entrée nord Fay-les-Étangs venant de la RD923
 - Sécuriser au niveau du demi-rond-point sur la RD923 / RD105 au niveau de la route venant de Fleury et de Fresnes Léguillon car les automobilistes ne prennent pas le giratoire mais coupent la RD923/105
- 7. Vaudancourt** : La commune est traversée par 2 départementales la D6 et la D157. Ce circuit routier est étroit et pose problème quant aux girations possibles à l'intérieur du bourg
- 8. Lattainville** : Point de passage non adapté au trafic des poids-lourds à l'angle à 90° de La Cavée (RD 166)
- 9. Tourly** : Point de passage non adapté au trafic des poids-lourds au niveau du virage entre la RD 121 et la RD 506

5. Optimiser la logistique routière

5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire



Orientations figurant au SCOT à mettre en œuvre

1. Réaliser le projet de liaison est/ouest (Chambly – Méru – Chaumont-en-Vexin – Gisors) dans la partie sud-ouest de l’Oise.

Déjà réalisé : déviation de Trie Chateau

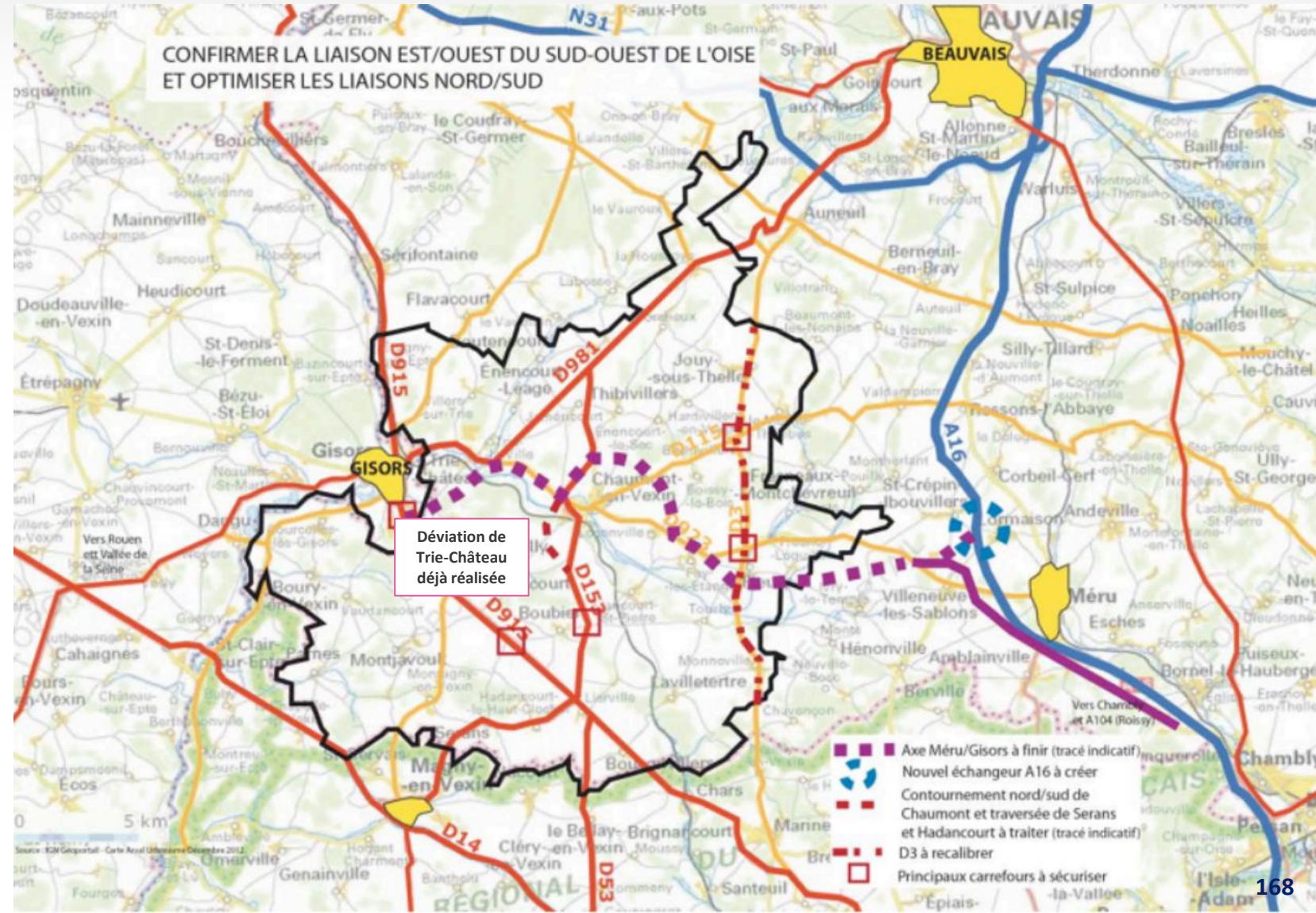
A l'échelle du territoire, ce projet implique notamment : les déviations de Fleury, Loconville et Chaumont-en-Vexin (est/ouest) et le raccordement à l'échangeur nord de Méru sur l'A16 (à réaliser et repris au SCOT des Sablons).

2. Améliorer les conditions de circulation sur les axes forts nord/sud insuffisamment aménagés.

Il est notamment souhaité le recalibrage de la D3 de Jouy-sous-Thelle à Fleury.

Les dispositions du SCOT maintiennent également le souhait d'une déviation nord/sud de Chaumont-en-Vexin (axe vert Beauvais – Mantes-la-Jolie) en demandant qu'au sud du territoire, cet axe de transit évite de traverser les secteurs urbanisés de Hadancourt-le-Haut-Clocher et de Serans.

3. Aménager les croisements dangereux identifiés dans la carte ci-dessous pour plus de sécurité routière et pour faciliter les conditions de circulation des poids-lourds, notamment les carrefours RD3 x RD923 et RD3 x RD105 sur la commune de Fleury.



IV.3

Bilans du plan d'actin

Liste des 12 actions

12 mesures, dont 6 relevant directement des compétences de la CCVT

1. Conforter l'offre de transports en commun avec les partenaires

1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires

1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers

1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale

2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes

2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané

2.3. Participer au développement de la mobilité électrique sur le territoire

3. Développer les mobilités actives en milieu rural

3.1. Définir un réseau dédié aux modes actifs pour les déplacements du quotidien et de loisirs en s'appuyant sur le réseau cyclotouristique existant (Plan vélo en interne)

3.2. Implanter davantage de stationnement vélo

3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

5. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités

5.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO

5.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

6. Optimiser la logistique routière

6.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire





Note 1
Les coûts ont été calculés pour les études, l'investissement et le fonctionnement

Note 2
Les coûts indiqués correspondent aux montants HT, avant éventuelles subventions.

Note 3
Le total des coûts annuels ne prend pas en compte les propositions dont le montant ne peut pas être évalué à ce stade de l'étude (ex : action 2.1).

	CONTENU DE LA PROPOSITION		MISE EN OEUVRE					
	Description	Coûts	Répartition annuelle des coûts (hors subventions)					
			Court terme (2026-2030)		Moyen terme (2031-2035)		Long terme (2036-2040)	
1. CONFORTER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PARTENAIRES								
1.2. Améliorer l'offre de transports en commun routiers	Etudier la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routiers des EPCI voisins sur le territoire de la CCVT via une convention	A définir selon l'offre proposée	Etude de la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routier des EPCI voisins	A définir selon l'offre proposée				
2. OPTIMISER ET MUTUALISER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE								
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	Infrastructures : Densifier le maillage en aires de covoiturage (Trie-Château – Fleury – Boutencourt)	Aires de 20 places Cas d'une aire de 20 places : 10k€ d'études et 100k€ de travaux Transformation d'un parking existant en aire : 15k€ de travaux	Transformation des parkings de Trie-Château et Fleury en aires de covoiturage	6 000 €	Etude pour la création d'une aire de covoiturage à Boutencourt	2 000 €	Etude et travaux d'aménagement des aires de Fleury et Boutencourt	40 000 €
2.2 Mettre en place un service de covoiturage spontané	Services et infrastructures : Mettre en œuvre deux lignes de covoiturage (RD981 : Gisors - Beauvais & RD915 - Gisors - Pontoise) OU proposer un service d'autostop organisé	A définir					Etude de faisabilité et déploiement de la solution de covoiturage spontané	A définir
2.3. Participer au développement de la mobilité électrique sur le territoire	Convertir la flotte de véhicules de la CCVT	A définir	Conversion à l'électrique de la flotte de véhicules de la CCVT	A définir				
	Développer le parc de bornes de recharges dédiées aux véhicules de la CCVT et/ou accessibles au public sur les parkings de la CCVT, en complément des projets en cours	A définir	Densification du parc de bornes de recharge électriques	A définir				
3. DEVELOPPER LES MOBILITES ACTIVES EN MILIEU RURAL								
3.2. Implanter davantage de stationnement vélo	Commande groupée d'arceaux pour équiper les communes volontaires	Coût unitaire d'un arceau (fourniture hors pose) : 75 €	Commande de 200 arceaux	∅	Commande de 200 arceaux	∅	Commande de 200 arceaux	∅
3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	Subvention pour le déploiement du programme dans les classes	A définir	Montant de la subvention	A définir				
4. SENSIBILISER ET INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE								
4.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Définition et animation d'une programmation événementielle tout au long l'année (défi « Mai à Vélo », « Vexin-Thelle en fête », défi « Sans ma voiture », challenges d'écomobilité scolaire ou interentreprises, atelier de réparation de vélos, tests de VAE, prévention routière, balades vélo, ateliers de formation, bourse aux vélos etc.)	Coût annuel pour l'organisation d'un évènement : 5k€	Programmation événementielle et animation	5 000 €	Programmation événementielle et animation : 5 000€/an pour un évènement	5 000 €	Programmation événementielle et animation	5 000 €
5. OPTIMISER LA LOGISTIQUE ROUTIERE								
5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire	Résorber les dysfonctionnements locaux	A définir	Etudes et travaux d'aménagements	A définir				
	Mettre en œuvre les orientations figurant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	A définir					Réalisation des études	A définir
COÛT TOTAL ANNUEL SELON LES PERIODES				11 000 €		7 000 €		45 000 €

Bilan en moyens humains



Axe du plan d'actions (objectifs opérationnels)	Estimation des moyens humains à mobiliser (ETP/an)
1. Conforter l'offre en transports en commun avec les partenaires	0,1
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle	0,3
3. Développer les mobilités actives en milieu rural	0,4
4. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité	0,1
5. Optimiser la logistique routière	0,1
TOTAL	1

IV.4

Extraits du PPI
(Plan Pluriannuel d'Investissement)

Extraits du PPI

	CONTENU DE LA PROPOSITION			MISE EN OEUVRE						
	Description	Public cible	Niveau d'impact	Gouvernance	Priorité	Coûts	Subventions mobilisables			Moyens humains
							Région	Département	Autres	
1. CONFORTER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PARTENAIRES										
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires	Relancer le comité de la ligne J pour faire remonter les difficultés rencontrées	Grand public Mobilité solidaire	++	Action partenariale avec le comité de la ligne J	Court terme	∅	∅	∅	∅	
	Echanger avec la Région pour améliorer l'intermodalité entre les cars interurbains et la ligne J			Action partenariale avec la Région des Hauts de France						
1.2. Améliorer l'offre de transports en commun routiers	Echanger avec la Région pour conforter l'offre en cars interurbains via les Contrats Opérationnel de Mobilité (COM)	Grand public Mobilité solidaire	++	Action partenariale avec la Région Hauts de France	Court terme	∅	∅	∅	∅	0,1
	Etudier la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routiers des EPCI voisins sur le territoire de la CCVT via une convention			Action partenariale avec les EPCI voisins						
1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale	Echanger avec la Région via les Plan d'Actions Mobilités Solidaires (PAMS)	Mobilité solidaire	+	Action partenariale avec la Région Hauts de France et le Département de l'Oise	Court terme	∅	∅	∅	∅	

Extraits du PPI

	MISE EN OEUVRE					
	Répartition annuelle des coûts (hors subventions)					
	Court terme (2026-2030)		Moyen terme (2031-2035)		Long terme (2036-2040)	
1. CONFORTER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PARTENAIRES						
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires	Echanges avec les partenaires	∅				
	Echanges avec les partenaires	∅				
1.2. Améliorer l'offre de transports en commun routiers	Echanges avec les partenaires	∅				
	Etude de la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routier des EPCI voisins	A définir selon l'offre proposée				
1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale	Echanges avec les partenaires	∅				

Extraits du PPI

	CONTENU DE LA PROPOSITION			MISE EN OEUVRE						
	Description	Public cible	Niveau d'impact	Gouvernance	Priorité	Coûts	Subventions mobilisables			Moyens humains
							Région	Département	Autres	
2. OPTIMISER ET MUTUALISER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE										
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	Service : Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage pour la mise en relation des conducteurs et des passagers	Grand public Mobilité solidaire	+++	Action partenariale avec la Région Hauts-de-France	Court terme	∅	∅	∅	∅	0,3
	Infrastructures : Densifier le maillage en aires de covoiturage (Trie-Château – Fleury – Boutencourt)			Action individuelle ou partenariale avec les communes	Court à long terme	Aires de 20 places Cas d'une aire de 20 places : 10k€ d'études et 100k€ de travaux Transformation d'un parking existant en aire : 15k€ de travaux	Fonds FEDER : 50 k€ MOTE (Mobilité et Territoires en Hauts-de-France)	∅	Plan Covoiturage de l'Etat : 50% des études FDAT de l'Etat : 80% des études DETR de l'Etat : 28 k€	
2.2 Mettre en place un service de covoiturage spontané	Services et infrastructures : Mettre en œuvre deux lignes de covoiturage (RD981 : Gisors - Beauvais & RD915 - Gisors - Pontoise) OU proposer un service d'autostop organisé	Grand public Mobilité solidaire	+++	Action partenariale avec les communes, la Région et les EPCI voisins	Long terme	A définir	A définir	A définir	Plan Covoiturage de l'Etat : 50% des études FDAT de l'Etat : 80% des études	
2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire	Convertir la flotte de véhicules de la CCVT	Grand public Touristes	+	Action individuelle	Court terme	∅	∅	∅	∅	
	Développer le parc de bornes de recharges dédiées aux véhicules de la CCVT et/ou accessibles au public sur les parkings de la CCVT, en complément des projets en cours			Action individuelle	Court terme	A définir	∅	∅	∅	

Extraits du PPI

MISE EN OEUVRE						
Répartition annuelle des coûts (hors subventions)						
	Court terme (2026-2030)		Moyen terme (2031-2035)		Long terme (2036-2040)	
2. OPTIMISER ET MUTUALISER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE						
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	Communication	∅	Communication	∅	Communication	∅
	Transformation des parkings de Trie-Château et Fleury en aires de covoiturage	6 000 €	Etude pour la création d'une aire de covoiturage à Boutencourt	2 000 €	Etude et travaux d'aménagement des aires de Fleury et Boutencourt	40 000 €
2.2 Mettre en place un service de covoiturage spontané					Etude de faisabilité et déploiement de la solution de covoiturage spontané	A définir
2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire	Conversion à l'électrique de la flotte de véhicules de la CCVT	A définir			∅	
	Densification du parc de bornes de recharge électriques	A définir				

Extraits du PPI

	CONTENU DE LA PROPOSITION			MISE EN OEUVRE						
	Description	Public cible	Niveau d'impact	Gouvernance	Priorité	Coûts	Subventions mobilisables			Moyens humains
							Région	Département	Autres	
3. DEVELOPPER LES MOBILITES ACTIVES EN MILIEU RURAL										
3.1. Définir un réseau dédié aux modes actifs pour les déplacements du quotidien et de loisirs en s'appuyant sur le réseau cyclotouristique existant (Plan vélo en interne)	Ela Elaboration en interne par la CCVT d'un réseau d'aménagements projetés, principalement dédiés au cyclotourisme	Grand public Mobilité solidaire Touristes	+++	Action partenariale avec les communes	Court terme	∅	∅	∅	∅	0,4
3.2. Implanter davantage de stationnement vélo	Commande groupée d'arceaux pour équiper les communes volontaires	Grand public Mobilité solidaire Touristes	++	Action individuelle	Moyen terme à long terme	Coût unitaire d'un arcea (fourniture hors pose) : 75 €	MOTE (Mobilité et Territoires en Hauts-de-France)	1k€/place ouverte 2k€/place sécurisée	Programme Alveole (jusqu'à 40%)	
3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	Recensement des établissements scolaires intéressés par le programme Prise de contact avec la référente du programme Savoir Rouler à Vélo sur le territoire	Mobilité solidaire	+	Action partenariale avec les acteurs locaux du territoire	Court terme	∅	∅	∅	∅	
	Subvention pour le déploiement du programme dans les classes					A définir				

Extraits du PPI

	MISE EN OEUVRE					
	Répartition annuelle des coûts (hors subventions)					
	Court terme (2026-2030)		Moyen terme (2031-2035)		Long terme (2036-2040)	
3. DEVELOPPER LES MOBILITES ACTIVES EN MILIEU RURAL						
3.1. Définir un réseau dédié aux modes actifs pour les déplacements du quotidien et de loisirs en s'appuyant sur le réseau cyclotouristique existant (Plan vélo en interne)	Réalisation d'un schéma de maillage en interne par la CCVT	∅				
3.2. Implanter davantage de stationnement vélo	Commande de 200 arceaux	∅	Commande de 200 arceaux	∅	Commande de 200 arceaux	∅
3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	Echanges avec les établissements scolaires du territoire et la référente du programme pour la Région HDF	∅				
	Montant de la subvention	A définir				

Extraits du PPI

	CONTENU DE LA PROPOSITION			MISE EN OEUVRE						
	Description	Public cible	Niveau d'impact	Gouvernance	Priorité	Coûts	Subventions mobilisables			Moyens humains
							Région	Département	Autres	
4. SENSIBILISER ET INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE										
4.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO	Partager la plateforme au sein de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle Communiquer auprès du SMTCO les nouvelles offres de transport développées sur le territoire pour leur intégration sur la plateforme	Grand public Mobilité solidaire Touristes	+++	Action partenariale avec le SMTCO	Court terme à long terme	∅	∅	∅	∅	0,1
5.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Définition et animation d'une programmation événementielle tout au long l'année	Grand public Mobilité solidaire	+++	Action individuelle	Court terme à long terme	Coût annuel pour l'organisation d'un événement : 5k€	∅	∅	∅	
5. OPTIMISER LA LOGISTIQUE ROUTIERE										
5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire	Résorber les dysfonctionnements locaux	∅	++	Action partenariale avec le département de l'Oise et les communes	Court terme	∅	∅	Subvention à hauteur 80% pour les études et certains travaux (aménagement inscrits dans la charte Poids-Lourds et aménagements légers)	∅	0,1
	Appliquer la charte poids-lourds élaborée en partenariat avec le Département de l'Oise (validée le 16/12/2024)		++		Court terme	∅	∅			
	Mettre en œuvre les orientations figurant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)		++		Long terme	A définir	∅			

Extraits du PPI

MISE EN OEUVRE						
Répartition annuelle des coûts (hors subventions)						
	Court terme (2026-2030)		Moyen terme (2031-2035)		Long terme (2036-2040)	
4. SENSIBILISER ET INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE						
4.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO	Communication	∅	Communication	∅	Communication	∅
4.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Programmation événementielle et animation	5 000 €	Programmation événementielle et animation	5 000 €	Programmation événementielle et animation	5 000 €
5. OPTIMISER LA LOGISTIQUE ROUTIERE						
5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire	Etudes et travaux d'aménagements	A définir				
	Echanges avec le département et les communes	∅				
					Réalisation des études	A définir

V

DISPOSITIF DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Source : Le plan de mobilité simplifié – Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux



Dispositif de suivi et d'évaluation



Pourquoi définir un tel dispositif ?

- ✓ Assurer que la stratégie et les actions figurant au Plan de Mobilité Simplifié soient effectivement mises en œuvre, en l'absence d'obligation légale explicite
- ✓ Adapter le plan d'action aux réalités de la mise en œuvre ou aux évolutions du contexte
- ✓ Assurer le bon usage des ressources et moyens mis à disposition dans le cadre du PMS
- ✓ Maintenir les questions de mobilité au cœur de l'agenda politique
- ✓ Entretenir une dynamique partenariale sur la thématique des mobilités
- ✓ Enrichir la communication sur les actions de mobilité mises en œuvre
- ✓ Faciliter la préparation d'un prochain plan (recueil de données pour le diagnostic, définition d'objectif réalistes, estimation des moyens à allouer)



Quelle différence entre dispositif de suivi et d'évaluation ?

- **Le suivi** : consiste à collecter et analyser des informations sur la mise en œuvre du PMS
- **L'évaluation** : consister à mesurer les effets de la mise en œuvre du PMS



Quand intervient ce dispositif lors de l'élaboration d'un PMS ?

Importance de définir ce dispositif en parallèle de l'élaboration du plan d'actions et du PPI



Quelle méthode ?

- Définition d'indicateurs SMART (Simples, Mesurables, Atteignables, Réalistes, et Temporellement Cohérents) et de fréquence → *Déclinés ci-après*
- Définition du pilotage (qui participe au suivi, sous quelle forme – COPIL comme lors du PMS ?) → *A définir lors du Conseil Communautaire final de l'étude*



Dispositif de suivi

	CONTENU DE LA PROPOSITION	DISPOSITIF DE SUIVI ET D'EVALUATION						
		Description	1. Suivi de la mise en œuvre de l'action			2. Evaluation de l'impact de l'action		
			Indicateur	Sources des données	Fréquence	Indicateur	Sources des données	Fréquence
1. CONFORTER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PARTENAIRES								
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires	Relancer le comité de la ligne J pour faire remonter les difficultés rencontrées	Données de fréquentation de la ligne J Données de fréquentation des gares du territoire	Données détenues par la SNCF - IDFM Données disponibles en ligne sur le site SNCF Open Data	Annuelle	Part modale du train dans les déplacements de la mobilité quotidienne	Données de l'INSEE ou réalisation d'enquêtes en interne	Annuelle	
	Echanger avec la Région pour améliorer l'intermodalité entre les cars interurbains et la ligne J							
1.2. Améliorer l'offre de transports en commun routiers	Echanger avec la Région pour conforter l'offre en cars interurbains via les Contrats Opérationnel de Mobilité (COM)	Nombre de lignes, fréquence et amplitude du service Données de fréquentation des lignes de cars interurbains sur le territoire	Données détenues par la Région Hauts-de-France	Annuelle	Part modale des cars interurbains dans les déplacements de la mobilité quotidienne	Données de l'INSEE ou réalisation d'enquêtes en interne	Annuelle	
	Etudier la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routiers des EPCI voisins sur le territoire de la CCVT via une convention							
1.3. Œuvrer en faveur de l'offre en transport d'utilité sociale	Echanger avec la Région et le Département via les Plan d'Actions Mobilités Solidaires (PAMS)	Nombre de trajets effectués sur les différents transports à la demande du territoire	Données détenues par le Centre Social Rural du Vexin Thelle (CSRVT) et la Maison de l'Emploi et de la Formation du Sud-Ouest de l'Oidr - MEFSOO)	Annuelle	Part d'actifs sur le territoire	Données de l'INSEE ou réalisation d'enquêtes en interne	Annuelle	

Dispositif de suivi

CONTENU DE LA PROPOSITION		DISPOSITIF DE SUIVI ET D'EVALUATION					
Description	1. Suivi de la mise en œuvre de l'action			2. Evaluation de l'impact de l'action			
	Indicateur	Sources des données	Fréquence	Indicateur	Sources des données	Fréquence	
2. OPTIMISER ET MUTUALISER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE							
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	Service : Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage pour la mise en relation des conducteurs et des passagers	Nombre d'inscrits sur la plateforme de covoiturage Pass Pass sur le territoire - Données sur les trajets réalisés via la plateforme Pass Pass sur le territoire	Données détenues par le SMTCO - Registre National des Preuves de Covoiturage	Annuelle	Part modale du covoiturage dans les déplacements du quotidien	Données de l'INSEE ou réalisation d'enquêtes en interne	Annuelle
	Infrastructures : Densifier le maillage en aires de covoiturage (Trie-Château – Fleury – Boutencourt)	Nombre de places dédiées au covoiturage et taux de fréquentation des aires de covoiturage	Enquêtes à réaliser en interne	Annuelle			Annuelle
2.2 Mettre en place un service de covoiturage spontané	Services et infrastructures : Mettre en œuvre deux lignes de covoiturage (RD981 : Gisors - Beauvais & RD915 - Gisors - Pontoise) OU proposer un service d'autostop organisé	Nombre d'inscrits aux services de covoiturage spontané développé sur le territoire	Données détenues par l'exploitant du service	Annuelle			Annuelle
2.3. Participer au développement de la mobilité électrique sur le territoire	Convertir la flotte de véhicules de la CCVT	Taux de conversion à l'électrique de la flotte de véhicules de la CCVT	Enquête à réaliser en interne	Annuelle	Emissions en CO2 des déplacements internes des agents de la CCVT	Enquête à réaliser en interne	Annuelle
	Développer le parc de bornes de recharges dédiées aux véhicules de la CCVT et/ou accessibles au public sur les parkings de la CCVT, en complément des projets en cours	Nombre de bornes électriques dédiées à la recharge des véhicules de la CCVT disponibles et données d'utilisation	Enquête à réaliser en interne	Annuelle			Annuelle

Dispositif de suivi

	CONTENU DE LA PROPOSITION	DISPOSITIF DE SUIVI ET D'EVALUATION					
	Description	1. Suivi de la mise en œuvre de l'action			2. Evaluation de l'impact de l'action		
		Indicateur	Sources des données	Fréquence	Indicateur	Sources des données	Fréquence
3. DEVELOPPER LES MOBILITES ACTIVES EN MILIEU RURAL							
3.1. Définir un réseau dédié aux modes actifs pour les déplacements du quotidien et de loisirs en s'appuyant sur le réseau cyclotouristique existant	Elaboration en interne par la CCVT d'un réseau d'aménagements projetés, principalement dédiés au cyclotourisme	Liste et cartographie des liaisons	Services techniques de la CCVT	Annuelle	Part modale du vélo et de la marche dans les déplacements du quotidien - Résultats du Baromètre des Villes Cyclables	Données de l'INSEE ou enquête à réaliser en interne - Enquêtes réalisées par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)	Annuelle - Biannuelle
3.2. Implanter davantage de stationnement vélo	Commande groupée d'arceaux pour équiper les communes volontaires	Nombre de places dédiées au vélo disponible sur le territoire et leur taux d'occupation	Enquête à réaliser en interne	Annuelle			
3.3. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	Recensement des établissements scolaires intéressés par le programme Prise de contact avec la référente du programme Savoir Rouler à Vélo sur le territoire	Nombre d'écoles bénéficiant du dispositif	Données détenues par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)	Annuelle			
	Subvention pour le déploiement du programme dans les classes						

Dispositif de suivi

	CONTENU DE LA PROPOSITION	DISPOSITIF DE SUIVI ET D'EVALUATION					
		1. Suivi de la mise en œuvre de l'action			2. Evaluation de l'impact de l'action		
		Indicateur	Sources des données	Fréquence	Indicateur	Sources des données	Fréquence
4. SENSIBILISER ET INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE							
4.1. Promouvoir la plateforme Oise Mobilité du SMTCO	Partager la plateforme au sein de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle Communiquer auprès du SMTCO les nouvelles offres de transport développées sur le territoire pour leur intégration sur la plateforme	Liste des actions de communication promouvant la plateforme Oise Mobilité	Services techniques de la CCVT	Annuelle	Fréquentation de la plateforme	Données détenues par le SMTCO	Annuelle
4.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Définition et animation d'une programmation événementielle tout au long l'année (défi « Mai à Vélo », « Vexin-Thelle en fête », défi « Sans ma voiture », challenges d'écomobilité scolaire ou interentreprises, atelier de réparation de vélos, tests de VAE, prévention routière, balades vélo, ateliers de formation, bourse aux vélos etc.)	Liste des animations sur la thématique des mobilités proposées par la CCVT	Services techniques de la CCVT	Annuelle	Nombre de participants aux animations	Services techniques de la CCVT	Annuelle
5. OPTIMISER LA LOGISTIQUE ROUTIERE							
5.1. Améliorer la gestion des flux de poids-lourds sur le territoire	Mener des études en avec le projet de restriction de circulation des poids-lourds sur la RD 153 en traversée de Chaumont-en-Vexin	Flux de poids-lourds sur les axes départementaux problématiques à ce jour Données de comptages des modes actifs dans les centres-bourgs concernés par les modifications d'itinéraires	Données détenues par le Département de l'Oise et enquêtes à réaliser en interne	Annuelle	Nombre d'accidents Impact environnemental des conditions de circulation	Données détenues par l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière, le Département de l'Oise Données détenues par l'Observatoire Climat Hauts-de-France	Annuelle
	Poursuivre les échanges avec le département de l'Oise et les communes Résorber les dysfonctionnements locaux						
	Mettre en œuvre les orientations figurant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)						

VI

SYNTHESE DE LA CONSULTATION DES PPA (Personnes Publiques Associées)

Synthèse de la consultation des PPA



1. Rappel de la procédure de consultation

Le Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle a délibéré, en date du 25 juin 2025 (délibération N°20250625_05), pour arrêter son projet de Plan de Mobilité Simplifié (PMS).

En application des dispositions de l'article L 1214-36-1 du Code des Transports, le projet de Plan de Mobilité Simplifié est soumis à une procédure de participation des Personnes Publiques Associées, avant son approbation finale.

Suivant les conditions énoncées dans cet article, le projet d'une décision a été soumis pour consultation aux structures suivantes :

- Les conseils municipaux ;
- Les conseils départementaux ;
- Les conseils régionaux ;
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) limitrophes.

Cette consultation a été organisée sur une période de 3 mois, de juillet à octobre 2025. Pour rappel, conformément à la réglementation en vigueur, un avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.

La consultation des PPA constitue la première étape de la phase de consultation. Elle est suivie par la consultation du public. Il s'agit d'une exigence légale de consultation, dont les conditions sont prévues au paragraphe II de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement. Elle sera organisée du 23/10/2025 au 12/11/2025.

A la suite de ces deux instances de consultation, le projet de Plan de Mobilité Simplifié sera éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la consultation. Il sera soumis ensuite pour approbation au Conseil Communautaire de décembre 2025.



Synthèse de la consultation des PPA

2. Synthèse des avis recueillis

Partenaires	Avis donné	Avis	Date	Synthèse	
Communes membres de la CC du Vexin-Thelle	Boubiers	Non	Favorable	-	-
	Bouconvillers	Non	Favorable	-	-
	Boury-en-Vexin	Non	Favorable	-	-
	Boutencourt	Non	Favorable	-	-
	Chambors	Non	Favorable	-	-
	Chaumont-en-Vexin	Non	Favorable	-	-
	La Corne-en-Vexin	Oui	Favorable	22/09/2025	Pas d'observation
	Courcelles-lès-Gisors	Non	Favorable	-	-
	Delincourt	Oui	Favorable	17/09/2025	Pas d'observation
	Enencourt-Léage	Non	Favorable	-	-
	Eragny-sur-Epte	Oui	Favorable	11/09/2025	Pas d'observation
	Fay-les-Etangs	Non	Favorable	-	-
	Fleury	Oui	Favorable	18/09/2025	Pas d'observation
	Fresne-Léguillon	Non	Favorable	-	-
	Hadancourt-le-Haut-Clocher	Non	Favorable	-	-
	La Houssoye	Non	Favorable	-	-
	Jaméricourt	Oui	Favorable	06/09/2025	Pas d'observation
	Jouy-sous-Thelle	Non	Favorable	-	-
	Lattainville	Non	Favorable	-	-
	Lavilletertre	Oui	Favorable	08/09/2025	Pas d'observation
Liancourt-Saint-Pierre	Oui	Favorable	03/09/2025	Pas d'observation	
Lierville	Non	Favorable	-	-	
Loconville	Oui	Favorable	09/09/2025	Pas d'observation	

Synthèse de la consultation des PPA

2. Synthèse des avis recueillis

Partenaires	Avis donné	Avis	Date	Synthèse	
Communes membres de la CC du Vexin-Thelle	Liancourt-Saint-Pierre	Oui	Favorable	03/09/2025	Pas d'observation
	Lierville	Non	Favorable	-	-
	Loconville	Oui	Favorable	09/09/2025	Pas d'observation
	Le Mesnil-Théribus	Non	Favorable	-	-
	Monneville	Non	Favorable	-	-
	Montagny-en-Vexin	Oui	Favorable	10/07/2025	Observations
	Montjavoult	Non	Favorable	-	-
	Parnes	Non	Favorable	-	-
	Porcheux	Non	Favorable	-	-
	Reilly	Non	Favorable	-	-
	Senots	Non	Favorable	-	-
	Serans	Oui	Défavorable	05/09/2025	Observations
	Thibivillers	Non	Favorable	-	-
	Tourly	Non	Favorable	-	-
	Trie-le-Château	Oui	Favorable	-	-
Trie-la-Ville	Oui	Favorable	07/10/2025	Pas d'observation	
Vaudancourt	Non	Favorable	-	-	
Institutionnels	Région de Hauts-de-France	Oui	Favorable	08/10/2025	Observations
	Département de l'Oise	Non	Favorable	-	-
Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) limitrophes	CC du Pays de Bray	Non	Favorable	-	-
	CA du Beauvaisis	Non	Favorable	-	-
	CC des Sablons	Oui	Favorable	01/08/2025	Pas d'observation
	CC du Vexin Centre	Non	Favorable	-	-
	CC de la Picardie Verte	Non	Favorable	-	-
	CC du Vexin Normand	Non	Favorable	-	-

Synthèse de la consultation des PPA

3. Synthèse des observations

Partenaire	Objet / Action	Synthèse des observations	Prise en compte dans la version finalisée du Plan de Mobilité Simplifié	Justification
Montagny-en-Vexin	Diagnostic	La commune indique que volume de véhicules sur la RD 983 n'est plus à jour (2400 véhicules en 2017 ; 3 400 en 2025).	Oui	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Pour autant, à l'égard des flux, cette donnée est intégrée au diagnostic.
Montagny-en-Vexin	Diagnostic Axe 1 - Conforter l'offre de transports en commun	La commune souligne la ligne de bus interurbain 605 de la Région a été supprimée.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de refléter un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic. En revanche, le plan d'action a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données. La ligne 608 a également été supprimée. Cela permet d'assurer une cohérence entre les demandes de la CCVT portant sur les modifications de l'offre et la demande actuelle, soit la fréquentation effective les lignes (actions 1.1 et 1.2).
Serans	Avis général	La commune justifie son avis défavorable par les raisons suivantes : - Elle constate une absence de résultats en termes de mobilité sur la commune de Serans depuis 2020, date de prise de la compétence mobilité par la CC du Vexin-Thelle ; - La compétence mobilité étant facultative et considérant les moyens financiers restreints de la CC Vexin-Thelle, ceux-ci doivent être dédiés à d'autres projets.	Non	L'observation ne porte pas sur des modifications à apporter au Plan de Mobilité Simplifié.
Région	Diagnostic	La Région attire l'attention sur la suppression des lignes de cars interurbains 605 et 608.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de refléter un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic. En revanche, le plan d'action a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données. Cela permet d'assurer une cohérence entre les demandes de la CCVT portant sur les modifications de l'offre et la demande actuelle, soit la fréquentation effective les lignes (action 1.1 et 1.2).
Région	Diagnostic	La Région indique que la marque « Réseau Oise » est devenue « Hauts-de-France Mobilités » depuis juin 2025. Cette nouvelle appellation concerne l'ensemble des offres de transport et de mobilité proposées par la Région.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de refléter un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic. En revanche, le plan d'action a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données, assurant ainsi une dénomination correcte du réseau de transports en commun Hauts-de-France Mobilités (action 1.1 et 1.2).



Synthèse de la consultation des PPA

3. Synthèse des observations

Partenaire	Objet / Action	Synthèse des observations	Prise en compte dans la version finalisée du Plan de Mobilité Simplifié	Justification
Région	Diagnostic	La Région précise que le projet mentionné comme "la construction d'un lycée à Chaumont-en-Vexin soutenu par la Région Hauts-de-France" concerne la création d'une cité scolaire, qui devrait voir le jour en septembre 2027.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de réfléchir un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic. En revanche, le plan d'action a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données, assurant ainsi la dénomination correcte du projet de cité mixte scolaire et sa date prévisionnelle d'ouverture (action 5.1).
Région	Diagnostic	La Région mentionne que la ligne 607 n'est pas saturée. Seules quelques courses ont eu une fréquentation à plus de 50 passagers du 01/01/2024 au 31/12/2024 : o la course 10028 : 11 fois mais une autre course qui part 14 minutes plus tôt existe depuis Chaumont-en-Vexin ; o la course 11626 retour de Beauvais (16h59) : 33 fois une fréquentation supérieure à 50 passagers, le car suivant est quant à lui à 18h10.	Non	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de réfléchir un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. En outre, bien que la ligne 607 ne soit pas saturée tous les jours, une certaine tension existe bel et bien sur les courses 10028 et 11626 qui restent à surveiller. Ceci d'autant plus que, bien qu'il ait d'autres courses peu avant ou plus d'une heure après, la fréquence des courses n'est pas aussi importante qu'en milieu urbain. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic ni le plan d'action (action 1.2).
Région	Diagnostic	Lors de la définition du covoiturage, la Région propose d'insister sur le fait qu'il s'agit d'une pratique non professionnelle, le conducteur effectuant initialement le trajet pour son propre compte et ne percevant aucune rémunération en dehors du partage des frais de déplacement.	Oui	La CCVT propose de remplacer l'ensemble des slides à visée pédagogique sur le covoiturage du diagnostic par celles qui figuraient au plan d'action. En effet, celles-ci comprennent explicitement les mentions suggérées par la Région.
Région	Diagnostic	La Région constate qu'il est présenté l'exemple de « Rézo Pouce » qui n'est pas une ligne de covoiturage mais du covoiturage spontané, qui s'apparente à de l'autostop. Elle ajoute qu'en effet, qu'il n'est pas nécessaire de se présenter sur une « ligne de covoiturage » pour faire du spontané (il faut se présenter à un panneau "sur le pouce" pour aller où l'on souhaite).	Oui	La CCVT propose de remplacer l'ensemble des slides à visée pédagogique sur le covoiturage du diagnostic par celles qui figuraient au plan d'action. En effet, celles-ci ne comportent pas de confusion entre ligne de covoiturage et réseau d'auto-stop organisé. En revanche, il sera précisé que "l'usager doit se présenter à un arrêt. Il peut également utiliser l'application (lorsqu'elle existe) pour se manifester auprès des conducteurs et augmenter ainsi ses chances de trouver une course.
Région	Diagnostic	La Région précise que la plateforme www.covoiturage-oise.fr n'existe plus et a été remplacée par www.passpasscovoiturage.fr/ sous gestion du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données du diagnostic - réalisé entre 2022 et 2023 - ne sont désormais plus à jour. Cependant, l'enjeu du diagnostic est de réfléchir un état des lieux de l'offre et des pratiques de mobilités à un instant donné. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier le diagnostic. En revanche, le plan d'action a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données. Cela permet d'indiquer les modalités correctes concernant la plateforme de covoiturage disponible sur le territoire de la CCVT (action 2.1).
Région	Diagnostic	La Région rappelle qu'il est possible de recourir à des services d'autopartage sans abonnement. C'est notamment le cas des services qui permettent le partage de véhicule entre particuliers (exemple de Getaround).	Oui	La CCVT propose d'employer le terme "inscription" plutôt que "adhésion", qui peut sous-entendre "abonnement" comme "inscription".



Synthèse de la consultation des PPA

3. Synthèse des observations

Partenaire	Objet / Action	Synthèse des observations	Prise en compte dans la version finalisée du Plan de Mobilité Simplifié	Justification
Région	Stratégie Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle Action 2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	La Région précise que la plateforme est gérée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données comprises dans la stratégie - réalisée entre 2023 et 2024 - ne sont plus à jour. Cependant, l'enjeu de cette phase est de retranscrire l'ensemble des réflexions qui ont permis d'aboutir à la version finalisée du plan d'actions, ainsi que le contexte de celles-ci. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier la stratégie. En revanche, le plan d'actions a été modifié en indiquant les modalités correctes concernant la plateforme de covoiturage disponible sur le territoire de la CCVT (action 2.1).
Région	Stratégie Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle Action 2.2. Mettre en œuvre une offre de covoiturage spontané	La Région alerte sur le fait que si les lignes sortent du ressort territorial de l'AOM, il conviendrait de mentionner a minima la Région et les autres AOM. Elle propose d'ajouter potentiellement le FEDER, seuil minimal 50k HT (Cf DOMO Ospé 2.8 type d'action 1, page 180)	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données comprises dans la stratégie - réalisée entre 2023 et 2024 - ne sont plus à jour. Cependant, l'enjeu de cette phase est de retranscrire l'ensemble des réflexions qui ont permis d'aboutir à la version finalisée du plan d'action, ainsi que le contexte de celles-ci. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier la stratégie. En revanche, l'ensemble de ces remarques seront intégrées au plan d'action (action 2.2).
Région	Stratégie Axe 3 - Développer les mobilités actives en milieu rural Action 3.1. Elaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)	La Région note que le Schéma Régional des Véloroutes (SRV) est bien évoqué, mais sous la dénomination du SR3V (qui est son ancienne appellation). Selon la Région, il semble pertinent de réaliser un Schéma Directeur Cyclable, afin de pouvoir affiner les axes qui pourront ensuite être repris dans le SRV. Elle précise qu'elle ne finance pas les Schémas Directeurs Cyclables. En revanche, elle mentionne que dans le cadre d'un aménagement d'infrastructures cyclables en zone urbaine au sens de l'INSEE, le FEDER pourrait intervenir à hauteur de 50% et non 50k€ (cf DOMO).	Partielle	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données comprises dans la stratégie - réalisée entre 2023 et 2024 - ne sont plus à jour. Cependant, l'enjeu de cette phase est de retranscrire l'ensemble des réflexions qui ont permis d'aboutir à la version finalisée du plan d'action, ainsi que le contexte de celles-ci. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier la stratégie. En revanche, le plan d'action a été modifié en intégrant les observations sur le nom du SRV, ainsi que les financements (action 3.1). Pour des raisons de moyens humains et financiers, la CCVT a préféré s'orienter vers la 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, 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'auto-réparation...). Il est à préciser que la CCVT ne peut pas aménager de voies cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la compétence sans l'aide administrative et financière des principaux intéressés, 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.



Synthèse de la consultation des PPA

3. Synthèse des observations

Partenaire	Objet / Action	Synthèse des observations	Prise en compte dans la version finalisée du Plan de Mobilité Simplifié	Justification
Région	Stratégie Axe 4 - Favoriser l'intermodalité Action 4.1. Etendre le Pass Navigo jusqu'à Gisors	La Région rappelle que la mise en place d'un dialogue régulier avec Ile-de-France Mobilités est l'une des actions du Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin Ouest de l'Oise. Elle ajoute que les questions de billettique et de distribution pourront être abordées dans ce cadre.	Oui	L'action 4.1. "Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors" figurant dans la stratégie du PMS a justement été intégrée à l'action 1.1 "Conforter l'offre en transports en commun ferroviaires" pour les raisons évoquées par la Région.
Région	Stratégie Axe 4 - Favoriser l'intermodalité Action 4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	La Région indique qu'elle souhaite être associée à la définition de la cartographie des PEM sur le territoire. Elle dispose en effet d'un cadre d'intervention sur les PEM qui pourra être partagé. Concernant la création de PEM secondaires, la Région porte à connaissance qu'elle souhaite être intégrée à cette réflexion et connaître les futurs emplacements vélos.	Partielle	Comme mentionné ci-dessus, il n'est pas prévu de modifier le volet "stratégie" du document. En revanche, le plan d'actions doit prendre en compte ces observations. Dans une démarche de lisibilité et de clarification, les différentes propositions de cette action ont été réparties entre les actions 1.1 "Conforter l'offre en transports en commun ferroviaires", 1.2 "Conforter l'offre en transports en commun routiers" et 2.1. "Favoriser la pratique du covoiturage planifié". Le plan d'action prévoit bien un travail partenarial avec la Région pour l'ensemble de ces actions.
Région	Stratégie Axe 5 - Encourager la proximité des services, commerces et équipements Action 5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques	La Région attire l'attention sur le fait qu'une réflexion devra être menée avec SNCF Gares & Connexions à ce sujet.	Non	Les mobilités du territoire évoluant rapidement, certaines données comprises dans la stratégie - réalisée entre 2023 et 2024 - ne sont plus à jour. Cependant, l'enjeu de cette phase est de retranscrire l'ensemble des réflexions qui ont permis d'aboutir à la version finalisée du plan d'action, ainsi que le contexte de celles-ci. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier la stratégie. Cette action n'ayant pas été retenue pour le plan d'action finalisé, cette observation n'a pas été prise en compte.
Région	Plan d'action Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle Action 2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	La Région fait remarquer que la plateforme Pass Pass Covoiturage est gérée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. La Région précise qu'une aide existe pour les salariés via l'Aide au Transport aux Particuliers à hauteur de 20€ / mois. Concernant les indications de suivi, la Région indique qu'elle ne dispose pas du nombre d'inscrits sur la plateforme. Elle invite la CCVT à solliciter le Syndicat Mixte des Mobilités en Hauts-de-France pour obtenir les données correspondantes. Elle propose également d'ajouter une ligne concernant les données du registre des preuves de covoiturage. Elle ajoute qu'en tant qu'AOM, la CCVT peut demander l'accès et avoir une visibilité des trajets réalisés via une plateforme (dont Pass Pass Covoiturage).	Oui	L'ensemble des remarques de la Région ont été intégrées au plan d'action (action 2.1 et tableau des indicateurs de suivi).
Région	Plan d'action Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle Action 2.2. Mettre en œuvre une offre de covoiturage spontané	La Région alerte sur le fait que si les lignes sortent du ressort territorial de l'AOM, il conviendrait de mentionner a minima la Région et les autres AOM comme parties prenantes de la gouvernance. Elle propose d'ajouter potentiellement le FEDER, seuil minimal 50k HT (Cf DOMO Ospé 2.8 type d'action 1, page 180)	Oui	L'ensemble des remarques de la Région ont été intégrées au plan d'actions (action 2.2).

Ingetec – Siège
67 rue Damesme
75012 Paris

baptistinegerin@ingetec.fr
paulinebaudet@ingetec.fr

