

Partenaire	Objet / actions	Synthèse des observations	Prise en compte dans la version finalisée du Plan de Mobilité Simplifié	Justification	Modifications apportées au rapport final du PMS
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.	Diapositive 19 Ajout d'un encart mentionnant la forte augmentation des flux sur la RD 983 entre 2018 et 2025
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'actions a été modifié pour tenir compte de l'actualisation des données: lignes 605 et 608 supprimées. 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).	Diapositives 141 à 144 Les lignes 305 et 308 apparaissent désormais en pointillés et la légende indique qu'elles ont été supprimées récemment ; cette solution nous semble préférable à leur suppression totale de la cartographie. En effet, cela permet de garder en mémoire le tracé de l'ancienne desserte.
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'actions 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 (actions 1.1 et 1.2).	Diapositives 141 à 144 Les lignes 305 et 308 apparaissent désormais en pointillés et la légende indique qu'elles ont été supprimées récemment ; cette solution nous semble préférable à leur suppression totale de la cartographie. En effet, cela permet de garder en mémoire le tracé de l'ancienne desserte.
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'actions 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 (actions 1.1 et 1.2).	Diapositives 141 à 144 Le réseau de cars interurbains proposé par la Région Hauts-de-France a été nommé "Hauts-de-France Mobilités"
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 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'actions 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 (actions 5.1).	Diapositive 166 Le projet d'ouverture d'un nouvel établissement scolaire a été indiqué en tant que cité scolaire et sa date d'ouverture a été précisée (2027).
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 refléter 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 tention 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'actions (actions 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'actions. En effet, celles-ci comprennent explicitement les mentions suggérées par la Région.	Diapositives 44 à 46 Les diapositives à visée pédagogiques ont été remplacées par une version actualisée, permettant de répondre aux demandes de 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'actions. 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.	Diapositives 44 à 46 Les diapositives à visée pédagogiques ont été remplacées par une version actualisée, permettant de répondre aux demandes de la Région.
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 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'actions 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 (actions 2.1).	Diapositive 151 Il est précisé que la plateforme Pass Pass Covoiturage est sous gestion du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
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".	Diapositive 51 Le terme "adhésion" a été remplacé par "inscription".
Région	Stratégie Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle actions 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 (actions 2.1).	Diapositive 151 Il est précisé que la plateforme Pass Pass Covoiturage est sous gestion du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
Région	Stratégie Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle actions 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 à 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'actions 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'actions, 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'actions (actions 2.2).	Diapositive 152 La description de la gouvernance a été modifiée pour mettre en évidence le caractère partenarial de l'actions (à la fois avec les communes internes à la CCVT, mais également la Région et les EPCI voisins). La potentielle mobilité de fonds FEDER via la Région a été ajoutée à la section "Subventions".
Région	Stratégie Axe 3 - Développer les mobilités actives en milieu rural actions 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'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 intégrant les observations sur le nom du SRV, ainsi que les financements (actions 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'autoréparation...). Il est à préciser que la CCVT ne peut pas aménager de voies cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la compétence 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.	Diapositive 156 La mention du "SR3V" a été remplacée par "SRV" ; la section sur les subventions a été corrigée pour prendre en compte les précisions de la Région. Un encart a été ajouté précisant le Plan Vélo réalisé en interne pourra aborder l'ensemble des thématiques traitées par le Schéma Directeur Cyclable selon les moyens humains disponibles

Région	Stratégie Axe 4 - Favoriser l'intermodalité actions 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'actions 4.1."Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors" figurant dans la stratégie du PMS a justement été intégrée à l'actions 1.1 "Conforter l'offre en transports en commun ferroviaires" pour les raisons évoquées par la Région.	Ø
Région	Stratégie Axe 4 - Favoriser l'intermodalité actions 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 actions 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'actions prévoit bien un travail partenarial avec la Région pour l'ensemble de ces actions.	Ø
Région	Stratégie Axe 5 - Encourager la proximité des services, commerces et équipements actions 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'actions, ainsi que le contexte de celles-ci. Pour cela, la décision a été prise de ne pas modifier la stratégie. Cette actions n'ayant pas été retenue pour le plan d'actions finalisé, cette observation n'a pas été prise en compte.	Ø
Région	Plan d'actions Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle actions 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'actions (actions 2.1 et tableau des indicateurs de suivi).	Diapositive 151 Il est précisé que la plateforme Pass Pass Covoiturage est sous gestion du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Des précisions ont été apportées quant à l'aide proposé par la Région aux salariés. Le tableau des indicateurs de suivi et d'évaluation a été modifié pour prendre en compte les précisions de la Région HDF.
Région	Plan d'actions Axe 2 - Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle actions 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'actions 1, page 180)	Oui	L'ensemble des remarques de la Région ont été intégrées au plan d'actions (actions 2.2).	Diapositive 152 La description de la gouvernance a été modifiée pour mettre en évidence le caractère partenarial de l'actions (à la fois avec les communes internes à la CCVT, mais également la Région et les EPCI voisins). La potentielle mobilité de fonds FEDER via la Région a été ajoutée à la section "Subventions".