

Thème	Synthèse des contributions	Prise en compte <i>Justification détaillée dans un document Ad Hoc "Justifications de la prise en compte ou non des retours du public"</i>
Avis général	Les contributeurs émettent un avis général négatif sur le plan d'actions du PMS, estimant qu'il ne permet pas de répondre ni aux enjeux auxquels le territoire de la CCVT fait face, ni aux objectifs de réduction du trafic automobile fixés par le PCAET (25% d'ici 2050).	Non — Le PMS a été élaboré au regard des moyens financiers et humains dont la CCVT et ses partenaires disposent (se référer au motif n°1)
AXE 1 - Conforter l'offre de transports en commun 1.1. Conforter l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires	<p>OBJECTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs souhaitent voir apparaître un objectif quantifié d'augmentation de la part modale du train d'ici 2050. <p>PROPOSITIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs demandent la mise en place de liaisons directes vers Rouen, Amiens (ville universitaire de rattachement) et Lille, sans passer par Paris. - Ils précisent que les habitants du territoire devraient pouvoir bénéficier de la ligne J dans les mêmes conditions tarifaires et de fréquence que les usagers d'Île-de-France. - Ils rappellent que les quatre gares de la CCVT devraient être accessibles facilement à vélo ou en car depuis n'importe quel village de l'EPCI. - Au-delà de la relance du comité de la ligne J, ils expriment le souhait d'un investissement massif de la Région, afin d'offrir par le train une alternative efficace à la voiture individuelle. 	Partielle — S'il est difficile de fixer un objectif quantifié d'augmentation de la part modale du train, une page sera ajoutée à la fin de la stratégie sur la répartition modale de différents modes de déplacements et des objectifs d'augmentation. Réponse aux propositions (se référer au motif n°2)
AXE 1 - Conforter l'offre de transports en commun 1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	<p>PROPOSITIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs alertent sur les propositions, dont ni les modalités ni le budget n'est mentionné : celles-ci ne permettent pas de constituer une stratégie efficace selon eux. - Ils insistent sur la nécessité de développer l'offre actuelle, dimension qui n'est pas mentionnée dans le plan d'actions. 	Partielle — - Les échanges avec les partenaires n'engendrent pas de coûts directs et l'étude de la faisabilité de l'extension de l'offre en transports en commun routier des EPCI voisins n'ayant pas été lancée il n'est pas possible de définir de coûts - La dimension d'amélioration de l'offre actuelle a été ajoutée au Plan d'actions, action 1.2 « Conforter, voir améliorer, l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires » (se référer au motif n°3)
AXE 2 - Optimiser l'usage de la voiture individuelle	<p>PROPOSITIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs soulignent la pertinence des lignes de covoiturage qui sont proposées, mais déplore le fait qu'elles ne soient envisagées qu'à long terme. - Ils constatent que le recours au covoiturage reste marginale sur le territoire, en dépit des infrastructures existantes. Plutôt que de proposer le développement de nouvelles aires de covoiturage, les contributeurs aimeraient voir apparaître une analyse des pratiques actuelles sur le territoire. - Ils préconisent la mise en oeuvre d'un système d'autopartage, sur le modèle de celui développé par la CC du Vexin Normand à Gisors et Etrépagny. - Ils soulignent la nécessité du déploiement de bornes de recharges, notamment à destination des usagers qui ne disposent pas d'un point de charge à leur domicile. - Ils insistent sur le besoin d'équipement des parkings d'entreprise en bornes de recharge et stationnement cyclable par les employeurs. 	Partielle — - La mise en place d'un service de covoiturage n'est pas un projet à court ou moyen terme actuellement. - Le SCOT du Vexin-Thelle cible la création d'une aire de covoiturage au niveau du carrefour entre la RD915 et la RD153, au lieu-dit « Branchu » où converge une grande partie des flux quotidien de circulation vers la région parisienne et qui présente donc un fort potentiel de covoiturage. - La mise en place d'un système d'autopartage a été écarté pour le moment. - Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont déjà installées (ou en cours) par les organismes publics mais surtout par le secteur privé. - Les parkings d'entreprises sont soumis à des obligations de pré-équipement et d'équipement de points de recharge pour les véhicules électriques (se référer au motif n°4)
AXE 3 - Développer les mobilités actives en milieu rural	<p>OBJECTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs ont fait part de leur déception des orientations stratégiques et objectifs pour le développement des mobilités actives. - Selon eux, ceux-ci ne permettent pas de répondre aux enjeux environnementaux (économies d'énergie et réduction des émissions de gaz à effet de serre), de santé publique (qualité de l'air et sécurité routière), de qualité de vie, sociaux (partage de l'espace public avec les usagers les plus vulnérables) également économiques (augmentation du coût du carburant) auxquels fait face la CCVT. - L'importance du développement de la pratique du vélo est d'autant plus importante que des autres alternatives à la voiture individuelle, telle que les transports en commun, est complexe sur le territoire. - Ils soulignent également le fort potentiel de développement du vélo sur le territoire - avec une forte part de trajets courts, justifiant un engagement fort en faveur des cycles. - Ils rappellent également l'orientation SRADDET selon laquelle la CCVT doit créer les conditions favorables à l'usage du vélo. - Ils souhaitent voir apparaître des objectifs quantifiés pour l'augmentation de la part modale du vélo (ex : à une croissance de 7 à 15% permise par l'aménagement d'une liaison entre Trie-Château et Chaumont-en-Vexin) 	Partielle — - Une page sera ajoutée à la fin de la stratégie sur la répartition modale de différents modes de déplacements actuelle et des objectifs d'augmentation. - Le Plan Vélo projeté par la CCVT abordera les thématiques traitées par le Schéma Directeur Cyclable ou le Schéma Directeur des Mobilités Actives si les moyens humains en interne le permettent (se référer au motif n°5)
AXE 5 - Optimiser la logistique routière	<p>PROPOSITIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les contributeurs signalent que la déviation de Trie-Château n'a pas permis de résoudre la problématique du transit des poids-lourds, notamment à Chaumont-en-Vexin. Ils suggèrent d'interdire la traversée des camions dans les centres-bourgs et de les rediriger vers la RD 915. - Ils expriment une inquiétude à propos des projets de déviation inscrits au SCOT, qui ne feront selon eux qu'accroître le trafic et engendrer des conséquences négatives liées à l'artificialisation des sols. 	Non — - Proposition en cours d'étude par la commune de Chaumont-en-Vexin - Il faut trouver un équilibre entre sécurité routière et nuisances sonores, développement économique du territoire et préservation des espaces naturels et agricoles, sans pour autant déplacer les nuisances sur les communes alentour. (se référer au motif n°6)