



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement**

Réf. :

Lille, le 12 octobre 2021

Service Mobilité Infrastructures  
Affaire suivie par : Audrey DUPONT  
Tél. : 03 22 80 90 06  
[audrey.dupont@developpement-durable.gouv.fr](mailto:audrey.dupont@developpement-durable.gouv.fr)

Le directeur

à

Monsieur le directeur départemental des territoires de  
l'Oise

**Objet : Avis de la DREAL « personne publique associée » – Plan de mobilité (PDM) mutualisé du Grand Creillois**

Réf. :

L'élaboration du PDM du Grand Creillois s'inscrit dans une démarche concertée et plus globale avec 6 autres EPCI du Sud de l'Oise. Elle s'est concrétisée par l'élaboration de 5 documents :

- le présent PDM, qui concerne le territoire de la Communauté d'agglomération de Creil Sud Oise (ACSO) et de la Communauté de communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD) ;
- le Plan global de déplacements (PGD) de la Communauté de communes de l'Aire Cantilène ;
- le Plan global de déplacements (PGD) de la Communauté de communes du Clermontois ;
- le Plan global de déplacements (PGD) de la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte ;
- le Plan global de déplacements (PGD) de la Communauté de communes de Senlis Sud Oise.

Ces documents couvrent 86 communes soit 249 499 habitants en 2014. Si les PGD ne sont pas soumis à l'avis de l'État en tant que Personne Publique Associée (PPA), le PDM du Grand Creillois relève d'un régime différent et fait l'objet du présent avis.

***En préambule, je souhaite souligner l'intérêt de cette démarche mutualisée qui a permis à différents territoires et à différents acteurs de partager leurs réflexions, leurs expériences et leurs attentes pour construire un projet de mobilité à la fois territorialisé et globalisé à l'échelle du Sud de l'Oise.***

*Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a fait évoluer le « plan de déplacements urbains » (PDU) en « plan de mobilité » (PDM) qui devient un document de planification renforcé et complété par rapport aux PDU. Les plans approuvés avant le 31 décembre 2020 ne doivent tenir compte des nouvelles dispositions qu'à compter de leur prochaine révision ou évaluation. Le PDM du Grand Creillois ayant été arrêté en juin 2021, il est bien soumis à la prise en compte des dispositions de la LOM.*

*Comme précisé page 26 du projet de PDM, et moyennant les réserves formulées ci-après, les dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019 sont en majorité prises en compte dans le cadre de la définition de la politique de mobilité du Sud de l'Oise. Notamment, on peut saluer le fait que les scénarios présentés tiennent compte des interactions à l'échelle du Sud de l'Oise afin de proposer une stratégie cohérente à cette échelle.*

Le PDM du Grand Creillois couvre la Communauté d'agglomération du Grand Creillois et la Communauté de communes du Liancourtois Vallée Dorée soit 21 communes et près de 110 000 habitants. Il répond à l'obligation réglementaire qu'avait l'ACSO de réaliser un PDM. En effet, l'élaboration d'un PDM est obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE,

44, rue de Tournai - CS 40 259 - 59 019 LILLE Cedex

Tél. : 03 20 13 48 48- Fax : 03 20 13 48 78

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Suivez-nous sur : [facebook.com/prefetnord](https://www.facebook.com/prefetnord) - [twitter.com/prefet59](https://twitter.com/prefet59) - [linkedin.com/company/prefethdf/](https://www.linkedin.com/company/prefethdf/)

qui parle d'unité urbaine mentionnée à l'article L221-2 du Code de l'Environnement ou recoupant celles-ci.

À noter également que le territoire du Grand Creillois est soumis au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) adopté en 2015. Aussi, le SCoT du Grand Creillois est en révision et le PCAET en cours d'élaboration.

**Le dossier de PDM est complet.** *Le diagnostic aborde tous les sujets qui entrent dans le champ des 11 objectifs assignés à un PDM.* Il comprend :

- le projet de PDM ;
- l'évaluation environnementale obligatoire pour les PDM ;
- un document intitulé « quelles stratégies en matière de mobilité à l'horizon 2030 ? » ;
- une annexe « accessibilité ».

Le PDM s'articule autour de 4 axes dont un transversal (soit 44 actions) :

- Axe transversal. Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise ;
- Axe 1. Une mobilité humaine et sociale ;
- Axe 2. Une mobilité efficace et performante ;
- Axe 3. Une mobilité planifiée et cohérente.

En matière de parts modales, les ambitions du PDM à l'horizon 2030 sont :

- de réduire la part modale de la voiture de 55 à 36 % ;
- d'augmenter la part modale des transports en commun (TC) de 11 à 19 % ;
- d'augmenter la part modale du vélo de 1 à 5 % ;
- d'augmenter la part modale de la marche à pied de 25 à 38 % ;
- d'augmenter le taux de remplissage des véhicules de 1,40 à 1,94 personnes/véhicule.

*Ces objectifs sont ambitieux, notamment pour le vélo où ils sont supérieurs aux orientations nationales de triplement de sa part modale d'ici 2024 (de 3 à 9 % pour les déplacements quotidiens).*

**J'émet un avis favorable sur ce document assorti des réserves suivantes :**

**1. Le PDM a été élaboré et arrêté par le Syndicat mixte qui a bénéficié pour ce faire d'une délégation de compétence spécifique par les autorités organisatrices de la mobilité du territoire. Cependant, conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des Transports, il revient à l'ACSO et à la CCLVD d'arrêter puis d'approuver le PDM en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité.** Dès lors, si cela n'a pas encore été fait, ces EPCI doivent dans un premier temps délibérer pour arrêter le projet. Son approbation interviendra après l'enquête publique et après la consultation des comités des partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de l'article 15 de la loi d'orientation des mobilités.

**2. Le projet de PDM manque d'ambition sur la diminution des émissions de particules par rapport aux objectifs du PPA de la région de Creil.** En effet, le PPA fixe un objectif de réduction de 15 % sur 5 ans alors que le PDM indique dans son évaluation environnementale une baisse de 16 % à l'horizon 2030 (soit sur 10 ans). Par ailleurs, il apparaît que les pourcentages de réduction sont identiques pour tous les polluants considérés. **L'évaluation environnementale mérite d'être retravaillée pour donner une estimation plus précise de l'impact du PDM sur les émissions des différents polluants (notamment PM10 ou PM 2,5).**

**3. Les indicateurs étant nombreux, la question de leur suivi peut être posée sachant qu'il n'y a aucune donnée chiffrée en l'état actuel du PDM (ni état de référence, ni objectif cible). Il convient donc de s'assurer qu'ils pourront être aisément renseignés dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des actions, plus particulièrement pour le bilan à 5 ans obligatoire du PDM (cf L1214-8 du code des transports).**

**4. Si l'amélioration des conditions de sécurité des déplacements de l'ensemble des catégories d'usagers devrait être induite par la somme des actions prévues par le PDM (apaisement de zones, diminution de vitesse de circulation, actions de sensibilisation, développement d'aménagements cyclables de qualité...), il convient de signaler l'absence de création d'un observatoire de l'accidentologie. Il s'agit d'une obligation prévue à l'article R 1214-3 du code des Transports. Il dispose que « pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ».**

**Pour être conforme, le PDM doit donc être modifié dès à présent et intégrer la création de cette instance.**

5. Enfin, **la disposition de la LOM relative à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons inscrite à l'article L1214-2-1 du code des transports doit être prise en compte.** Elle prévoit que « Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied ».

Vous trouverez en annexe un avis technique détaillé sur les éléments du diagnostic et le plan d'actions.

La directrice adjointe,

Virginie MAIREY-POTIER

## I/ Le diagnostic

Le diagnostic est commun à l'ensemble des plans de déplacements avec des données globales sur l'ensemble du Sud de l'Oise puis territorialisées selon l'EPCI concerné. Il s'appuie sur une enquête déplacements « Ville Moyenne » (EDVM Sud de l'Oise) de 2017 et des données de l'INSEE.

Sur ce territoire, la mobilité se caractérise par :

- un nombre de déplacements par habitant assez important entre 3,7 et 3,8 pour l'ACSO et entre 3,9 et 3,97 sur la CCLVD ;
- des flux majoritairement internes ;
- des flux domicile-travail concentrés sur l'ACSO qui représente près de 40 % des emplois du territoire du Sud Oise. Les flux domicile-travail représentent 21 % de l'ensemble des déplacements sur l'ACSO et 30 % sur la CCLVD ;
- une dépendance à la voiture plus marquée sur le Liancourtois (part modale de 69 % contre 50 % pour l'ACSO) qui s'explique par le caractère plus rural de la CCLVD et une offre en TC limitée ;
- un usage « confidentiel » du vélo...

*Globalement, le diagnostic aborde de manière plus ou moins complète tous les sujets qui entrent dans le champ des 11 objectifs assignés à un PDM (transports de voyageur et de marchandises, stationnement, sécurité routière, intermodalité, accessibilité PMR, électromobilité, modes actifs). Ainsi :*

- le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité routière avec un réseau de voies structurantes majoritairement organisé en étoile autour de Creil (RD 1016, voie de contournement de Creil qui la relie à Clermont), RD200 qui relie Creil à Compiègne, RD932, RD 92 et RD 1017). Le réseau autoroutier (A1) est accessible au Sud du territoire en dehors du périmètre de ces 2 EPCI. Il ressort de cette présentation des niveaux de circulation denses, en particulier dans le noyau urbain de Creil. Le RD 1016 apparaît comme un axe stratégique de déplacement en reliant les deux bassins du Clermontois et du Creillois et est l'un des plus fréquentés du département. Globalement, il est précisé que le profil des voies est adapté au trafic routier.

*La présentation du réseau viaire est plutôt satisfaisante avec des informations sur la hiérarchisation des voies, le niveau de trafic et les principaux projets routiers prévus par le Conseil départemental de l'Oise. Cependant, les cartes mériteraient d'être plus lisibles en affichant par exemple le nom des axes routiers.*

- la présentation de l'offre du réseau de bus urbains est satisfaisante : le périmètre du PDM est desservi par le réseau de bus urbains de l'ACSO qui s'articule autour de lignes régulières et scolaires et qui dispose d'un service de transport à la demande (TAD). Les lignes régulières (de A à E) ont un rôle de desserte de proximité y compris de la gare de Creil et les autres lignes ont un rôle de rabattement vers les pôles d'échanges ferroviaires (gares de Creil, Saint-Leu d'Esserent, Montataire) La CCLVD ne bénéficie pas d'un service de bus urbains.

*Il convient de noter que le réseau de l'ACSO a évolué depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2021. Les éléments du diagnostic ne sont donc pas actualisés.*

- la présentation du réseau de bus interurbains est satisfaisante avec le plan du réseau du Conseil régional des Hauts de France, le niveau de desserte et la fréquentation.

Il en ressort que 6 communes de la CCLVD (sur 10) et l'ensemble des communes de l'ACSO sont desservis. La majorité de ces lignes a une vocation pendulaire avec un rôle de desserte vers les établissements scolaires et un rôle de rabattement vers les pôles d'échanges (l'articulation avec les horaires des trains est assurée). Ce réseau est majoritairement utilisé par les scolaires (85 % des usagers sont des scolaires).

*Il convient de noter qu'à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2021, ce réseau est modifié avec plus de lignes au niveau de Creil et au niveau de Liancourt notamment (+1 ligne).*

- l'état des lieux sur la desserte ferroviaire est satisfaisant avec une présentation du réseau ferré, de l'offre ferroviaire, de la fréquentation des gares, des conditions d'intermodalité en gare (stationnement...), de l'accessibilité des gares et des projets « Roissy-Picardie » et « Grand Paris Express ».

La CCLVD compte 2 gares, Liancourt-Rantigny et Laigneville dont la fréquentation augmente et l'ACSO en

compte 5, Creil, Montataire, Cramoisy, Saint-Leu d'Esserent et Villers-Saint-Paul.

Les lignes TER qui desservent le territoire sont les suivantes :

- K 10 « Paris Nord-Amiens » (gare de Creil) ;
- K 11 « Paris Nord Calais » (gare de Creil) ;
- K 13 « Paris Nord/Maubeuge/Cambrai » (gare de Creil) ;
- K 14 « Paris Nord/Saint-Quentin » (gare de Creil) ;
- C 10 « Paris Nord/Amiens » (gares de Creil et de la CCLVD);
- C 11 « Paris Nord/Creil/Saint-Just en Chaussée » (gare de Creil) ;
- C 13 « Paris Nord/Compiègne » (gares de Creil et Villers Saint-Paul);
- P 10 « Amiens/Creil » (gares de Creil et de la CCLVD);
- P 32 « Beauvais/Creil » (gares de Creil, Montataire, Cramoisy).

La gare de Creil, la plus fréquentée avec une offre importante (en particulier vers Paris), connaît une saturation au niveau du stationnement. L'un des enjeux est donc de trouver d'autres solutions de rabattement que la voiture individuelle, y compris vers les autres gares.

*Il aurait été opportun que le nouveau réseau TER Hauts de France mis en service fin 2019 (ci-dessus précisé) soit pris en compte puisqu'il a pu modifier certaines informations du diagnostic.*

*Ce territoire bénéficie d'une offre ferroviaire satisfaisante (notamment vers Paris) avec une fréquentation en hausse et d'une accessibilité routière aux gares facilitée (avec un temps de trajet compris entre 5 et 15 min pour accéder aux différentes gares).*

*Comme il est souligné dans le document, les différents projets ferroviaires « Roissy-Picardie » et « Grand Paris Express » devraient favoriser l'usage des TC avec un accès à la région parisienne plus direct et plus rapide et un accès au réseau TGV et donc à de nouvelles destinations.*

*Pour information complémentaire, s'agissant de la liaison « Roissy-Picardie », le plan de relance a souligné le souhait du gouvernement de favoriser les déplacements en transports en commun avec un investissement massif prévu dans les prochaines années. La décision ministérielle intervenue le 28 août 2020 a acté le périmètre de l'opération Roissy-Picardie et confirme la réalisation avec une mise en service attendue en 2025.*

*Pour accompagner ces projets, certaines agglomérations comme Creil ont engagé des projets pour redynamiser leurs quartiers de gare. Aussi, certaines gares sont inscrites au SD'AP et au SDNA et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite dans les prochaines années. Des études sont actuellement menées sur les gares de Creil, de Compiègne, de Chantilly-Gouvieux et de Pont-Sainte-Maxence (pour permettre la mise en accessibilité des quais à l'horizon 2025).*

*Enfin, pour offrir un service satisfaisant aux usagers et en parallèle du projet « Roissy-Picardie », un projet permettant d'optimiser l'exploitation sur la ligne au niveau de Creil est en cours de réalisation. Le projet du Noeud de Creil comporte deux phases. La première phase a permis la mise sous commande centralisée du Réseau qui permet de concentrer la gestion du Réseau en un point. La mise sous CCR (commande centralisée du réseau) est active depuis novembre 2019. D'autres aménagements complémentaires pour cette première phase devraient s'achever prochainement. La deuxième phase est en cours d'étude et devrait être opérationnelle d'ici 2025. Une étude d'exploitation a montré une amélioration des circulations avec cette deuxième phase dans l'optique d'une mise en service de la liaison Roissy-Picardie en 2025.*

*En complément, un investissement conséquent de la part de la Région est prévu dans les années à venir pour renouveler l'ensemble du parc TER. Le déploiement de TER avec le système ERTMS niveau 2 est envisagé sur cette ligne. Ces TER circuleront sur cette liaison Roissy-Picardie.*

*Ces aménagements permettront de gagner en régularité et d'offrir un niveau de service satisfaisant pour les usagers.*

*Ainsi, le projet Roissy-Picardie permettra d'offrir une solution performante depuis plusieurs gares du territoire vers Roissy, sans passer par la Gare du Nord (Paris). Ce projet permettra en effet de réduire de manière importante le temps de trajet entre Creil et Roissy, qui sera de 22 minutes (contre 1h20 aujourd'hui).*

- pour les modes actifs, si la marche est le 2ème mode de déplacement après la voiture, la pratique du vélo est confidentielle et s'inscrit dans le cadre des loisirs. Les freins identifiés : le manque d'aménagements dédiés dans les zones urbaines y compris pour le stationnement, la discontinuité des itinéraires cyclables.

*La carte des itinéraires cyclables, qui distingue les itinéraires structurants d'intérêt européen (eurovélo notamment), d'intérêt départemental (projet de « TransOise » en cours de réalisation) et les itinéraires locaux, aurait pu localiser les pôles générateurs de flux pour apprécier leur desserte. Cette carte permettrait également d'évaluer le niveau d'intermodalité offert sachant que son développement est un enjeu majeur du PDM.*

44, rue de Tournai - CS 40 259 - 59 019 LILLE Cedex

Tél. : 03 20 13 48 48- Fax : 03 20 13 48 78

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Suivez-nous sur : [facebook.com/prefetnord](https://www.facebook.com/prefetnord) - [twitter.com/prefet59](https://twitter.com/prefet59) - [linkedin.com/company/prefethdf/](https://www.linkedin.com/company/prefethdf/)



Par ailleurs, alors que l'ACSO a adopté en 2013 son schéma intercommunal des circulations douces, qui prévoyait la réalisation de 50 km d'itinéraires, il aurait été utile d'avoir un bilan de sa mise en œuvre (linéaire réalisé en km et répertorié sur une carte par exemple). Il est seulement indiqué qu'il fait l'objet d'étude complémentaire pour intégrer les communes de l'ex CC Pierre Sud Oise. Enfin, il n'y a pas d'information sur le maillage existant sur la CCLVD.

- l'analyse des conditions d'intermodalité est intéressante avec une étude comparée de l'attractivité des principaux PEM (prix abonnement, niveau de desserte, stationnement, temps de trajet), des informations sur les logiques et modes de rabattement, sur les services dans les PEM (P+R, stationnement gratuit, desserte en bus urbains, interurbains et sur la billettique).

Il en ressort une offre multimodale inégale au sein des PEM (Creil, Saint-Leu d'Esserent et Montataire dans une moindre mesure), des logiques de rabattement pouvant être « guidées » par l'offre en stationnement et pas seulement par le niveau de desserte ou la proximité, des supports de billettique différents (le dispositif « passpass » pour le réseau TER de la région, le « pass oise mobilité » pour les TC routiers du département), l'absence d'aménagement ou d'équipements pour favoriser l'accessibilité en modes actifs des gares (stationnement vélo saturé à la gare de Creil par exemple).

- l'accessibilité des modes de transports pour les PMR : conformément aux dispositions réglementaires, le PDM comprend une annexe « accessibilité » qui rappelle les dispositions réglementaires dans ce domaine, l'état des lieux sur l'accessibilité des réseaux de bus urbains et interurbains, sur celle de la voirie et des espaces publics et enfin les actions à envisager.

L'annexe aurait pu être complétée avec des éléments sur l'accessibilité du matériel roulant (au-delà des points d'arrêts), celle de l'information et la formation des conducteurs par exemple. Par ailleurs, une incohérence sur le nombre de points d'arrêts accessibles du réseau de bus urbains de l'ACSO peut être soulevée : 123 sur 184 accessibles dans le diagnostic contre 180 sur 184 dans l'annexe. Les actions à envisager sont bien reprises dans le plan d'actions et répondent aux manquements identifiés.

- la pratique de la mobilité partagée est limitée.

Pour le covoiturage, si une aire de covoiturage spontané est localisée sur Liancourt-Rantigny, il n'existe pas d'aires spécialement dédiées à cette pratique. Pour la promouvoir et mettre en relations les usagers, une plateforme dédiée existe au niveau du département « <https://www.covoiturage-oise.fr/> ». Pour l'autopartage, il n'y a pas de service recensé sur le territoire. Enfin, le dispositif « RézoPouce » existe sur une partie du périmètre du Sud de l'Oise mais n'est pas généralisé. S'il existe sur le périmètre de l'ACSO, les communes de la CCLVD ne sont pas adhérentes à ce service.

Il aurait pu être opportun d'avoir un bilan du dispositif « Rézo Pouce » qui existe depuis 2018 (nombre de personnes inscrites en distinguant conducteur et passager, profil des utilisateurs, points d'arrêts les plus utilisés...).

- le volet « accidentologie » est plutôt bien traité avec l'évolution de l'accidentologie entre 2012 et 2015 par mode de transport et l'identification des points noirs en matière de sécurité routière. Le territoire de l'ACSO est ainsi particulièrement accidentogène, notamment aux croisements entre la RD1016/RD200 et celui de la RD1016 avec la RD 201. Enfin, les usagers du vélo ou de deux roues motorisées sont plus vulnérables.

- si l'étude sur le stationnement est intéressante avec à la fois des informations sur l'offre en stationnement dans les principaux pôles d'échange du territoire (nombre de places, gratuité ou non) et taux de rotation, il est regrettable qu'elle n'ait pas été réalisée sur l'ensemble du périmètre du PDM. À noter que selon l'EDVM de 2017, les habitants de la CCLVD et de l'ACSO qui ont participé n'ont très majoritairement aucun problème de stationnement sur leur lieu de travail.

- le transport des marchandises : le diagnostic présente les principales infrastructures routières et fluviales utilisées et les projets engagés qui auront un impact sur le développement du transport fluvial en particulier (MAGEO et CSNE). L'ACSO bénéficie de 5 ports fluviaux (Villers-Saint-Paul, Nogent-sur-Oise, Creil, Saint-Maximin et Saint-Leu d'Esserent), celui de Saint-Leu d'Esserent étant le plus important en termes de trafic.

*Le diagnostic n'aborde pas le fret ferroviaire. Il ne semble pas y avoir de ligne ferroviaire dédiée au fret sur ces 2 EPCI, toutefois, le territoire possède un potentiel pour développer l'intermodalité dans le transport de marchandises avec des infrastructures fluviales. Il manque une analyse de fond sur l'identification des flux, leur typologie (origine/destination, nature des produits transportés...), sur les infrastructures logistiques existantes (infrastructures de transports, entrepôts logistiques, tissu industriel...), préalable indispensable pour définir des actions efficaces. Enfin, l'Oise qui traverse l'agglomération, est un axe navigable d'importance qui va être renforcé par le projet **MAGEO** ainsi que par le projet du **Canal Seine-Nord Europe**. D'ores et déjà, l'agglomération compte deux plateformes fluviales à dimension économique gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO) à Nogent-sur-Oise et St Leu d'Esserent.*

*Si le diagnostic identifie les principaux pôles et équipements générateurs de déplacements, principalement concentrés sur l'agglomération de Creil, il aurait été opportun qu'il présente les conditions d'accessibilité tous modes (TC et modes actifs). En effet, seule l'accessibilité routière est abordée.*

*S'agissant de la logistique urbaine, le diagnostic présente de manière limitée les conditions de livraison dans les centres-villes de certaines communes dont celle de Creil.*

*Les éléments sont partiels, ne concernent qu'une faible partie du périmètre du PDM et ne permettent pas d'identifier les points positifs et/ou les freins pour optimiser le transport des marchandises et développer un transport plus durable. Les connaissances méritent d'être plus approfondies (quid de la réglementation sur la circulation des PL dans les communes, des parts modales, de la typologie des véhicules, du jeu des acteurs publics et privés...).*

### **II/ Le plan d'actions**

Le plan d'actions du PDM comprend **44 actions** qui appellent de ma part les observations générales suivantes :

- **les fiches-actions comprennent les principaux items** (détail des mesures, contexte/enjeux associés, acteurs, gouvernance, financement, indicateurs, objectifs, calendrier...) ;
- *le document distingue les actions prioritaires (ici en gras) et les actions complémentaires ;*
- **les mesures sont budgétairement chiffrées.** Il convient d'ajouter que si les possibles sources de financements sont précisées, elles ne sont pas acquises. En effet, certaines relèvent d'appels à projets limités dans le temps et conditionnés au respect de certains critères ;
- *l'élaboration du document s'étant échelonnée sur plusieurs mois voire années, il y a parfois un décalage entre les actions proposées et leur calendrier. Ainsi, quelques actions sont en partie ou totalement réalisées à ce jour ;*
- **globalement, le PDM prend en compte et répond aux règles du SRADET.**

**Plus particulièrement :**

#### **Axe transversal. Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise**

**Action 1. Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des PDM à l'échelle du Sud Oise**

**Action 2.** Mener une réflexion sur le devenir de la compétence « Mobilité » dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la loi LOM et de la mise en œuvre des PDM

*La CCLVD, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, et l'ACSO disposent de la compétence mobilité au sens de l'article L1231-1 du Code des Transports.*

*Le comité des partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de la LOM pourra être consulté et informé sur la mise en œuvre du PDM. Ces deux actions liées à la gouvernance de la mobilité sont importantes pour la mise en œuvre du présent PDM et peuvent conditionner sa réussite. Les services de l'État pourraient être associés au suivi du PDM.*

**Action 3. Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise ainsi que vers les centralités voisines**

*Cette action devrait concourir à l'amélioration de l'offre en TC à l'échelle du Sud de l'Oise en fonction des*

besoins identifiés lors de l'élaboration du PDM.

#### **Action 4. Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI**

*Cette action concerne l'ensemble du périmètre du Sud de l'Oise (donc le présent PDM et les 5 PGD). Elle est importante puisqu'elle devrait garantir la coordination, la connexion et la sécurisation des itinéraires cyclables entre EPCI. Elle devrait favoriser l'usage du vélo en connectant chacun des EPCI au reste du territoire par au moins un itinéraire continu et balisé à l'horizon 2030.*

*Cette action doit être rapprochée notamment des actions 15, 16 et 17.*

#### **Action 5. Etablir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de covoiturage avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire**

*Cette action doit être rapprochée de l'action 31 qui vise à « compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMCVB et prévoit et localise la réalisation de 3 aires de covoiturage.*

*Elle répond à une obligation de la LOM qui confie aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont la Région, le soin d'élaborer des schémas de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement.*

#### **Action 6. Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire**

*Si ce dispositif existe déjà sur certaines communes du Sud de l'Oise et sur le périmètre de l'ACSO depuis 2018, il est regrettable que le PDM n'ait pas présenté un bilan de cette action pour en connaître les résultats. S'il est précisé le nombre de communes de l'ACSO adhérentes (11) et le nombre d'arrêts (200 sur le Sud Oise et 80 sur l'ACSO), il aurait été opportun de connaître le nombre d'inscrits (conducteur et passager). Par ailleurs, une carte localisant à la fois les arrêts, les principaux générateurs de flux (zones d'activités, établissements scolaires, hôpital...) et le réseau de TC aurait été intéressante pour mieux apprécier cette offre.*

*Ce travail d'articulation pourrait être mené dans le cadre du déploiement du dispositif (une centaine d'arrêts sont prévus d'ici 2025), particulièrement adapté pour les déplacements de courtes distances dans les zones de faible densité peu desservies par les transports en commun.*

#### **Action 7. Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale**

Sur la base d'une étude d'opportunité pour le déploiement de bornes de recharge, il s'agit d'identifier les lieux prioritaires et d'implanter des bornes dans l'ensemble des communes de plus de 500 hab d'ici 2025 et d'installer des bornes dans tous les pôles d'échanges et dans toutes les aires de mobilité.

*L'inscription de cette action comme « complémentaire » et non « prioritaire » peut être regrettée puisque le développement de la mobilité électrique est un enjeu fort pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Sur le déploiement des infrastructures ouvertes au public, il peut être rappelé la possibilité pour les collectivités ou établissements publics, de réaliser un Schéma Directeur de développement des Installations de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE). Il s'agit d'un dispositif facultatif qui donne à la collectivité un rôle de « chef d'orchestre » du développement de l'offre de recharge sur son territoire, pour aboutir à une offre coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins. Les AOM doivent être associées à son élaboration.*

*À l'issue de l'élaboration de leur schéma directeur, les collectivités doivent publier les données de synthèse de celui-ci en open data sur [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr), pour permettre un suivi national de leur déploiement. Ces schémas bénéficient d'un soutien financier spécifique et un guide d'accompagnement réalisé sous le pilotage du Ministère de la transition écologique et du Ministère chargé des transports est disponible.*

*Enfin, le plan de mobilité peut intégrer et tenir lieu de schéma directeur des IRVE.*

#### **Action 8. Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)**

*Cette étude est pertinente pour envisager le développement du fret fluvial. Il serait notamment utile d'identifier les activités les mieux adaptées pour ce mode de transport et de prendre en considération l'accessibilité des ports (y compris ferroviaire). La DREAL serait intéressée par les conclusions de cette étude.*

44, rue de Tournai - CS 40 259 - 59 019 LILLE Cedex

Tél. : 03 20 13 48 48- Fax : 03 20 13 48 78

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Suivez-nous sur : [facebook.com/prefetnord](https://www.facebook.com/prefetnord) - [twitter.com/prefet59](https://twitter.com/prefet59) - [linkedin.com/company/prefethdf/](https://www.linkedin.com/company/prefethdf/)



**Action 9. Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orry-Coye, Saint-Leu d'Esserent, Cramoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)**

Cette action comprend une étude d'intermodalité pour identifier, le cas échéant, les points à améliorer, l'évolution si nécessaire (en fonction des besoins avérés des usagers) de la desserte de ces pôles en TC urbains (à l'horizon 2025) ou interurbains, des mesures de communication, d'information sur l'offre multimodale (en temps réel), l'amélioration de l'offre en stationnement pour permettre le rabattement en voiture notamment...

*Le SRADDET a identifié et cartographié les pôles d'échanges multimodaux régionaux (PEM) et les PEM de rabattement vers les métropoles. Seule la gare d'Orry-Coye est identifiée comme PEM de rabattement vers les métropoles. Les autres gares concernées par cette action correspondent aux autres typologies de gare définies dans le référentiel des gares et points d'arrêts du SRADDET.*

*Les mesures de l'action 9 semblent correspondre aux attentes spécifiques définies dans ce document.*

**Action 10.** Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers/dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune

**Action 11.** Créer un « Point Mobilité » dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité, ou proposer une information dans les principaux équipements publics

**Action 12.** Soutenir la mise en œuvre d'outils de billettique interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

**Action 13.** Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système « Oise Mobilité » (y compris les futurs services à la demande et partagés) favorisant sa transformation progressive en outil MAAS

**Action 14.** Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)

*Ces actions 9 à 14 sont particulièrement favorables à l'amélioration et au développement de l'intermodalité en agissant à la fois sur l'offre, la communication, l'information et la billettique.*

*Les différentes étapes de construction et de déploiement d'une billettique interopérable, et l'organisation partenariale associée, vont préparer la concrétisation d'un projet de MaaS (Mobility as a Service) dont l'objectif est d'offrir aux usagers un unique service de mobilité comprenant l'ensemble des offres de transport existantes (offres publiques et privées, individuelles et collectives) sur un territoire.*

*Ces mesures s'inscrivent dans les orientations de la LOM qui fixent notamment le cadre dans lequel s'opèrent les droits et obligations des systèmes de MAAS.*

## **Axe 1. Une mobilité humaine et sociale**

**Action 15.** Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux

Il s'agit d'élaborer le schéma des modes actifs de la CCLVD et d'actualiser celui de l'ACSO, identifier les liaisons intercommunales structurantes en connexion avec les territoires voisins, aménager des infrastructures cyclables, accompagner la création de la voie « TransOise ».

*Concernant la création d'aménagements cyclables, il est prévu pour l'ACSO environ 100 km d'itinéraires cyclables sur 5 ans (item « estimation financière) et il serait opportun de savoir si cet objectif comprend les 50 km qui étaient prévus dans le schéma adopté en 2013 ou s'y ajoute.*

*Pour aller plus loin, le guide du CEREMA "Rendre la voirie cyclable - les clés de la réussite" pourrait être utilement consulté dans ce cadre.*

*S'agissant de la mesure visant à améliorer les conditions de franchissement des coupures urbaines y compris les passages à niveau, il convient de souligner l'absence, dans le diagnostic, d'identification des passages à niveau posant des difficultés.*

## **Action 16. Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines**

*L'action prend en compte les objectifs fixés par le Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare.*

Action 17. Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire

Il s'agit de mettre en place sur l'ACSO et la CCLVD un service de location de vélo.

*Il convient de noter que cette action est en partie réalisée puisque sur l'ACSO, un service de location a été mis en place en mai 2021 (120 vélos disponibles).*

*Ces actions (15 à 17) devraient permettre de favoriser l'usage du vélo au quotidien en améliorant l'accessibilité cyclable des zones d'activités et des gares notamment, grands générateurs de flux (Saint-Maximin et Alata notamment) et en sécurisant ces itinéraires.*

## **Action 18. Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux**

*Cette action répond à l'objectif 9 bis assigné au plan de mobilité par l'article L1214-2 du code des transports et qui vise « l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ».*

## **Action 19. Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux**

Les mesures du PDM visent à soutenir et accompagner la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises dans la zone de Saint-Maximin d'ici 2022 et dans les autres zones d'activités d'ici 2024 en identifiant un interlocuteur « mobilité » dans chaque zone, en sensibilisant et en informant les salariés et chefs d'entreprise...

Il s'agit également d'intégrer dans les PLU des communes des normes de stationnement vélo dans les nouvelles constructions dédiées aux activités économiques, d'implanter des arceaux vélo sur les espaces publics et dans les zones d'activités.

*Cette mesure répond à l'objectif 9 assigné au plan de mobilité par l'article L1214-2 du code des transports et qui vise « l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ».*

*Si la fiche-action rappelle la disposition du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Creil qui oblige les entreprises de plus de 500 salariés à réaliser un plan de mobilité, il aurait été utile de connaître le nombre d'entreprises soumises à cette obligation et le nombre de celles qui ont effectivement réalisé un plan de mobilité.*

*Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM de décembre 2019 impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations salariales obligatoires avec les partenaires sociaux un volet mobilité, à défaut l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDM) s'impose.*

*La loi requiert que les établissements assujettis produisent le **diagnostic mobilité** (évaluation de l'offre existante et projetée, analyse des déplacements domicile – travail et des déplacements professionnels, ...) du ou des sites concernés ainsi que le **plan d'actions déployé** pour orienter les pratiques de déplacement vers des modes de transport plus vertueux (la méthodologie est présentée dans la section suivante). Afin de produire ce livrable, des études doivent être conduites et une équipe projet sera mobilisée. Le rapport devra ensuite **être transmis à l'autorité organisatrice des mobilités** territorialement compétente.*

*Enfin, la désignation d'un référent « mobilité » dans chaque zone d'activités devrait garantir la réussite de cette action.*

*S'agissant de la mesure liée aux PLU, il convient de rappeler a minima les dispositions réglementaires inscrites au code de la construction (articles L113-18 à L113-20 et R113-11 à R113-17 du code de la construction).*

*Les bâtiments neufs à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipés de places de stationnement destinées aux salariés doivent être dotés d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Cet espace, situé de préférence au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol, doit être dimensionné pour accueillir un nombre de places de vélos calculé en fonction du nombre de personnes accueillies simultanément ou de la surface du bâtiment. Il peut être réalisé à l'extérieur du bâtiment à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Dans le cas de bâtiments neufs industriels, cet espace doit être surveillé ou équipé d'un accès sécurisé et d'infrastructures fixes permettant d'attacher les bicyclettes.*

*Concernant les lieux de travail existants, le Code de la construction impose l'installation d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, dès lors qu'ils sont équipés d'un parking d'au moins 20 places destinées aux salariés et qu'il existe une unique propriétaire ou locataire des locaux. Cet espace doit disposer d'un système de fermeture sécurisé, de dispositifs fixes permettant d'attacher les vélos soit par le cadre, soit par la roue, et avoir une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment. Cet espace peut également être réalisé sur des emplacements destinés au stationnement automobile existant.*

**Action 20.** Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux

*Cette action « complémentaire » est importante puisqu'elle répond à l'obligation fixée par le PPA de Creil de réaliser un Plan De Mobilité Employeur (PDME) pour les administrations et collectivités de plus de 250 salariés.*

#### **Action 21. Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les PMR**

Il s'agit de finaliser la révision du schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA), de terminer la mise en accessibilité des 183 arrêts prioritaires de l'ACSO d'ici 2024 et d'étudier la mise en accessibilité des arrêts de bus du futur réseau de TC de la CCLVD

#### **Action 22. Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics**

Il s'agit notamment de répondre aux obligations réglementaires en élaborant et en mettant en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) dans les communes de plus de 1.000 habitants, d'organiser le suivi de la mise en accessibilité des arrêts de bus et des espaces publics (via les commissions « accessibilité » de l'ACSO et de la CCLVD, visite de terrain avec des personnes à mobilité réduite)...

*Ces actions 21 et 22 répondent aux obligations réglementaires relatives à l'accessibilité pour les PMR et au droit au transport pour tous. Elles sont cohérentes avec les enjeux et manquements identifiés dans l'annexe « accessibilité ».*

#### **Action 23. Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables**

Les mesures visent à améliorer la desserte en TC des quartiers « vulnérables » présentant des difficultés sociales, à faciliter et développer l'usage du vélo (formation via le soutien aux associations, mise en place d'un atelier et d'une recyclerie vélo proche de la gare de Creil, mise à disposition de vélo, facilitation à l'achat de vélo...), à étudier la possibilité de créer une auto-école sociale gérée par l'ACSO et à accompagner et former à la mobilité.

*La fiche-action cite quelques quartiers dont un faisant partie des « quartiers prioritaires de la ville » (QPV). Il serait opportun de savoir si cette action concerne l'ensemble des QPV de l'ACSO et de la CCLVD. L'ACSO en compte 5 ( Les Hauts de Creil à Creil, les Martinets à Montataire, les Rochers L'Obier / Granges-Coteaux à Nogent-Sur-Oise et Bellevue/Belle-Visée à Villers-Saint-Paul) et la CCLVD en compte un, les Abords du Parc à Liencourt.*

En effet, l'objectif 2 assigné au PDM par l'article assigné au plan de mobilité par l'article L1214-2 du code des transports prévoit le « renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et **des quartiers prioritaires de la politique de la ville** ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

#### **Action 24. Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité**

En définitive, il convient de rappeler que ces actions 21 à 24 doivent trouver une articulation avec le futur plan d'actions pour une mobilité solidaire prévu par la LOM. En effet, l'article 18 dispose que « l'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », le département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire ».

Dans ce cadre, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, la Région et le Département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Pôle Emploi et les acteurs du territoire intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien.

### **Axe 2. Une mobilité efficace et performante**

#### **Action 25. Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers**

Il est prévu la réalisation d'une étude de circulation et de stationnement dans le quartier de la gare de Creil et d'une étude de préfiguration du réaménagement du pôle d'échanges et la mise en place d'une réglementation du stationnement.

*Le réaménagement du pôle d'échange est prévu d'ici 2030.*

*S'agissant du stationnement, il conviendra d'être attentif à ce que les aménagements et réglementation prévus répondent à la saturation du stationnement « voiture » constatée actuellement sans pour autant favoriser uniquement le recours à la voiture individuelle comme solution de rabattement vers la gare.*

#### **Action 26. Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, Saint-Leu d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labruyère, Rosoy, Verderonne et Bailleval)**

Cette action reprend les mesures inscrites à l'action 9 et les précise. Sont ajoutées, la création de parking-relais « P+R » à Liancourt-Rantigny, Creil, Laigneville, Montataire, Saint-Leu d'Esserent, la création d'une aire de mobilité à l'Est de Liancourt avec des services de mobilité (autopartage, location de vélo, autostop, aire de covoiturage, stationnement vélo, bornes de recharge...) et des services urbains (co-working, commerces...).

#### **Action 27. Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois**

*La mise en place d'un système ferroviaire à vocation urbaine serait pertinente dans l'optique du développement future de la gare et de la future liaison « Creil/Roissy ».*

#### **Action 28. Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité**

*Cette action est importante et structurante pour le territoire de la CCLVD qui ne bénéficie pas à ce jour d'une offre en mobilité satisfaisante, pouvant répondre aux déplacements quotidiens de ses habitants (absence d'un réseau de bus urbains, manque d'aménagements cyclables...).*

*La mise en œuvre des différentes mesures est notamment conditionnée à la prise de compétence « mobilité » issue de la LOM par l'EPCI.*

#### **Action 29. Optimiser le réseau de TC de l'ACSO**

Cette action qui participe à l'action 5 vise à étudier et mettre en oeuvre la restructuration du réseau de l'ACSO,

renforcer le niveau de service des lignes A et B (fréquence, amplitude et vitesse commerciale), améliorer le niveau de desserte vers les principales zones d'activités, créer une nouvelle desserte au nord du PEM de Creil, renforcer la desserte des pôles d'échanges de niveau 3, améliorer l'offre entre les pôles d'échanges périphériques et le noyau urbain en connexion avec les P+R et en cohérence avec les offres ferroviaires.

*S'agissant de la restructuration du réseau, cette action est réalisée avec la mise en service du nouveau réseau depuis le 30 août 2021 qui « renforce le lien avec la Gare de Creil et les équipements importants de l'ACSO » selon le site internet du réseau de transports collectifs « AXO ».*

*Il aurait été utile d'avoir une carte matérialisant le réseau actuel et en y ajoutant les orientations retenues, en localisant notamment les principaux pôles générateurs de flux, les QPV, les quartiers vulnérables, les P+R et en précisant le nombre de bus A/R par jour (avant et après restructuration) par ligne.*

**Action 30.** Atteindre 80 % de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030

*Cette mesure complémentaire devrait avoir un impact positif sur la qualité de l'air. La proportion des bus à faible émission prévue dans le cadre du renouvellement est conforme aux dispositions réglementaires issues de la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) et renforcées par la loi d'orientation des mobilités.*

**Action 31. Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMBCVB**

Il s'agit de créer un réseau de transports collectifs sur la CCLVD (y compris étudier la mise en place d'un TAD), d'améliorer le TAD de l'ACSO, créer des aires de covoiturage, un service d'autopartage, de développer l'autostop organisé et de communiquer autour de ces nouveaux services.

*La conservation de cette fiche-action peut être posée puisqu'elle reprend en totalité des mesures déjà inscrites dans d'autres fiches-actions.*

*Par ailleurs, l'amélioration du TAD de l'ACSO semble être déjà réalisée avec la restructuration du réseau « AXO » intervenue en septembre 2021.*

**Action 32. Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain**

**Action 33. Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km**

**Action 34.** Créer des conciergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny

*En définitive, s'agissant de la logistique urbaine (actions 32 à 34), le PDM mobilise les mesures habituellement utilisées pour organiser la logistique urbaine (création de plusieurs aires de livraison, optimisation de l'utilisation des places de livraison en dehors des horaires de livraison), la cohérence de la réglementation entre les communes étant la condition principale pour réussir.*

*Pour aller plus loin, les travaux et réalisations issus du programme InTerLUD en cours pourraient être sources d'information pour répondre aux enjeux de la logistique urbaines. **Pour mémoire**, c'est dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) que le ministère de la Transition écologique a retenu, le 27 février 2020, le **programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD)**. Il permettra d'accompagner 50 collectivités de différentes tailles (15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 petites communautés d'agglomération) et de capitaliser les enseignements pour les diffuser au niveau national. Il vise à créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.*

*Enfin, pour la révision du présent PDM, il peut être rappelé ici une disposition de la LOM inscrite à l'article L1214-2-2 du code des Transports qui prévoit que :*

*« Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs ». Cela n'a pas été*



développé dans le présent PDM.

### **Axe 3. Une mobilité planifiée et cohérente**

#### **Action 35. Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs**

Le PDM renforce les objectifs de densification du SCOT aux abords des gares, fixe des normes de stationnement aux abords des gares plus contraignantes pour les véhicules et plus favorables pour les vélos.

Cette mesure devrait participer à la limitation de l'étalement urbain, au développement de la mixité fonctionnelle et ainsi limiter les besoins en déplacement. Elle devrait également favoriser l'usage des TC pour les déplacements.

#### **Action 36. Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs dessertes multimodales**

Il s'agit de prioriser/hierarchiser dans les PLU et SCOT les zones d'activités en fonction de leur niveau de desserte en TC et de leur potentiel multimodal (à proximité des infrastructures ferroviaires et/ou fluviales), d'identifier le potentiel foncier et les dents creuses dans les zones urbanisées et les zones d'activités prioritaires pour le développement économique...

**Pour la mise en œuvre de cette action, l'avis récent de la mission régionale d'autorité environnementale des Hauts-de-France sur le projet de ZAC de Mogneville (cité à plusieurs reprises dans le PDM) peut servir d'exemple sur les attendus en matière de mobilité.**

Ainsi, attendue en 2020, la future ZAC de Mogneville ne s'est pas encore concrétisée. Dans son avis du 29 juin 2021 portant sur la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Mogneville et la demande d'autorisation environnementale du projet de ZAC du Marais et de son barreau routier sur les communes de Mogneville, Cauffry et Laigneville dans le département de l'Oise, la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France a notamment regretté l'absence de réflexion sur l'utilisation multimodale de transports (en particulier le recours aux modes ferré et fluvial) et l'absence de prise en compte de l'accessibilité en TC et en modes actifs pour les futurs salariés et usagers de la ZAC.

Ses recommandations portent notamment sur :

- la justification de l'implantation du projet au regard des possibilités de recourir à l'intermodalité, en tenant compte notamment des grands projets d'infrastructures connus et à venir qui pourraient impacter la logistique (canal Seine-Nord Europe, mise au gabarit européen de l'Oise, etc).
- la présentation des moyens de transport en commun et les circulations douces existants sur le secteur du projet ;
- la présentation des mesures prises pour développer l'accessibilité de la ZAC de Mogneville par les modes doux et les transports en commun ; intégrer ces mesures dans l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone.

**Action 37.** Développer le travail à distance afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

Les mesures visent notamment à favoriser la mixité fonctionnelle à proximité des pôles d'échanges et des aires de mobilité (via les PLU) y compris en créant des tiers-lieu pouvant intégrer un espace de télé-travail.

S'agissant des tiers-lieux, il convient de souligner le rôle important des collectivités locales, et en particulier les intercommunalités et Régions pour assurer un maillage équilibré du territoire, structurer les complémentarités entre les lieux et décupler leurs capacités de production et création.

Ces mesures sont bien de nature à limiter voir réduire les besoins de déplacements et trouvent un écho favorable à leur réalisation dans le contexte actuel où la crise sanitaire a pu modifier l'organisation du travail avec le développement du télétravail et modifier également les habitudes des salariés en matière de mobilité.

**Action 38.** Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD en s'appuyant sur le rôle du SMTCO

44, rue de Tournai - CS 40 259 - 59 019 LILLE Cedex

Tél. : 03 20 13 48 48- Fax : 03 20 13 48 78

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Suivez-nous sur : [facebook.com/prefetnord](https://www.facebook.com/prefetnord) - [twitter.com/prefet59](https://twitter.com/prefet59) - [linkedin.com/company/prefethdf/](https://www.linkedin.com/company/prefethdf/)

Les mesures reprennent celles inscrites dans l'axe transversal et n'appellent pas d'observation particulière.

Action 39. Classer les voies structurantes permettant un accès au noyau urbain et aux pôles d'échanges en « voies d'intérêt communautaire » (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)

Il s'agit d'aboutir à une hiérarchisation de la voirie au niveau du noyau urbain de Creil qui distinguerait « Avenue d'agglomération », « voies d'accès au noyau urbain » et « voie routière à vocation multimodale » avec des aménagements et réglementations différentes.

*Cette action doit être rapprochée de l'action 42. Il aurait été utile de croiser la carte avec celle du réseau de TC et celle des générateurs de flux*

Action 40. Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants

Action 41. Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable

*Ces actions 40 et 41 sont importantes, car au-delà d'améliorer l'offre en mobilité, il est nécessaire d'agir sur la demande et les comportements des usagers mobiles. C'est notamment l'objectif de ces actions qui devraient encourager et accompagner le changement des comportements en matière de mobilité. Une action complémentaire pourrait être d'organiser des « tests gratuits » pour engager un réel essai du mode de transport alternatif.*

### **Action 42. Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains**

Elle reprend l'ensemble des mesures de l'action 39, les précise et ajoute la réalisation d'une étude de circulation dans le secteur urbain dense de la CCLVD.

Pour l'accès au noyau urbain, les évolutions prévues : voirie apaisée (zone 30, zone de rencontre), réduire la chaussée, élargir les trottoirs, créer des aménagements cyclable...

Pour les avenues d'agglomération, il s'agit de conserver la capacité routière tout en favorisant la cohabitation des différents modes de déplacements et en organisant les flux de livraison.

*Si l'objectif est de favoriser l'usage des modes actifs en améliorant les conditions de circulation à vélo, il conviendra de faire attention à ce que les aménagements prévus n'entraînent pas un report des véhicules automobiles sur d'autres axes routiers moins adaptés.*

### **Action 43. Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains**

Il s'agit de réglementer le stationnement dans un rayon de 500 m minimum aux abords de la gare, de faire évoluer l'offre en tenant compte du développement des autres modes, de mettre en place un système de jalonnement dynamique vers les parkings structurants, de réaliser une étude de stationnement à Liencourt pour définir la réglementation à instituer.

*Cette action repose sur la réalisation d'une étude de stationnement qui aurait pu être réalisée dans la phase de diagnostic pour identifier les mesures à mettre en place.*

*Il serait utile de savoir si la réglementation du stationnement « dans un rayon de 500 m aux abords de la gare » concerne l'ensemble des gares.*

*Il conviendrait également de savoir ce que recouvre précisément cette mesure : se traduira t-elle par une prescription dans les PLU sur les obligations relatives au stationnement dans les projets d'aménagement ou s'agira t-il seulement de définir des secteurs payants, gratuits...*

*Pour que le stationnement soit un levier pour réduire l'usage de la voiture individuelle, il s'agit de prendre en compte la possibilité offerte par l'article L1214-4 du code des transports qui dispose que :*

*« Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme*

*fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.*

*Il précise, en fonction notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés ».*