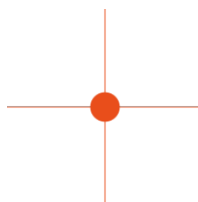

Communauté de Communes du Pays de
Valois

Plan de Mobilité (PDMS)

Rapport final

*Projet arrêté en Conseil Communautaire
le 04/07/2024*





1 INTRODUCTION	4
1.1 PDMS et SDMA du Pays de Valois	4
1.2 Principes et objectifs du PDMS.....	5
1.3 Cadre réglementaire.....	6
1.4 Bilan de la concertation.....	7
2 RAPPEL DU DIAGNOSTIC.....	9
2.1 Offres de mobilité	9
2.2 Demande de mobilité	32
2.3 Accessibilité multimodale	39
2.4 Bilan des atouts et contraintes du territoire.....	44
2.5 Enjeux de la démarche	45
3 STRATEGIE DE MOBILITE	47
3.1 Armature urbaine	47
3.2 Principes de construction des scénarios.....	48
3.3 Présentation des scénarios	49
3.4 Evaluation et comparaison des scénarios	54
3.5 Stratégie retenue par les élus	56
3.6 Axes stratégiques de la démarche	59
4 PLAN D’ACTIONS	60
4.1 Présentation générale du plan d’actions.....	60
4.2 Présentation des fiches actions.....	61
5 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D’EVALUATION.....	111
5.1 Phasage général du plan d’actions	111
5.2 Chiffrage général du plan d’actions	112
5.3 Modalités de suivi et d’évaluation.....	114
5.4 Indicateurs de suivi du plan d’actions	115



1 INTRODUCTION

1.1 PDMS et SDMA du Pays de Valois

En novembre 2022, la Communauté de Communes du Pays de Valois a décidé de lancer l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) et de son Schéma directeur des Mobilités Actives (SDMA), permettant de concrétiser sa compétence Mobilité (2021), en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) et du Plan National Vélo et Mobilités Actives 2023 - 2027 (adopté en 2022).

La réalisation concomitante de ces deux démarches a permis d'engager une réflexion globale sur l'ensemble des modes, y compris la marche et le vélo, en tant que modes complémentaires ou de rabattement vers les transports collectifs. Le PDMS intègre donc des actions sur la mobilité cyclable, propres à l'élaboration du SDMA, toujours dans le cadre d'une réflexion globale sur la mobilité et l'intermodalité à l'échelle du Pays de Valois. A titre d'exemple plusieurs itinéraires cyclables du SDMA visent à desservir les gares ferroviaires, mais aussi les polarités urbaines qui accueilleront des pôles d'échange de proximité (ou « aires de mobilité ») dans les années à venir, conformément à la stratégie multimodale retenue dans le PDMS.

La réalisation concomitante de ces deux démarches représente une véritable opportunité pour bâtir une stratégie globale cohérente sur le territoire, intégrant tous les modes déplacements. La stratégie définie dans le SDMA s'insère donc pleinement dans celle du PDMS.

Les grandes étapes de ces deux démarches sont présentées dans le schéma-dessous :

Plan de mobilité simplifié

Phase 1 : Réalisation du diagnostic

Nov. 2022

-

Avril 2023
(6 mois)

- Analyses thématiques, enjeux et objectifs
- Visites de terrain
- Réunions de concertation
- Réunions techniques et politiques
- Rapport de diagnostic

Phase 2 : Partager les enjeux et définir des scénarios

Mai 2023

-

Nov. 2023
(6 mois)

- Elaboration de la stratégie
- Réunions de concertation
- Réunions techniques et politiques
- Rapport de scénarios

Phase 3 : Adoption du programme d'actions et du PdMS

Déc. 2023

-

Mai 2024
(6 mois)

- Etablissement d'un programme d'actions
- Finalisation du PMS
- Réunions de concertation
- Réunions techniques
- et politiques
- Rapport du projet de PMS
- Rapport final du PMS
- Document de synthèse

Schéma directeur des mobilités actives

- Renforcement du volet mobilités actives du diagnostic
- Visites de terrain

- Réunions techniques et politiques
- Rapport de diagnostic
- Rapport de stratégie

Nov. 2022

-

Avril 2023
(6 mois)

Phase 5 : Elaboration du plan d'actions et du SDMA

- Elaboration plan d'actions
- Réunions techniques et politiques

- Rapport final
- Synthèse
- Référentiel technique des aménagements

Décembre 2023

-

Mai 2024
(6 mois)

- Arrêt du PDMS / Adoption du SDMA : 4 juillet 2024
- Consultation des PPA (PDMS): Juillet - Août 2024
- Finalisation du dossier du PDMS : début sept. 2024
- Adoption du PDMS : 26 septembre 2024



1.2 Principes et objectifs du PDMS

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est un document réglementaire qui a pour objectif de définir une politique de mobilité globale et multimodale sur le territoire. Ce plan propose des solutions de mobilité adaptées aux différents secteurs du territoire, après avoir analysé l'offre de mobilité et identifié les besoins des habitants. Le mot « simplifié » permet de le différencier du Plan de Mobilité, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le Plan de Mobilité Simplifié relève quant à lui d'une démarche volontaire. Il doit respecter les dispositions de la loi LOM, concernant les grandes thématiques à traiter et la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA).

La Communauté de Communes du Pays de Valois a décidé de se doter de la compétence Mobilité en juillet 2021, ce qui l'a conduit à prendre la gestion du réseau de transport urbain Cypré, précédemment organisé par la Commune de Crépy-en-Valois. Toutefois, elle n'a pas encore pris de décision concernant la reprise des services interurbains assurés par la Région au sein de son ressort territorial. De plus, pour le moment, elle n'a pas encore mis en place d'offres de mobilité complémentaires à celles assurées par la Région. La prise de la compétence Mobilité représentait l'occasion d'élaborer le PDMS, afin de définir une stratégie de mobilité performante et cohérente à l'échelle intercommunale, pouvant se traduire par la mise en place d'une desserte en transports collectifs et en nouvelles solutions de mobilité (ex : covoiturage, autopartage, etc...) à cette échelle.

Par ailleurs, la CCPV a décidé de lancer, en même temps que le PDMS, l'élaboration d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA), lui permettant d'engager une réflexion globale sur l'ensemble des modes, y compris la marche et le vélo, en tant que modes complémentaires ou de rabattement vers les transports collectifs. Les différentes analyses et propositions du PDMS intègrent donc des approfondissements sur la mobilité cyclable, propres à l'élaboration du SDMA, toujours dans le cadre d'une réflexion globale sur la mobilité sur ce territoire.



1.3 Cadre réglementaire

L'article L1231-1-1 du Code des Transports dispose que les autorités organisatrices des mobilités (AOM) « assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés » et doivent contribuer « aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain ». Pour ce faire, la LOM prévoit :

- Le Plan de Mobilité (PDM), obligatoire pour les AOM situées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), à caractère volontaire, pour les autres AOM

Les PDM et les PDMS viennent remplacer respectivement les Plan de Déplacement Urbain (PDU) et les Plans de Mobilité Rurale. Le PDMS constitue l'alternative au PDM, en ciblant les villes moyennes et les territoires ruraux. Ce plan vise à remplacer les démarches volontaires et non cadrées, entreprises par certains AOM ne pouvant répondre aux exigences des ex-PDU.

Le cadre et le contenu du PDMS sont définis par loi LOM de manière à permettre une souplesse et une adaptation aux besoins du territoire lors de son élaboration et de sa mise en œuvre. Le PDMS porte sur la mobilité des personnes et des marchandises et doit :

- Mettre en œuvre le droit à la mobilité pour tous,
- Prendre en compte la diversité des composantes du territoire,
- Prendre en compte les besoins de la population et des acteurs économiques,
- Prendre en compte les plans de mobilité employeurs,
- Couvrir l'ensemble du ressort territorial de l'AOM,
- S'articuler avec les territoires voisins,
- Faire le recensement des actions existantes,
- Définir des mesures et actions pour une mobilité plus durable et solidaire.

L'article L1214-36-1 du code des transports établit que le projet de PDMS, arrêté par l'AOM, doit être soumis à une consultation obligatoire des personnes publiques associées (PPA). Deux groupes sont à distinguer :

- Un groupe à consulter obligatoirement dans le cadre de la soumission du plan pour avis, constitué des conseils régionaux, départementaux et municipaux, ainsi que des AOM concernées, et des AOM limitrophes
- Un autre groupe à consulter à leur demande, constitué de représentants des professions et des usagers de transport, des gestionnaires de voirie, des chambres consulaires, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, des autorités compétentes en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène.

Le PDMS est également soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Le projet de PDMS arrêté doit être mis à la disposition du public au siège de l'AOM et sur le site internet de l'AOM pendant une période de 21 jours (a minima). Cette procédure de participation du public, bien que moins contraignante que dans le cadre d'un PDM, est l'occasion de stimuler le processus de concertation citoyenne.



1.4 Bilan de la concertation

Ateliers participatifs avec les communes

En phase 1 du PDMS, les communes du Pays de Valois ont été consultées lors d'un premier atelier participatif, qui s'est déroulé le vendredi 10 février 2023 au siège de la Communauté de Communes (Crépy-en-Valois). L'objectif de cet atelier était de recueillir les contributions des élus communaux sur les conditions et les besoins de déplacements sur leur territoire, dans le cadre d'une vision globale de la mobilité à l'échelle intercommunale. Ces échanges ont également permis de recueillir les attentes pour le PDMS et les premières pistes d'actions. Ces éléments ont ainsi alimenté le diagnostic du PDMS et la définition des enjeux de mobilité.

Dans cet atelier, les élus des communes ont été répartis en 3 sous-groupes, selon leur secteur géographique d'appartenance, permettant de traiter les constats, les difficultés et les enjeux propres à chaque partie du territoire.

En phase 2 du PDMS, les communes ont été consultées lors d'un deuxième atelier participatif, qui s'est déroulé le jeudi 6 juillet 2023 au siège de la Communauté de Communes. Plus spécifiquement, cet atelier avait pour objectifs de :

- Rappeler et valider les enjeux de mobilité proposés en fin de phase 1
- Recueillir les contributions des participants sur les scénarios proposés (solutions de mobilité, réseau cyclable)
- Identifier les éventuelles évolutions à apporter au réseau de transports collectifs urbains
- Echanger également sur les solutions de mobilité partagée à développer sur le territoire
- Engager une discussion sur les dispositifs et les solutions de mobilité solidaire
- Evoquer les solutions de « mobilité inversée » (ex : services itinérants, tiers lieux...)
- Echanger sur les solutions d'intermodalité entre les transports collectifs, le covoiturage, le vélo ...
- Echanger également sur les mesures dans les zones d'activités et les établissements scolaires

Répartis en trois sous-groupes géographiques, les élus communaux ont été invités à s'exprimer sur les enjeux de mobilités soulevés à l'issue du diagnostic, sur les scénarios de mobilités envisagés, sur les premières pistes d'actions à mettre en place. Ils ont également pu confirmer ou infirmer certaines propositions, comme le maillage en pôles d'échanges ou le périmètre des bassins de rabattement local.



Ateliers participatifs avec les partenaires et les acteurs locaux

En phase 1 du PDMS, les partenaires de la démarche (Région, Département, STMCO, EPCI voisins), ainsi que les acteurs locaux (associations locales, entreprises, exploitants de transport) ont été conviés à un premier atelier participatif, qui s'est déroulé le vendredi 10 février 2023 au siège de la Communauté de Communes (Crépy-en-Valois).

Après une présentation synthétique des objectifs de la démarche et des premiers éléments de diagnostic, les participants ont été invités à s'exprimer sur les conditions actuelles de déplacements, sur les difficultés, les besoins, les attentes, les projets des partenaires... Les premiers enjeux et les premières pistes de solutions ont également été soulevés. Ces éléments ont ainsi alimenté le diagnostic du PDMS et la définition des enjeux de mobilité.

Dans cet atelier, les participants ont été séparés en deux sous-groupes d'une dizaine de participants chacun, avec des profils variés, favorisant les échanges en petit nombre et la créativité des propositions.

En phase 2 du PDMS, les mêmes partenaires et acteurs locaux ont été conviés à un deuxième atelier participatif, qui s'est déroulé le jeudi 6 juillet 2023 au siège de la Communauté de Communes. De façon analogue à ce qui a été fait dans le cadre de l'atelier avec les élus, les acteurs locaux se sont exprimés sur les enjeux de mobilité, les scénarios de mobilité et de premières pistes d'actions. Les enseignements de cet atelier ont alimenté la formalisation des scénarios et de la stratégie de mobilité.

Au total, une quarantaine de représentants des partenaires et des acteurs locaux ont ainsi été consultés via des ateliers en présentiel dans le cadre du PDMS, toutes phases confondues.

Enquête de mobilité en ligne

Dans le cadre du PDMS, une enquête en ligne a été réalisée auprès des habitants, salariés et visiteurs du territoire. Cette enquête, qui s'est déroulée entre le 15 mars et le 30 avril 2023, comptabilise 1 082 réponses complètes et 562 réponses partielles, dont près de 1 300 exploitables.

Le questionnaire portait sur les pratiques de mobilité actuelles, sur l'usage des différents modes de déplacements, sur les freins à l'usage des transports collectifs ou des modes actifs et sur les attentes d'amélioration. De plus, il disposait de plusieurs questions sur la pratique actuelle les freins et les attentes en lien avec la mobilité à vélo, afin d'alimenter le diagnostic du SDMA.

Les réponses apportées par les usagers sur leurs pratiques, leurs freins, leurs besoins et leurs attentes ont été prises en compte dans les analyses du diagnostic (synthétisées ci-dessous) et ont alimenté l'identification des enjeux de mobilité dans le PDMS.

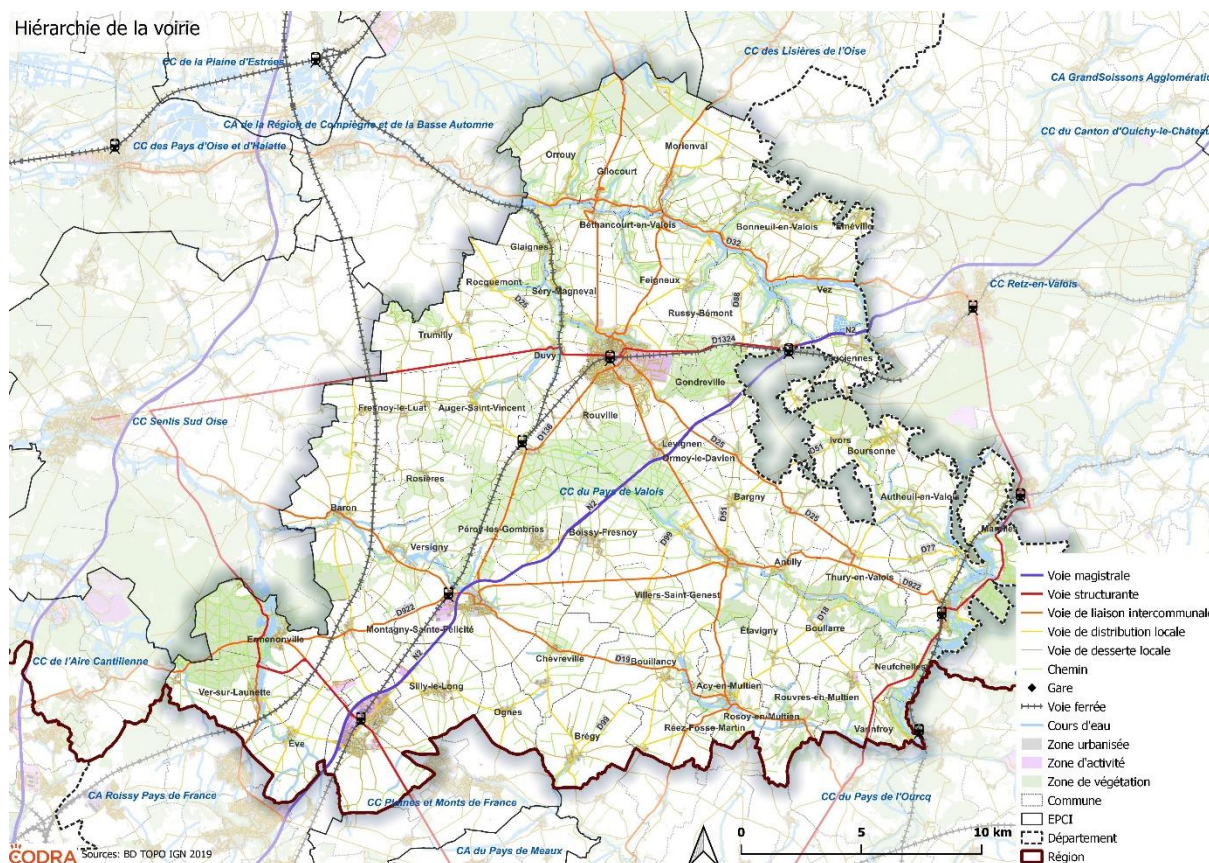


2 RAPPEL DU DIAGNOSTIC

2.1 Offres de mobilité

Réseau de voirie

Hiérarchie de la voirie



Hiérarchie de la voirie

Le territoire du Pays de Valois est desservi par des axes routiers structurants, ainsi que par des liaisons intercommunales et des routes plus locales. Il se trouve cependant à l'écart de l'autoroute A1 constituant un axe magistral, permettant notamment un accès à la Métropole du Grand Paris. Cet axe est accessible depuis le territoire par la RD 1324, via l'échangeur de Senlis.

Le réseau structurant, dont le rayonnement dépasse le cadre du Pays de Valois, permet essentiellement des rabattements vers des polarités extérieures au territoire. La RN2 relie Villers-Cotterêts et Soissons à Paris-Roissy-CDG, via Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville. Les RD 1324 et RN2 permettent la liaison entre Senlis et Villers-Cotterêts, via Crépy-en-Valois. La RN330 relie Senlis à Meaux, via Le Plessis-Belleville, tandis que la RD936 relie Villers-Cotterêts à Meaux, via Mareuil-sur-Ourcq. Il en résulte donc une convergence de ces axes routiers vers des pôles extérieurs. Parmi ces axes structurants, la RN2 se distingue des RN330, RD936 et RD1324 par son profil de voirie s'apparentant par sections à un profil de type autoroutier. De plus, contrairement aux autres axes structurants qui desservent les agglomérations de Crépy-en-Valois, du Plessis-Belleville et de Mareuil-sur-Ourcq, la RN2 évite ces zones d'agglomération en les contournant.



La RN 2 dispose de plusieurs échangeurs sur le territoire, dont un au Plessis-Belleville (en lien avec la RN 330), un à Silly-le-Long (en lien avec la RD 548), deux à Nanteuil-le-Haudouin (en lien avec la RD 148 et la RD 136), deux à Lévigney (en lien avec la RD 332 et la RD 25) et un à Vauciennes (en lien avec une route communale). Ces échangeurs déterminent en grande partie les niveaux de circulation sur les voiries à proximité, avec quelques impacts sur des zones urbanisées, notamment au niveau du Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec.

La RN 330 présente un profil en 2x1 voie, sans accotements, mais avec des glissières de sécurité latérales au sud d'Ermenonville. Cet axe passe au sud du Plessis-Belleville, au niveau de la gare, mais évite le centre d'Ermenonville. La RD 922 permet d'accéder à ce secteur, en connexion avec la RN 330.

La RD 1324 relie Senlis à Crépy-en-Valois, présentant un profil en 2x1 voie, avec des bandes multifonctionnelles latérales. Cet axe traverse le centre-ville de Crépy-en-Valois, mais reste interdit aux poids lourds de plus de 5 tonnes. L'itinéraire de transit de la commune passe au sud, sur la RD 520, desservant directement le secteur de la gare de Crépy-en-Valois. La signalétique invite les véhicules souhaitant rejoindre l'A1 à Senlis à emprunter cet itinéraire.

La RD 936, avec son profil en 2x1 voie, dessert directement le centre-ville de Mareuil-sur-Ourcq, générant un trafic de transit dans ce secteur.

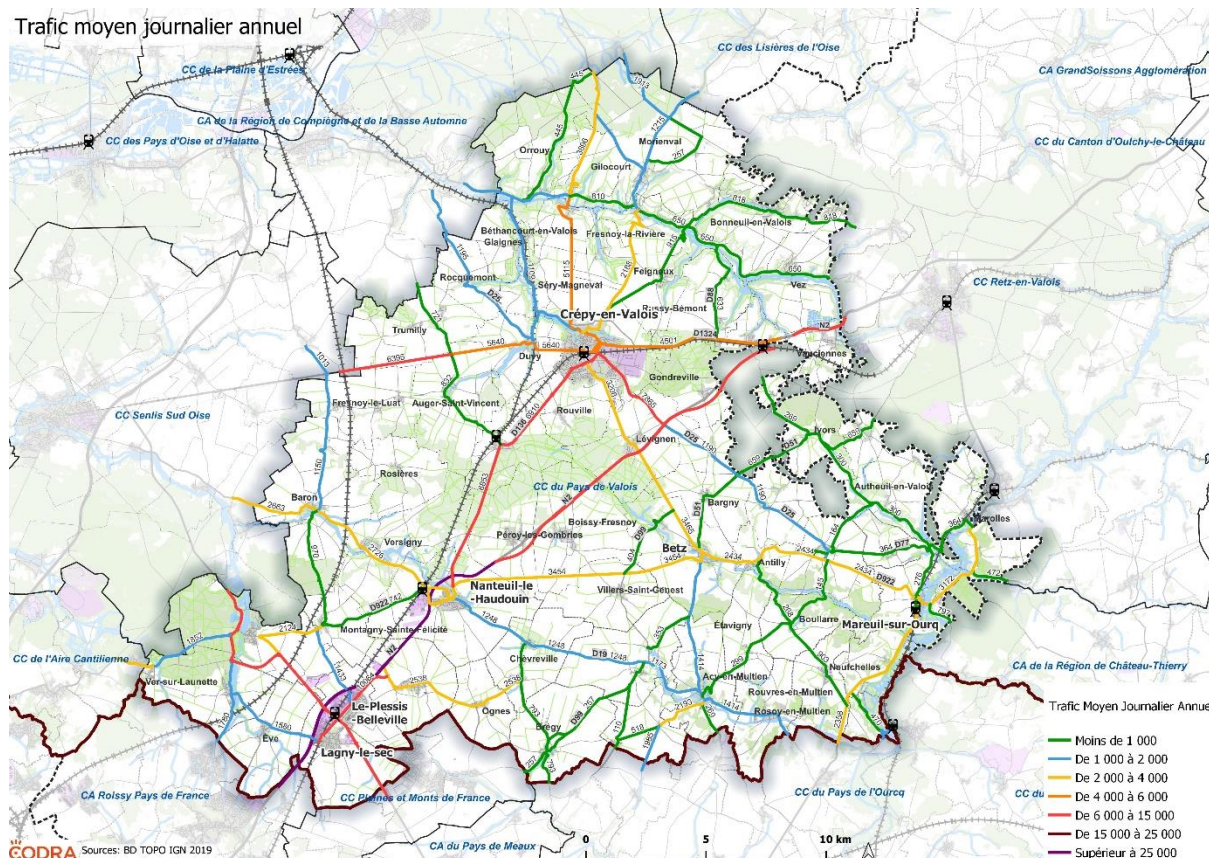
Les liaisons de vocation intercommunale (ex : RD 332, RD 335, RD 136, RD 922, RD 19, RD 25) émanent quant à elles des polarités urbaines du Pays de Valois. En effet, elles s'organisent en étoile autour de ces polarités que sont Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville, ainsi qu'autour d'autres communes comme Ermenonville, Acy-en-Multien, Betz ou Mareuil-sur-Ourcq. Il est à noter que seul un axe d'ordre intercommunal, la RD332, permet de rejoindre la ville de Compiègne depuis Crépy-en-Valois.

Les liaisons locales principales viennent en complément des liaisons intercommunales, en maillant plus finement le territoire. Ces liaisons permettent essentiellement un rabattement vers les liaisons intercommunales et le réseau structurant (bien que ponctuellement vers la RN2).

Certaines communes du territoire, comme Rosières, sont à l'écart du réseau structurant, ainsi que des liaisons intercommunales et locales principales.

Circulation automobile

Les données de trafic routier des routes départementales sont issues des comptages réalisés par le Département de l'Oise de 2013 à 2022, en excluant les années 2020 et 2021 en raison des confinements dus à la crise sanitaire du COVID19. Le niveau de trafic indiqué pour un axe routier correspond au comptage le plus récemment réalisé. Concernant les niveaux de trafic des routes nationales, ceux-ci datent de 2018 et 2019 et sont communiqués par la DREAL ou par la Direction des Routes d'Île-de-France.



Trafic routier

Les niveaux de circulation sont très disparates selon le secteur et le type d'axe considéré. A l'échelle du territoire, les axes les plus empruntés sont les axes magistraux, structurants et certaines voies de liaison intercommunale, permettant des rabattements vers les polarités urbaines. Les axes routiers situés au Nord-Ouest de la RN2 ont globalement des niveaux de trafic plus élevés que celui du réseau au Sud-Est.

La RN2, avec un profil autoroutier, supporte les plus forts niveaux de trafic du territoire, avec 27 276 véhicules par jour sur la section de Nanteuil-le-Haudouin au Plessis-Belleville (2019). La section de la RN2 au Sud-Ouest du Plessis-Belleville supporte un trafic de 40 200 véhicules par jour en 2018. Les axes routiers permettant d'accéder à la RN2 supportent également des niveaux de trafic importants :

- La RN330, avec 9 141 veh/jour au Nord-Ouest du Plessis-Belleville (2018)
- La RD25, avec 7 865 veh/jour entre Crépy-en-Valois et la RN2 (2022)
- La RD136, avec 6 853 à 6 910 veh/jour entre Crépy-en-Valois et Nanteuil-le-Haudouin (2022)

Il est à noter que le réseau routier est très emprunté au niveau du pôle du Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec, avec par exemple 10 064 véh/j sur la RD84 à Lagny-le-Sec. Cette situation s'explique par la présence de l'échangeur avec la RN 2, par la présence de plusieurs zones d'activités dans le secteur, ainsi que par

une concentration de trafic à l'approche de l'Île-de-France. Cette situation entraîne des impacts importants sur les conditions de vie dans plusieurs secteurs résidentiels et économiques du Plessis-Belleville.

L'intersection RD84 / RN330, entre Le Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec, représente un point dur en termes de circulation routière, entraînant des phénomènes de congestion, aggravés par les fermetures des barrières du passage à niveau sur la RN330 aux heures de pointe.

Les axes de rabattement vers Crépy-en-Valois supportent des trafics importants, bien que moins élevés que les niveaux de trafic des RN2 et RN330. Ainsi, le trafic de la RD1324 s'élève jusqu'à 6 395 véh/j à l'Ouest de Crépy-en-Valois et est de 4 501 à l'Est entre Crépy-en-Valois et Vaumoise. La RD332, permettant d'accéder à Crépy-en-Valois depuis le Nord du territoire, supporte un trafic de 5 515 véh/j.

Au Sud-Est du territoire, les niveaux de trafic sont modérés, voire relativement faibles. Les axes les plus empruntés sont ceux permettant d'accéder aux communes de Betz et Mareuil-sur-Ourcq. En effet, les RD332 et RD922 rabattant sur Betz, ainsi que les RD922 et RD936 rabattant sur Mareuil-sur-Ourcq ont des niveaux de trafic compris entre 2 000 et 4 000 véh/j.

Le réseau départemental du secteur situé au Sud-Est de la RN2 est composé de nombreuses routes dont les niveaux de trafic sont faibles, avec moins de 1 000 véh/j. A titre d'exemple, parmi les routes départementales desservant Boullarre, la RD20 est la plus fréquentée avec 903 véh/j, les autres ayant des niveaux de trafic n'excédant pas 300 véh/j.

Bien que le réseau routier soit globalement plus emprunté au Nord-Ouest de la RN2, ce secteur comporte aussi des routes ayant des trafics relativement faibles, notamment au Nord de Crépy-en-Valois. Par exemple, le trafic de la RD80 est inférieur à 1 000 véh/j.

Circulation de poids lourds

Les axes du réseau national sont ceux qui comptent le plus grand nombre de poids lourds en 2022 :

- 5 226 PL/jour sur la RN2 au Sud-Ouest du Plessis-Belleville en 2018 (soit 13% du trafic routier sur ce tronçon)
- 4 141 PL/jour sur la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin en 2019 (soit 15% du trafic)
- 2 724 PL/jour sur la RN2 entre Nanteuil-le-Haudouin et Villers-Cotterêts en 2018 (soit 19% du trafic)
- 1 561 PL/jour sur la RN330 au Nord-Ouest du Plessis-Belleville (soit 17% du trafic)

De plus, les axes routiers départementaux supportant les plus hauts niveaux de trafic de poids lourds en 2022 sont :

- La RD25 entre Crépy-en-Valois et la RN2 avec 758 PL/jour (soit 9,6% du trafic routier sur ce tronçon)
- La RD1324 avec 470 PL/jour à l'Ouest de Crépy-en-Valois (8,6% du trafic) et 334 PL/jour à l'Est de Crépy-en-Valois (7,4% du trafic)
- La RD136 avec 213 PL/jour (3,1% du trafic) entre Crépy-en-Valois et Ormoy-Villers.

En secteur urbanisé, ces niveaux de poids lourds représentent une gêne importante à la pratique des modes actifs, et plus globalement à la qualité de vie, notamment à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville.



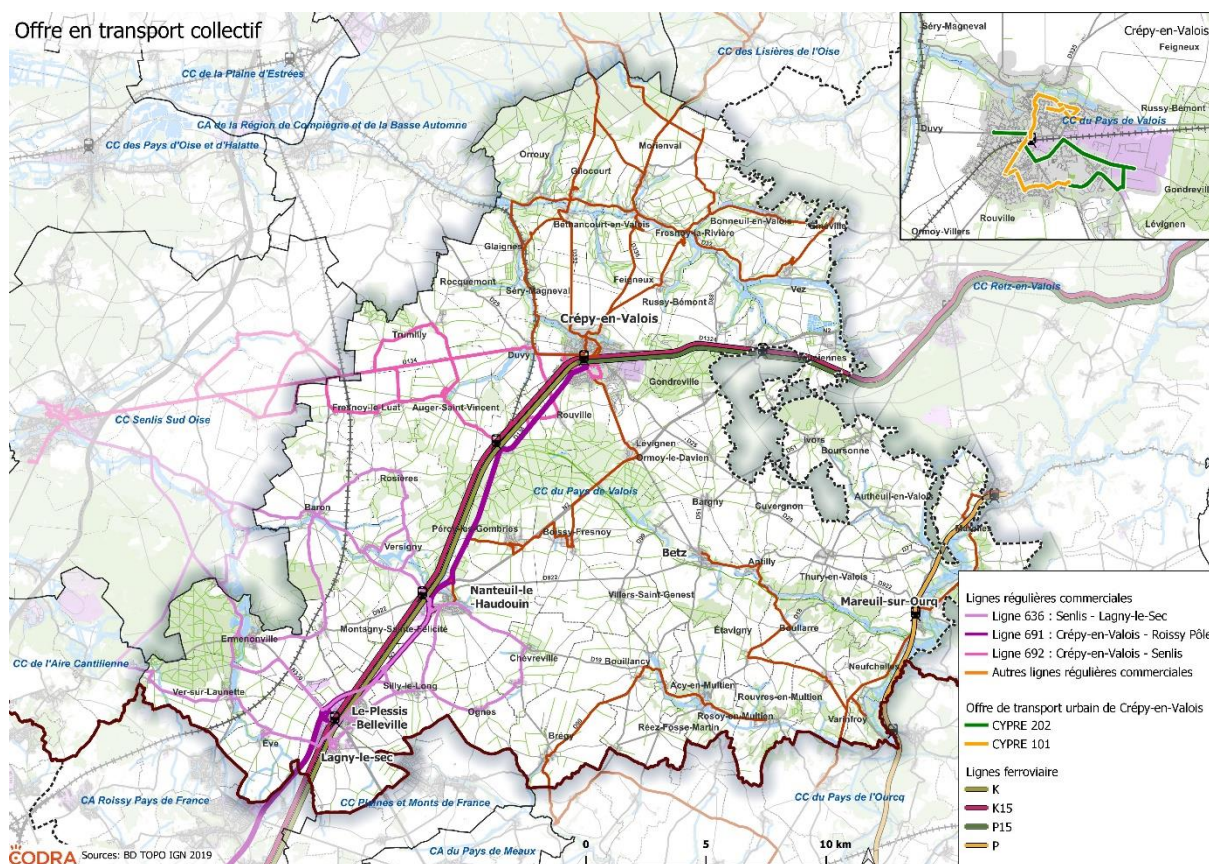
Transports collectifs

Hiérarchisation du réseau de transports collectifs

Le territoire du Pays de Valois est desservi par les réseaux de transports collectifs suivants :

- Le réseau urbain Cypré, composé de deux lignes de bus et desservant différents secteurs au sein de la ville de Crépy-en-Valois (réseau hérité, anciennement géré par la commune, récemment repris par la communauté de communes, dans son rôle d'AOM)
- Le réseau interurbain régional, composé de 10 lignes régulières commerciales et de 26 lignes scolaires (les lignes scolaires sont également accessibles aux passagers non-scolaires sous réserve de places disponibles),
- Le réseau ferré, composé de deux lignes TER (K15 et P15), ainsi que de deux lignes de Transilien (lignes K et P).

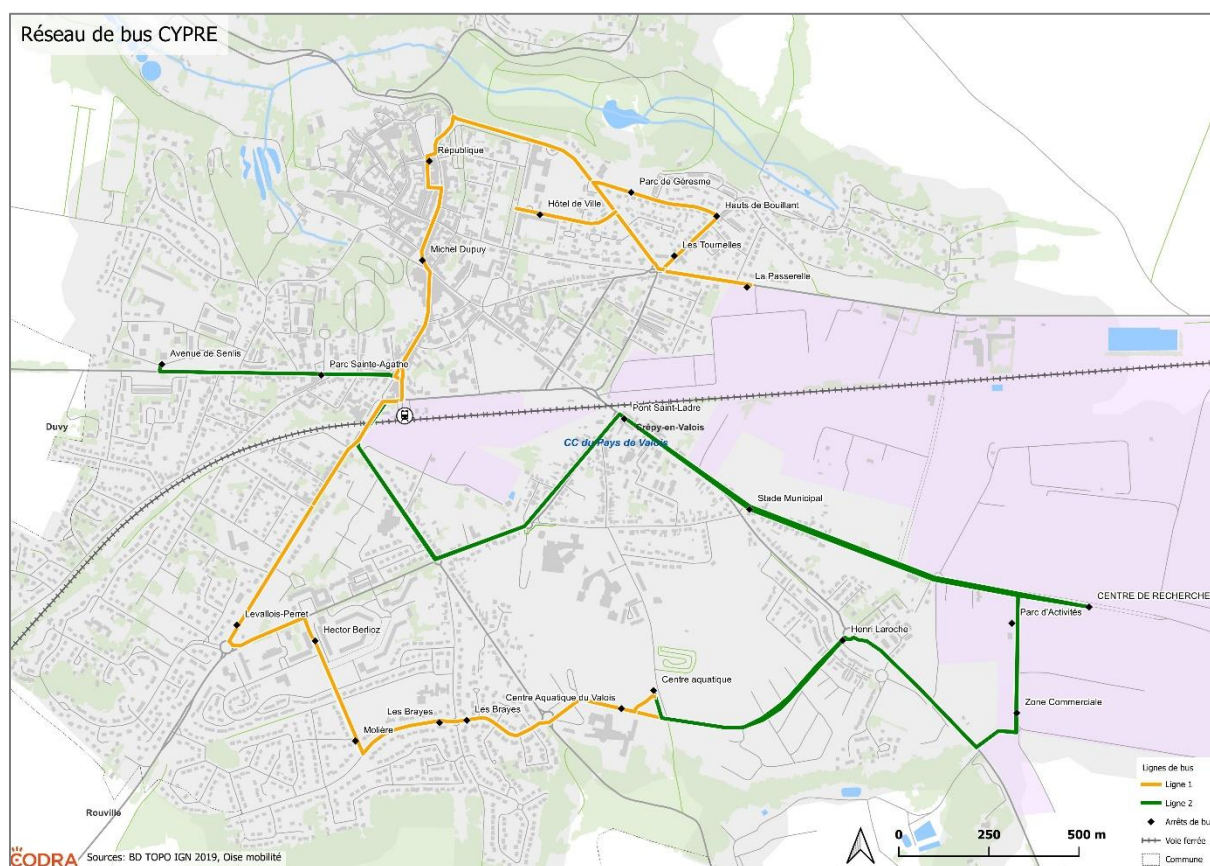
Les spécificités de offres de transports routiers et ferroviaires sont détaillées dans les parties ci-dessous.



Hiérarchisation des transports collectifs



Réseau urbain



Réseau de bus Cypré à Crépy-en-Valois

Le réseau Cypré est le réseau de transport collectif urbain au niveau de Crépy-en-Valois. La communauté de communes du Pays de Valois étant l'autorité organisatrice des mobilités depuis juillet 2021, elle a repris la gestion de l'offre de transport en commun à Crépy-en-Valois. Depuis 2011, l'exploitant de ce réseau est la société « Charlot Autocars » (filiale de RATP Dev).

Le réseau Cypré est constitué de deux lignes de bus régulières desservant différents secteurs de la commune de Crépy-en-Valois.

La ligne 1 relie les secteurs Nord et Sud de Crépy-en-Valois en passant par la gare et le centre-ville. Elle permet entre autres un accès vers les commerces du centre-ville et du secteur de Levallois-Perret, vers la zone industrielle des Portes du Valois, vers les services tels que la poste, l'Hôtel de Ville ou encore le siège de la communauté de communes (La Passerelle).

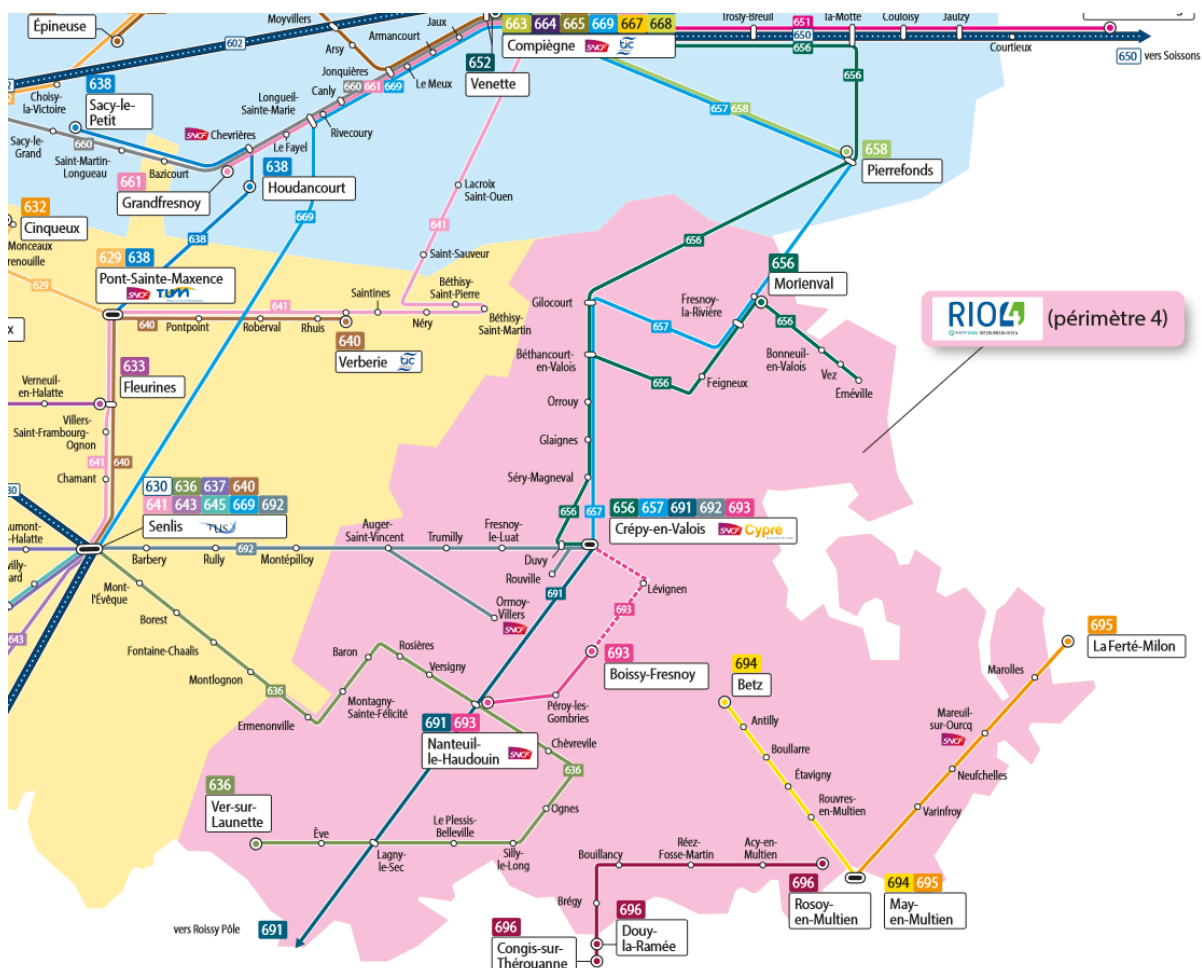
La ligne 2 relie quant à elle les secteurs Est et Ouest de la ville, en connexion avec la ligne 1 au niveau de la gare et du centre aquatique. La ligne 2 permet entre autres d'accéder aux équipements sportifs (stade, piste d'athlétisme, centre aquatique ...), ainsi qu'au Sud de la zone d'activités des Portes du Valois. Il est à noter qu'à travers la connexion avec la ligne 1 au niveau du centre aquatique, les deux lignes du réseau Cypré desservent les abords du lycée Jean Monnet.

En semaine, les bus circulent de 6h à 19h40 avec un passage toutes les 20 minutes, ce qui signifie qu'un arrêt est desservi par 41 bus sur une journée et dans chaque sens. Le niveau de desserte est donc élevé, tout au long de la journée, offrant des liaisons performantes vers le centre-ville, la gare et les principaux équipements de la commune. De plus, les temps de parcours sont relativement faibles, car les bus empruntent les routes les plus directes, notamment la route de Levallois-Perret (RD 136) entre les différents secteurs de la commune. Néanmoins, aux heures de pointe, en l'absence de sites propres, les bus se retrouvent souvent ralentis par la circulation automobile générale, réduisant leur attractivité.

Il est à noter que l'arrêt « Centre de recherche » sur la ligne 2 bénéficie d'un niveau de desserte plus faible. En effet, en semaine, il n'est desservi que par 9 bus dans chaque sens. Il faut compter un temps d'attente de 40 minutes ou 1 heure le matin et de 20 à 40 minutes l'après-midi. Par ailleurs, l'arrêt « Centre de recherche » n'est pas desservi le samedi.

Réseau interurbain

Présentation des lignes interurbaines



Réseau routier interurbain (source : Oise Mobilité, 2021)

Le territoire du Pays de Valois est desservi par 10 lignes régulières commerciales du réseau interurbain de l'Oise, dont l'autorité organisatrice est la Région des Hauts-de-France. L'exploitation des lignes du Réseau Oise est attribuée à 4 délégataires, selon 4 périmètres distincts à l'échelle du Département : Trio



1 (Transdev), KO2 (Keolis), Trio 3 (Transdev) et Rio 4 (RATP Dev). Sur les 10 lignes desservant le Pays de Valois, 6 lignes sont exploitées par Rio 4, 3 lignes par Trio 3 et 1 ligne par KO2.

A l'échelle du Pays de Valois, les lignes d'autocars régulières desservent deux secteurs : un secteur Nord et Ouest d'une part, et un secteur Sud-Est d'autre part. Aucune ligne régulière ne relie ces deux secteurs. Le premier secteur est desservi par 7 lignes, tandis que le deuxième secteur est desservi par 3 lignes.

Seul le secteur Nord / Ouest est relié au reste du Département de l'Oise. Un total de 5 lignes régulières commerciales, permettent des connexions avec Compiègne, Senlis ou encore Pierrefonds :

- Ligne 636 : Senlis – Lagny-le-Sec
- Ligne 656 : Morienvall – Crépy-en-Valois – Compiègne
- Ligne 657 : Crépy-en-Valois – Pierrefonds – Compiègne
- Ligne 658 : Pierrefonds – Compiègne (desserte de Crépy-en-Valois et Morienvall)
- Ligne 692 : Crépy-en-Valois – Senlis

Parmi ces lignes, les lignes 636, 657 et 692 bénéficient des plus hauts niveaux de desserte : jusqu'à 17 passages par jour pour la ligne 692, 16 passages par jour pour la ligne 636 et 12 passages par jour pour la ligne 657. Le niveau de desserte est donc particulièrement élevé à Crépy-en-Valois, notamment vers Senlis et Compiègne. Dans une moindre mesure, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec présentent une desserte non négligeable, tournée vers Senlis uniquement.

La ligne 691 permet quant à elle de relier Crépy-en-Valois à Roissy via Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville. Le niveau de desserte sur cette ligne s'élève à 10 passages par jour.

En plus de la ligne 691, la ligne 693 relie Crépy-en-Valois à Nanteuil-le-Haudouin via Boissy-Fresnoy, mais lors des vacances scolaires uniquement (en période scolaire la ligne n'assure la liaison qu'entre Nanteuil-le-Haudouin et Boissy-Fresnoy). Son itinéraire est entièrement compris dans le ressort territorial du Pays de Valois, même si la Région des Hauts-de-France en est l'autorité organisatrice.

L'ensemble des 3 lignes desservant le secteur Sud-Est du Pays de Valois permettent un accès vers l'Île-de-France :

- Ligne 694 : Betz – May-en-Multien
- Ligne 695 : La Ferté-Milon – May-en-Multien
- Ligne 696 : Rosoy-en-Multien – Douy-la-Ramée

Parmi ces lignes, c'est la ligne 695 qui bénéficie du plus haut niveau de desserte avec 8 passages par jour.

La ligne 695 permet également un accès vers La Ferté Milon situé dans le département de l'Aisne. C'est la seule ligne à relier le Pays de Valois à un autre département dans la Région des Hauts-de-France.

Evaluation de la desserte selon les secteurs du territoire

La configuration du réseau routier interurbain se caractérise prioritairement par des liaisons structurantes entre le pôle de Crépy-en-Valois et trois pôles extérieurs : Senlis, Compiègne et Roissy. Si certaines liaisons permettent des déplacements entre des communes du territoire (ex : ligne 656 entre Morienvall et Crépy-en-Valois), le réseau est organisé en priorité pour offrir des liaisons vers ces pôles extérieurs.



En dehors de la polarité de Crépy-en-Valois, la desserte est hétérogène et les polarités de destination sont variables. Au nord du territoire, les communes bénéficient d'une desserte vers Crépy-en-Valois, ainsi que vers Pierrefonds et Compiègne. A l'est de Crépy-en-Valois, les communes sont desservies vers Crépy-en-Valois et vers Senlis. Au sud, (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec), les communes sont desservies vers Senlis en priorité. Il existe aussi une possibilité de rabattement vers la gare de Nanteuil-le-Haudouin, mais ceci implique parfois des détours importants, par exemple depuis Lagny-le-Sec.

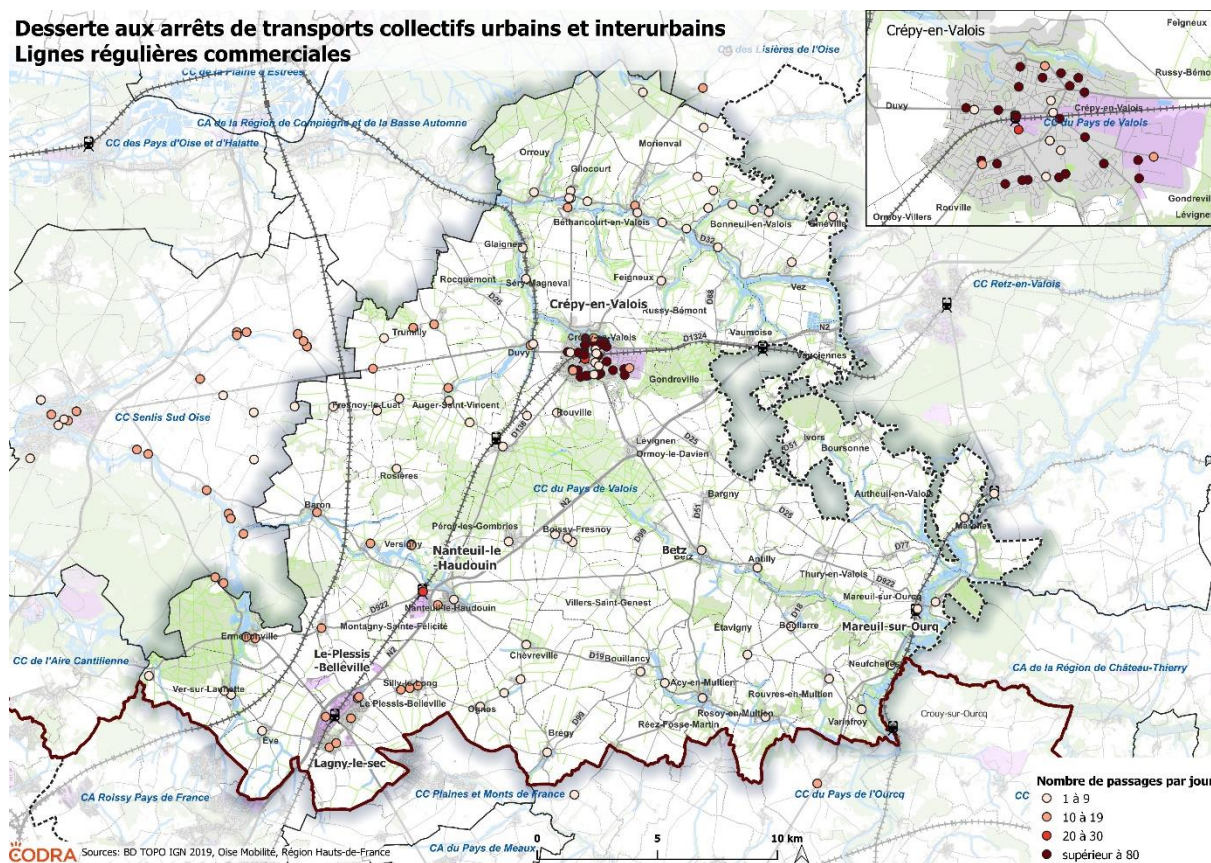
Quant au sud-est du territoire, la desserte est organisée en priorité vers May-en-Multien. Dans une moindre mesure, elle assure une liaison vers la polarité locale de Betz, vers la gare de Mareuil-sur-Ourcq et vers La-Ferté-Milon (Aisne). Toutefois, il n'existe aucune liaison vers les autres secteurs du territoire, notamment vers la polarité de Crépy-en-Valois.

Au regard de cette configuration du réseau interurbain, seules les liaisons depuis les communes du nord du territoire vers Crépy-en-Valois, ainsi que les liaisons depuis les communes situées dans les marges du territoire vers les pôles extérieurs, notamment Senlis et Compiègne, bénéficient d'une desserte performance en transports collectifs. D'un autre côté, certaines liaisons nécessitent une correspondance à Crépy-en-Valois, par exemple entre Morienvall et Senlis, ou entre Auger-Saint-Vincent et Compiègne, ce qui rallonge de manière significative le temps de parcours. De plus, certaines liaisons internes, par exemple entre Lagny-le-Sec et Nanteuil-le-Haudouin, se caractérisent par des détours pour desservir les villages, ce qui rallonge aussi le temps de parcours. De manière globale, le réseau interurbain actuel répond très peu aux déplacements utilitaires internes au territoire, y compris pour les déplacements vers Crépy-en-Valois.

Niveau de desserte globale des transports routiers

La carte ci-dessous fait figurer le nombre de passages pour chaque arrêt de transport collectif urbain et interurbain (seuls les services réguliers sont comptabilisés). Le niveau de desserte indiqué pour un arrêt prend ainsi en compte la totalité des bus ou cars le desservant (sans distinction de lignes), en cumulant les deux sens de circulation.





Niveaux de dessertes aux arrêts (lignes régulières urbaines et interurbaines)

Les points d'arrêts les plus desservis sur le territoire sont ceux situés à Crépy-en-Valois. En effet, en plus d'être desservie par le réseau interurbain, cette commune bénéficie du réseau de transport urbain Cypré, dont les bus présentent une fréquence de 20 minutes. Les arrêts du réseau Cypré présentent une desserte uniforme de 82 bus par jour, à deux exceptions près. En effet, l'arrêt « Gare SNCF », desservi par les deux lignes Cypré, atteint une desserte de 164 bus/jour. De plus, l'arrêt « Centre de recherche » ne comptabilise que 18 bus/jour.

La gare routière de Crépy-en-Valois, au niveau de la gare SNCF, est de loin le site le mieux desservi du territoire. En cumulant les dessertes des réseaux urbain et interurbain, elle totalise 210 passages de transports collectifs par jour.

Les polarités de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville bénéficient d'un niveau de desserte intermédiaire. En effet, la plupart des arrêts ont un niveau de desserte compris entre 10 et 16 cars/jour. La gare de Nanteuil-le-Haudouin est quant à elle desservie par 30 cars/jour.

Les communes au nord du territoire se caractérisent par une desserte assez faible avec environ 6 passages par jour, sauf pour Morienvall et Gilocourt, qui bénéficient de plus de 10 passages par jour, aussi bien vers Crépy-en-Valois que vers Compiègne.

Quant au secteur Sud-Est, il dispose d'un niveau de desserte plus faible, avec de 3 à 8 passages par jour.

Transport à la demande

Le Département de l'Oise compte actuellement 7 services de transport à la demande, assurés par les autorités organisatrices locales, mais le territoire du Pays de Valois ne dispose pas de ce type de transport pour le moment.

Cependant, la Communauté de Communes a temporairement mis en place un service de transport à la demande sur la période du 11 juillet au 26 août 2022. Ce service comprenait 12 lignes et permettait un rabattement vers le centre aquatique de Crépy-en-Valois depuis les différentes communes du territoire. Il fonctionnait les après-midis et était gratuit pour les usagers. Cette expérimentation a été reconduite pendant l'été 2023 et le sera également pendant l'été 2024. Les bilans ont été pris en compte dans la stratégie du Plan de Mobilité Simplifié.

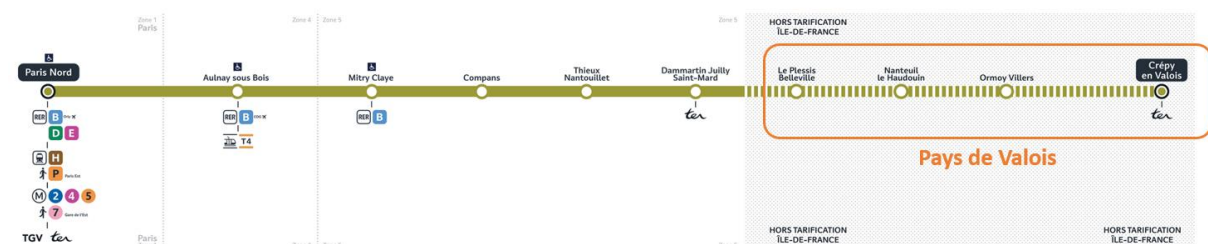
Réseau ferré

Liaisons ferroviaires

Le territoire du Pays de Valois est desservi par plusieurs voies ferrées. Une première voie ferrée (empruntée par le Transilien K et par les TER K15 et P15) passe au Sud-Est et dessert Mareuil-sur-Ourcq. Une seconde voie ferrée (empruntée par le Transilien P) traverse le territoire du Sud-Ouest au Nord-Est, en desservant les gares du Plessis-Belleville, de Nanteuil-le-Haudouin, d'Ormoy-Villers et de Crépy-en-Valois. Elle comporte un embranchement au niveau d'Ormoy-Villers en direction du Nord. Cependant, aucune gare ou halte ferroviaire n'est aménagée sur cette branche sur le territoire. Enfin, l'Ouest du territoire est traversé par la ligne LGV reliant Paris à Lille. Aucune gare ne permet un accès à cette ligne sur le territoire du Pays de Valois. Ces différentes lignes ferroviaires ne sont pas connectées entre-elles.

Le territoire est desservi par les lignes de transilien K et P, ainsi que par les lignes K15 et P15 du réseau TER. De manière générale, le réseau ferré de transports collectifs permet des déplacements vers l'Île-de-France et vers l'Aisne. Aucune ligne ferroviaire ne permet de relier le territoire du Pays de Valois au reste du département de l'Oise, notamment vers Compiègne.

Transilien K



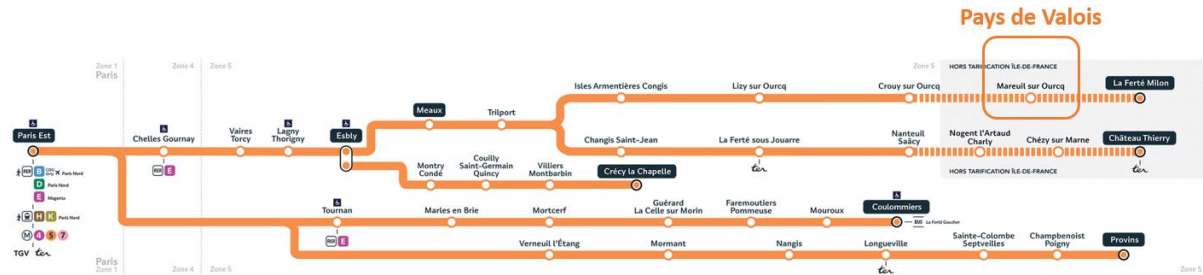
Source : SNCF 2022

Le transilien K dessert le territoire du Nord-Est au Sud-Ouest depuis Crépy-en-Valois vers la gare du Nord à Paris. Le Pays du Valois se trouve à l'extrémité Nord de la ligne K, la gare de Crépy-en-Valois constituant son terminus. Ainsi, la ligne K dessert sur le territoire les gares de Crépy-en-Valois, Ormoy-Villers, Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville. Le Transilien K est le seul train à desservir les gares d'Ormoy-Villers, Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville.



Il faut compter 13 à 16 minutes pour un trajet entre Crépy-en-Valois et Le Plessis-Belleville. Le temps de trajet nécessaire pour rejoindre Paris (gare du Nord) depuis Crépy-en-Valois est compris entre 46 et 55 minutes.

Transilien P

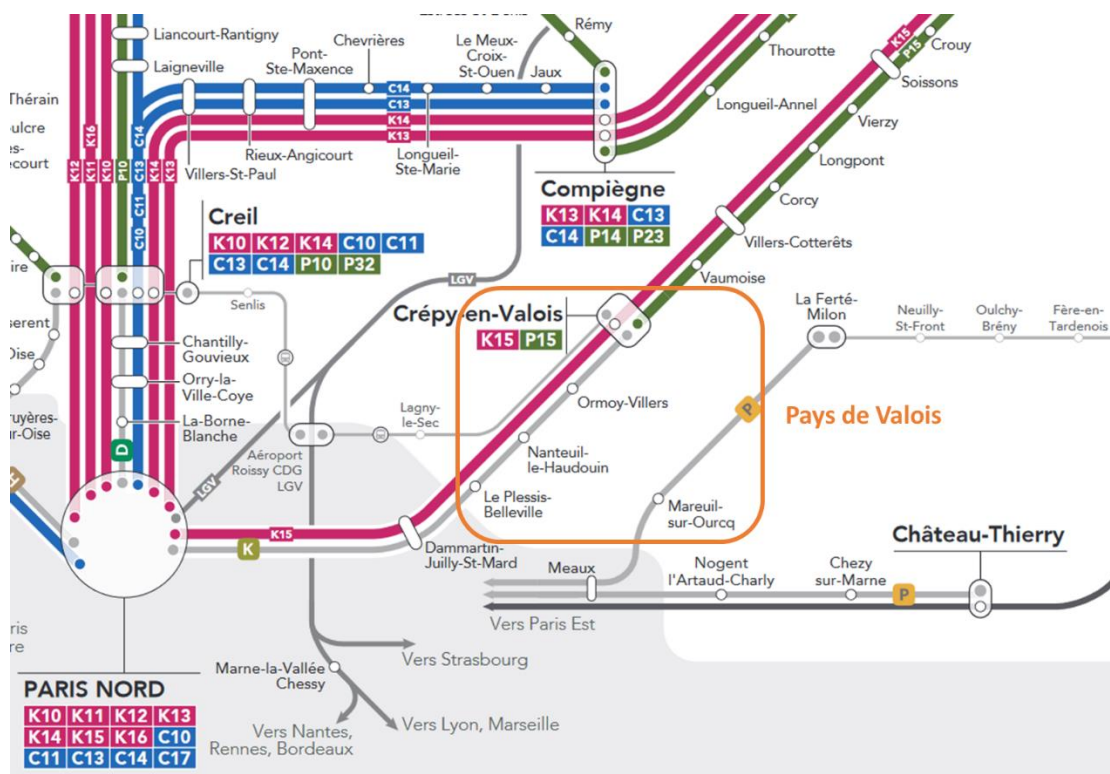


Source : SNCF 2022

La ligne P dessert le Sud-Est du Pays de Valois, au niveau de la gare de Mareuil-sur-Ourcq. Le territoire du Pays de Valois se trouve sur la branche du transilien P qui relie la Ferté-Milon (commune limitrophe du territoire à Trilport).

Le temps de trajet nécessaire pour rejoindre Paris (gare de l'Est) depuis Mareuil-sur-Ourcq est d'environ 1 heure avec une correspondance à Meaux.

Lignes K15 et P15 du réseau TER



Source : SNCF 2022

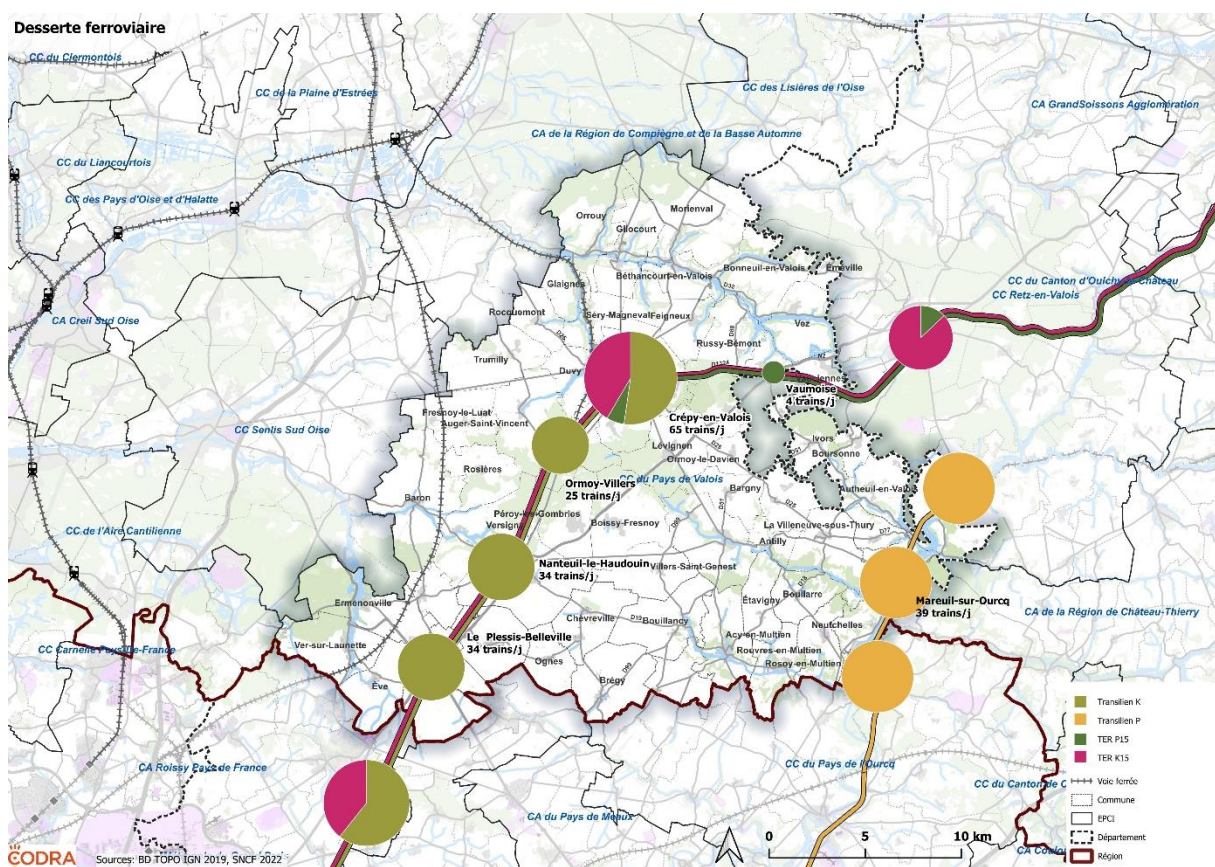
Deux lignes du réseau TER des Hauts-de-France desservent le territoire au niveau de la gare de Crècy-en-Valois uniquement.



La ligne « krono » K15 est une ligne de TER permettant des liaisons directes depuis Crépy-en-Valois, vers Saint-Mard et Paris (gare du Nord) d’une part, et vers Villers-Cotterêts, Soissons Anizy-Pinon et Laon d’autre part. Elle suit ainsi le même itinéraire que la ligne K du transilien, mais ne s’arrête pas au niveau des gares d’Ormy-Villers, de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville. Ainsi, le TER K15 permet de rejoindre Paris avec un temps de trajet compris entre 36 et 41 minutes (contre 46 à 55 minutes en transilien).

La ligne P15 est une ligne TER « proximi ». Ce type de TER dessert plus finement le territoire régional des Hauts-de-France que les lignes « krono » effectuant des liaisons plus directes. La gare de Crépy-en-Valois constitue le terminus de la ligne P15. Cette ligne effectue ensuite le même itinéraire que la ligne K15 jusqu’à Laon tout en desservant plus de gares.

Niveau de desserte par gare



Desserte ferroviaire

Sur le territoire, c’est la gare de Crépy-en-Valois qui bénéficie du plus haut niveau de desserte avec 65 trains/jour. C’est la seule gare du Pays de Valois à permettre des liaisons aussi bien vers la région parisienne que vers d’autres polarités dans les Hauts-de-France comme Soissons ou Laon.

Les gares de Mareuil-sur-Ourcq, de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville, uniquement desservies par le réseau transilien en rabattement vers Paris, ont des niveaux de desserte similaires (39 trains/jour à Mareuil-sur-Ourcq et 34 trains/jour pour les deux autres gares).

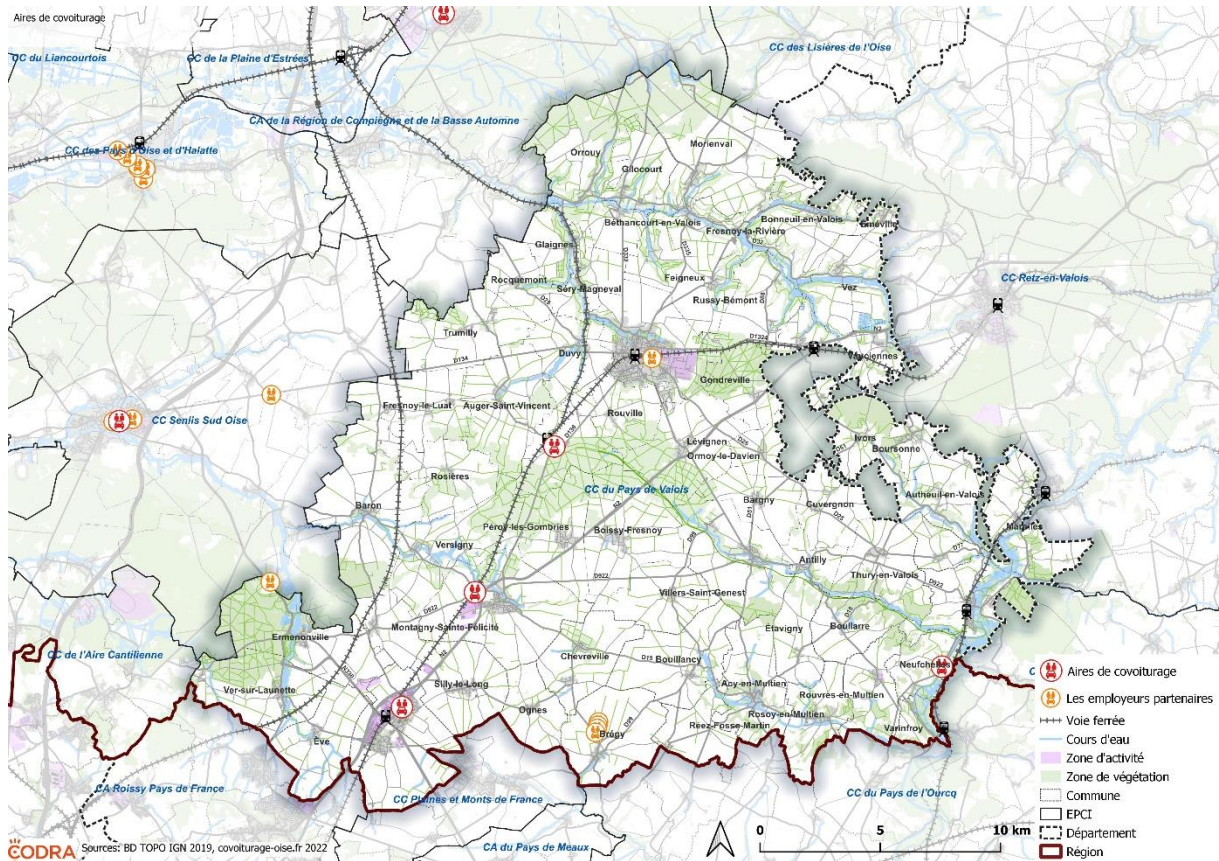
La gare de Vaumoise, uniquement desservie par le réseau TER, a le plus faible niveau de desserte avec 2 liaisons par jour vers Crépy-en-Valois et 2 liaisons par jour vers Laon.



Au global, les lignes du réseau Transilien bénéficient d'une meilleure fréquence, en comparaison avec les fréquences des lignes TER. Cependant, la ligne TER K15 est plus avantageuse en termes de temps de trajet. En effet, dans le cas du TER K15 (desservant Crépy-en-Valois uniquement), 36 à 41 minutes sont nécessaires pour relier Paris, contre 46 à 55 minutes pour le Transilien K (desservant Crépy-en-Valois, Ormoy-Villers, Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville).

Covoiturage

Aires de covoiturage



Aires de covoiturage

Le SMTCO a mis en place la plateforme Covoiturage Oise Mobilité, spécifiquement dédiée au covoiturage à l'échelle du département. Cette plateforme recense l'ensemble des aires de covoiturage de l'Oise et met en relation les usagers. Elle recense également les employeurs partenaires (public ou privés) proposant des plateformes de covoiturage dans leur entreprise.

Au total, quatre aires de covoiturage sont recensées sur le territoire. Deux d'entre-elles se situent à proximité de l'axe routier de la RN2, l'une au Plessis-Belleville et l'autre à Nanteuil-le-Haudouin. De plus, une autre se situe à Ormoy-Villers le long de la RD136 (1 place dédiée) et la dernière se situe en bordure de la RD936 à Neufchelles (1 place dédiée). Ces aires se situent donc à proximité d'axes routiers passagers et en agglomération. Il est à noter que, contrairement aux aires de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville, les aires de Neufchelles et d'Ormoy-Villers ne sont pas relayées par le site Covoiturage Oise Mobilité.



L'aire de covoiturage du Plessis-Belleville correspond à une partie du parking du centre commercial Leclerc, le long de la route de Paris. L'aire de covoiturage de Nanteuil-le-Haudouin se situe quant à elle devant la gare. Bien que ces deux aires soient référencées sur le site internet d'Oise Mobilité, seule l'aire du Plessis-Belleville bénéficie d'une signalétique spécifique.

Par ailleurs, la CCPV prévoit de créer des aires de covoiturage à Vauciennes, ainsi qu'à Boissy-Lévignen, à l'intersection de la Voie Verte du Pays de Valois et de la RN2.

Afin de permettre le covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail, un certain nombre d'employeurs (publics ou privés) sont devenus des partenaires de Covoiturage Oise Mobilité. Ces employeurs bénéficient ainsi d'un espace dédié dans la plateforme pour développer cette pratique au sein de leur structure. Les employeurs concernés sont la Maison Départementale à la Solidarité (Crépy-en-Valois), le parc « La Mer de Sable » (Ermenonville), ainsi que plusieurs entités du site SFA à Brégy (SFA enviro – Europelec, Motelec, Sanipro et TSE).

Enfin, certaines entreprises, notamment FM Logistic (Crépy-en-Valois) ont établi un partenariat avec des prestataires privés pour organiser le covoiturage entre les salariés.

Pratiques et besoins actuels

Depuis peu, le Registre de Preuve de Covoiturage (data.gouv.fr) fournit une base sur les déplacements réalisés en covoiturage, à partir des informations communiquées par les opérateurs de covoiturage partenaires. Les résultats présentés ici sont issus de cette base.

Pendant le mois de février 2023, 458 déplacements ont été réalisés en covoiturage au départ d'une commune du territoire (seules les données des opérateurs partenaires sont comptabilisées). Parmi ces déplacements, la plupart proviennent de Crépy-en-Valois. Ils sont notamment réalisés au sein-même de la commune de Crépy-en-Valois, ainsi que vers Soissons, Villers-Cotterêts ou Saint-Etienne-Roilaye.

Le deuxième point de départ est Nanteuil-le-Haudouin, avec des déplacements vers Roissy et vers Le-Mesnil-Amelot.

Le-Plessis-Belleville est aussi à l'origine de plusieurs trajets en covoiturage, notamment vers Villepinte et Senlis.

Par ailleurs, Lagny-le-Sec émet des déplacements vers Roissy, tandis que Ver-sur-Launette fait de même vers Tremblay-en-France.

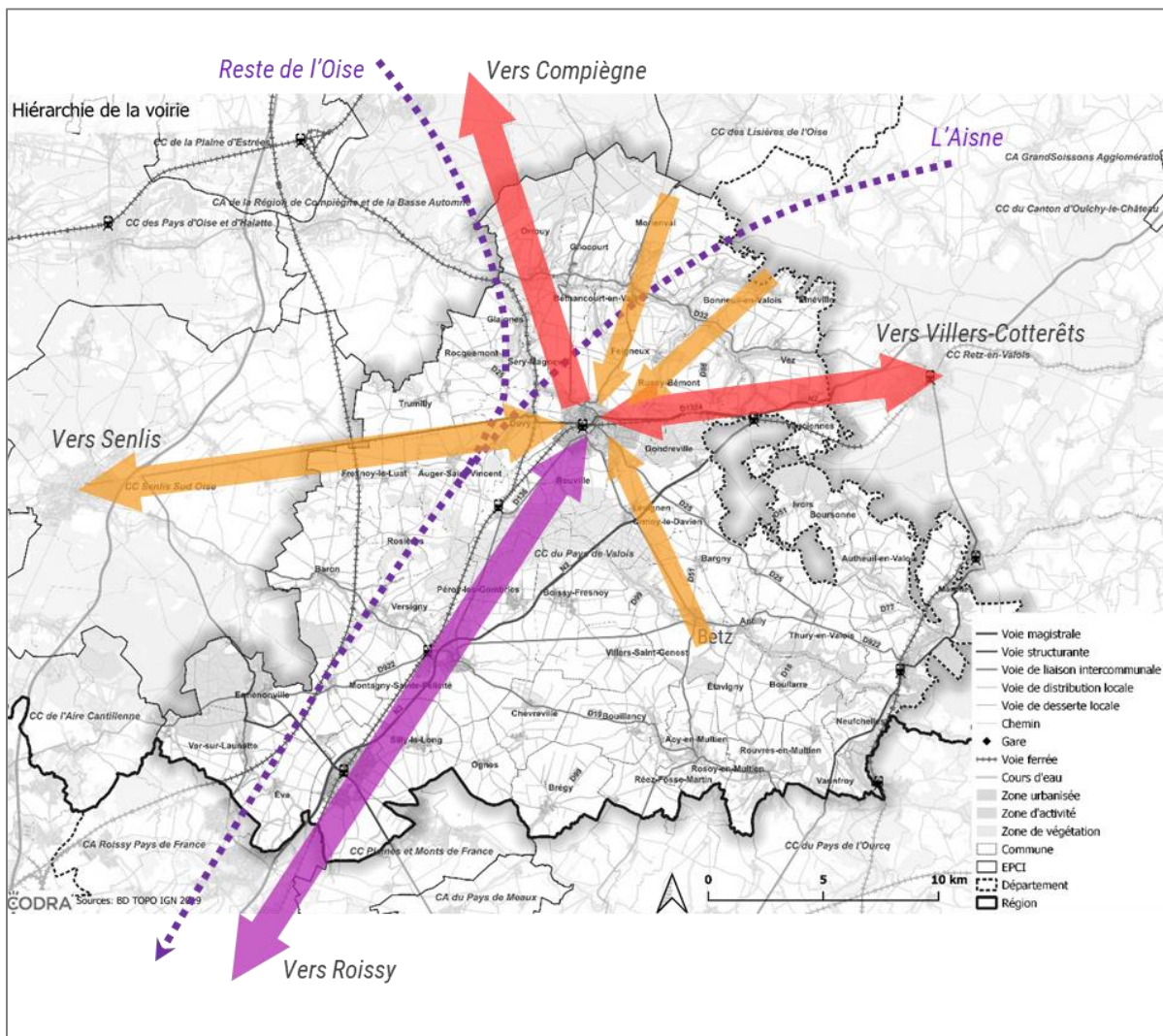
De manière globale, la plupart des déplacements recensés ont pour origine l'une des principales polarités du territoire, à savoir Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec. Les déplacements se font surtout à l'intérieur de Crépy-en-Valois ou vers une destination francilienne, notamment dans le Val d'Oise ou la Seine-et-Marne.

Les polarités locales et les communes rurales génèrent un nombre beaucoup plus faible de déplacements en covoiturage. Par ailleurs, le nombre de déplacements entre communes du territoire, y compris vers les communes disposant de zones d'activités, restent très faibles. Il existe donc un potentiel non négligeable de développement du covoiturage dans les années à venir, à exploiter dans le cadre du PDMS.



Potentiel de développement

Cette analyse du potentiel de développement du covoiturage a été réalisée à partir des résultats sur les flux domicile-travail (voir partie sur l'analyse de la demande de déplacements, ci-dessous).



Potentiel de covoiturage

Au regard de la localisation de l'emploi, notamment dans les zones d'activités, et de la répartition des déplacements domicile-travail, plusieurs axes de développement du covoiturage pour les déplacements quotidiens peuvent être identifiés :

- Un potentiel très important sur un axe nord-sud vers Roissy, reliant Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, répondant aussi aux flux entre les centralités principales du territoire
- Un potentiel important de Crépy-en-Valois vers Compiègne, ainsi qu'entre Crépy-en-Valois et Villers-Cotterêts (dans les deux sens)
- Un potentiel plus modéré entre Crépy-en-Valois et Senlis (dans les deux sens), ainsi que de Morienvall, Bonneuil-en-Valois et Betz vers Crépy-en-Valois

Par ailleurs, il est important de rappeler que le territoire du Pays de Valois est traversé par des flux quotidiens depuis le reste de l'Oise et depuis l'Aisne vers l'Île-de-France (Roissy, Paris...). L'axe nord-sud évoqué ci-dessus pourrait donc aussi répondre aux flux de transit sur le territoire. Le cas échéant, la



création d'aires de covoiturage aux abords des axes routiers majeurs, notamment la RN2, pourrait répondre à certains de ces flux, tout en évitant qu'ils traversent tout le Pays de Valois.

Pôles d'échanges et intermodalité

Evaluation de l'intermodalité

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) identifiés correspondent aux gares présentes sur le territoire à Crépy-en-Valois, Ormoy-Villers, Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville et Mareuil-sur-Ourcq.

	Nombre de trains par jour	Nombre de cars par jour*	Nombre de bus par jour	Nombre de places de stationnement automobile	Nombre de places de stationnement vélo
Gare de Crépy-en-Valois	65	46	164	733	20
Gare de Mareuil-sur-Ourcq	39	8		37	
Gare de Nanteuil-le-Haudouin	34	30		287	
Gare du Plessis-Belleville	34			234	5
Gare d'Ormoy-Villers	25			33	

Analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Le SRADDET identifie la gare de Crépy-en-Valois comme un PEM de rabattement vers les métropoles. Il s'agit du pôle le plus important sur le territoire du Pays de Valois. En effet, la gare de Crépy-en-Valois bénéficie du plus haut niveau de desserte (65 trains par jour en semaine) et compte également le plus grand nombre de voyageurs (1 412 354 voyageurs sur l'année 2021). Plus spécifiquement, cette gare est desservie à la fois par le réseau Transilien (ligne K) permettant un rabattement vers Paris, ainsi que par 2 lignes du réseau TER (lignes K15 et P15) permettant des liaisons vers Paris ou vers l'Aisne (notamment Villers-Cotterêts, Soissons, Laon). La gare de Crépy-en-Valois constitue ainsi le seul et unique point d'accès vers le reste des Hauts-de-France, puisque les autres gares du Pays de Valois ne permettent qu'un rabattement vers la région parisienne (via le réseau Transilien). Par ailleurs, la gare de Crépy-en-Valois permet une intermodalité avec de nombreux autres moyens de transports : les bus du réseau urbain Cypré (lignes 1 et 2), les cars du réseau interurbain (lignes 656, 657 et 658), le vélo (20 places de stationnement vélo abritées actuellement aménagées en gare), ainsi que les voitures, avec 733 places de stationnements. Il est à noter également que la gare de Crépy-en-Valois est la seule du territoire à bénéficier d'un guichet et d'un bâtiment voyageur ouvert. Ces éléments peuvent contribuer à rendre la gare de Crépy-en-Valois plus attractive pour les usagers, avec notamment de meilleurs niveaux d'information. De plus, cette gare bénéficiera prochainement d'un réaménagement complet, dans le cadre d'un projet d'intermodalité.

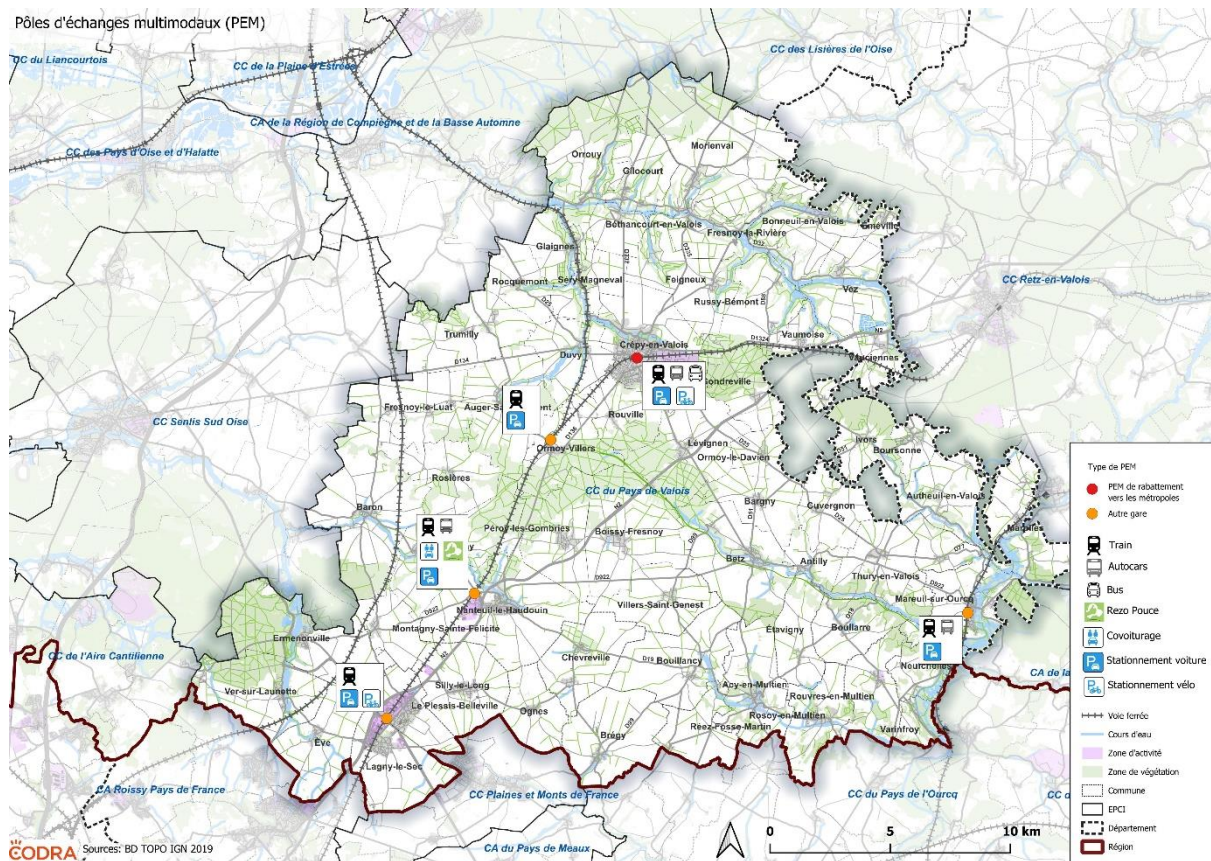
Les niveaux de desserte des gares de Mareuil-sur-Ourcq et de Nanteuil-le-Haudouin s'élèvent respectivement à 39 trains et 34 trains par jour (en semaine). Ces deux gares sont desservies par le réseau de cars interurbains d'Oise Mobilité (ligne 695 pour Mareuil-sur-Ourcq et lignes 691 et 693 pour Nanteuil-le-Haudouin). La gare de Nanteuil-le-Haudouin bénéficie spécifiquement d'un parking de 287 places, renseigné comme aire de covoiturage sur le site internet d'Oise Mobilité. Elle dispose aussi d'un arrêt « Rézo Pouce » situé à proximité, favorisant ainsi l'intermodalité entre le train et la voiture. Par ailleurs, ces deux gares ne disposent pas de stationnement pour vélo.

Les gares du Plessis-Belleville et d'Ormoy-Villers sont uniquement desservies par le réseau Transilien, avec une desserte respective de 34 trains et 25 trains par jour (en semaine). Ces gares permettent essentiellement une intermodalité entre la voiture et le train, du fait d'une absence de desserte en car ou



en bus (des arrêts de cars interurbains peuvent se trouver dans les communes du Plessis-Belleville et d'Ormoy-Villers, mais pas à proximité de la gare). Parmi ces deux gares, seule celle du Plessis-Belleville bénéficie de stationnements vélo (5 places abritées) en 2023.

Il est à noter que de nouveaux stationnements vélos sécurisés seront aménagés à l'horizon 2024 au niveau des gares du Plessis-Belleville, de Nanteuil-le-Haudouin et de Crépy-en-Valois.

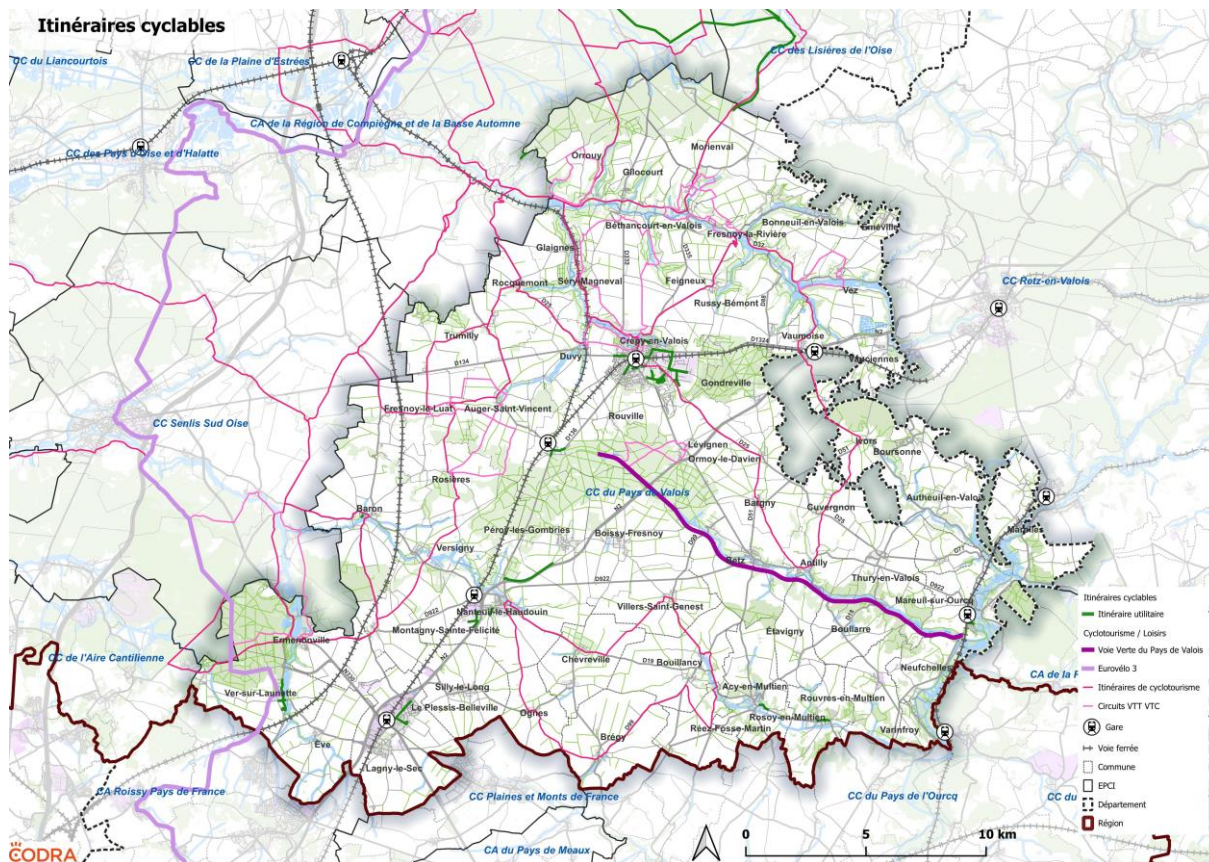


Pôles d'échanges multimodaux



Itinéraires et aménagements cyclables

Itinéraires cyclables



Itinéraires cyclables existants

Les itinéraires cyclables sont ici répartis selon deux catégories : les itinéraires cyclables utilitaires, permettant aux cyclistes d'accéder à différents équipements ou pôles, et les itinéraires de cyclotourisme, accompagnant quant à eux les pratiques liées aux loisirs (balades, visites touristiques ...). Le territoire du Pays de Valois est desservi par ces deux types d'itinéraires.

Les itinéraires de cyclotourisme correspondent à la voie verte du Pays de Valois (entre Ormoy-Villers et Mareuil-sur-Ourcq), à l'EuroVélo3 (ou Scandibérique), ainsi qu'à des boucles cyclables plus locales (au nombre de 13).

A ce jour, l'itinéraire cyclable le plus structurant du territoire, inauguré en 2017 est la voie verte du Pays de Valois. Il s'agit du seul itinéraire de cyclotourisme à disposer d'un aménagement en site propre. En effet, cette voie verte permet une circulation des cyclistes et piétons entièrement hors de la circulation automobile. Disposant d'un linéaire de 18 km, cet itinéraire est aménagé au droit d'une ancienne voie ferrée qui reliait Ormoy-Villers à Mareuil-sur-Ourcq. Toutefois, la voie verte ne dessert pas directement les centre-bourgs de ces deux communes.

L'EuroVélo3 (ou Scandibérique) est une véloroute qui relie la Norvège à la Galice, via la Belgique et l'Espagne, en passant par Paris. L'EuroVélo3 dessert la pointe Sud-Ouest du Pays de Valois, notamment la zone urbaine de Ver-sur-Launette. L'EuroVélo3 emprunte des chemins forestiers dans la forêt

d'Ermenonville, des voies communales au niveau de Ver-sur-Launette, puis des chemins agricoles en direction de Beauchamps (Ile-de-France).

Les boucles cyclables sont constitués d'itinéraires de cyclotourisme et de circuits VTT / VTC. Les circuits cyclotouristiques sont implantés sur des routes communales ou départementales, tandis que les circuits VTC / VTT empruntent des chemins forestiers et agricoles. Les routes sur lesquelles s'inscrivent ces itinéraires sont, en général, peu passagères. Cependant, certaines routes départementales empruntées présentent des niveaux de trafic supérieurs à 1 000 véhicules/jour, comme la RD25 (avec 7 823 véhicules par jour entre Crépy-en-Valois et la RN2), la RD98 (avec 1 199 véhicules/jour entre Trumilly et la RD1324) ou la RD123 (avec 1 598 véhicules/jour entre Orrouy et Gilocourt). En règles générales, ces boucles ne bénéficient d'aucun aménagement de voirie spécifique et sont non jalonnées, ce qui peut les rendre difficiles à emprunter en autonomie.

Le maillage d'itinéraires cyclables liés au cyclotourisme est particulièrement dense à l'Ouest et au Nord du territoire. En effet, sur ces secteurs, les boucles se superposent et s'interconnectent, formant ainsi un réseau de voies cyclables touristiques.

Le réseau de voies cyclables utilitaires est quant à lui moins développé que le réseau touristique. En effet, le réseau utilitaire se concentre surtout au niveau de Crépy-en-Valois et de manière plus ponctuelle au niveau du Plessis-Belleville, Ormoy-Villers, Mareuil-sur-Ourcq et Ver-sur-Launette. A Crépy-en-Valois, plusieurs itinéraires à vocation utilitaire ont été relevés, notamment sur l'avenue de Senlis (RD 1324), la rue de Soissons (RD 1324), le boulevard Victor Hugo (RD 520), la rue des Tournelles (RD 25), l'avenue de Levallois-Perret (dans la zone d'activité économique)... D'autres itinéraires à vocation utilitaire ont été aménagés par les communes, notamment sur la route de Paris (RD 84) au Plessis-Belleville, sur la rue de Pais à Nanteuil-le-Haudouin et sur l'ancienne RN 2 à Nanteuil-le-Haudouin. Par ailleurs, les centres-villes de plusieurs communes, telles que Ver-sur-Launette, Acy-en-Multien, Rosoy-en-Multien et Mareuil-sur-Ourcq disposent d'aménagements favorables aux vélos, sous la forme de zones 30.

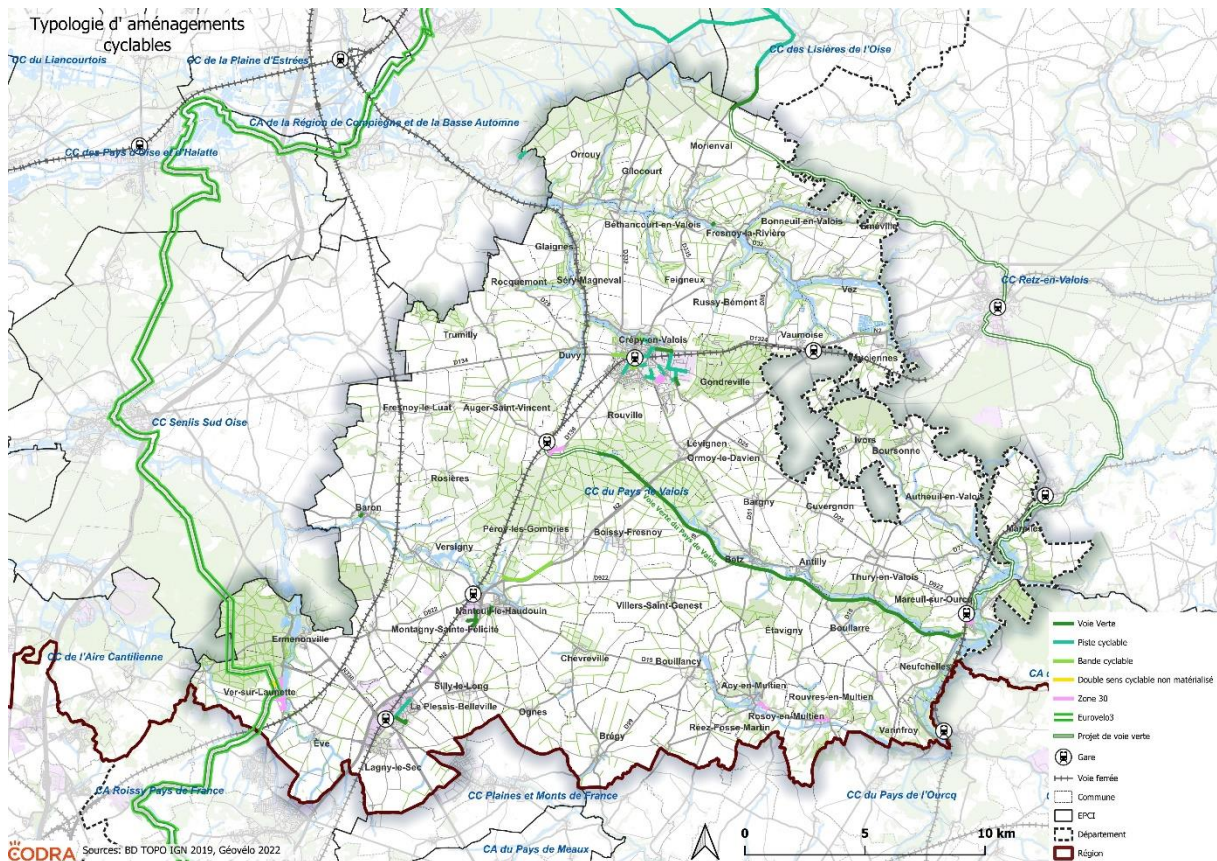
L'itinéraire aménagé le long de l'ancienne RN2, sous forme de bandes cyclables, représente le seul itinéraire pouvant accompagner les déplacements utilitaires entre Nanteuil-le-Haudouin et Péroy-les-Gombries. Il n'est cependant pas aménagé sur la totalité du parcours entre les deux communes.

De manière globale, le réseau cyclable à vocation utilitaire reste partiel et discontinu à l'échelle du Pays de Valois, ainsi qu'à l'intérieur de chaque polarité urbaine. En effet, seules la Voie Verte du Pays de Valois et des bandes cyclables aménagées le long de l'ancienne RN2 permettent des déplacements entre communes (du moins en partie). La Voie Verte du Pays de Valois relie les communes comprises entre Ormoy-Villers et Mareuil-sur-Ourcq, mais répond très peu aux déplacements utilitaires entre ces communes, car elle ne dessert pas les zones urbanisées.

Ce réseau reste à développer dans le cadre du schéma cyclable, afin de mieux répondre aux déplacements entre les polarités, en rabattement vers Crépy-en-Valois, ainsi qu'à l'intérieur de chaque polarité, notamment vers les principaux équipements.



Typologies d'aménagement



Typologie des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables les plus conséquents, sous forme de pistes cyclables ou de voies vertes, sont aménagés à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville.

De plus, plusieurs communes, telles que Ver-sur-Launette, Acy-en-Multien, Rosoy-en-Multien et Mareuil-sur-Ourcq, ont mis en place des zones 30 au niveau de leurs centres-villes, contribuant à un apaisement de la circulation et à une meilleure insertion des vélos.

Par ailleurs, il est à noter que des bandes multifonctionnelles sont aménagées sur les bas-côtés de la RD1324 (de Duvy vers Senlis, ainsi qu'entre Crépy-en-Valois et Vaumoise). Cependant, ces bandes ne peuvent pas être considérées comme des aménagements cyclables, au regard de leur rôle pour la circulation d'engins agricoles et du niveau de trafic sur cet axe. Elles sont donc pas représentées sur les cartes.

Voies vertes

La voie verte du Pays de Valois, longue de 18 km, a été ouverte en 2017. Elle suit le tracé d'une ancienne voie ferrée, reliant Ormoy-Villers et Mareuil-sur-Ourcq, en passant par Boissy-Lévignen, à proximité des bourgs de Betz et d'Antilly. Toutefois, cette voie verte ne dessert pas les centres d'Ormoy-Villers et de Mareuil-sur-Ourcq. Elle permet quelques déplacements intercommunaux, mais représente en priorité un itinéraire dédié à la balade et la découverte. Elle dispose d'un revêtement en enrobé, garantissant ainsi un très bon niveau de confort pour les usagers.



Une autre voie cyclable, assimilable à une voie verte, est aménagée au Plessis-Belleville. Contrairement à la voie verte du Pays de Valois, elle est implantée en milieu urbain, le long de l'avenue Georges Bataille. Elle permet ainsi de relier la zone industrielle au centre-ville du Plessis-Belleville. Elle est d'ailleurs connectée à la piste cyclable le long de la RD 84. Elle dispose d'une bonne largeur (environ 4 mètres) et d'un revêtement confortable. Il est à noter que cette voie ne dispose pas de la signalétique spécifique aux voies vertes.

Un court tronçon de voie verte (environ 300m) est aménagé le long de la rue de Paris en sortie de Nanteuil-le-Haudouin.

Enfin, des voies vertes ont récemment été aménagées au sein de la zone d'activité de Crépy-en-Valois.

Pistes cyclables

Les pistes cyclables du territoire sont exclusivement aménagées en milieu urbain, à Crépy-en-Valois, ainsi qu'au Plessis-Belleville dans une moindre mesure.

A Crépy-en-Valois, les pistes cyclables permettent de desservir plusieurs équipements comme le centre aquatique, le lycée Jean Monnet ou encore la gare. Récemment, plusieurs pistes cyclables ont été développées dans la zone d'activités économiques (rue Gustave Eiffel notamment). Cependant, celles-ci restent assez courtes à l'échelle de la commune. Elles ne permettent pas de constituer un réseau continu, en raison de plusieurs discontinuités. De plus, les aménagements sont parfois peu satisfaisants. A titre d'exemple, les pistes cyclables aménagées sur la rue des Tournelles et sur la rue de Soissons, matérialisées par une couleur verte sur le trottoir, sont étroites et partiellement effacées. Ces aménagements sont peu lisibles et peuvent générer des conflits avec les piétons. Par ailleurs, sur certains axes, les pistes cyclables ne permettent la circulation des cyclistes que dans un seul sens (ex : rue de Soissons et une partie de l'avenue de Levallois-Perret).

La commune du Plessis-Belleville bénéficie quant à elle d'une piste cyclable bidirectionnelle aménagée le long de la route de Paris (RD84). Elle longe ainsi la zone d'activités du Plessis-Belleville et dessert l'aire de covoiturage ainsi que l'arrêt de car interurbain « Le Pré au Lièvre », desservi la ligne régulière 636 et trois lignes scolaires. Cette piste cyclable passe à proximité de la gare du Plessis-Belleville, mais l'avenue de la gare ne dispose d'aucun aménagement cyclable, rendant difficile le déplacement entre la gare, le centre-ville et la zone d'activités.

Bandes cyclables

Quelques bandes cyclables sont aménagées en milieu urbain à Crépy-en-Valois : au niveau de l'avenue de Senlis (RD1324), de l'avenue Gérard de Nerval et également au niveau de la rue Camille Saint-Saëns dans un quartier résidentiel.

Les bandes cyclables aménagées le long de l'avenue de Senlis souffrent cependant d'une faible largeur (moins de 1m50 de large) ainsi que de discontinuités, la matérialisation de stationnement automobile longitudinaux interrompant les bandes cyclables. Par ailleurs, cette bande cyclable s'interrompt dans le centre-ville de Crépy-en-Valois et ne se poursuit pas vers Duvy, ce qui réduit son intérêt pour les déplacements utilitaires. De manière plus générale, cet aménagement semble par rapport au niveau de trafic constaté sur la RD 1324.



Sur l'ancienne RN2, des bandes cyclables sont aménagées sur une partie de l'itinéraire entre Nanteuil-le-Haudouin et Péroy-les-Gombries. Ces bandes cyclables sont étroites, mais le trafic reste très faible sur cet axe, au regard de l'existence de la RN 2 en parallèle. Cet axe dispose d'un potentiel intéressant pour développer un aménagement utilitaire plus qualitatif.

Zones 30

Les zones 30 sont des aménagements contribuant à l'apaisement de la circulation en milieu urbain. Sur le territoire du Pays de Valois, des zones 30 sont aménagées au niveau de centres-bourgs (à Ormoy-Villers, Ver-sur-Launette, Rosoy-en-Multien) ou au niveau de quartiers résidentiels (comme à Crépy-en-Valois ou à Mareuil-sur-Ourcq). Néanmoins, ces zones ne disposent pas toujours d'aménagements de ralentissement de la vitesse, ce qui réduit leur intérêt pour les vélos (par exemple dans le centre d'Ormoy-Villers).

Double-sens cyclables

Les doubles-sens cyclables permettent aux cyclistes de prendre à contre-sens une rue à sens unique, leur évitant ainsi des détours. Les doubles-sens cyclables peuvent être matérialisés par une bande cyclable ou non-matérialisés. Dans ce dernier cas, le double sens cyclable n'est signalé que par des panneaux.

Sur le territoire du Pays de Valois, peu de double-sens cyclables ont été recensés. Deux contre-sens cyclables non-matérialisés sont aménagés à Mareuil-sur-Ourcq (au niveau de la rue de La Fontaine réglementée en zone 30) et à Ver-sur-Launette (une partie de la rue de la Forêt).

Il est à noter qu'au sein d'une zone 30, « toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » (article R 110-2 du code de la route). Toutefois, dans la plupart des zones 30 existantes, cette réglementation n'est pas explicitée par les panonceaux prévus pour les doubles-sens cyclables (sens interdit « sauf vélos »).

EuroVélo 3 : la Scandibérique

L'EuroVélo 3 est la seule véloroute du territoire, desservant ponctuellement sa pointe Sud-Ouest. En effet, Ver-sur-Launette est la seule commune du territoire directement desservie par cette véloroute. La Scandibérique emprunte des voies communales ainsi que des chemins forestiers et agricoles. Un jalonnement spécifique est mis en place au travers de panneaux directionnels. Une partie de cette véloroute emprunte cependant un chemin non revêtu (entre Ver-sur-Launette et la forêt d'Ermenonville) ce qui la rend inadaptée pour des trajets utilitaires à vélo.

Bandes multifonctionnelles

Des bandes multifonctionnelles sont aménagées le long de la RD1324, entre Duvy et la limite du territoire, ainsi qu'entre Crépy-en-Valois et Vaumoise. Ces voies, ne sont cependant pas appropriées dans ce contexte. En effet, ces voies de faibles largeurs (moins de 2 m) sont implantées sur un axe routier à très fort trafic, y compris de poids lourds. L'absence de séparation physique entre cyclistes et véhicules motorisés peut être une source de sentiment d'insécurité et de danger.

Autres aménagements

Un ensemble de rues dans le centre-ville de Crépy-en-Valois sont limitées à 30km/h ou 20km/h et sont signalées par des panneaux portant la mention « Zone à priorité piétons ». N'étant pas signalés par les



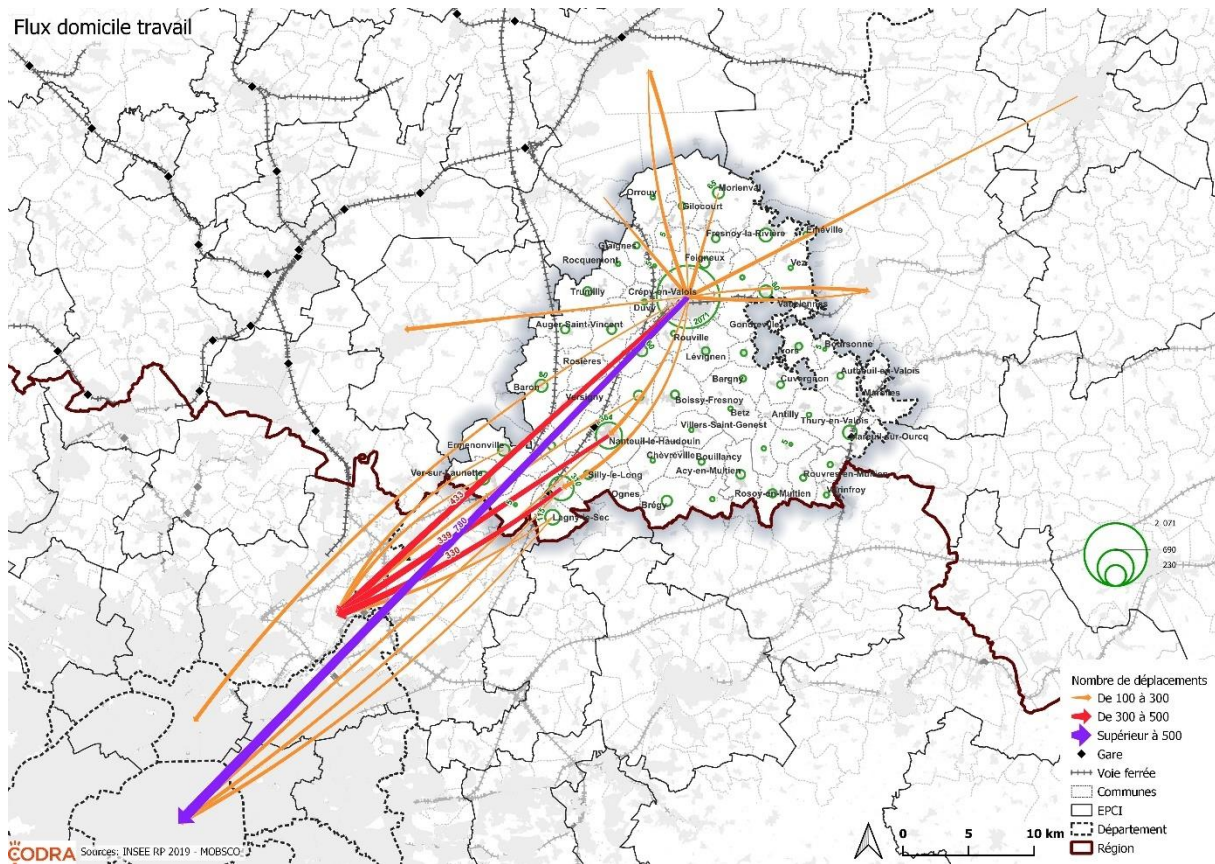
panneaux réglementaires spécifiques aux zones 30 et aux zones de rencontre, ces secteurs ne sont pas reportés sur la carte des aménagements cyclables existants. Cet apaisement de la vitesse est cependant favorable à la pratique du vélo.

Enfin, les voiries de la commune d’Ormy-le-Davien en agglomération sont réglementées à 30km/h mais il ne s’agit pas d’une véritable zone 30.

2.2 Demande de mobilité

Déplacements domicile-travail

Répartition des déplacements domicile-travail



Flux domicile-travail (source : INSEE, 2019)

L’Île-de-France apparaît comme le principal pôle d’attraction pour les actifs du territoire du Pays de Valois. En effet, les pôles de Paris et de Roissy génèrent les flux les plus importants. Ces flux proviennent essentiellement des polarités urbaines du Pays de Valois (Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville), situées à proximité des grandes infrastructures de transports (réseau ferré et RN2). Bien que le flux le plus important corresponde aux déplacements entre Crépy-en-Valois et Paris, le pôle de Roissy cumule davantage de flux ce qui en fait la première destination (après Crépy-en-Valois) des actifs habitant le Pays de Valois.

Des flux plus faibles (entre 100 et 300 déplacements) ont lieu vers des villes extérieures comme Compiègne, Senlis dans l’Oise, ou Villers-Cotterêts et Soisson dans l’Aisne. Concernant les flux internes au Pays de Valois, les principaux flux correspondent à ceux émis par Crépy-en-Valois vers les communes

de Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville, et ceux de Morienvall vers Crépy-en-Valois. Il est à noter que le nombre de déplacements intra-communaux sont importants pour les communes de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville, et très importants pour la commune de Crépy-en-Valois.

Les principaux flux en provenance de l'extérieur du territoire sont générés par Villers-Cotterêts et Soissons dans l'Aisne, ainsi que Compiègne et Béthisy-Saint-Pierre dans l'Oise.

Les habitants du Pays de Valois travaillent majoritairement en dehors du territoire. En effet, seulement 33% des actifs habitant le Pays de Valois travaillent au sein du territoire. Au global, 53% des actifs habitant le Pays de Valois partent travailler en Île-de-France. Plus spécifiquement, 25,6% des habitants du Pays de Valois travaillent dans la Métropole du Grand Paris et 20,7% dans la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France.

Bien que Roissy et Paris attirent chacun un nombre important d'actifs résidant dans le Pays de Valois, la ville de Crépy-en-Valois n'en reste pas moins le premier lieu de travail des habitants du territoire en attirant quotidiennement 3 515 actifs (contre près de 3 000 pour Roissy et plus de 2 200 pour Paris). En dehors de Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin est la seule commune du Pays de Valois à attirer plus de 1 000 actifs.

Parts modales des déplacements domicile - travail

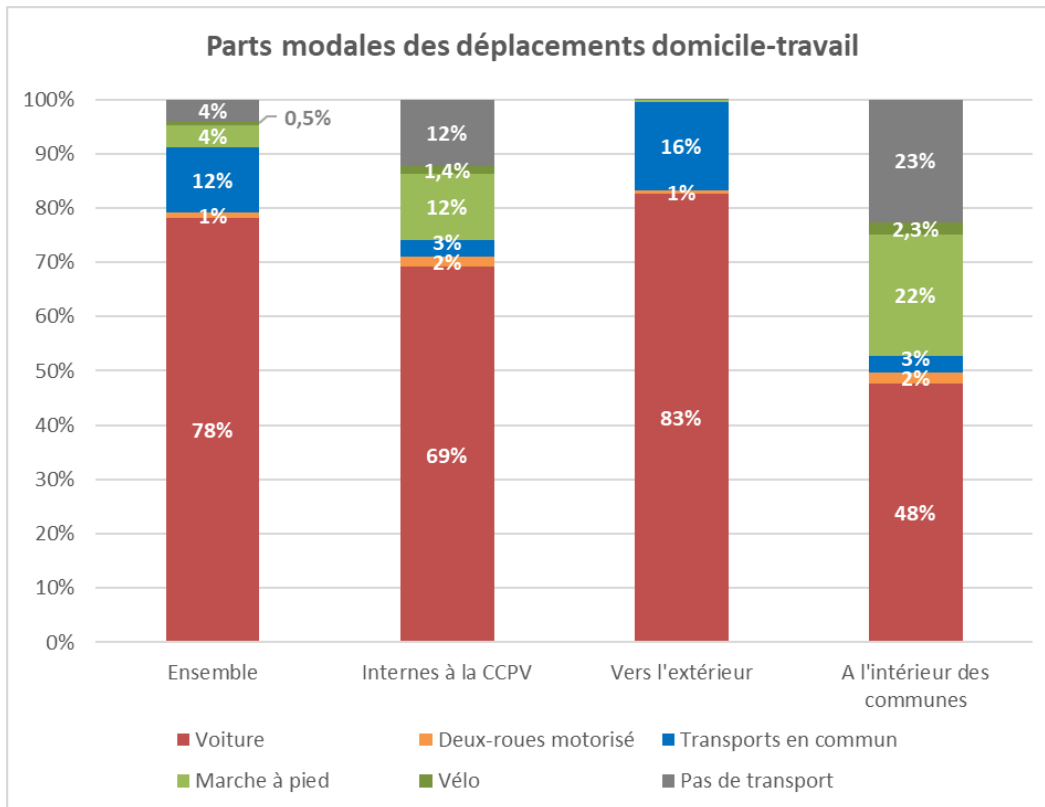
Modes utilisés par les habitants du Pays de Valois

Les habitants du Pays de Valois utilisent majoritairement la voiture pour se rendre au travail, la part modale de la voiture s'élevant à 78,2% en considérant l'ensemble de ces déplacements. Cette part est relativement plus importante pour les déplacements vers l'extérieur, mais plus faible pour les déplacements internes au territoire, notamment au sein des communes.

Les transports en commun arrivent quant à eux en seconde position avec une part modale de 11,9%. Ce sont les actifs travaillant à l'extérieur (notamment en Ile-de-France) qui utilisent le plus les transports en commun. Les transports collectifs ferroviaires sont effectivement très orientés vers la région francilienne, avec la ligne TER K15 et les Transiliens K et P. Par ailleurs, la ligne de car interurbain 691 permet de relier Crépy-en-Valois au pôle de Roissy, mais celle-ci reste aujourd'hui peu utilisée.

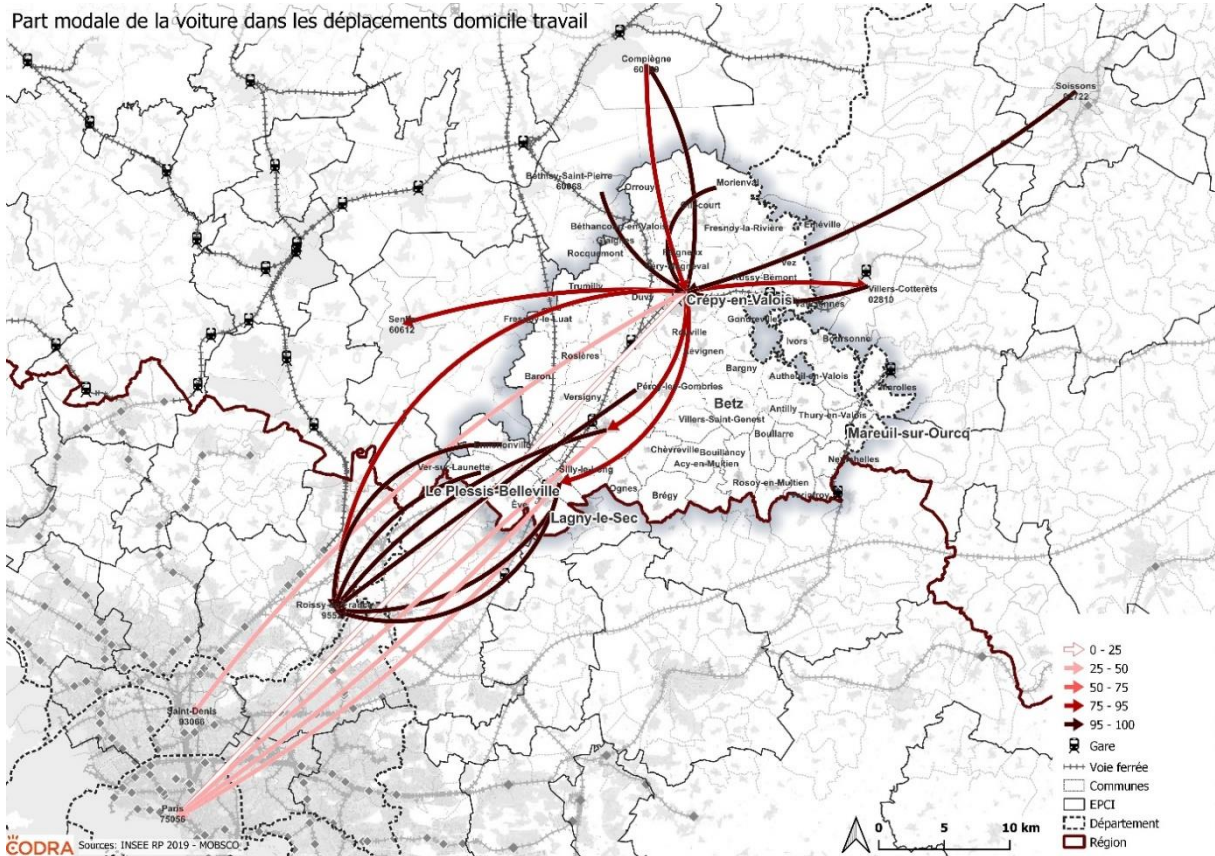
Au global, les modes actifs (vélo et marche à pied) représentent 4,7% des modes utilisés par les habitants pour se rendre au travail. Les modes actifs présentent une part beaucoup plus importante pour les déplacements internes à la CCPV, en particulier au sein de chaque commune, avec une part de plus de 2% du total.





Parts modales des déplacements domicile-travail (source : INSEE, 2019)

Part modale de la voiture pour les déplacements domicile - travail



Part de la voiture dans les déplacements domicile - travail (source : INSEE, 2019)



Dans le cadre des déplacements domicile – travail, la part modale de la voiture est très variable selon les trajets considérés.

En effet, la part modale de la voiture entre Crépy-en-Valois et Paris est plutôt faible (part inférieure à 25%). Ceci est à mettre en relation avec l'existence d'une liaison ferroviaire vers Paris (TER, Transilien).

A l'inverse, la voiture occupe une place très élevée (entre 95% et 100%) pour les trajets depuis Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin ou Le-Plessis-Belleville vers le pôle de Roissy, démontrant la desserte absente ou peu efficace en transports collectifs vers ce pôle. La part de la voiture est aussi très élevée pour les trajets à destination de Crépy-en-Valois depuis le nord (Morienvil, Compiègne, Béthisy-Saint-Pierre). Il est à noter que dans le cadre de ces trajets, aucune liaison de transports collectif n'existe en dehors des lignes de car interurbaines.

Par ailleurs, la part de la voiture reste élevée (entre 75% et 95%) pour les déplacements de Crépy-en-Valois vers Nanteuil-le-Haudouin, vers Le Plessis-Belleville ou vers Villers-Cotterêts, et ce malgré l'existence d'une liaison ferroviaire.

Déplacements utilitaires cumulés

Les flux cumulés correspondent au cumul des flux domicile-travail et domicile-étude répertoriés par l'INSEE en 2019.

L'Île-de-France constitue le pôle d'attraction extérieur le plus important. Plus spécifiquement, ce sont les communes de Paris et Roissy-en-France qui attirent le plus de personnes en Île-de-France. En effet, 873 personnes se déplacent de Crépy-en-Valois vers Paris pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'étude, et 2 968 habitants du Pays de Valois se déplacent vers Roissy-en-France (dont 433 depuis Crépy-en-Valois).

La ville de Compiègne est également un pôle d'attraction important, mais dans une moindre mesure que l'Île-de-France. A titre d'exemple, 333 personnes se déplacent à Compiègne depuis Crépy-en-Valois pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'étude.

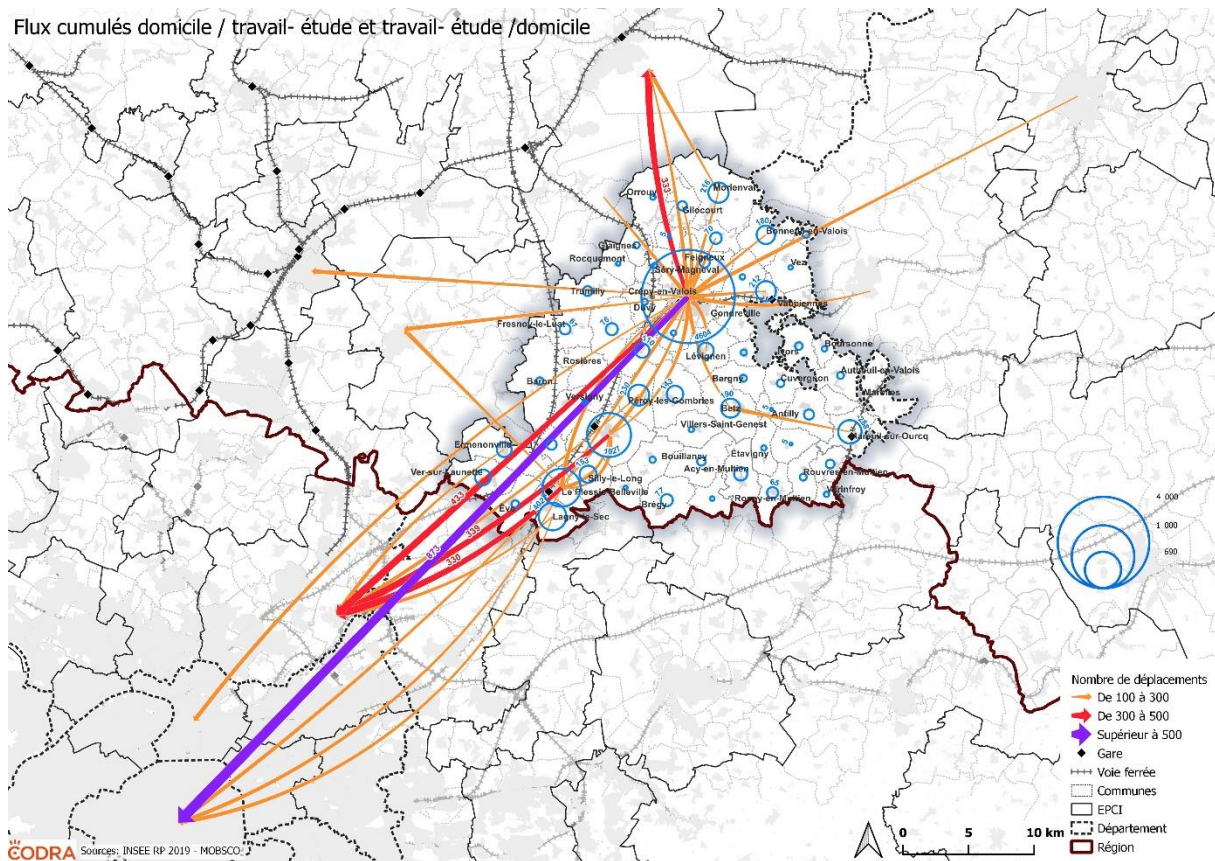
Des flux plus faibles (entre 100 et 300 personnes) sont constatés à destination de Senlis et de Creil, ainsi qu'en provenance de Villers-Cotterêts et Soissons, notamment vers Crépy-en-Valois.

Au sein du territoire, il est à noter la présence de nombreux flux en rabattement vers Crépy-en-Valois, depuis de nombreuses communes, notamment depuis le nord du territoire, les communes voisines à l'est et à l'ouest et les autres polarités au sud (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville...). La liaison entre Mareuil-sur-Ourcq et Betz présente aussi des flux quotidiens non négligeables.

Par ailleurs, il est important de noter une forte concentration de flux sur l'axe nord-sud, reliant Le Plessis-Belleville – Nanteuil-le-Haudouin – Crépy-en-Valois. Cela concerne notamment les déplacements entre Crépy-en-Valois et Nanteuil-le-Haudouin (dans les deux sens), entre Crépy-en-Valois et Le-Plessis-Belleville (dans les deux sens), ainsi que les flux entre Le-Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin (dans les deux sens aussi). Par ailleurs, les déplacements depuis ces polarités vers l'Île-de-France empruntent aussi cet axe nord-sud renforçant les flux sur les infrastructures routières et ferroviaires.

Enfin, il est également à noter le nombre important de déplacements intra-communaux à Crépy-en-Valois (4 604 personnes). A titre de comparaison, Nanteuil-le-Haudouin représente 1 027 déplacements internes et Le Plessis-Belleville en représente 765. Les déplacements internes aux polarités plus locales de Betz et de Mareuil-sur-Ourcq sont plus faibles (288 au sein de Mareuil-sur-Ourcq et 190 au sein de Betz).





Flux utilitaires cumulés (source : INSEE, 2019)

Axes de demande tous modes

Les axes de demande, présentés sur la carte ci-dessous, sont identifiés à partir des flux cumulés de l'INSEE (regroupement des flux domicile – travail et domicile – études).

Tout d'abord, cette analyse permet d'identifier un axe de demande majeur allant de Crépy-en-Valois vers Paris et Roissy, via Nanteuil-le-Haudouin et le pôle Le Plessis-Belleville / Lagny-le-Sec. Actuellement, les infrastructures de transport telles que la RN2 ou les lignes TER et Transilien permettent de répondre aux déplacements à destination de Paris. Aucun transport ferroviaire ne permet d'accéder spécifiquement au pôle de Roissy depuis le Pays de Valois. Seule la ligne de car régionale (ligne 691) assure une telle liaison, mais celle-ci est faiblement empruntée par les usagers.

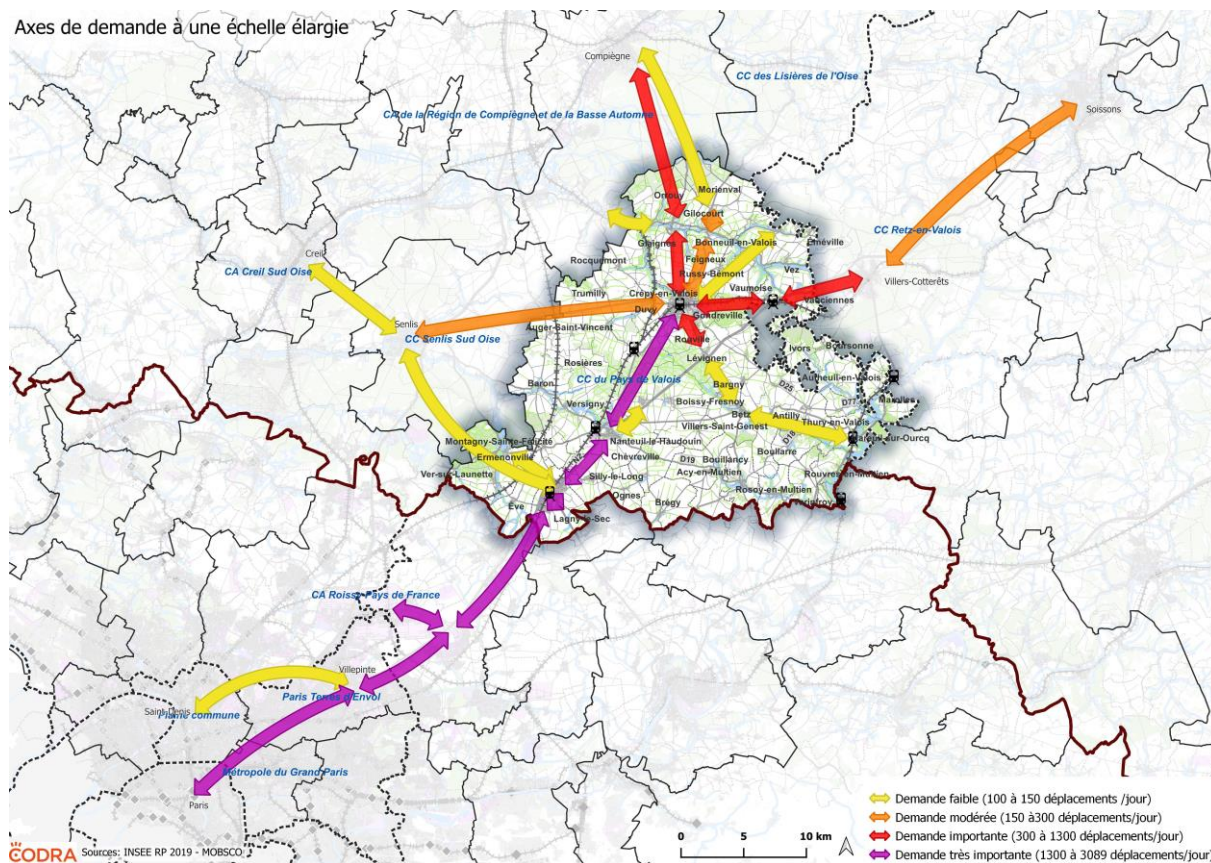
A l'intérieur du territoire, un axe nord-sud relie Lagny-le-Sec, Le-Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Crépy-en-Valois, en réponse à de nombreux déplacements quotidiens. Il bénéficie d'une desserte ferroviaire, ainsi que d'une desserte par car, mais celles-ci n'apportent qu'une desserte partielle aux déplacements utilitaires, notamment vers les zones d'activités.

Plus au nord, il existe un axe de demande entre Crépy-en-Valois et Compiègne, desservant notamment Gilocourt et les communes proches.

Par ailleurs, un axe transversal Est-Ouest est identifié, allant de Senlis à Villers-Cotterêts via Crépy-en-Valois et Vaumoise. La demande sur cet axe est plus importante entre Crépy-en-Valois et Vaumoise. Une liaison ferroviaire existe entre Crépy-en-Valois et Vaumoise (ligne TER) mais elle présente un faible niveau

de desserte (seulement 4 passages/jour). En termes d'infrastructure routière, la RD1324 permet de relier Senlis à Vaumoise via Crépy-en-Valois. La RN2 permet quant à elle de rejoindre Villers-Cotterêts.

En dehors de ces deux axes très structurants, plusieurs axes de demande en étoile autour de Crépy-en-Valois sont identifiés, notamment depuis Gilocourt, Lévignen et Bonneuil-en-Valois. Il existe aussi un axe de demande plus faible desservant le Sud-Est du territoire (Mareuil-sur-Ourcq – Betz – Lévignen).



Axes de demande

Axes de demande cyclable

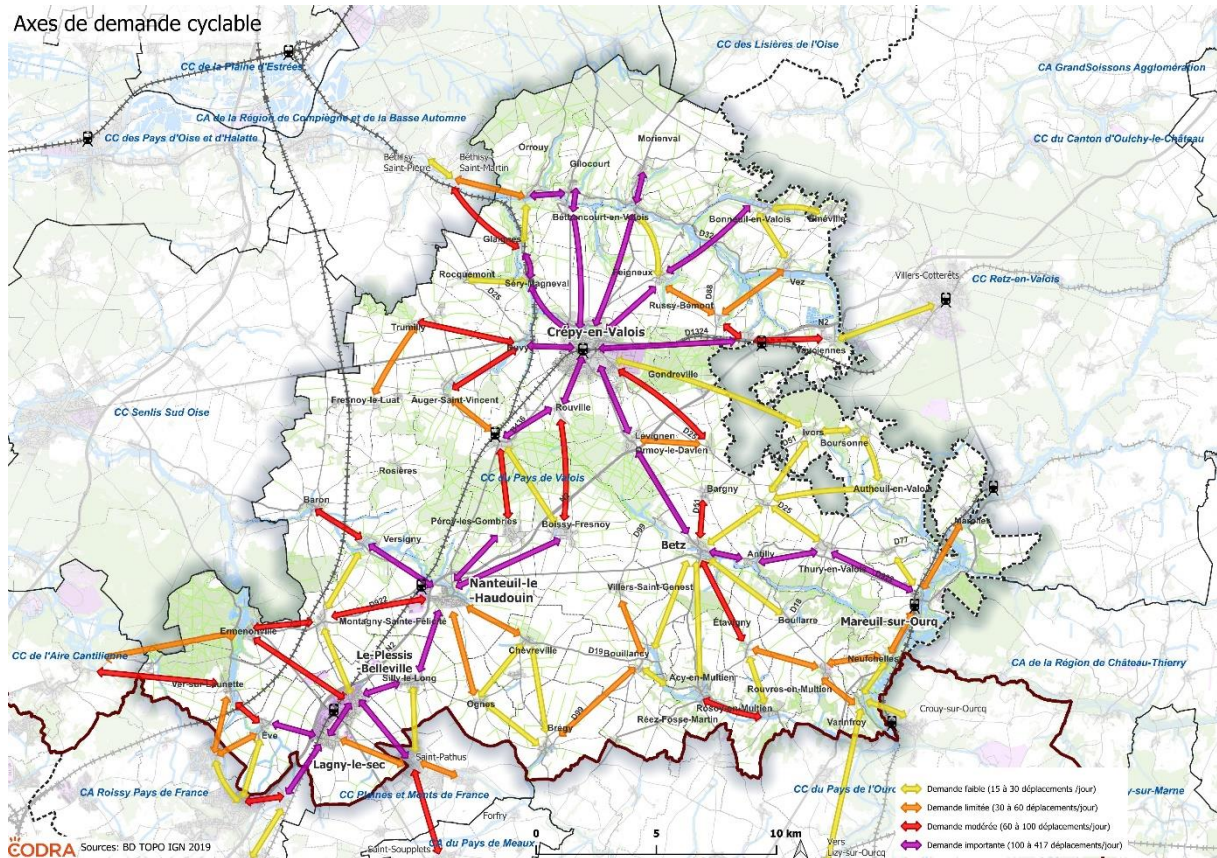
Les axes de demande cyclable ont été identifiés à partir des flux utilitaires cumulés (domicile-travail, domicile – études) de 10 km et moins, afin de ne considérer que les trajets susceptibles d'être réalisés à vélo. Cette analyse prend en compte aussi bien les flux tous modes internes au territoire (de A à B) que les flux en train vers la Métropole du Grand Paris ou les pôles de l'Aisne, susceptibles d'être réalisés à vélo en rabattement vers les gares. Cette méthode permet ainsi d'identifier un réseau d'axes cyclables hiérarchisé selon la demande (demande importante à faible). Des itinéraires cyclables seront déterminés pour chaque axe de demande lors de la phase 2 du Schéma Directeur des Modes Actifs.

Des besoins importants de rabattement vers Crépy-en-Valois sont identifiés, depuis la plupart des communes voisines, aussi bien vers les zones d'emploi que vers la gare. De plus, plusieurs besoins de rabattement sont recensés vers les polarités de Nanteuil-le-Haudouin, du Plessis-Belleville/Lagny-le-Sec et de Betz, mais présentant une demande un peu moins importante que ceux vers Crépy-en-Valois. Ces axes ont pour objectif de rejoindre les zones d'activités, les établissements scolaires, ainsi que les gares de Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville, dans le cadre d'un déplacement vers l'Île-de-France.



Cette analyse révèle aussi des flux importants entre les communes de Lagny-le-Sec, du Plessis-Belleville, de Silly-le-Long et de Nanteuil-le-Haudouin. Dans la partie Sud-Est du territoire, un axe de demande majeur relie Mareuil-sur-Ourcq à Betz, puis relie ensuite Betz à Crépy-en-Valois.

Certains axes de demande cyclables permettent également de relier le territoire du Pays de Valois à certaines communes extérieures (tout en restant dans la limite de 10 km). Ces liaisons vers l'extérieur se situent notamment au Sud-Ouest (vers les communes de Dammartin-en-Goële, Rouvres, Saint-Mard, Saint-Pathus, Saint-Souplets et Oissery), au Sud-Est (vers Crouy-sur-Ourcq et Lizy-sur-Ourcq), au Nord-Est (vers Villers-Cotterêts), ainsi qu'au Nord-Ouest (vers Béthisy-Saint-Martin et Béthisy-Saint-Pierre).



Axes de demande cyclable

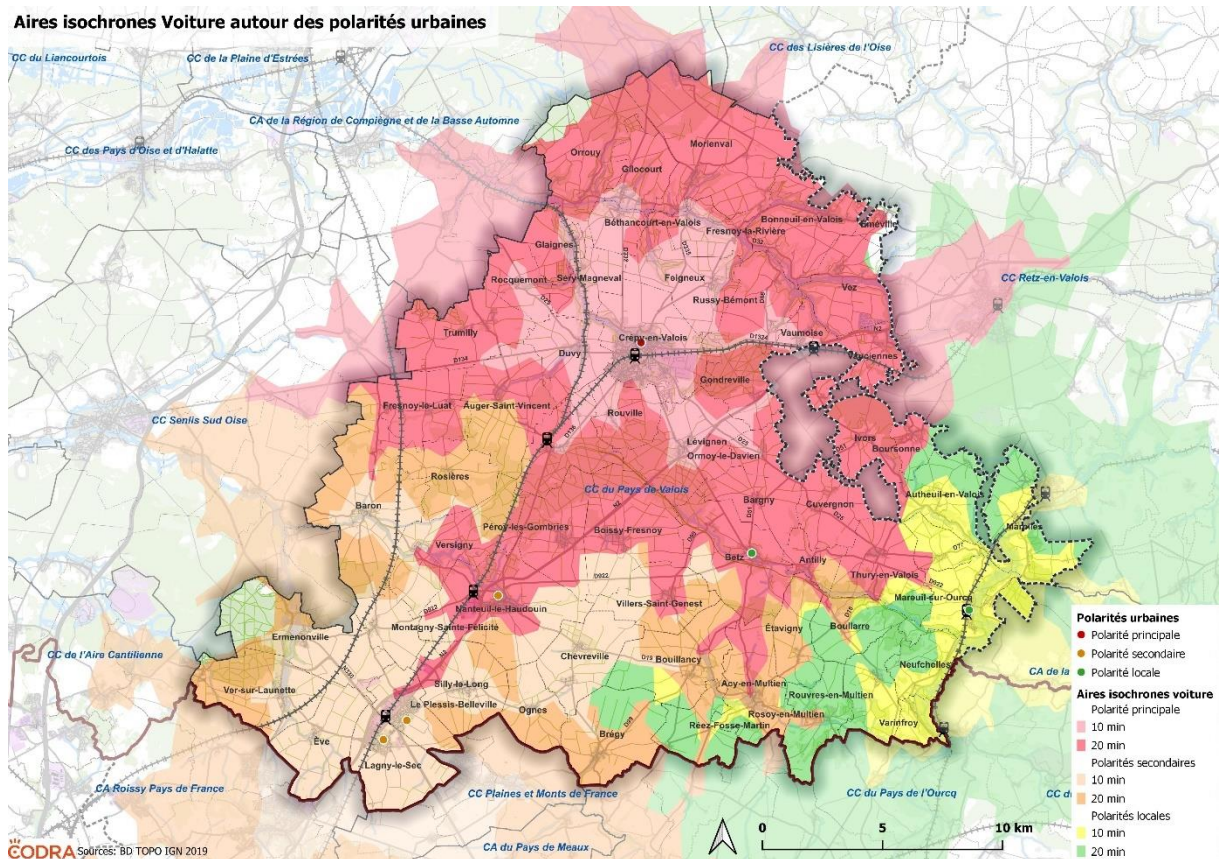


2.3 Accessibilité multimodale

Accessibilité des polarités urbaines

Accessibilité en voiture

La carte ci-dessous montre les aires d'accessibilité en voiture (aires isochrones) vers les polarités du territoire (Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec, Betz et Mareuil-sur-Ourcq), moyennant un temps de parcours de 10 ou 20 minutes. Ces aires sont définies en prenant en compte les possibilités offertes par le réseau de voirie, et non la distance à vol d'oiseau, afin de porter une vision plus réaliste sur les potentiels de déplacements sur le territoire.



Aires d'accessibilité en voitures aux polarités urbaines

La centralité de Crépy présente une bonne accessibilité depuis une grande partie du territoire, mais le Sud et le Sud-Ouest du territoire ne sont pas couverts en 20 minutes. Par ailleurs, au regard de la configuration du réseau routier, cette aire d'accessibilité atteint les polarités de Nanteuil-le-Haudouin et Betz. Les aires de ces polarités se chevauchent donc partiellement, ce qui démontre la performance des déplacements en voiture entre ces polarités.

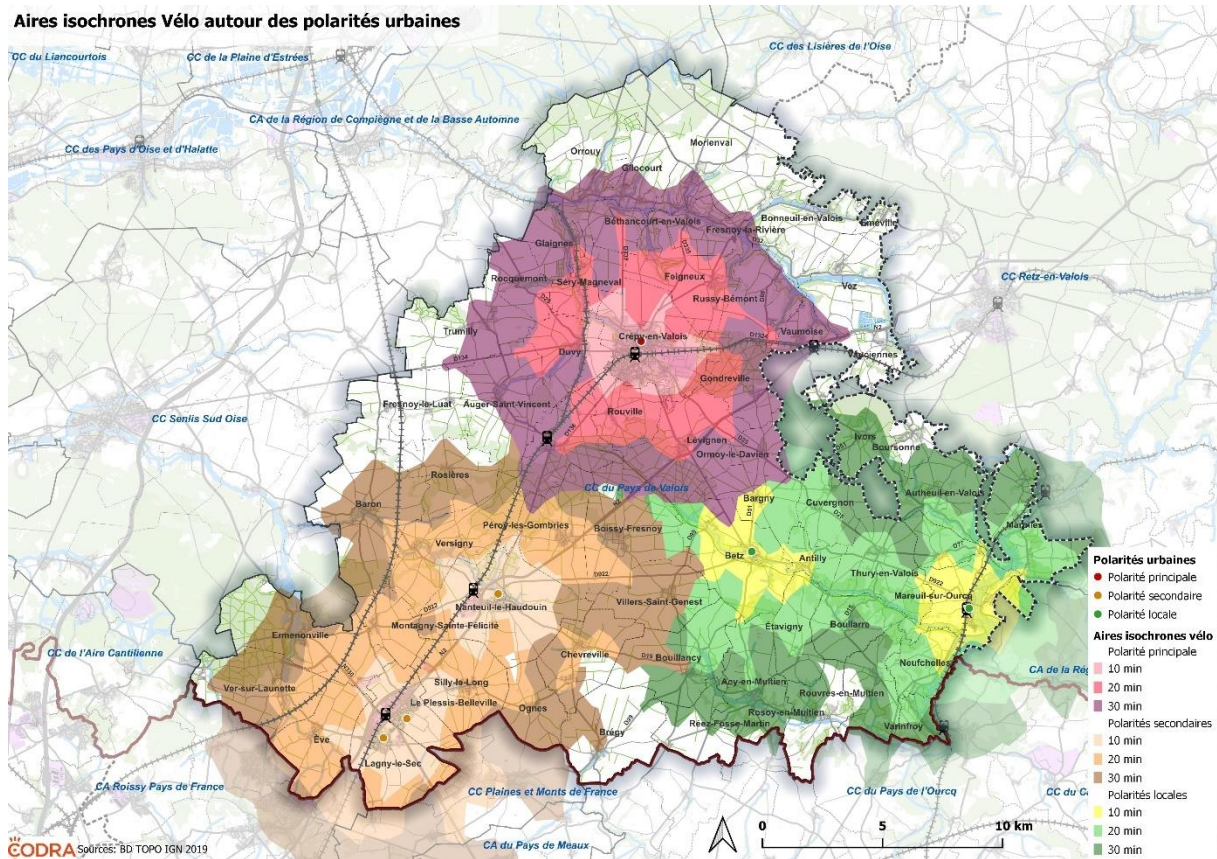
Les aires des centralités situées sur l'axe ferroviaire, au sud du territoire (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville), couvrent tout le sud-ouest du territoire, tandis que celles situées plus à l'est (Betz, Mareuil-sur-Ourcq), couvrent le sud-est du territoire, ainsi que plusieurs territoires voisins. Au regard de la superficie de la CCPV et des distances à parcourir pour rejoindre Crépy-en-Valois, notamment depuis le sud du territoire, cette analyse fait ressortir un fort potentiel de rabattement vers des pôles moins structurants, tels que Nanteuil-le-Haudouin, Betz ou Mareuil-sur-Ourcq.



Globalement, cette analyse montre une bonne accessibilité vers les centralités et les pôles d'échanges, à valoriser à travers des solutions de rabattement, notamment en direction des pôles secondaires ou locaux.

Accessibilité à vélo

La carte ci-dessous montre les aires d'accessibilité à vélo (aires isochrones) vers les polarités du territoire (Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec, Betz et Mareuil-sur-Ourcq), moyennant un temps de parcours de 10, 20 ou 30 minutes. Ces aires sont définies en prenant en compte les possibilités offertes par le réseau de voirie, et non la distance à vol d'oiseau, afin de porter une vision plus réaliste sur les potentiels de déplacements sur le territoire.



Aires d'accessibilité à vélo aux polarités urbaines

Cette analyse met d'abord en évidence une aire d'accessibilité à vélo autour de Crépy-en-Valois, couvrant le cœur urbanisé et les communes voisines, concernant une grande partie de la population. Ceci fait donc ressortir un potentiel de rabattement très important vers Crépy-en-Valois, notamment vers ses zones d'emplois, ses équipements et sa gare, à conditions de mettre en place des aménagements cyclables continus et sécurisés.

Par ailleurs, cette carte montre la présence d'aires d'accessibilité vélo autour des polarités de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville couvrant le sud-ouest du territoire, avec une population non négligeable. Le potentiel de rabattement vers les zones d'activités, les établissements scolaires et les gares est très important, aussi bien depuis leurs communes d'implantation que depuis les communes voisines.

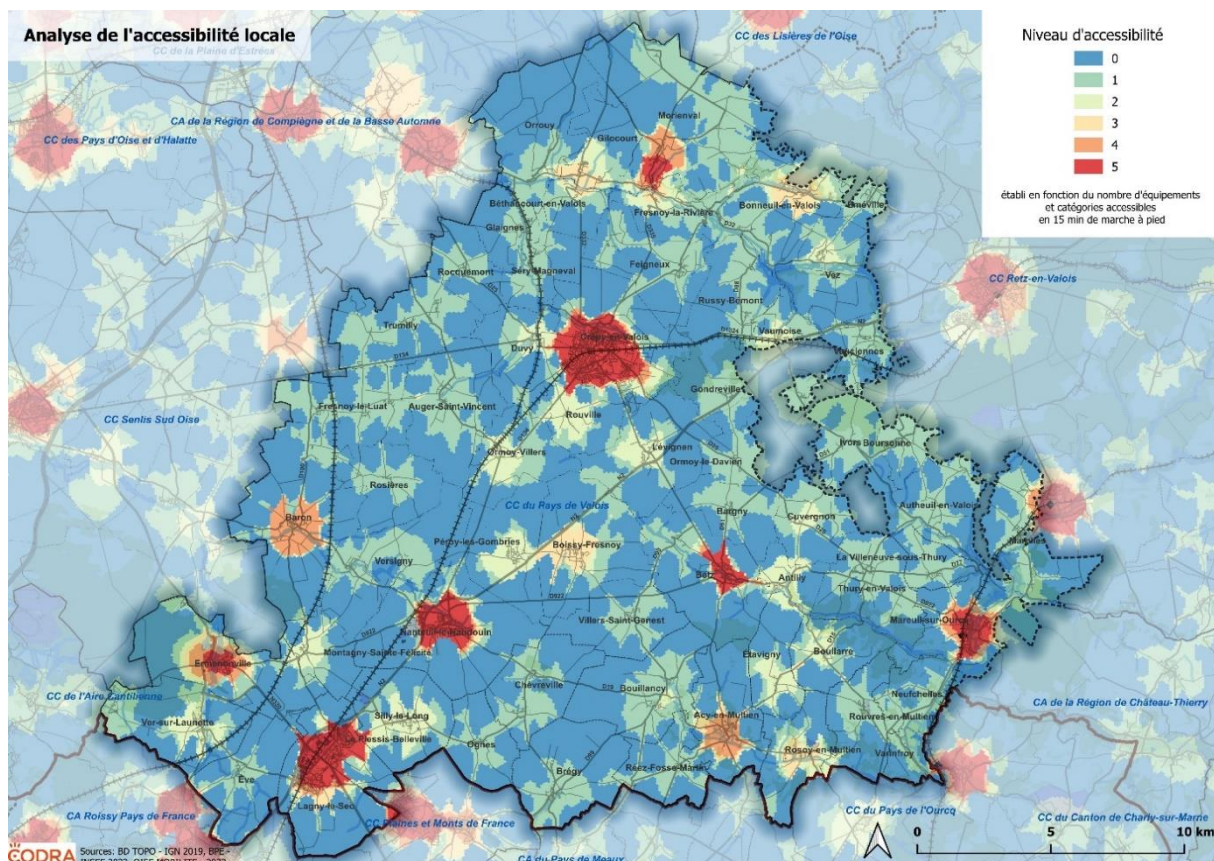
Autour de Betz et de Mareuil-sur-Ourcq, les aires d'attractivité offrent une bonne couverture de ce secteur rural, offrant donc un potentiel de rabattement vers ces polarités, notamment vers le collège de Betz et la gare de Mareuil-sur-Ourcq.



Globalement, cette analyse théorique de l'accessibilité à vélo montre que l'armature urbaine existante pourrait permettre une bonne accessibilité potentielle à vélo vers les différentes destinations du territoire, notamment les gares, les zones d'activités et les établissements scolaires. Néanmoins, ces dynamiques de rabattement local restent à valoriser et à mettre en œuvre dans le schéma cyclable, à travers des itinéraires sécurisés vers ces centralités urbaines.

Accessibilité piétonne aux services locaux

Cette partie présente l'analyse de l'accessibilité piétonne des équipements et services locaux du territoire. Pour cela, tout d'abord, les équipements et services locaux du quotidien ont été sélectionnés (à partir d'études et de recherches récentes) puis géolocalisés sur le territoire (source : Base Permanente des équipements, INSEE, 2020). De plus, une maille d'hexagones de 200 mètres de côté a été appliquée sur tout le territoire, permettant de définir des secteurs de petite taille. Ensuite, l'accessibilité à pied depuis chaque hexagone vers tous les équipements locaux a été évaluée, en réalisant des aires isochrones. Enfin, une note a été attribuée pour chaque secteur, en croisant le nombre de catégories et le nombre d'équipements accessibles à pied. Cela permet donc de caractériser l'accessibilité locale ainsi que le degré d'atteinte de la notion de la « ville du quart d'heure », pour chaque secteur du territoire.



Accessibilité aux services locaux

D'après cette analyse géographique de l'accessibilité piétonne locale, la ville de Crépy-en-Valois, les polarités de Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec, Betz, Mareuil-sur-Ourcq, mais aussi Ermenonville et Morienval, sont déjà des « villes du quart d'heure ». Elles offrent en effet un très bon accès potentiel à pied vers les destinations du quotidien, même si cela ne préjuge en rien les conditions de déplacement à pied dans ces secteurs.



D'autres communes, telles que Baron et Acy-en-Multien présentent une bonne accessibilité locale, avec de nombreux équipements de proximité, même si l'accessibilité reste moindre que dans les polarités principales.

Par ailleurs, cette analyse met en évidence de nombreux villages ayant une accessibilité locale faible ou très faible, présentant des enjeux de rabattement vers les centralités et de développement de services locaux.

En croisant cette analyse avec la répartition de la population, on observe que 56% de la population habite dans un secteur de niveau 4 ou 5, 6% dans un secteur de niveau 3, et 39% dans un secteur de niveau 1 ou 2. Une majorité de la population bénéficie donc d'une bonne accessibilité piétonne vers les équipements, ce qui sera à valoriser dans le plan de mobilité simplifié. Une partie conséquente de la population présente tout de même une accessibilité locale plus faible, ce qui démontre un besoin de mobilité vers les autres centralités à proximité.

Le premier intérêt de cette approche est de faire ressortir les secteurs qui présentent un fort potentiel d'utilisation des modes actifs pour les déplacements du quotidien, ce qui pourra se traduire par une amélioration des aménagements cyclables et piétons dans ces secteurs. Le deuxième intérêt est de mettre en évidence les secteurs qui se caractérisent par une plus faible accessibilité locale, notamment ceux qui concentrent une population importante. A l'avenir, ces secteurs devraient bénéficier de solutions de mobilité vers les centralités à proximité et / ou de développement de services locaux dans les villages (ex : tiers-lieux, services itinérants...).

Analyse des vulnérabilités en termes de mobilité

La vulnérabilité en termes de mobilités permet de caractériser les difficultés, actuelles ou potentielles, des ménages en lien avec leurs conditions de mobilité. Elle décrit notamment le niveau de dépendance des ménages à la voiture.

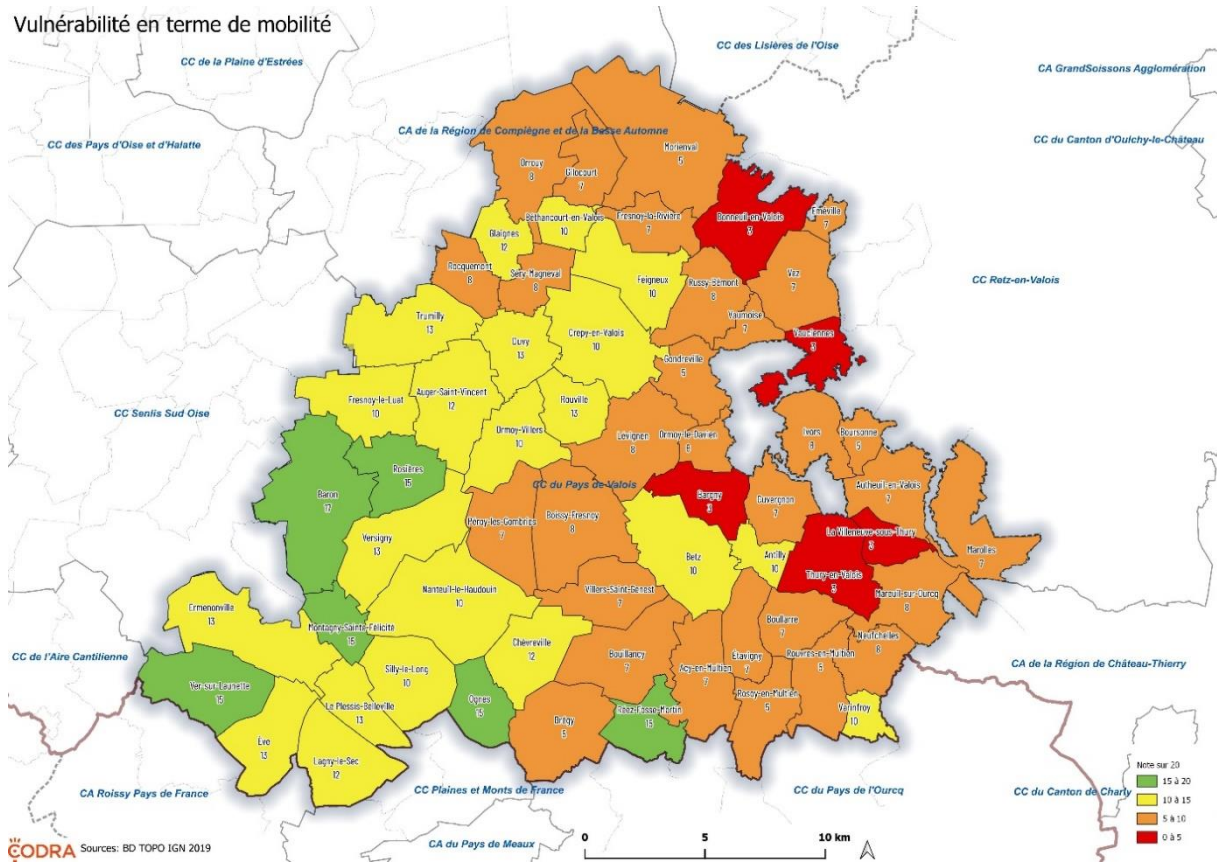
Un score de vulnérabilité a été établi pour chaque commune du territoire du Pays de Valois. Plus spécifiquement, les données prises en compte pour le calcul de ce score sont :

- *Le revenu médian par ménage (INSEE, 2019)*
- *Le taux de motorisation par ménage (INSEE, 2019)*
- *La distance moyenne parcourue par ménage pour se rendre au travail en voiture (INSEE, 2019)*
- *Le niveau de desserte en transports collectifs (analyse propre)*

Ainsi, la vulnérabilité est accrue lorsqu'un ménage a des revenus faibles, un taux de motorisation élevé, des distances importantes pour se rendre au travail en voiture et un faible accès aux transports collectifs.



Vulnérabilité en terme de mobilité



Vulnérabilité en termes de mobilité

Au sein du Pays de Valois, la vulnérabilité en termes de mobilité est particulièrement forte pour les communes limitrophes du territoire au Nord et à l'Est. De plus, les communes des secteurs Nord et Sud-Est sont plus vulnérables que les communes du Sud-Ouest. Ceci traduit notamment une plus faible desserte en transports collectifs et une plus grande distance parcourue en voiture chaque jour. Ces ménages sont donc plus dépendants de la voiture pour leurs déplacements, ce qui les rend vulnérables à certaines évolutions exogènes, notamment le prix du carburant.

Les communes de l'axe ferroviaire nord-sud (Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville...) se caractérisent par une vulnérabilité plus faible, mais non négligeable. En effet, ces communes disposent d'une très bonne desserte en transports collectifs, notamment grâce à la présence du train. Néanmoins, ces ménages présentent des revenus plus faibles et des distances très importantes en voiture. Ils se rendent notamment à Roissy et vers d'autres destinations extérieures, très majoritairement en voiture.

Enfin, certaines communes situées à l'extrémité Sud et Sud-Ouest du territoire (ex : Ver-sur-Launette, Baron, Rosières) se caractérisent par des revenus plus importants et par des distances parcourues en voiture moins importantes, ce qui a pour effet de réduire leur vulnérabilité en termes de mobilité (même s'ils utilisent majoritairement la voiture aujourd'hui).



2.4 Bilan des atouts et contraintes du territoire

Avantages	Faiblesses
<p>Un territoire disposant de plusieurs centralités et plusieurs gares</p> <p>Des lignes interurbaines fortes, desservant Crépy-en-Valois et les communes proches</p> <p>Un réseau urbain fonctionnel à Crépy-en-Valois, desservant la gare, le centre-ville, les établissements scolaires, les zones d'activités</p> <p>Un urbanisme compact à Crépy-en-Valois et dans les centralités, se traduisant par une forte pratique de la marche</p> <p>Une bonne accessibilité potentielle vers les équipements</p> <p>Une mise en avant du vélo dans le cadre du cyclotourisme, avec notamment la Voie Verte du Pays de Valois</p> <p>Un réseau de routes secondaires et de voies forestières présentant un potentiel pour les déplacements à vélo</p>	<p>Des gares avec des niveaux d'aménagements et de services disparates</p> <p>Des emplois concentrés dans des zones d'activités, favorisant surtout la voiture, mais avec des solutions qui s'organisent (ex : covoiturage)</p> <p>Une fréquentation plutôt faible des lignes de car, y compris la ligne reliant Crépy-en-Valois à Roissy, une offre interurbaine globalement peu connue</p> <p>Un réseau urbain ne dépassant pas les limites de Crépy-en-Valois</p> <p>Des aires de covoiturage ne disposant pas des mêmes niveaux d'information (certaines aires non répertoriées par Oise Mobilité)</p> <p>Des aménagements en lien avec le vélo du quotidien peu développés (surtout à une échelle intercommunale) et souffrant de discontinuités</p> <p>Un territoire marqué par les coupures routières (RN2) et ferroviaires, entravant notamment les déplacements en modes actifs</p>
Opportunités	Menaces
<p>Réaménagement de la gare de Crépy-en-Valois, présence de plusieurs gares sur le territoire</p> <p>Renouvellement du Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO 3) par le SMTCO</p> <p>Un contexte particulièrement favorable au développement du vélo en France, avec des appels à projets réguliers de l'Etat</p> <p>Un développement du vélo et des engins personnels suite à la crise sanitaire</p> <p>Développement du télétravail et des déplacements courts, pouvant favoriser les logiques de proximité</p> <p>Une hausse des prix des carburants, pouvant favoriser les mobilités alternatives à la voiture</p>	<p>Une crise climatique pouvant réduire la performance du territoire (ex : vulnérabilité face aux événements climatiques, impacts économiques...)</p> <p>Une reprise de la mobilité automobile suite à la crise sanitaire</p> <p>Un contexte économique difficile, entraînant une hausse des prix des carburants et des matériaux</p> <p>Une difficulté à faire évoluer les mentalités et les comportements</p> <p>Un développement de l'urbanisation et des zones économiques sans tenir compte des articulations avec la mobilité</p>



2.5 Enjeux de la démarche

A l'issue du diagnostic, plusieurs enjeux de mobilité, répartis selon 6 axes stratégiques, ont été identifiés. Le détail des enjeux pour chacun des axes est donné ci-dessous :

1. Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

- Apporter une réponse multimodale performante aux déplacements vers Crépy-en-Valois depuis les communes voisines
- Répondre aussi aux déplacements vers les centralités de Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Betz et Mareuil-sur-Ourcq
- Requestionner le périmètre et la structure du réseau Cypré, en accord avec les ressources futures de la Collectivité
- Développer des solutions en transports collectifs et à vélo à destination des zones d'activités, assurant notamment une liaison avec les centres-villes et les gares
- Echanger avec la Région en vue d'améliorer la ligne de car vers Roissy et de conforter les lignes de car vers Compiègne et Senlis.
- Travailler avec les entreprises pour développer une mobilité plus durable vers l'emploi
- Requalifier les zones d'activités et leurs itinéraires d'accès en faveur des mobilités actives
- Favoriser la pratique de la mobilité active vers les établissements scolaires, notamment à travers le déploiement du programme « Savoir Rouler à Vélo »
- Mobiliser le potentiel du covoiturage, notamment vers Crépy-en-Valois, Roissy et les zones d'activités
- Développer un maillage d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants, à proximité des villages, pouvant disposer, à terme, d'une vocation multimodale
- Conforter la montée en puissance d'une plateforme de covoiturage (ex : Oise Mobilité)
- Lever les freins à la pratique du covoiturage, en mettant en place des actions de sensibilisation

2. Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins

- Profiter de la réalisation du PEM de Crépy-en-Valois pour favoriser les solutions durables de rabattement vers cette gare, y compris depuis les autres secteurs de Crépy-en-Valois
- Penser les solutions de rabattement vers les autres gares, en tenant compte des logiques de mobilité à l'échelle élargie (y compris vers les gares d'Ile-de-France)
- Etudier avec la Région les solutions de mobilité vers les polarités extérieures, notamment l'Ile-de-France (majoritaire), ainsi que Compiègne, Senlis, Villers-Cotterêts
- Mener une réflexion sur l'offre en stationnement automobile aux gares, afin de répondre à la demande tout en rééquilibrant les flux entre les gares
- Etudier la création de parkings-relais aux portes d'entrées à Crépy-en-Valois, en connexion avec des lignes de transports collectifs fortes vers la gare

3. Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique

- Développer un maillage cyclable reliant les centralités et permettant un rabattement depuis les communes voisines, empruntant aussi bien des aménagements sécurisés le long de RD que des chemins apaisés (selon les contextes locaux)
- Proposer des liaisons cyclables utilitaires en priorité à l'intérieur des milieux urbains et dans un rayon de 5 km autour des centralités et des gares
- Exploiter le potentiel utilitaire de la Voie Verte du Pays de Valois et proposer des liaisons complémentaires entre cet axe et les villages à proximité
- Créer une synergie entre les déplacements cyclables pour motifs utilitaires et touristiques, avec des itinéraires mutualisés d'un côté et des itinéraires à vocation distincte de l'autre



- Poursuivre le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisée aux abords de toutes les gares du territoire
- Développer un « système vélo », avec des services dédiés, telles qu'un service de location, un atelier de réparation, de recyclage...

4. Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie pour tous

- Requalifier la traversée routière de Crépy-en-Valois, de Nanteuil-le-Haudouin et des autres centralités pour renforcer leur statut local et limiter les conflits d'usages, apaiser la circulation sur les voies locales
- Réinterroger la place de la voiture et des poids lourds dans les secteurs urbanisés, et plus largement la fonction des espaces publics dans les centres-bourgs
- Travailler sur les itinéraires des poids lourds dans les zones urbanisées et sur les lieux de stationnement des poids lourds aux abords des zones d'activités
- Améliorer les conditions de déplacements à pied et à vélo dans chaque centralité

5. Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de « mobilité inversée »

- Etudier la création d'« aires de mobilité » dans les centralités locales, intégrant un panel de services de mobilité, ainsi qu'une aire de covoiturage, et développer des services de mobilité dans un périmètre de 5 km autour de ces centralités
- Développer une « mobilité inversée », en développant des services pérennes (ex : tiers-lieux) ou temporaires (ex : services itinérants) dans les centralités secondaires ou locales, dans une démarche de requalification des centres-bourgs
- Identifier le potentiel du télétravail et développer des espaces de co-working dans les secteurs résidentiels, aussi bien en milieu urbain que rural (selon le potentiel estimé)
- Etudier et tester des services de transports à la demande dans les secteurs peu denses
- Lancer une nouvelle dynamique sur la mobilité, à travers une stratégie de communication intercommunale, pour conforter le rôle de la CCPV en tant qu'AOM
- Prendre en compte les liens entre la stratégie de mobilité, la stratégie de développement économique et la stratégie d'habitat, en ce qui concerne les types d'activités et les types de ménages attendus sur le territoire

6. Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés

- Développer / soutenir des solutions de mobilité solidaire pour les publics précaires (ex : vers les services de santé)
- Prendre en compte les impacts des projets de mobilité en termes de santé, bien-être et cohésion sociale



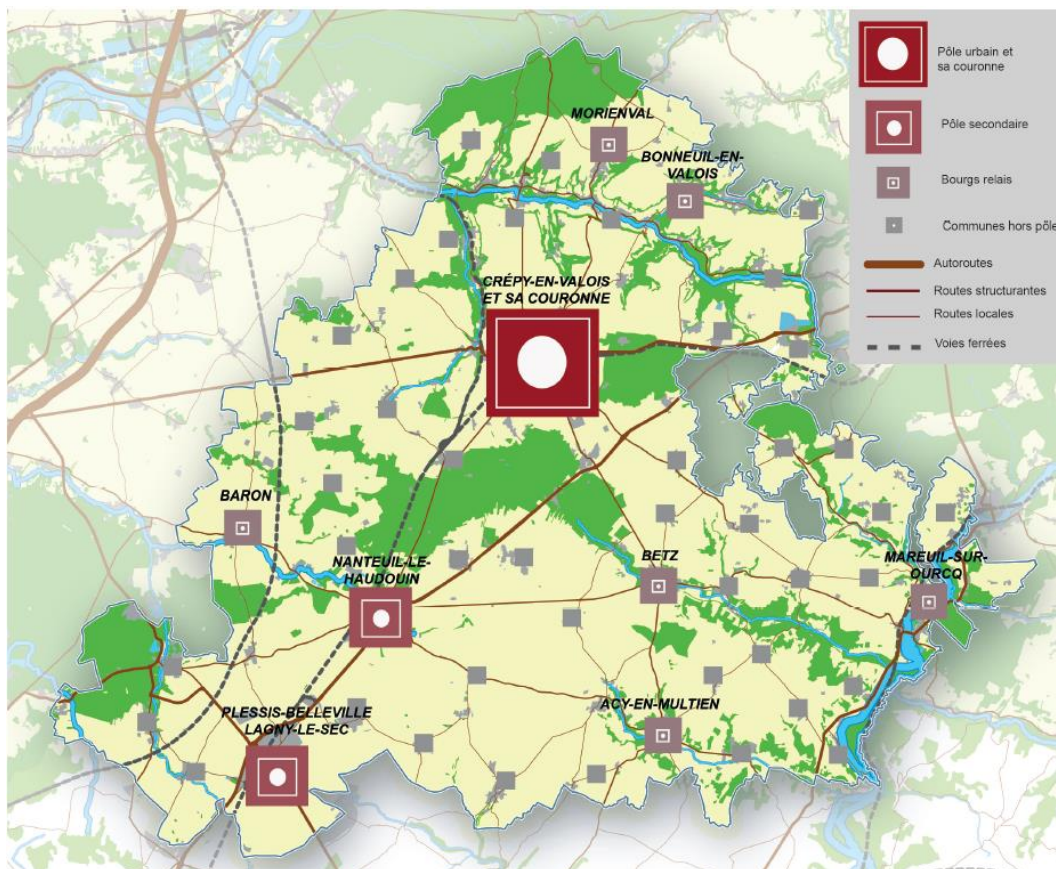
3 STRATEGIE DE MOBILITE

3.1 Armature urbaine

Cette partie présente l'armature territoriale future, à partir des orientations établies dans le SCOT du Pays de Valois (adopté en 2018). Ce document définit une armature composée de 3 niveaux, avec un pôle urbain, Crépy-en-Valois, 2 pôles secondaires, Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville – Lagny-le-Sec et 6 pôles relais (Morienvail, Bonneuil-en-Valois, Mareuil-sur-Ourcq, Betz, Acy-en-Multien, Baron). Le SCOT préconise de renforcer l'attractivité de Crépy-en-Valois, de développer la démographie, l'économie et les équipements dans les pôles secondaires, et de soutenir un développement maîtrisé des bourgs relais, afin de limiter les déplacements contraints.

Le SCOT affiche l'objectif de stimuler le développement du commerce de proximité, de l'artisanat et des services dans les pôles relais, au travers d'un aménagement favorisant l'accessibilité et soutenant le dynamisme du centre-bourg. Il vise également à organiser les mobilités vers le pôle urbain et les pôles secondaires.

Cette armature urbaine et ces objectifs territoriaux représentent des orientations stratégiques préalables pour la construction de la stratégie de mobilité. Elles orienteront la stratégie de mobilité et la stratégie d'aménagement du territoire dans les années à venir. Ces éléments du SCOT sont donc pris en compte dans les deux scénarios, ainsi que dans la stratégie de mobilité adoptée par les élus du territoire.



Armature territoriale du Pays de Valois (source : SCOT du Pays de Valois, 2018)

3.2 Principes de construction des scénarios

Le diagnostic du PDMS a permis de révéler les enjeux de mobilité et d'identifier les objectifs de mobilité pour le territoire du Pays de Valois. Ensuite, une stratégie de mobilité a été élaborée pour atteindre ces objectifs. Pour ce faire, deux scénarios de mobilité contrastés, correspondant chacun à une stratégie de mobilité, ont été construits et proposés aux élus. Ces propositions ont alors fait l'objet de nombreux échanges, associant les techniciens, les élus, les acteurs locaux et les citoyens, pour ne retenir qu'un seul scénario sur le territoire, assurant une cohérence d'ensemble.

Les deux scénarios de mobilité constituent deux trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité. Dans un premier temps, les grands principes de chaque scénario ont été définis. Ces principes constituent un système global de mobilité sur le territoire (ex : évolution des offres de transport, rôle de chaque pôle d'échanges, développement de la proximité, etc.). Ensuite, les deux scénarios ont été conçus, dans le cadre d'approches différentes pour le futur de la mobilité. S'ils répondent tous aux grands objectifs de mobilité (de manière distincte), les divergences portent particulièrement sur les points suivants :

- Evolution des réseaux de transports collectifs, périmètres de fonctionnement et interfaces entre ces différents réseaux
- Principes et fonctionnement du système global de mobilité (modes collectifs, modes partagés, modes actifs, etc...)
- Conditions de déplacements et de desserte multimodale aux abords des différents pôles d'échanges
- Evolution de la demande et des comportements, développement des différents modes (ex : mobilité partagée, usage du vélo, etc.), changement des comportements
- Développement des déplacements de proximité au sein des secteurs urbains et ruraux
- Lien entre urbanisation et déplacements (ex : densification autour des gares)

Il est important de préciser que les deux scénarios prennent en compte l'armature territoriale présentée plus haut (adoptée par les élus dans le cadre du SCOT), ainsi que les mesures déjà prévues à court terme (ex : restructurant du réseau de bus urbain, développement des pistes cyclables), en tant qu'invariants pour les années à venir.

La typologie des pôles d'échanges proposée dans les scénarios tient compte du SRADDET de la Région des Hauts-de-France (2020), qui identifie la gare de Crépy-en-Valois comme un PEM de rabattement vers les métropoles, ainsi que les gares de Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville comme pôles relais. Les scénarios viennent par la suite compléter le maillage du territoire avec des pôles d'échanges de rayonnement plus local (pôles relais, points d'arrêt et aires de mobilité).



3.3 Présentation des scénarios




Scénario 1 : Une mobilité performante vers les centralités urbaines et les pôles d'échanges

Les grands principes de mobilité

Scénario 1

Une mobilité performante vers les centralités urbaines et les pôles d'échanges






Axes de déplacements

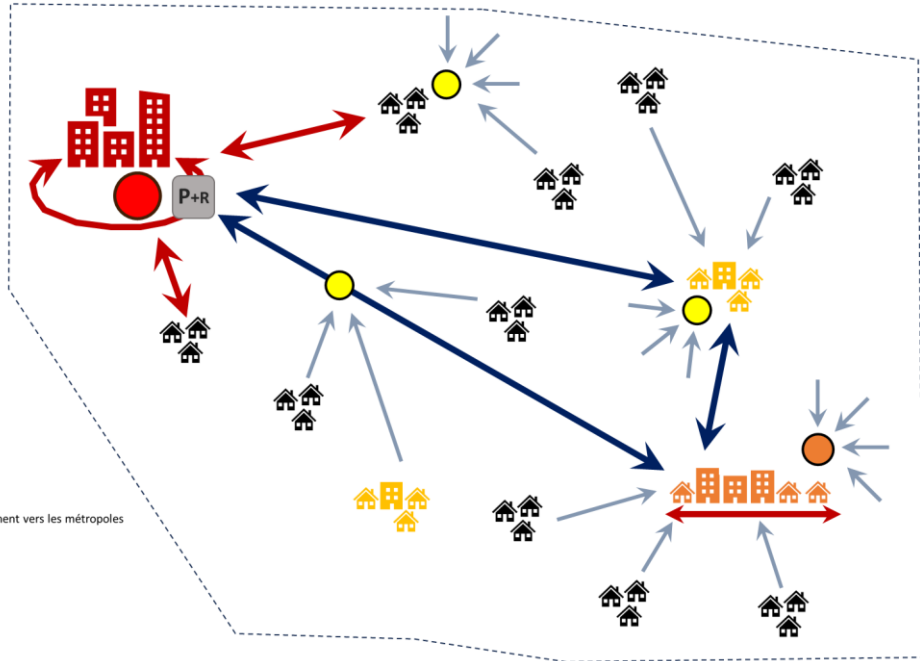
-  Transports urbains
-  Axe structurant interurbain
-  Axe de rabattement

Polarités urbaines (SCoT 2018)

-  Classe A : Pôle urbain
-  Classe B : Pôle secondaire
-  Classe C : Bourg relais
-  Autre commune

Pôles d'échanges

-  Niveau 2 : PEM de rabattement vers les métropoles
-  Niveau 3 : Pôle relais
-  Niveau 4 : Point d'arrêt
-  Niveau 5 : Aire de mobilité
-  Parking relais

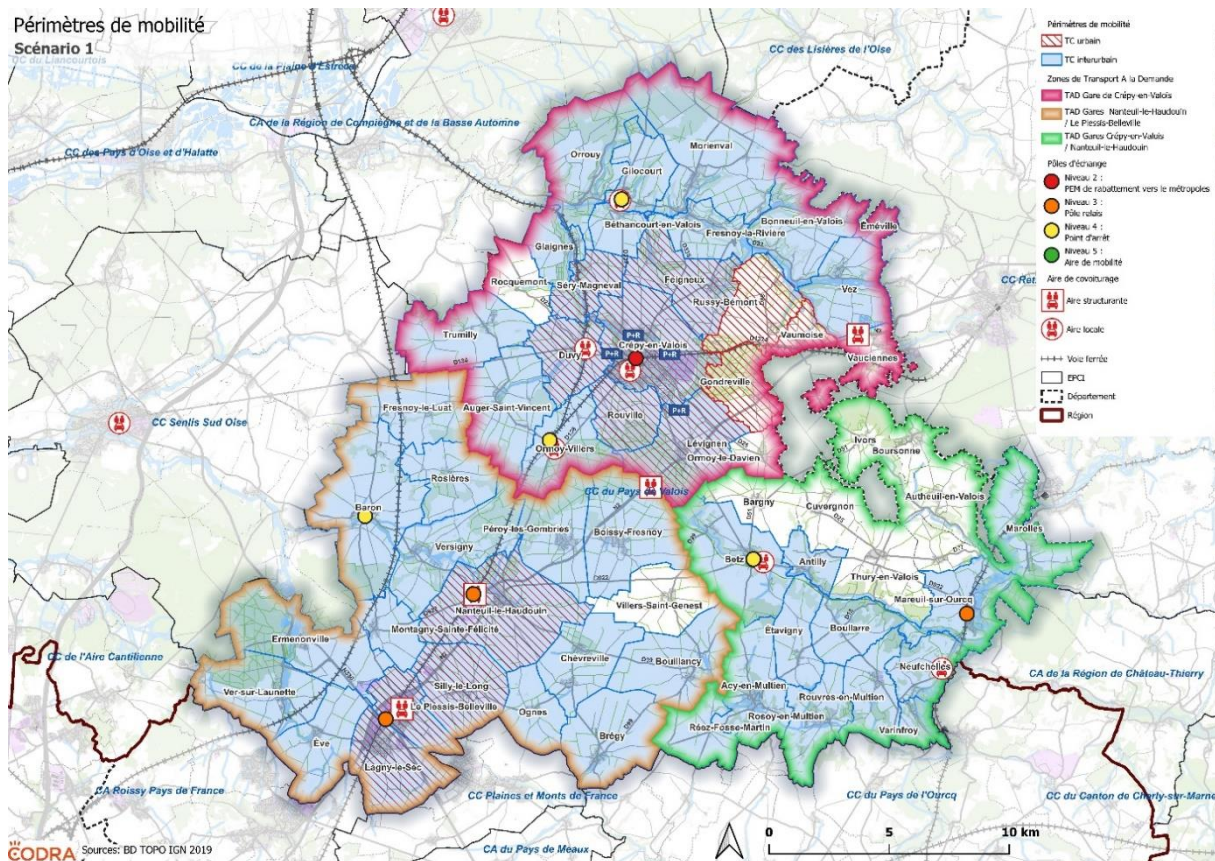


Le **scénario 1** vise une mobilité performante vers les centralités urbaines et les pôles d'échanges. Il s'agit dans ce premier scénario de mettre en place un système de mobilité multimodal et intégré à l'échelle intercommunale, s'appuyant sur une complémentarité entre les modes collectifs, partagés et actifs.

Dans ce scénario, des offres de mobilités permettent des rabattements vers les polarités urbaines ou vers les lignes de transports interurbains qui permettent d'accéder à ces polarités. Les lignes existantes sont donc valorisées, notamment en accès à Crépy-en-Valois, afin de réduire la circulation automobile dans cette polarité urbaine.

Par ailleurs, l'offre de transports urbains (actuel réseau Cypré) est renforcée, avec une desserte du pôle urbain et de certaines communes voisines, ainsi que la mise en place d'une offre de transports urbains dans les pôles secondaires (Nanteuil-le-Haudouin d'une part, et Le-Plessis-Belleville – Lagny-le-Sec d'autre part). Les grands objectifs de ces évolutions consistent à améliorer la desserte des zones d'activité et le rabattement vers les pôles d'échanges, permettant de réduire les déplacements en voiture dans les zones urbanisées.

Les orientations géographiques



Dans le scénario 1, la desserte en transports collectifs est renforcée et son accessibilité est améliorée. Tout d'abord, le réseau de transport urbain Cypré est étendu aux communes voisines de Crépy-en-Valois et à la commune de Vaumoise. Ce réseau permettra ainsi un rabattement vers la polarité urbaine de Crépy-en-Valois, notamment vers ses zones d'activités et sa gare ferroviaire.

Par ailleurs, un service de transport urbain est également mis en place au niveau des polarités du Plessis-Belleville/Lagny-le-Sec et de Nanteuil-le-Haudouin. Ce réseau urbain permettra notamment un accès aux zones d'activités, y compris la zone d'activités en développement au nord du Plessis-Belleville, ainsi qu'aux gares ferroviaires du Plessis-Belleville et de Nanteuil-le-Haudouin.

En complément de ces services réguliers, un système de transport à la demande (TAD) est mis en place à l'échelle intercommunale. Il s'agit d'un système zonal, organisé selon trois secteurs géographiques :

- Un Secteur Nord, permettant un rabattement vers Crépy-en-Valois et sa gare ferroviaire,
- Un Secteur Sud-Ouest, permettant un rabattement vers les polarités du Plessis-Belleville et de Nanteuil-le-Haudouin,
- Un Secteur Sud-Est, permettant un rabattement vers la polarité de Betz et vers la gare de Mareuil-sur-Ourcq.

Les conditions d'intermodalité au niveau de la gare de Crépy-en-Valois sont renforcées, à travers la mise en place du projet d'intermodalité (validé en 2023). Les gares du territoire correspondant à des pôles d'échanges de niveau 3 (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Mareuil-sur-Ourcq) font aussi l'objet d'une étude d'intermodalité, puis d'une requalification, afin d'améliorer leur accessibilité multimodale. De plus, en dehors des gares ferroviaires, des pôles d'échanges de niveau 4, sont aménagés à Baron, Betz et

Gillocourt. Ces pôles offrent des points d'accès aux lignes de car interurbaines et aux futures offres de transport à la demande.

Enfin, des parkings-relais sont aménagés en périphérie de Crépy-en-Valois, afin de favoriser un report modal de la voiture vers les transports collectifs pour les déplacements vers les zones d'activités et la gare SNCF.




Scénario 2 : Une mobilité apaisée et diversifiée, privilégiant la proximité

Les grands principes de mobilité

Scénario 2

Une mobilité apaisée et diversifiée, privilégiant la proximité






Axes de déplacements

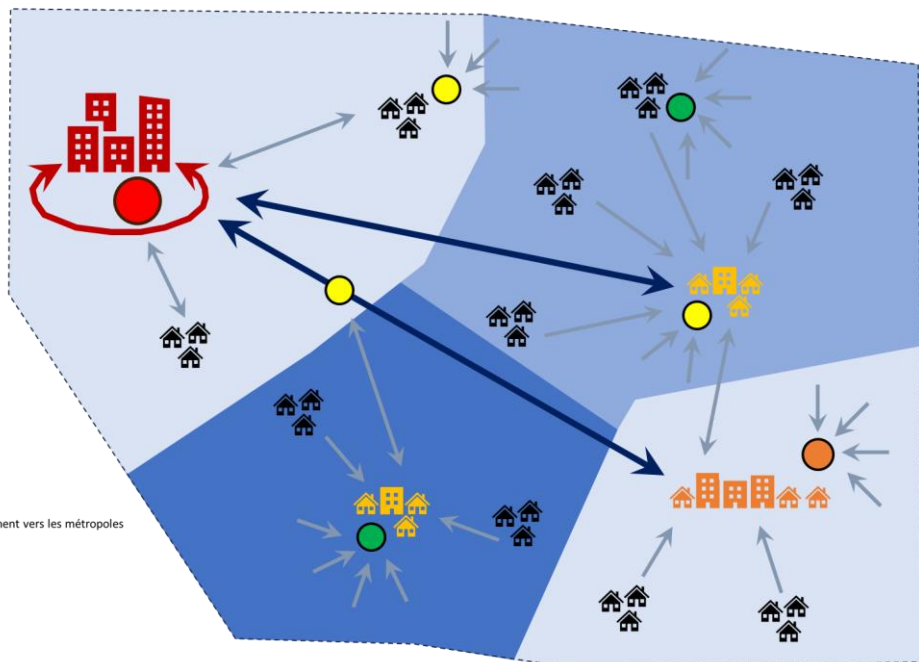
-  Transports urbains
-  Axe structurant interurbain
-  Axe de rabattement

Polarités urbaines (SCoT 2018)

-  Classe A : Pôle urbain
-  Classe B : Pôle secondaire
-  Classe C : Bourg relais
-  Autre commune

Pôles d'échanges

-  Niveau 2 : PEM de rabattement vers les métropoles
-  Niveau 3 : Pôle relais
-  Niveau 4 : Point d'arrêt
-  Niveau 5 : Aire de mobilité
-  Parking relais

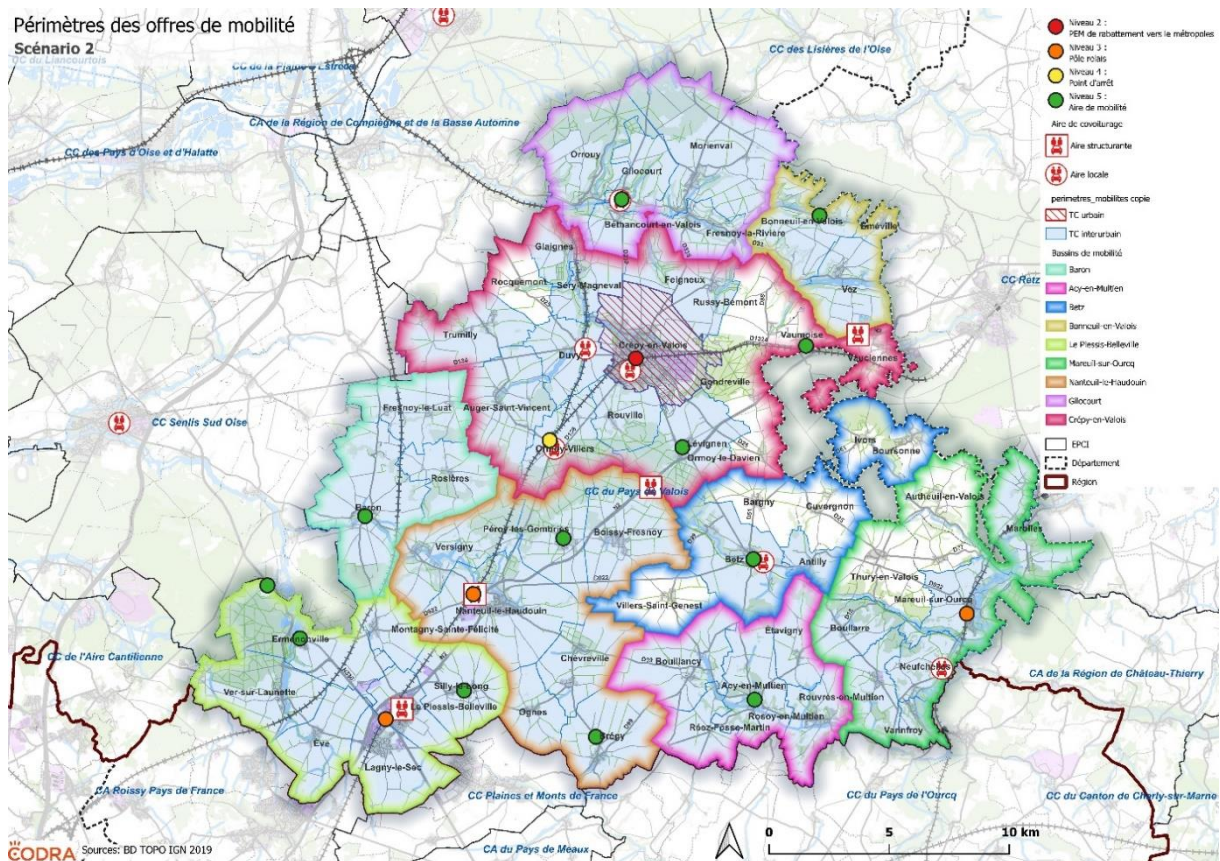


Le **scénario 2** vise une mobilité apaisée et diversifiée, privilégiant la proximité. Il repose sur une montée en puissance des centralités locales (notamment les bourgs relais) en tant que lieux d'accès aux solutions de mobilité et aux services du quotidien, dans une logique de « mobilité inversée ». Dans ce scénario, l'accessibilité et le niveau de service de ces polarités locales sont renforcés. L'échelle de la proximité est ici valorisée en organisant le rabattement vers ces polarités locales depuis les communes avoisinantes.

Dans ce scénario, le territoire est scindé en plusieurs sous-secteurs, chacun correspondant à une polarité locale. Des offres sont donc proposées entre les communes de chaque sous-secteur et leur polarité locale de rattachement. Par ailleurs, des offres de mobilité sont renforcés ou mises en place dans le but de relier les polarités locales à Crépy-en-Valois ou aux pôles secondaires (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville).

En plus des pôles d'échanges existants, de niveaux 2, 3 et 4, ce scénario introduit un type de pôle d'échange supplémentaire : les pôles d'échanges de niveau 5, correspondant à des aires de mobilité. Ces pôles viendront s'implanter dans les bourgs relais qui ne disposent pas de pôles d'échanges à l'heure actuelle. Ils participeront donc à la mise en œuvre de la stratégie établie par le SCoT. Ils ont vocation à devenir les points d'accès principaux aux offres de mobilité et de services à l'échelle de la proximité.

Les orientations géographiques



Dans le scénario 2, l'ensemble des communes du Pays de Valois sont réparties dans 9 secteurs géographiques différents, correspondant à des « bassins de rabattement local ». Cette sectorisation du territoire tient compte des différents types de polarités urbaines identifiées dans le SCoT de 2018. Ainsi chaque polarité urbaine du territoire sera renforcée, en devenant un point de rabattement à l'échelle locale. Les périmètres de certains bassins ont été modifiés à la suite des ateliers participatifs avec les élus communaux et des comités de pilotage du PDMS.

Au sein de chaque bassin de rabattement local, des solutions de mobilité sont développées, en vue de permettre un rabattement vers la polarité locale de référence. Ces bassins tiennent compte de la notion de proximité, des flux de déplacements actuels et des potentiels d'évolution de ces flux.

Chaque polarité urbaine quelle que soit sa catégorie, constitue un point de rabattement local, disposant donc d'un pôle d'échange multimodal. Le pôle urbain de Crépy-en-Valois dispose d'un pôle d'échanges de niveau 2 (niveau identifié dans le SRADDET des Hauts-de-France), et les pôles secondaires de Nanteuil-le-Haudouin, du Plessis-Belleville et de Mareuil-sur-Ourcq disposent de pôles d'échanges de niveaux 3. Les bourgs-relais disposeront quant à eux de pôles d'échanges de niveau 5, correspondant à des « aires de mobilité ». Morienvall constitue le seul bourg-relais (au sens du SCoT) à ne pas disposer d'une aire de mobilité. En effet, il a été fait le choix de privilégier Gilocourt comme lieu de rabattement, avec une aire de covoiturage à l'intersection des RD123 et RD332.

D'autres communes n'étant pas identifiées comme des bourgs-relais, peuvent également disposer d'aires de mobilité, permettant d'améliorer leur accessibilité. C'est notamment le cas de Brégy, disposant d'une zone d'activités, et d'Ermenonville, en lien avec les flux touristiques du parc de La Mer de Sable.



Les « aires de mobilités », spécifiques au scénario 2, permettront de renforcer les bourgs relais, en permettant un accès à des offres de mobilité (transports à la demande, covoiturage, vélo ou autre). Ces aires pourront également constituer un lieu d'accueil pour des lieux multiservices ou des services itinérants, dans une logique de « dé-mobilité » des ménages. Il s'agit ici d'apporter les services au plus près des habitants pour réduire le nombre de déplacements et les distances parcourues, notamment en voiture.

De manière plus générale, ce scénario vise à offrir des solutions de mobilité dans chaque commune du bassin local, en rabattement vers la polarité la plus proche, ainsi que des services publics dans ces polarités, notamment dans les bourgs relais. Le but est de favoriser l'accès aux services, via leur rapprochement, tout en réduisant les distances parcourues par les ménages, notamment en voiture.



3.4 Evaluation et comparaison des scénarios

Une évaluation multicritères des scénarios a été réalisée, en tant qu'outil contribuant au choix d'un scénario par les élus. De cette évaluation ressort que le scénario 1 est meilleure en termes de performance des transports collectifs, tandis que le scénario 2 est meilleure en ce qui concerne la réorganisation de la mobilité en faveur de la proximité et de la réduction de la circulation. Globalement, chaque scénario comporte ses points forts et ses points faibles, mais le scénario 2 est celui qui influence le plus fortement les pratiques de mobilité à long terme, notamment dans les secteurs périurbains et ruraux.

Les résultats de cette analyse multicritères sont présentés ci-dessous :



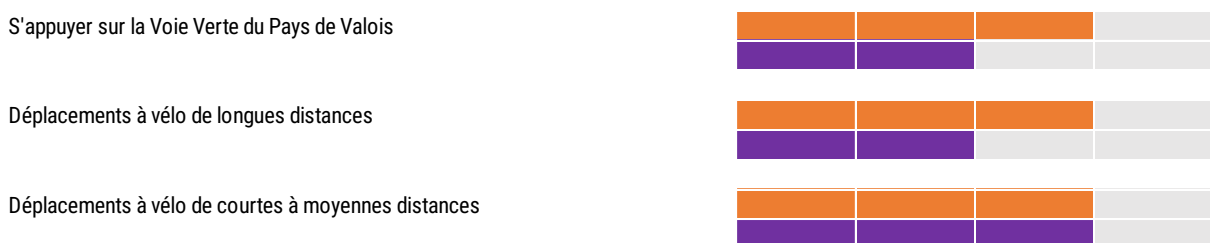
1. Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement



2. Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins



3. Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique



4. Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie pour tous

Implanter des transports collectifs dans les polarités urbaines	Orange	Orange	Orange	Grey
	Purple	Grey	Grey	Grey
Développer le vélo à l'échelle intercommunale	Orange	Orange	Orange	Grey
	Purple	Purple	Grey	Grey
Développer les modes actifs dans les polarités urbaines et bourgs relais	Orange	Orange	Grey	Grey
	Purple	Purple	Purple	Purple

5. S'appuyer sur les centralités locales pour favoriser l'accessibilité aux services du quotidien

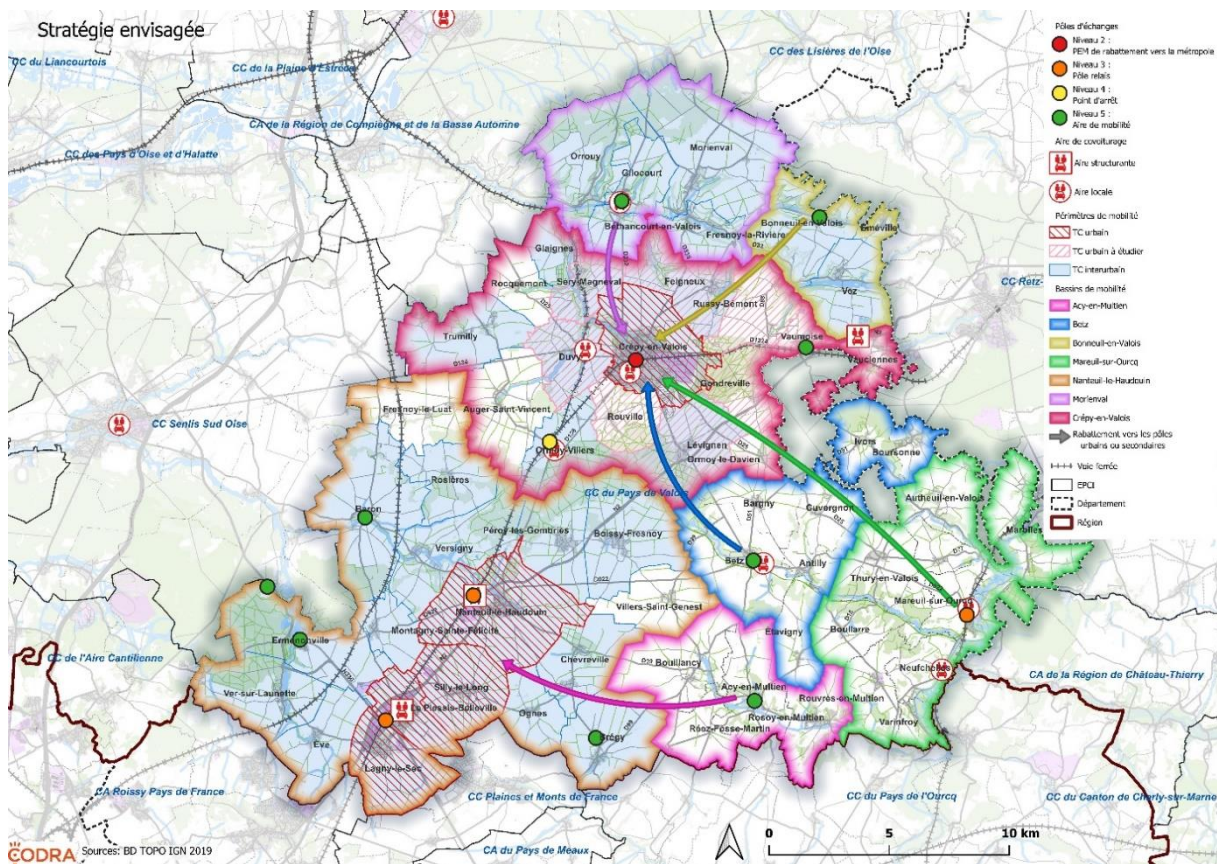
Renforcement des polarités locales (tiers-lieux, services itinérants ...)	Orange	Grey	Grey	Grey
	Purple	Purple	Purple	Purple
TAD dans les secteurs peu denses	Orange	Orange	Grey	Grey
	Purple	Purple	Purple	Grey

6. Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés

Accès aux lieux d'emplois, de formation et de santé via les transports collectifs	Orange	Orange	Orange	Orange
	Purple	Purple	Grey	Grey
Accès aux lieux d'emplois, de formation et de santé via les mobilités partagées	Orange	Orange	Grey	Grey
	Purple	Purple	Purple	Purple
Accès aux services dans les pôles secondaires et bourgs relais	Orange	Orange	Grey	Grey
	Purple	Purple	Purple	Purple



3.5 Stratégie retenue par les élus



Stratégie de mobilité retenue dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Pays de Valois

Les élus ont décidé de retenir une stratégie de mobilité correspondant à une hybridation entre le scénario 1 (une mobilité performante vers les centralités urbaines et les pôles d'échanges) et le scénario 2 (une mobilité apaisée et diversifiée, privilégiant la proximité).

Les deux scénarios de mobilité ont été soumis à la consultation des élus communaux lors d'un atelier participatif (en juillet 2023) et ont été présentés aux élus communautaires lors d'un comité de pilotage en fin de phase 2 (en novembre 2023). Dans ces instances, les élus ont décidé de retenir des orientations appartenant aux deux scénarios. Par ailleurs, le comité de pilotage de phase 3 (en avril 2024) a été l'occasion de préciser les orientations de la stratégie retenue et les actions permettant de mettre en œuvre cette stratégie. Enfin, un comité des maires et un comité des partenaires ont également été organisés en avril 2024, afin de présenter le plan d'actions aux élus et acteurs locaux. Les contributions formulées lors de ces instances ont été intégrées à la présente version du plan d'actions.

Ainsi, la stratégie de mobilité retenue correspond à la mise en œuvre du scénario 1 sur les secteurs de Crépy-en-Valois, de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville – Lagny-le-Sec – Silly-le-Long. L'objectif prioritaire consiste à desservir les zones d'activités et à permettre le rabattement vers les pôles d'échanges. Pour cela, la stratégie de mobilité prévoit la mise en place d'un réseau de bus urbain dans la commune de Nanteuil-le-Haudouin (d'un côté) et dans le secteur Le-Plessis-Belleville – Lagny-le-Sec – ZAC de Silly-le-Long (de l'autre). Les lignes de bus envisagées proposent notamment une liaison entre les gares et les zones d'activités de ces secteurs, y compris la future zone d'activités en limite du Plessis-



Belleville et de Silly-le-Long. Les centres-villes de ces communes sont également desservis, dans la mesure du possible.

Par ailleurs, cette stratégie propose d'étudier l'extension de l'actuel réseau Cypré aux communes voisines de Crépy-en-Valois. A ce jour, le potentiel estimé pour l'extension du réseau Cypré aux communes voisines reste faible. Dans un premier temps, une des lignes du réseau Cypré pourrait être prolongée de manière expérimentale, par exemple vers Duvy ou vers Lévignen, avant de pérenniser cette action à moyen terme.

Par ailleurs, la stratégie retenue correspond au scénario 2 sur le reste du territoire (c'est-à-dire en dehors de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires), avec la valorisation des pôles relais et le développement de solutions de mobilité vers toutes les polarités, tout en valorisant les offres interurbaines existantes.

Dans cette stratégie, l'ensemble des communes sont réparties dans différents bassins de mobilité locale, permettant de renforcer l'échelle de la proximité sur le territoire intercommunal, afin de réduire les distances de déplacements et de favoriser le report vers les modes actifs. Au sein de chaque bassin local, au moins une polarité principale est identifiée, pouvant correspondre à un pôle majeur (Crépy-en-Valois) un pôle secondaire (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Mareuil-sur-Ourcq) ou un pôle relais (Betz, Gilocourt, Acy-en-Multien, Baron, Brégy, Ermenonville...). L'accessibilité vers ces polarités depuis les communes du bassin est renforcée, à travers la mise en place d'offres de rabattement vers celles-ci.

La stratégie retenue vise d'ailleurs à renforcer l'attractivité des polarités locales (pôles secondaires, pôles relais), afin de les conforter dans leur statut de polarités locales. Cela impliquera notamment la création d'aires de mobilité dans ces polarités, ainsi que le développement d'emplois et des services publics, aussi bien pérennes qu'itinérants. Le développement d'espaces d'accueil multi-services et d'Espaces France Services s'insère d'ailleurs parfaitement dans cette orientation.

La carte ci-dessus présente la répartition des communes du territoire selon les différents bassins de mobilité locale. Cette répartition prend en compte les avis des élus exprimés lors des ateliers participatifs et des comités de pilotage. Les polarités locales de chaque bassin s'appuient notamment sur l'armature urbaine validée par les élus dans le cadre du SCOT du Pays du Valois (2018).

Chaque polarité principale de bassin disposera d'un pôle d'échanges (avec des niveaux de rayonnement propres), permettant d'y accéder depuis les communes voisines et de rejoindre d'autres destinations, notamment Crépy-en-Valois et les pôles d'équilibre.

Les pôles d'échanges sont hiérarchisés de la manière suivante :

- Un pôle de niveau 2, correspondant à la gare de Crépy-en-Valois (en accord avec le SRADDET), où les conditions d'accès en modes actifs seront à renforcer et les flux en voiture seront à maîtriser
- Des pôles de niveau 3, correspondant aux gares TER de Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Mareuil-sur-Ourcq (en accord avec le SRADDET). L'intermodalité en ces lieux sera renforcée, à travers une amélioration des conditions d'accès par les différents modes de déplacements (modes actifs, transport à la demande) depuis les autres communes du bassin de mobilité. Cela contribuera à favoriser un report modal vers les lignes de transports collectifs pour les déplacements vers Châtellerauld.
- Un pôle de niveau 4, la gare d'Ormoy-Villers (en accord avec le SRADDET), dont le rôle reste à conforter, tout en maîtrisant le rabattement en voiture, en accord avec le réaménagement du pôle de Crépy-en-Valois
- Des pôles de niveau 4, correspondant aux futures aires de mobilité, dans les pôles relais identifiés dans le SCOT (Betz, Gilocourt, Acy-en-Multien, Baron, Brégy, Ermenonville...). Une aire de mobilité est également proposé à Brégy (au regard de son rôle économique) et à Ermenonville (au regard



de son rôle touristique). Les aires de mobilité ont pour objectif d'améliorer l'accessibilité des pôles relais depuis les communes du bassin de mobilités locales (à vélo par exemple) et d'offrir un accès à des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, transport collectif régulier et/ou à la demande ...) notamment pour rejoindre des destinations plus structurantes. Ces lieux pourront par ailleurs accueillir des services itinérants, s'inscrivant ainsi dans une logique de « mobilité inversée » et contribuant à renforcer le statut des pôles relais.

Les bassins de mobilité locale et l'implantation des aires de mobilité s'inscrivent dans la logique poursuivie par le scénario 2 (renforcement des polarités locales). Au sein de chaque bassin local, afin de répondre aux déplacements depuis les communes vers leurs polarités de rattachement, un système de transport à la demande est proposé. Les bassins locaux correspondent donc à des zones de transports à la demande, offrant au moins un déplacement possible par semaine en destination de la polarité locale. Au sein de cette polarité locale, les usagers auront accès à des offres de mobilité plus structurantes, ainsi qu'à des emplois, des équipements et des commerces.

De plus, afin de répondre efficacement aux besoins depuis les différentes parties du territoire vers les destinations principales, notamment vers les gares, le système de TAD propose également des services depuis chaque commune vers l'une des polarités structurantes (Crépy-en-Valois ou Nanteuil-le-Haudouin). Depuis une grande partie du territoire, il est proposé de se rabattre vers Crépy-en-Valois. En revanche, depuis le secteur d'Acy-en-Multien, il est plutôt préconisé de se rabattre vers Nanteuil-le-Haudouin. De cette manière, le système de TAD propose des services aussi bien vers la polarité locale, que vers au moins une polarité plus structurante, assurant un accès vers les gares et les équipements structurants.



3.6 Axes stratégiques de la démarche

La stratégie de mobilité retenue dans le PDMS s'organise autour de 6 axes stratégiques, représentant les grandes priorités des élus pour l'évolution de la mobilité dans les 10 prochaines années. Ces axes stratégiques constituent la structure du plan d'actions du PDMS. Chacun d'entre eux se décline donc en plusieurs actions, contribuant à sa mise en œuvre.

Les axes stratégiques du PDMS sont présentés ci-dessous :

1. Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

2. Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins

3. Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique

4. Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie pour tous

5. Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de « mobilité inversée »

6. Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés



4 PLAN D' ACTIONS

4.1 Présentation générale du plan d'actions

Le tableau ci-dessous détaille les actions du PDMS, structurées autour des axes stratégiques présentés plus haut, avec les informations sur le niveau de priorité et sur l'horizon de réalisation des actions :

Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement		
1. Faire évoluer le réseau de transports urbains dans la centralité de Crépy-en-Valois et le développer dans les centralités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec	Prioritaire	2024 - 2025
2. Expérimenter / mettre en place un système de transport à la demande zonal vers les polarités du territoire	Prioritaire	2024 - 2025
3. Travailler avec la Région sur la modification des dessertes de car interurbain et valoriser les arrêts de car existants	Complémentaire	2030
4. Organiser le covoiturage à l'échelle du territoire et promouvoir sa pratique	Complémentaire	2025 - 2030
5. Réaliser des animations et campagnes d'information sur la mobilité durable auprès du grand public	Complémentaire	2025 - 2035
Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins		
6. Réaliser une étude d'intermodalité sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) de niveau 3 et mettre en œuvre le réaménagement du PEM de Crépy-en-Valois	Prioritaire	2025 - 2030
7. Créer des aires de mobilité dans les bourgs-relais ou centralités locales, permettant un accès à un panel d'offres de mobilité et de services urbains	Prioritaire	2025 - 2030
8. Echanger avec Ile-de-France Mobilités et la Région Hauts-de-France sur la mise en place de solutions de mobilité inter-territoires ou interopérables	Complémentaire	2025 - 2030
Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique		
9. Mettre en œuvre les itinéraires cyclables et les services vélo définis dans le schéma directeur modes actifs (SDMA)	Prioritaire	2025 - 2035



10. Permettre une bonne articulation entre les actions d'intermodalité du PDMS et les actions de mobilité cyclable du schéma directeur cyclable	Complémentaire	2025 - 2030
Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie		
11. Mettre en œuvre un plan de modération de la vitesse et de circulation visant à apaiser les traversées de centres-villes et centres-bourgs	Prioritaire	2030 - 2035
12. Etudier la politique de stationnement autour des gares mieux accueillir les usagers pendulaires et favoriser le report vers les autres modes	Complémentaire	2030
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques	Complémentaire	2025 - 2030
Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de « mobilité inversée »		
14. Développer des services locaux dans les bourgs-relais à proximité des aires de mobilité	Prioritaire	2025 - 2030
15. Favoriser l'accueil et le développement de services itinérants dans les villages	Prioritaire	2025 - 2030
16. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les polarités urbaines et aux abords des pôles d'échanges	Complémentaire	2030
Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés		
17. Accompagner et sensibiliser les entreprises à la mobilité durable, notamment sur le covoiturage vers l'emploi	Prioritaire	2025 - 2035
18. Développer des solutions de mobilité solidaire et d'accompagnement aux publics en insertion professionnelle	Prioritaire	2025 - 2035

4.2 Présentation des fiches actions

Chaque fiche action du PDMS est présentée ci-dessous, avec l'ensemble des informations relatives à sa mise en œuvre : objectifs concernés, présentation de l'action, interactions avec d'autres démarches, indicateurs de suivi, maîtres d'ouvrage, partenaires, estimation financière, horizon de réalisation.



Action Prioritaire**Action n° 1**

Faire évoluer le réseau de transports urbains dans la centralité de Crépy-en-Valois et le développer dans les centralités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec

Axe stratégique :

Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

Enjeux associés

La Communauté de Communes du Pays de Valois dispose d'une offre de transports urbains au travers du réseau Cypré. Créé par la ville de Crépy-en-Valois, ce réseau est à présent géré par la Communauté de Communes, qui en est l'autorité organisatrice depuis 2021.

Le réseau Cypré est composé de 2 lignes de bus internes à Crépy-en-Valois. Avec une fréquence de 20 minutes, ces deux lignes permettent de relier les différents quartiers de la ville et de se rabattre vers la gare.

Le diagnostic a révélé un besoin de rabattement vers Crépy-en-Valois, mais également des besoins de déplacements dans et vers les centralités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville, où il n'existe pas encore de transports urbains.

La mise en place d'une nouvelle offre de transports urbains devrait permettre de répondre aux besoins de déplacements au sein des polarités urbaines, en améliorant l'accessibilité des zones d'emplois, notamment depuis les gares.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Présentation de l'action

En 2024 : renouveler le marché transport auprès de l'exploitant avec des ajustements afin de mieux répondre aux besoins des usagers, notamment en accès aux zones d'activités et en rabattement vers les gares.



En 2025 : mettre en place un service de transports urbains desservant les polarités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin, d'un côté, et Le-Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec – Silly-le-Long (ZAC), de l'autre. Desservir les zones d'emploi, les gares et, si possible, les lieux d'habitat (ex : navettes en boucle offrant quelques services par jour). Engager des échanges avec les entreprises à ce sujet.

Lancer le nouveau marché de transport, avec un réseau restructuré, intégrant les enseignements des nouveaux services.

Mettre en place le versement mobilité sur le territoire (d'ici 2031 au plus tard).

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation du réseau de bus urbain

Niveau de trafic sur les voies internes à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Maître(s) d'ouvrage

AOM : CC du Pays de Valois

• Partenaire(s)

Région

SMTCO

Communes

Exploitant de réseau de bus



Estimation financière

Navette au Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec - Silly-le-Long (ZAC)

- Coût d'exploitation : environ 30 K € à 35 K € par an (pour environ 8 000 km parcourus par an) + environ 50 K€ /an pour le salaire du conducteur (soit environ 80K€ à 85K€ au total par an)

Navette à Nanteuil-le-Haudouin - Coût d'exploitation : environ 17

K € à 20 K € par an (pour environ 4 800 km parcourus par an) + environ 50 K€ /an pour le salaire du conducteur (soit environ 67 K€ à 70 K€ au total par an)

Versement Mobilité : enveloppe estimée entre 850 K € à 1,5 M €, avec un taux de 1,6% (en 2020)

• Horizon de réalisation

2024 - 2025



Action Prioritaire**Action n° 2**

Expérimenter / mettre en place un système de transport à la demande zonal vers les polarités du territoire

Axe stratégique :

Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

Enjeux associés

A ce jour, le territoire ne dispose pas de service de transport à la demande (TAD), hormis un service estival, permettant un rabattement vers Crépy-en-Valois depuis les autres communes du territoire. Ce service estival a été mis en place à titre expérimental.

Plus largement, aucun service ne permet actuellement aux usagers de se rabattre vers les différentes polarités depuis les communes périphériques (le service Cypré reste à l'intérieur de Crépy-en-Valois).

La mise en place de services de transport à la demande pourrait permettre de répondre aux besoins de déplacement vers les pôles relais (dont le rôle sera à renforcer) ou vers les polarités plus structurantes, bénéficiant notamment de la présence d'une gare.

• Objectifs concernés

Desservir toutes les communes par au moins un service de TAD

Permettre au moins un déplacement hebdomadaire depuis chaque commune vers la polarité locale

Le cas échéant, permettre aussi au moins un déplacement hebdomadaire depuis chaque commune vers Crépy-en-Valois ou Nanteuil-le-Haudouin

Assurer une bonne fréquentation du service de TAD

Présentation de l'action

Expérimenter des TAD zonaux (un par bassin de mobilité locale) permettant de se rabattre vers la polarité du bassin de mobilité locale d'une part (au moins un service hebdomadaire), et vers Crépy-en-Valois ou Nanteuil-le-Haudouin d'autre part (au moins un service hebdomadaire).

Dans le cadre de l'évolution du réseau de transports urbains, étudier la possibilité d'intégrer les services de TAD dans l'offre globale de transports.

Mobiliser la plateforme existante du SMTCO pour le service de TAD.



Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Taux de couverture des communes du territoire par le TAD

Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers la polarité locale

Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers Crépy-en-Valois ou Nanteuil-le-Haudouin

Fréquentation du service de TAD

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

• Partenaire(s)

Région

SMTCO

Communes

Exploitant de réseau de bus

Estimation financière

TAD au sein des bassins de mobilité - Coût d'exploitation : environ 16 K € / an (pour environ 2 000 km parcourus par an)

TAD vers Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville - Coût d'exploitation : environ 16 K € / an (pour environ 2 000 km parcourus par an)

Salaire d'un conducteur (mutualisé entre les lignes de TAD) : environ 50 K € / an

Achat d'un minibus de 6 places : environ 40 K €

Recettes du TAD : 2 € par trajet (soit environ 4 K € / an)

• Horizon de réalisation

2025 - 2027



Action Complémentaire

Action n° 3

Travailler avec la Région sur la modification des dessertes de car interurbain et valoriser les arrêts de car existants

Axe stratégique :

Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

Enjeux associés

Le territoire du Pays de Valois est desservi par les transports routiers de la Région au travers de 5 lignes de cars.

Certaines de ces lignes correspondent à des axes de demande importants (vers Roissy, Compiègne ou Senlis). Pour autant, elles sont sous-fréquentées, en particulier la ligne en direction de Roissy, en raison des conditions de desserte.

A ce jour, les lignes interurbaines répondent peu aux déplacements des publics actifs, notamment pour les déplacements internes au territoire.

Afin de renforcer l'attractivité de ces lignes, un travail avec la Région des Hauts-de-France sera à mener, au sujet notamment de la création de services plus rapides et de la valorisation des arrêts.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic sur le territoire

Présentation de l'action

Etudier avec la Région Hauts-de-France les possibilités de création ou relocalisation des arrêts de la ligne 691 en direction de Roissy, afin de permettre une meilleure desserte du territoire et un meilleur accès à cette ligne.

Améliorer les conditions de rabattement vers les points d'arrêt des lignes de car structurantes (en direction de Roissy, Compiègne et Senlis) en aménageant les abords pour les modes actifs et les PMR et en créant du stationnement vélo sécurisé.



Renforcer la visibilité des arrêts de cars régionaux au travers de l'information voyageur, de la signalétique, du mobilier urbain aux abords des arrêts.

Communiquer sur les offres régionales disponibles, notamment vers Roissy et Compiègne, et valoriser la plateforme Oise Mobilité.

Travailler avec la Région des Hauts-de-France sur la création d'un service express entre Crépy-en-Valois et Compiègne, et sur la valorisation de la ligne Lévignen-Crépy pour accéder à la gare.

Etudier avec la C.C. de Retz en Valois et avec la Région la possibilité de créer une ligne Villers-Cotterêts – Crépy-en-Valois.

Interactions avec d'autres démarches

Contrat opérationnel de mobilité avec la Région (en cours de discussion)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation du réseau de bus urbain

Niveau de trafic sur les voies structurantes du territoire

Maître(s) d'ouvrage

Région

SMTCO

Communes

• Partenaire(s)

Région

SMTCO

Communes

Exploitant de réseau de bus

Estimation financière

Création ou déplacement de 4 arrêts de bus : environ 8 K €

Réaménagement de l'espace public aux abords de 4 arrêts : environ 100 K €

• Horizon de réalisation

2030



Action Complémentaire

Action n° 4

Organiser le covoiturage à l'échelle du territoire et promouvoir sa pratique

Axe stratégique :

Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement

Enjeux associés

Actuellement, 4 aires de covoiturage sont répertoriées à l'échelle du territoire du Pays de Valois.

Les niveaux d'aménagement et d'information relatifs à ces aires sont très disparates. Certaines sont matérialisées (signalétique spécifique), et d'autres non. Par ailleurs, Oise Mobilité référence une partie des aires de covoiturage sur son site internet.

Il existe également des lieux informels de covoiturage sur le territoire, non référencés sur internet.

Enfin, quelques entreprises ou administrations ont développé un partenariat avec Oise Mobilité afin de favoriser le covoiturage auprès de leurs employés. D'autres ont décidé de faire appel à un prestataire privé pour organiser leur covoiturage.

Le covoiturage pourrait représenter une solution pour accéder aux zones d'emplois du territoire, pour rejoindre des pôles extérieurs comme Roissy, mais également pour rejoindre des gares franciliennes voisines.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale du covoiturage

Réduire la part de déplacements autosolistes

Réduire le taux de motorisation à Crépy-en-Valois, dans les pôles secondaires et dans les pôles relais

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Réduire le trafic pour les déplacements vers le pôle de Roissy

Présentation de l'action

Structurer les aires de covoiturage autour de 4 aires structurantes à proximité de la RN2 (Le Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Lévignen et Vauciennes) et de 7 aires locales (Betz, Crépy-en-Valois, Duvy, Gilocourt, Mareuil-sur-Ourcq, Neufchelles, Ormoy-Villers) en mettant en place une signalétique commune à l'échelle du territoire.

S'assurer du référencement des aires de covoiturage auprès d'Oise Mobilité et de la Région (site internet www.passpasscovoiturage.fr).



Travailler avec Ile-de-France Mobilités et Aéroports de Paris pour promouvoir la pratique du covoiturage pour accéder à la plateforme de Roissy.

Encourager le covoiturage vers les polarités de Compiègne, Senlis, Saint-Maximin, Soissons, Villers-Cotterêts (en coordination avec SMTCO et les agglomérations voisines).

Etudier la mise en place d'une subvention incitative au covoiturage.

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale du covoiturage

Part de déplacements autosolistes

Taux de motorisation

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Niveau de trafic sur la RN 2 et les routes structurantes en direction du pôle de Roissy

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

• Partenaire(s)

Région

SMTCO

Département

Communes

Entreprises

Aéroports de Paris

Estimation financière

Création d'une aire de covoiturage : environ 100 K €

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Complémentaire**Action n° 5****Réaliser des animations et campagnes d'information sur la mobilité durable auprès du grand public****Axe stratégique :****Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement****Enjeux associés**

La part modale de la voiture atteint 78% des déplacements domicile-travail des habitants du territoire.

La transition vers des modes de déplacements plus durables au quotidien nécessite une prise de conscience et un changement des habitudes de la part des usagers.

Il est donc nécessaire d'accompagner les habitants dans leurs changements d'habitude, en les sensibilisant aux modes de déplacements alternatifs.

Le développement de certains modes comme le covoiturage ou le vélo peut être entravé par des freins psychologiques ou par un manque d'information.

Il sera donc important de sensibiliser et d'informer le public sur les nouvelles offres de mobilités mises en place dans les prochaines années.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Accroître la part modale du covoiturage

Accroître la part modale des modes actifs

Réaliser au moins deux campagnes d'information sur la mobilité par an

Présentation de l'action

Mener des campagnes de communication régulières auprès du grand public (publications sur internet, campagnes d'affichage, prospectus d'information) pour présenter les services de mobilité et promouvoir leur utilisation.

Mener des animations lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent aux abords de la gare de Crépy-en-Valois), ainsi qu'un stand itinérant dans les autres gares et dans les aires de mobilité (ex : un jour dans chaque lieu pendant une semaine).



Lancer des animations spécifiques lors de la mise en place de nouvelles solutions de mobilité (ex : TAD, covoiturage), avec des conseils, des trajets gratuits et des parcours accompagnés, permettant à la personne de découvrir et d'expérimenter ces systèmes.

Mettre en place un défi de mobilité annuel pour promouvoir et encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle (ex : défi "un mois sans voiture").

Promouvoir les plateformes de mobilité et de covoiturage existantes sur le territoire (notamment les plateformes Oise Mobilité et Pass Pass Covoiturage).

Interactions avec d'autres démarches

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Part modale du covoiturage

Part modale des modes actifs

Nombre de campagnes d'information par an

Enveloppe financière pour les actions d'information / sensibilisation par an

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

SMTCO

• Partenaire(s)

Région

Communes

Exploitant de réseau de bus

Associations d'usagers



Estimation financière

Actions régulières de communication et de sensibilisation : environ 5 K € / an

Campagne de communication lors de la semaine de la mobilité : environ 4 K € / an

Opération "Un mois sans voiture" (communication, accompagnement individualisé, prix aux participants...) : environ 10 K € / an

Intégration de l'information sur la mobilité dans les services publics existants : aucun surcoût

Recrutement d'un chargé de mission mobilité (demi-ETP dédié à la mobilité)

• Horizon de réalisation

2025 - 2035



Action Prioritaire**Action n° 6**

Réaliser une étude d'intermodalité sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) de niveau 3 et mettre en œuvre le réaménagement du PEM de Crépy-en-Valois

Axe stratégique :

Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins

Enjeux associés

Trois gares ferroviaires sont identifiées en tant que pôles d'échanges de niveau 3 : Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville et Mareuil-sur-Ourcq.

Les niveaux d'intermodalités sont plutôt faibles dans ces pôles d'échanges, ce qui peut réduire leur accessibilité autrement qu'en voiture individuelle (absence d'aménagement cyclables, faible accessibilité piétonne...).

La réalisation d'une étude d'intermodalité au niveau de ces pôles permettrait d'aboutir à un réaménagement de leurs abords, favorisant les transports collectifs et les modes actifs.

Les actions pourront traiter de l'accessibilité piétonne, des services vélo en gare, des aménagements dédiés aux usages de la voiture partagée, de la réglementation des stationnements, ou encore de l'intermodalité avec les autres transports collectifs.

Une étude d'intermodalité au niveau de la gare de Crépy-en-Valois a été menée de 2019 à 2021. Elle a abouti à un programme de réaménagement du parvis Nord et à la création d'un parvis Sud, offrant de nouveaux espaces d'intermodalité avec les transports collectifs.

De plus, un projet urbain des quartiers à proximité de la gare de Crépy-en-Valois est prévu prochainement (activités économiques, logements, commerces, équipements...).

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de la gare de Crépy-en-Valois et des pôles d'échanges de niveau 3



Présentation de l'action

Réaliser une étude d'intermodalité sur l'ensemble des pôles de niveau 3 (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Mareuil-sur-Ourcq) et identifier les potentiels de rabattements selon les différents modes.

Mettre en place une desserte en transports collectifs en rabattement vers les gares de Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville à l'horizon 2025.

Réaménager les espaces publics aux abords de ces pôles à l'horizon 2030 : liaisons cyclables, cheminements piétons, places pour la dépose, places pour le covoiturage, consignes vélos (entre autres).

Après la mise en œuvre de la phase 1 du PEM de Crépy-en-Valois (pôle bus/car, parvis, stationnement vélo, liaison avec le centre-ville ...), réaliser la phase 2 de ce schéma, avec l'aménagement du parking gare et des espaces publics au Sud.

Pour les abords de la gare du Plessis-Belleville, coordonner les aménagements d'intermodalité avec la création du tunnel et les requalifications de voirie prévues dans les années à venir.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET de la Région Hauts-de-France (2020)

SCoT du Pays de Valois (2018)

Schéma Directeur des Mobilités Actives du Pays de Valois (2024)

Etude de PEM de Crépy-en-Valois (2023)

Projets de requalification de voirie autour de la gare du Plessis-Belleville (en cours)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Fréquentation du réseau de bus urbain

Niveau de trafic sur les voies d'accès à la gare de Crépy-en-Valois

Niveau de trafic aux abords des pôles d'échanges de niveau 3

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

Région

• Partenaire(s)

SMTCO

SNCF

Associations d'usagers



Estimation financière

Etudes d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 : environ 200 K €

Réaménagement des espaces publics aux abords des gares de Nanteuil-le-Haudouin et du Plessis-Belleville : environ 500 K € pour chaque PEM (soit environ 1 M € au total)

Réaménagement des espaces publics aux abords de la gare de Mareuil-sur-Ourcq : environ 250 K €

Mise en œuvre du projet de PEM de la gare de Crépy-en-Valois : environ 3,1 M€ (d'après l'étude réalisée précédemment)

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 7**

Créer des aires de mobilité dans les bourgs-relais ou centralités locales, permettant un accès à un panel d'offres de mobilité et de services urbains

Axe stratégique :

Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins

Enjeux associés

En dehors des gares ferroviaires, le Pays de Valois ne dispose pas d'autres pôles regroupant différents services de mobilité et permettant une véritable intermodalité. Les bourgs-relais, excepté Mareuil-sur-Ourcq, ne disposent pas de gare.

Les acteurs locaux ont exprimé des besoins de déplacements vers les polarités urbaines structurantes, depuis les bourgs relais notamment. Or, ces bourgs relais ne disposent pas d'offre de mobilité permettant de relier ces polarités.

L'aménagement d'aires de mobilité regroupant différents services contribuerait à améliorer l'accessibilité des bourgs-relais identifiés dans le SCoT et à renforcer l'attractivité de ces lieux.

Cela contribuerait aussi à réduire l'usage de la voiture individuelle, en favorisant un report modal vers d'autres modes pour accéder aux polarités urbaines.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Accroître la part modale du covoiturage

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Présentation de l'action

Aménager des aires de mobilité dans les bourgs-relais d'Ermenonville, Baron, Gilocourt, Bonneuil-en-Valois, Betz, Acy-en-Multien, Brégy, Vaumoise, proposant :



- Une desserte par un service de transport (arrêt de cars interurbains existant ou de transport à la demande) permettant de rejoindre une gare et / ou une polarité structurante.
- Une offre de stationnement automobile, une offre de stationnement vélo sécurisée, des emplacements réservés aux usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage), des bornes de recharge de véhicules électriques.
- Des cheminements piétons et des itinéraires cyclables depuis la centralité, les bourgs et les hameaux à proximité.
- Une information sur les offres de mobilité disponibles (plan des réseaux de transport, fiches horaires, information sur les plateformes en ligne ...).
- Des panneaux de signalétique, déclinant une identité visuelle commune, définie en accord avec la Région, le Département et les communes.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET de la Région Hauts-de-France (2020)

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Part modale du covoiturage

Part modale des modes actifs

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Maître(s) d'ouvrage

Communes

Syndicat d'Energie de l'Oise (pour l'installation de bornes)

SEZEO (pour l'installation de bornes)

• Partenaire(s)

Région

Communes



Estimation financière

Création d'une aire de mobilité (10 places de stationnement, station d'autopartage, emplacements vélo, borne de recharge, signalétique) : environ 50 K €

Création de 9 aires de mobilité : environ 450 K € au total

Apaisement de la circulation et création d'itinéraires piétons aux abords d'une aire de mobilité : environ 100 K € (soit 900 K € au total)

• Horizon de réalisation

2025 - 2030

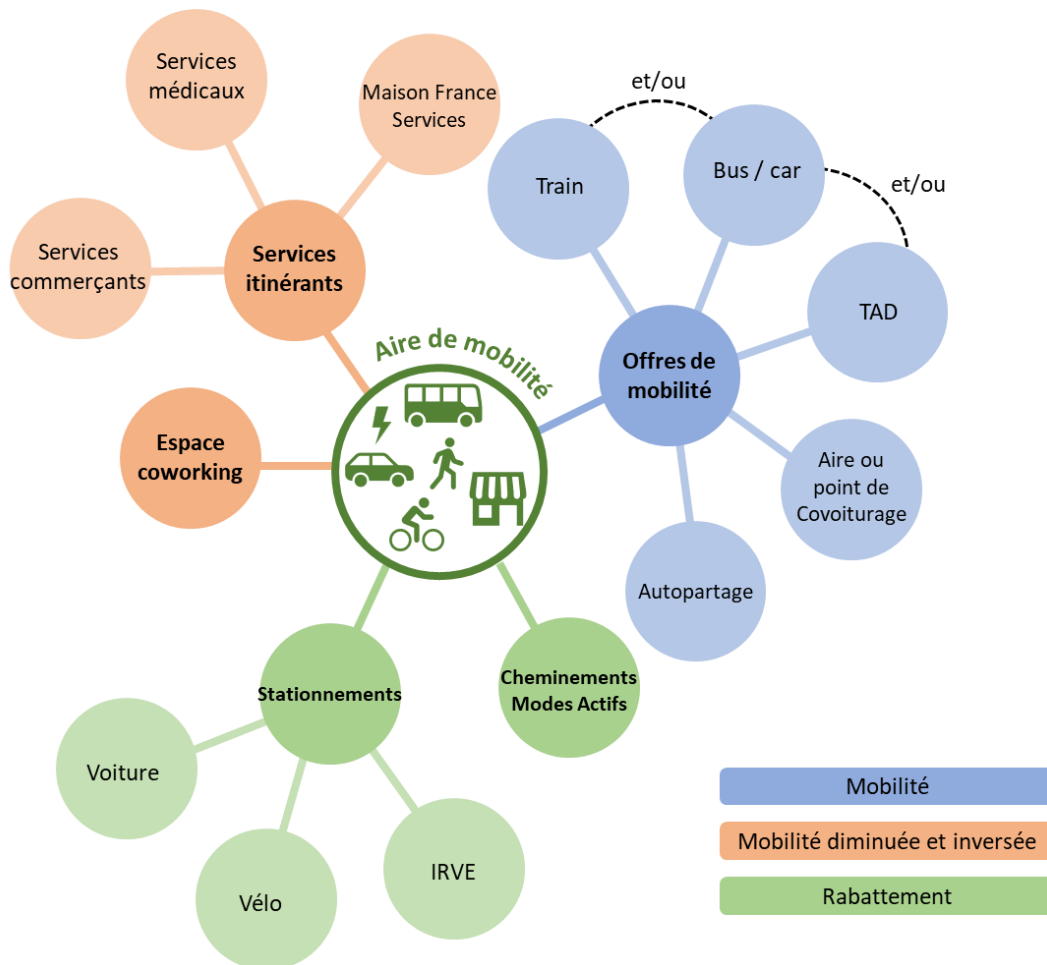


Schéma de principe des composantes d'une aire de mobilité



Action Complémentaire**Action n° 8**

Echanger avec Ile-de-France Mobilités et la Région Hauts-de-France sur la mise en place de solutions de mobilité inter-territoires ou interopérables

Axe stratégique :

Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins

Enjeux associés

Le Pays de Valois est limitrophe de la région d'Île-de-France, ce qui engendre de nombreuses interactions entre ces deux territoires, notamment en direction de Roissy et de Paris.

La région d'Île-de-France exerce une très forte attractivité sur le Pays de Valois. En effet, environ 53% des actifs habitant le Pays de Valois travaillent en Île-de-France, notamment dans le pôle de Roissy.

Par ailleurs, le territoire bénéficie d'une desserte du réseau Transilien, géré par Île-de-France Mobilité, au travers des lignes K et P.

De plus, certaines gares d'Île-de-France exercent elles une attractivité auprès des habitants du Pays de Valois, en vue notamment de bénéficier des conditions tarifaires liées au Pass Navigo.

Un dialogue avec Île-de-France Mobilités est dès lors nécessaire pour permettre aux usagers de mieux planifier leurs déplacements, en combinant les services du Pays de Valois ou de la Région Hauts-de-France avec ceux d'Île-de-France.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic sur le territoire

Présentation de l'action

Fournir l'ensemble des informations et des données nécessaires au bon fonctionnement du dispositif SISMO 2 (SMTCO).
Assurer la promotion et la communication de la plateforme Oise Mobilité auprès du grand public.



Communiquer sur les abonnements et les offres tarifaires spécifiques aux déplacements entre les gares du territoire et l'Ile-de-France.

Etudier avec les régions Ile-de-France et Hauts-de-France les possibilités de simplification des abonnements vers Paris, notamment pour les gares desservies uniquement par le Transilien.

Echanger avec Ile-de-France Mobilités sur la possibilité de proposer des arrêts du service Filéo (vers le pôle de Roissy) dans les communes au sud du territoire de la CCPV.

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET de la Région Hauts-de-France (2020)

Contrat opérationnel de mobilité avec la Région (en cours de discussion)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation du réseau de bus urbain

Niveau de trafic sur les voies structurantes du territoire

Maître(s) d'ouvrage

Région Hauts-de-France

Région Île-de-France / Ile-de-France Mobilités

SMTCO

CC du Pays de Valois

• Partenaire(s)

Exploitants des services de transports



Estimation financière

Participation de la CCPV à la création des dessertes et à la production des outils de communication

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 9**

Mettre en œuvre les itinéraires cyclables et les services vélo définis dans le schéma directeur modes actifs (SDMA)

Axe stratégique :

Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique

Enjeux associés

En parallèle de son Plan de Mobilité Simplifié, la C.C. du Pays de Valois élabore son Schéma Directeur des Mobilités Actives.

Les actions qui découleront de ce schéma contribueront à développer l'usage du vélo sur le territoire, que ce soit pour des usages utilitaires ou touristiques, au travers de la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires et d'un panel de services.

Les itinéraires utilitaires permettront aux cyclistes d'accéder aux polarités du territoire, et les itinéraires touristiques contribueront au développement des secteurs touristiques (Vallée de l'Automne, Canal de l'Ourcq...).

Les aménagements existants, notamment la Voie Verte du Pays de Valois, seront valorisés pour le futur réseau utilitaire.

Le plan d'actions du Schéma des Mobilités Actives prévoit également la mise en place de services visant à faciliter l'usage du vélo et à accompagner les usagers actuels et futurs.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des modes actifs pour les déplacements de Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Accroître la part modale des modes actifs pour les déplacements à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires

Faire baisser le trafic à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires

Présentation de l'action

Mettre en œuvre les actions préconisées dans le Schéma des Mobilités Actives (itinéraires cyclables, stationnement vélo, services vélo).



Etablir un suivi technique et politique de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités Actives, intégrer ces dispositifs au sein des instances de suivi prévues pour le PDMS.

Suivre l'évolution de l'usage du vélo sur le territoire (comptages, enquêtes en ligne).

Interactions avec d'autres démarches

Schéma Directeur des Mobilités Actives du Pays de Valois (2024)

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des modes actifs pour les déplacements vers Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Part modale des modes actifs pour les déplacements à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires

Niveau de trafic à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

• Partenaire(s)

Région Hauts-de-France

Département de l'Oise

Office de tourisme du Pays de Valois

Associations d'usagers du vélo



Estimation financière

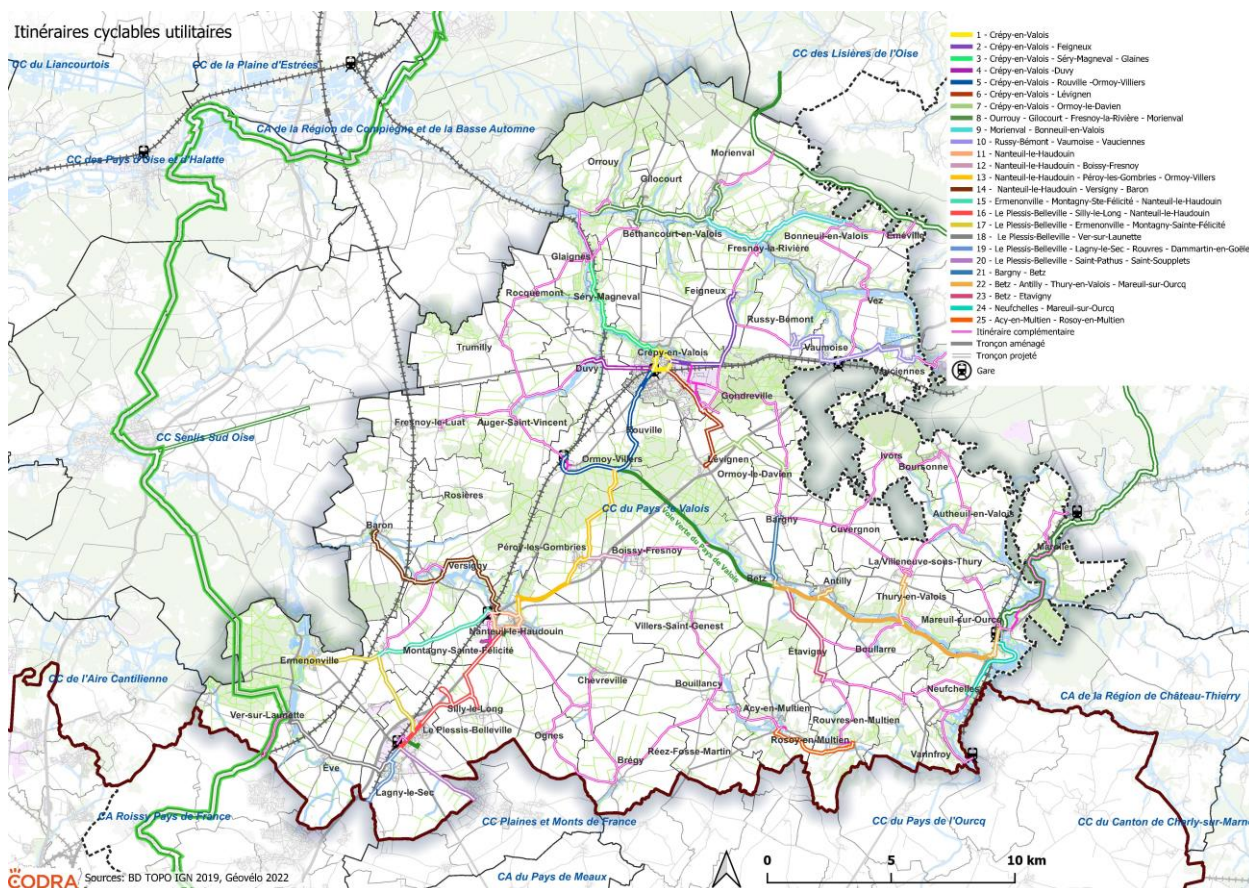
Mise en œuvre du Schéma des Mobilités Actives : environ 30 M € au total sur 15 ans (dont environ 15 M € pour les collectivités locales)

Suivi du SDMA : recrutement d'un chargé de mission mobilité (un demi-ETP) et utilisation des moyens techniques internes

Réunions de suivi de mise en œuvre du SDMA et du PDMS : aucun surcoût

• Horizon de réalisation

2025 - 2035



Réseau cyclable utilitaire retenu dans le SDMA du Pays de Valois (2024)



Action Complémentaire

Action n° 10

Permettre une bonne articulation entre les actions d'intermodalité du PDMS et les actions de mobilité cyclable du schéma directeur cyclable

Axe stratégique :

Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique

Enjeux associés

En parallèle de son Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), la C.C. du Pays de Valois élabore son Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA).

Le Plan de Mobilité aboutit à un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de déplacement sur le territoire, et aborde notamment la question de l'intermodalité entre les modes.

Le vélo est donc abordé dans différentes actions du PDMS (en complément avec le SDMA). A titre d'exemple, l'étude d'intermodalité dans les pôles d'échanges (action 6) et la mise en place d'aires de mobilité (action 7) abordent l'intermodalité avec le vélo.

Il sera nécessaire de garantir une cohérence dans la mise en œuvre des actions du PDMS et du SDMA.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Accroître la part modale des modes actifs pour les déplacements en rabattement vers la gare de Crépy-en-Valois

Accroître la part modale des modes actifs pour les déplacements en rabattement vers les pôles d'échanges de niveau 3

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de la gare de Crépy-en-Valois et des pôles d'échanges de niveau 3

Présentation de l'action

Dans l'étude d'intermodalité des PEM de niveau 3, prévoir la mise en place d'itinéraires cyclables et de stationnements vélo dans ces lieux, en articulation avec les actions programmées dans le schéma directeur cyclable.



Mettre en place des itinéraires cyclables entre les gares et les zones d'activités et étudier la mise en place d'un service de location de vélos dans les gares pour répondre à ces déplacements.

Le cas échéant, faire évoluer la priorisation des itinéraires programmés dans le schéma des mobilités actives, pour tenir compte des actions d'intermodalité dans les pôles de niveau 3.

Desservir toutes les aires de mobilité par des itinéraires cyclables, des cheminements piétons et des stationnements vélo, coordonner la réalisation des aires de mobilité avec la réalisation de ces aménagements.

Interactions avec d'autres démarches

Schéma Directeur des Mobilités Actives du Pays de Valois (2024)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Part modale des modes actifs pour les déplacements vers la gare de Crépy-en-Valois

Part modale des modes actifs pour les déplacements vers les pôles d'échanges de niveau 3

Niveau de trafic sur les voies d'accès à la gare de Crépy-en-Valois et aux pôles d'échanges de niveau 3

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

• Partenaire(s)

Région

Département de l'Oise

Communes

SMTCO



Estimation financière

Coût déjà pris en compte dans la mise en œuvre du SDMA (voir action 9)

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 11****Mettre en œuvre un plan de modération de la vitesse et de circulation visant à apaiser les traversées de centres-villes et centres-bourgs****Axe stratégique :****Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie****Enjeux associés**

Le territoire du Pays de Valois est très marqué par la voiture, que ce soit au travers de ses infrastructures (présence d'axes routiers structurants tels que la RN 2 et la RN 330) ou au travers des usages (part modale élevée de la voiture, trafic très important en direction de l'Île-de-France).

Par ailleurs, le territoire connaît une forte circulation de poids-lourds, notamment sur les RN2 et RN330, mais également sur des routes départementales en secteur urbanisé, par exemple sur la RD 1324 à Crépy-en-Valois ou la RD 332 à Gilocourt.

Ces flux routiers sont sources de nuisances pour les usagers (congestion en heure de pointe, insécurité pour les cyclistes et piétons) et pour les riverains (bruit, pollution de l'air).

Il sera important d'apaiser la circulation routière, notamment en milieu urbain, afin de réduire ces nuisances, d'améliorer le cadre de vie et de favoriser le développement des modes actifs.

• Objectifs concernés

Réduire la part modale de la voiture

Réduire le trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains

Présentation de l'action

Elaborer un schéma de circulation et de stationnement à Crépy-en-Valois, visant à réduire la circulation des voitures et des poids lourds et à apaiser la vitesse dans le centre-ville.



Réorganiser et apaiser la circulation dans le centre-ville de Crépy-en-Valois : plan de circulation, réglementation de la circulation (ex : zones de 30, zones de rencontre, zones piétonnisées...), itinéraires autorisés / interdits pour les poids lourds, réglementation des livraisons, réaménagements de voirie en faveur des modes actifs...

Dans toutes les polarités secondaires et locales (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec, Betz, Mareuil-sur-Ourcq) : apaiser la circulation en traversée des centres-villes / centres-bourgs au moyen de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) avec un réaménagement de la voirie (dispositifs de réduction de la vitesse, signalétique...).

Le cas échéant, revoir la réglementation de la voirie, les itinéraires poids lourds et le plan de circulation dans ces polarités secondaires et locales.

Requalifier les voiries et espaces publics dans les centres-villes, les centres-bourgs et les zones d'activités, pour améliorer la pratique des modes actifs.

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

Charte Poids Lourds du Département de l'Oise (2023)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la voiture

Niveau de trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains

Maître(s) d'ouvrage

Communes

Département

• Partenaire(s)

CC du Pays de Valois



Estimation financière

Elaboration d'un schéma de circulation et de stationnement à Crépy-en-Valois : environ 50 K €

Réaménagement du centre-ville de Crépy-en-Valois : à définir ultérieurement

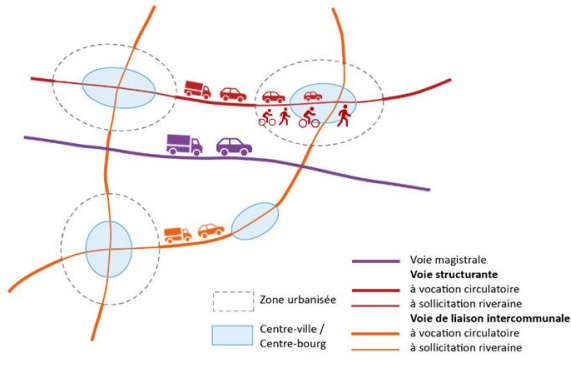
Réaménagent des centres des pôles secondaires et des pôles relais : environ 250 K € pour chaque commune (soit environ 1M € au total)

Mise en œuvre des aménagements pour les modes actifs : coût déjà pris en compte dans la mise en œuvre du SDMA (voir action 9)

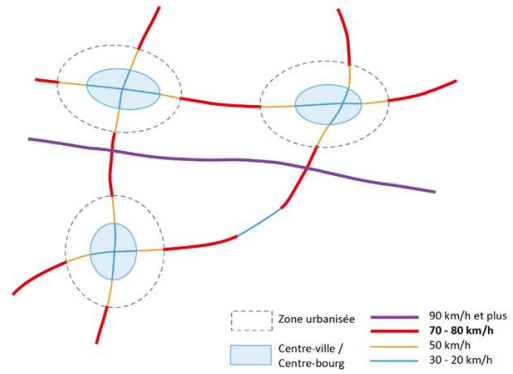
• Horizon de réalisation

2030 - 2035

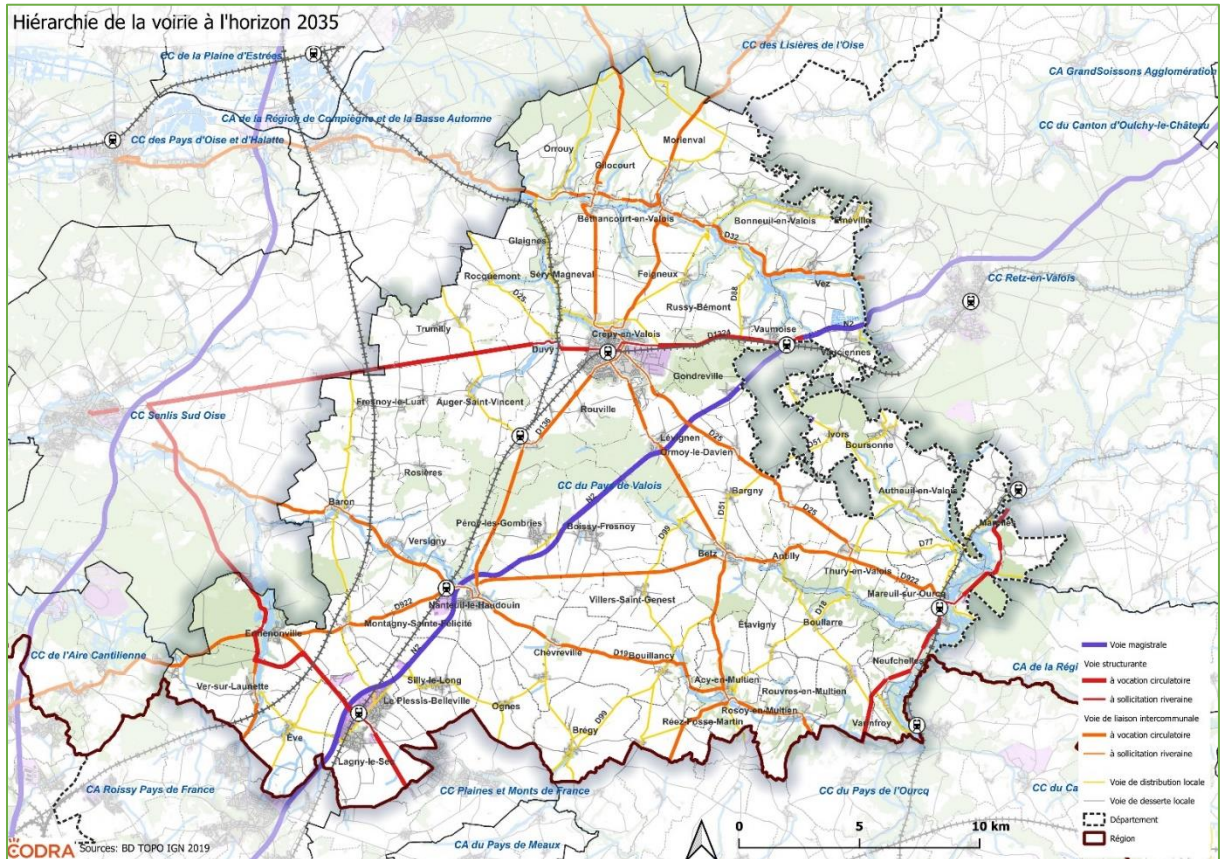




Principes de hiérarchie de la voirie



Principes de modération de la vitesse



Hiérarchie de la voirie à l'horizon 2035



Action Complémentaire**Action n° 12**

Etudier la politique de stationnement autour des gares pour mieux accueillir les usagers pendulaires et favoriser le report vers les autres modes

Axe stratégique :

Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie

Enjeux associés

Le stationnement aux abords des gares n'est pas réglementé, ce qui pourrait générer des difficultés ou des conflits de stationnement dans ces secteurs.

De plus, l'absence de réglementation du stationnement au niveau des gares peut inciter le rabattement en voiture. A ce jour, 75% des déplacements vers la gare de Crépy-en-Valois se font en voiture.

Dans le cas de la gare du Plessis-Belleville, l'absence de réglementation du parking est un facteur d'attraction pour des usagers provenant de Seine-et-Marne.

Une étude de stationnement pourrait contribuer à établir une politique de stationnement aux abords des gares cohérente au niveau intercommunal, afin d'améliorer l'organisation du stationnement et de favoriser les autres modes (transports collectifs, vélo).

• Objectifs concernés

Réduire la part modale de la voiture pour les déplacements vers la gare de Crépy-en-Valois

Réduire le trafic automobile à Crépy-en-Valois

Optimiser l'organisation du stationnement à Crépy-en-Valois

Réduire la part modale de la voiture pour les déplacements vers les autres gares

Présentation de l'action

Elaborer un schéma de circulation et de stationnement à Crépy-en-Valois (voir ci-dessus), permettant de définir une politique de stationnement dans le centre-ville et aux abords de la gare (dimensionnement, réglementation, tarification...).



Définir la vocation et la réglementation du futur parking au sud de la gare de Crépy-en-Valois, en lien avec la politique de stationnement aux abords de la gare et dans les autres gares.

Dans les études d'intermodalité des PEM de niveau 3, intégrer une analyse et des préconisations de stationnement aux abords des gares, en accord avec la future politique aux abords de la gare de Crépy-en-Valois (capacité, aménagement, réglementation, éventuelle tarification...).

Etudier la possibilité de dédier certaines places des aires de covoiturage à une fonction de parking-relais (pour le rabattement vers les arrêts de car).

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

Schéma Directeur des Mobilités Actives du Pays de Valois (2024)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la voiture pour les déplacements vers Crépy-en-Valois

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois

Niveau de trafic sur les voies internes à Crépy-en-Valois

Nombre de places de stationnement aux abords de la gare et dans le centre-ville de Crépy-en-Valois

Part modale de la voiture pour les déplacements vers les autres gares

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

SNCF

• Partenaire(s)

Région



Estimation financière

Elaboration d'un schéma de circulation et de stationnement à Crépy-en-Valois : environ 50 K € (voir action 11)

Réaménagement du centre-ville de Crépy-en-Valois : à définir ultérieurement

Réaménagement des abords des PEM de niveau 3 : environ 1,25 M € au total (voir action 5)

• Horizon de réalisation

2030



Action Complémentaire**Action n° 13****Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques****Axe stratégique :****Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie****Enjeux associés**

Le territoire bénéficie actuellement de 42 points de charges pour véhicules électriques, dont 16 sont publics (gérés par le SE 60 ou le SEZEO 60) et 26 sont implantés dans des surfaces commerciales ou zones d'activités.

La plupart des bornes de recharge sont actuellement implantées dans les polarités urbaines.

L'Union Européenne a pour objectif d'interdire la vente de véhicules thermiques en 2035. Afin d'accompagner les usagers dans la transition vers des motorisations électriques, il est nécessaire de permettre la recharge de ces véhicules sur le territoire.

Le SE 60 et le SEZEO 60 ont établi des schémas directeurs d'implantation d'infrastructures de recharge, en cours de déploiement, avec l'accompagnement des communes.

• Objectifs concernés

Développer l'usage de véhicules électriques sur le territoire

Développer le nombre de bornes de recharge de véhicules électriques (en accord avec les objectifs du schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques)

Présentation de l'action

Mettre en œuvre les actions programmées dans les Schémas Directeurs des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques, consistant à déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques (en partenariat avec le SE 60 et le SEZEO).

Installer des bornes de recharge dans tous les pôles d'échanges et dans toutes les aires de mobilité.



Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)
PCAET du Pays de Valois (2022)
SDIRVE du SE 60 et du SEZEO 60

Maître(s) d'ouvrage

SE 60
SEZEO 60

Estimation financière

Mise en œuvre des schémas directeurs des infrastructures de recharge des véhicules électriques : réalisé par les syndicats d'énergie

Implantation d'une borne de recharge : environ 2 K€

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Taux de motorisation en véhicules électriques

Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques

• Partenaire(s)

Communes

CC du Pays de Valois

Administrations

Centre commerciaux

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 14****Développer des services locaux dans les bourgs-relais à proximité des aires de mobilité****Axe stratégique :****Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de «mobilité inversée»****Enjeux associés**

Le pôle urbain de Crépy-en-Valois et les pôles secondaires (Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville/Lagny-le-Sec) bénéficient d'une bonne accessibilité à pied (offre diversifiée de services et d'équipements en 15 minutes de marche).

Certains bourgs-relais (Betz, Vaumoise, Gilocourt...) bénéficient également d'une bonne accessibilité piétonne (mais moindre dans le cas des pôles plus structurants).

L'accès aux services dans d'autres bourgs relais, comme Acy-en-Multien, Baron ou Bonneuil-en-Valois, reste cependant à renforcer.

Le renforcement des polarités locales permettrait d'améliorer l'accessibilité vers les services locaux (notamment en modes actifs) et de réduire l'utilisation de la voiture pour ces déplacements.

Le fait d'associer des espaces d'accueil multi-services aux aires de mobilité favorisera l'accessibilité aux services locaux, aussi bien pérennes qu'itinérants, notamment pour les cyclistes et les piétons.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Développer les services publics dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Présentation de l'action

Favoriser l'implantation d'espaces de coworking à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin et Le-Plessis-Belleville, notamment aux abords des gares, dans les secteurs résidentiels denses ou dans les secteurs d'activités tertiaires.



Aménager des lieux d'accueil multi-usages ou soutenir leur création aux abords des aires de mobilité (dans les bourgs-relais), proposant de nombreux services (espace de coworking, locaux associatifs, permanence de services sociaux, vente de produits locaux, distributeurs automatiques de produits...).

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des modes actifs dans les pôles relais

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Nombre d'Espaces France Services (pérennes ou itinérants) sur le territoire

Nombre de services itinérants (publics ou privés) dans les pôles relais

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

• Partenaire(s)

Associations

Entreprises

Producteurs locaux

Habitants des polarités locales



Estimation financière

Création d'espaces de co-working dans les polarités structurantes (2 à Crépy-en-Valois, 1 Nanteuil-le-Haudouin et 1 Le-Plessis-Belleville) : environ 400 K€ au total

Création ou accompagnement des lieu d'accueil multi-usages (1 par bourg-relais, soit 6 au total) : environ 1,2 M€ au total

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 15****Favoriser l'accueil et le développement de services itinérants dans les villages****Axe stratégique :****Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de «mobilité inversée»****Enjeux associés**

L'aménagement d'espaces d'accueil multi-services dans les polarités locales (voir action 14) pourra s'accompagner de la mise en place de services itinérants, s'inscrivant dans une logique de "mobilité inversée".

Cette action permettra de renforcer la présence de services dans les bourgs-relais, tout en réduisant l'usage de la voiture individuelle en rabattement vers ces services.

Les services itinérants peuvent correspondre à des services publics (à l'image des Maisons France Services itinérantes) ou à des services privés (ex : commerces itinérants).

La C.C. du Pays de Valois étudie actuellement la mise en place d'un van santé desservant les différents villages du territoire (en plus du van numérique déjà présent sur le territoire).

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Développer les services publics dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Présentation de l'action

Mettre en place des services publics itinérants en lien avec les équipements existants, desservant les bourgs-relais, au moyen des bus itinérants (ex : van santé, van numérique).

Prévoir des locaux dans les bâtiments municipaux pour accueillir des permanences de France Services, ainsi que des espaces publics pour accueillir un van itinérant de France Services (le cas échéant).



Accompagner les structures privées dans la mise en place de services itinérants sur le territoire du Pays de Valois, avec la mise à disposition d'emplacements dédiés (ex : à proximité des gares, dans les marchés...) et des subventions.

S'assurer que l'aménagement des aires de mobilités prévoit des aménagements pour l'accueil de services itinérants, qu'ils soient publics ou privés (emplacements réservés, cheminements d'accès ...).

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des modes actifs dans les pôles relais

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Nombre d'Espaces France Services (pérennes ou itinérants) sur le territoire

Nombre de services itinérants (publics ou privés) offerts dans les pôles relais

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

Administrations publiques

Structures privées et commerçants

• Partenaire(s)

Entreprises

Gestionnaires des zones d'activités

Exploitant du réseau de transports urbains



Estimation financière

Service public itinérant - Investissement (achat et aménagement d'un véhicule) : environ 75 K€ (150 k € si service santé)

Service public itinérant - Fonctionnement (salaires, essence, matériel...) : environ 60 K € par an (150 k € / an si service santé)

Aménagement d'un local pour accueillir des permanences : de 10 K € à 20 K €

Mise à disposition d'un local ou d'un espace public : aucun surcoût a priori

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Complémentaire

Action n° 16

Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les polarités urbaines et aux abords des pôles d'échanges

Axe stratégique :

Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de «mobilité inversée»

Enjeux associés

Le diagnostic a permis de qualifier le niveau d'accessibilité des communes en considérant 15 minutes de marche (prenant en compte la localisation des équipements et les aménagements piétons).

Certains pôles d'échanges sont difficilement accessibles à pied, comme celui de Nanteuil-le-Haudouin, situé en périphérie du secteur urbanisé, et ne bénéficiant pas d'une liaison piétonne sécurisée vers le centre-ville ou la zone d'activités.

L'aménagement de cheminements piétons sécurisés représente une action indispensable pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité des pôles d'échanges de niveau 3 (Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville, Mareuil-sur-Ourcq).

• Objectifs concernés

Développer la pratique de la marche dans les polarités urbaines (Crépy-en-Valois, pôles secondaires, pôles relais)

Réduire le trafic dans les pôles relais

Présentation de l'action

Aménager des cheminements piétons entre les gares et les zones d'activités (trottoirs suffisamment larges, sécurisation des traversées d'axes routiers), en particulier à Crépy-en-Valois, à Nanteuil-le-Haudouin et au Plessis-Belleville.

Aménager des cheminements piétons reliant les gares aux centres-villes/centres-bourgs des communes d'implantation (aménagement de trottoirs, sécurisation des traversées routières, mesures d'apaisements de la circulation).

Requalifier les abords des aires de mobilité et améliorer les itinéraires piétons vers ces lieux.



Mettre en place une signalétique piétonne homogène à l'échelle du territoire indiquant les directions pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements (gares, aires de mobilité, zones d'activités, établissements scolaires, centre-ville).

Garantir un niveau d'éclairage satisfaisant des cheminements piétons.

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la marche dans les polarités urbaines

Niveaux de trafic dans les polarités urbaines

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Partenaire(s)

CC du Pays de Valois

Communes

Estimation financière

Création des itinéraires piétons desservant les gares : déjà pris en compte dans les espaces publics autour des gares (action 6)

Création des itinéraires piétons desservant les aires de mobilité : déjà pris en compte dans les espaces publics autour des aires de mobilité (action 7)

• Horizon de réalisation

2030



Action Prioritaire**Action n° 17****Accompagner et sensibiliser les entreprises à la mobilité durable, notamment sur le covoiturage vers l'emploi****Axe stratégique :****Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés****Enjeux associés**

Le Pays de Valois comporte 4 zones d'activités d'intérêt intercommunal : Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville/Lagny-le-Sec/Silly-le-Long et Mareuil-sur-Ourcq.

La voiture atteint 78% de part modale des déplacements domicile-travail des habitants du territoire.

Certains employeurs ont commencé à organiser la mobilité de leurs salariés, notamment en développant des solutions de covoiturage à leur échelle.

Il semble important de mener un travail de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises, en vue d'inciter les salariés à utiliser davantage les modes alternatifs à la voiture individuelle.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale du covoiturage

Réduire la part de déplacements autosolistes

Réduire le taux de motorisation à Crépy-en-Valois, dans les pôles secondaires et dans les pôles relais

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Réduire le trafic pour les déplacements vers le pôle de Roissy

Présentation de l'action

Intégrer les sujets de mobilité dans les interventions et les discussions menées par les responsables de développement économique de la CCPV auprès des entreprises du territoire.

Mener des interventions dans les entreprises pour les informer sur l'offre de mobilité et les sensibiliser à la mobilité durable (ex : instaurer un forfait mobilité). Combiner ces interventions à celles déjà menées dans le cadre des autres démarches auprès des entreprises.



Accompagner la réalisation de plans de mobilité employeur auprès des entreprises, et de plans de mobilité inter-entreprises à l'échelle des zones d'activités (accompagnement méthodologique et technique).

Sensibiliser les chefs d'entreprises et les salariés sur le stationnement vélo au sein de leurs locaux, dans le cadre des interventions déjà menées sur la mobilité durable.

Communiquer auprès des entreprises sur la plateforme de covoiturage existante, proposée par Oise Mobilité.

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

PAMS du département de l'Oise

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale du covoiturage

Part de déplacements autosolistes

Taux de motorisation

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec

Niveau de trafic sur la RN 2 et les routes structurantes en direction du pôle de Roissy

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

• Partenaire(s)

Entreprises

Gestionnaires des zones d'activités



Estimation financière

Actions de sensibilisation dans les entreprises (6 interventions)
: environ 12 k € par an

Plan de mobilité employeur : environ 20 K € / Plan de mobilité
inter-entreprises (zone d'activités) : environ 40 K €

Recrutement d'un chargé de mission mobilité (demi-ETP dédié à
la mobilité)

Intégration de la mobilité dans les interventions de
développement économique ou de développement durable :
aucun surcoût

• Horizon de réalisation

2025 - 2035



Action Prioritaire**Action n° 18**

Développer des solutions de mobilité solidaire et d'accompagnement aux publics en insertion professionnelle

Axe stratégique :

Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés

Enjeux associés

La mobilité représente un facteur clé dans l'accès à l'emploi et la formation. Dans certains cas, des entreprises peuvent souffrir d'une accessibilité trop faible et peiner ainsi à recruter de nouvelles personnes.

Lors de la consultation en ligne dans le cadre du diagnostic du Plan de Mobilité Simplifié du Pays de Valois, 22% des répondants ont déclaré avoir renoncé à se rendre à une formation ou un emploi en raison de difficultés de mobilité.

L'accompagnement des personnes en insertion professionnelle devrait améliorer les conditions d'accès vers l'emploi et la formation, en favorisant aussi le développement économique du territoire.

• Objectifs concernés

Accroître le nombre de déplacements en transport solidaire

Réduire les difficultés d'accès à l'emploi

Présentation de l'action

Encourager les entreprises à mettre en place des solutions de covoiturage solidaire pour les personnes en insertion professionnelle (ex : apprentis, candidats au recrutement...), en valorisant la plateforme de covoiturage existante (Oise Mobilité).

Etudier la mise en place d'un « pôle mobilité », proposant un accompagnement individualisé en termes de mobilité pour les personnes en insertion professionnelle.



A l'échelle des communes, déployer un outil de mise en relation entre conducteurs solidaires et personnes isolées (ex: pour les courses, les visites...).

Interactions avec d'autres démarches

SCoT du Pays de Valois (2018)

PCAET du Pays de Valois (2022)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de déplacements en transport solidaire

Taux de chômage sur le territoire et dans les communes rurales

Maître(s) d'ouvrage

CC du Pays de Valois

Communes

• Partenaire(s)

Entreprises

Gestionnaires des zones d'activités

Structures sociales

Associations d'insertion sociale

Estimation financière

Fonctionnement d'un Pôle Mobilité : environ 70 K € / an (y compris le salaire d'un agent dédié)

Intégration de la mobilité dans les interventions sur l'insertion sociale : aucun surcoût

• Horizon de réalisation

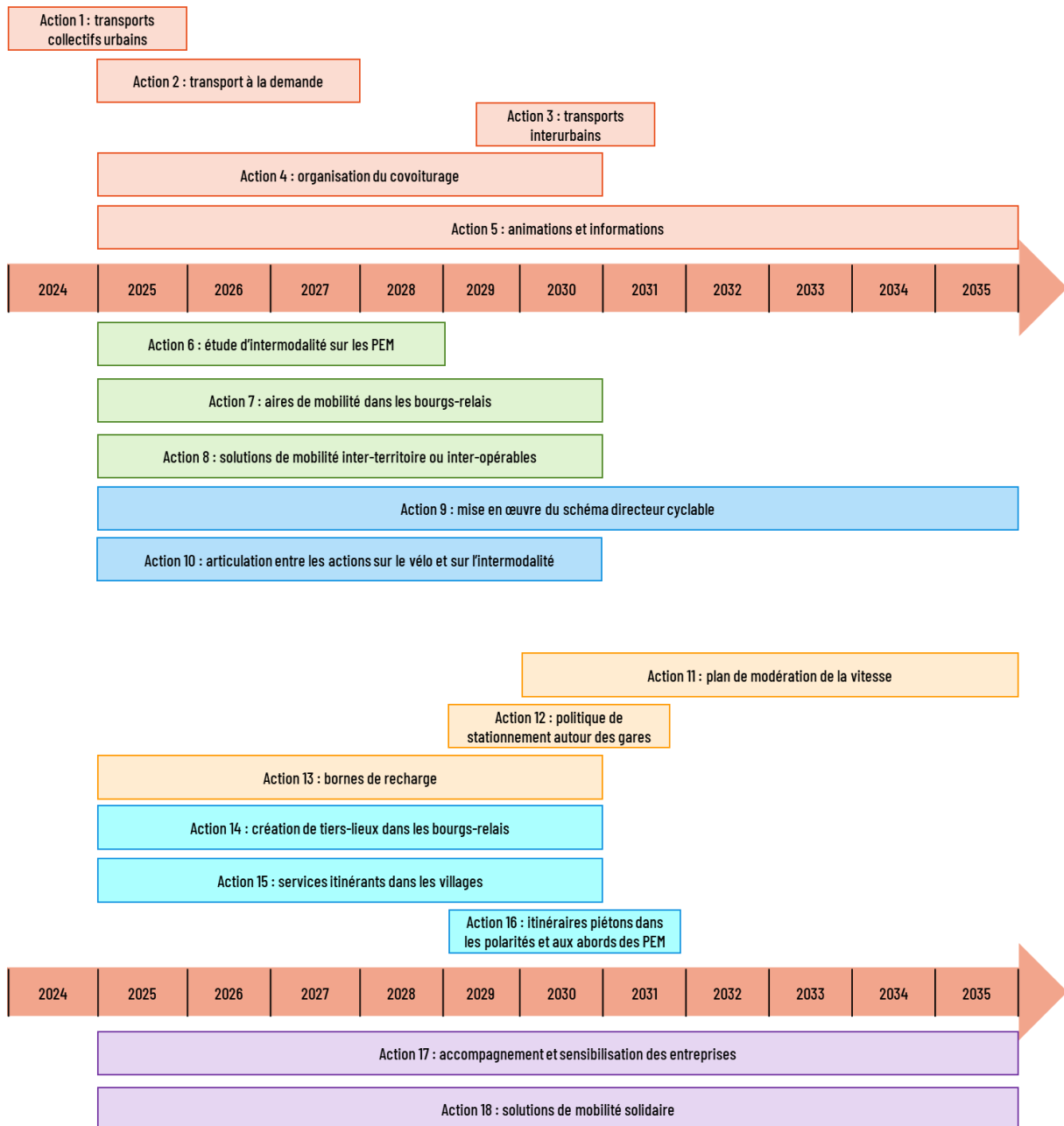
2025 - 2035



5 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

5.1 Phasage général du plan d'actions

Le phasage général du plan d'actions est présenté ci-dessous, permettant de disposer d'une image globale du calendrier de mise en œuvre et des interactions potentielles entre les différentes actions.



5.2 Chiffrage général du plan d'actions

Le tableau ci-dessous présente le chiffrage général du plan d'actions, permettant de synthétiser les informations correspondantes apparaissant dans chacune des fiches actions.

Axes stratégiques et intitulés des actions	Estimation des coûts supplémentaires	
	Investissement	Fonctionnement annuel
Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement		
1. Faire évoluer le réseau de transports urbains dans la centralité de Crépy-en-Valois et le développer dans les centralités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec		155 000 €
2. Expérimenter / mettre en place un système de transport à la demande zonal vers les polarités du territoire	40 000 €	82 000 €
3. Travailler avec la Région sur la modification des dessertes de car interurbain et valoriser les arrêts de car existants	108 000 €	
4. Organiser le covoiturage à l'échelle du territoire et promouvoir sa pratique	400 000 €	5 000 €
5. Réaliser des animations et campagnes d'information sur la mobilité durable auprès du grand public		19 000 €
Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins		
6. Réaliser une étude d'intermodalité sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) de niveau 3 et mettre en œuvre le réaménagement du PEM de Crépy-en-Valois	1 450 000 €	
7. Créer des aires de mobilité dans les bourgs-relais ou centralités locales, permettant un accès à un panel d'offres de mobilité et de services urbains	1 350 000 €	
8. Echanger avec Ile-de-France Mobilités et la Région Hauts-de-France sur la mise en place de solutions de mobilité inter-territoires ou interopérables		
Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique		
9. Mettre en œuvre les itinéraires cyclables et les services vélo définis dans le schéma directeur mods actifs (SDMA)	30 000 000 €	
10. Permettre une bonne articulation entre les actions d'intermodalité du PDMS et les actions de mobilité cyclable du schéma directeur cyclable	<i>Déjà inclus dans l'action n°9</i>	



Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie		
11. Mettre en œuvre un plan de modération de la vitesse et de circulation visant à apaiser les traversées de centres-villes et centres-bourgs	50 000 €	
12. Etudier la politique de stationnement autour des gares mieux accueillir les usagers pendulaires et favoriser le report vers les autres modes	<i>Déjà inclus dans l'action n°11</i>	
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques		
Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de « mobilité inversée »		
14. Développer des services locaux dans les bourgs-relais à proximité des aires de mobilité	400 000 €	
15. Favoriser l'accueil et le développement de services itinérants dans les villages	150 000 €	150 000 €
16. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les polarités urbaines et aux abords des pôles d'échanges	<i>Déjà inclus dans les actions n°6 et n°7</i>	
Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés		
17. Accompagner et sensibiliser les entreprises à la mobilité durable, notamment sur le covoiturage vers l'emploi		52 000 €
18. Développer des solutions de mobilité solidaire et d'accompagnement aux publics en insertion professionnelle		70 000 €

5.3 Modalités de suivi et d'évaluation

La mise en œuvre du PDMS impliquera la mobilisation d'une instance politique, chargée de la coordination des mesures de mobilité, ainsi que du suivi régulier et partagé de l'avancement des plans d'actions.

De plus, la mise en place d'une instance de suivi technique, associant les techniciens chargés de mettre en œuvre les actions, permettra de capitaliser les expériences et d'assurer la cohérence des approches opérationnelles.

Dans ce cadre, il sera important de mobiliser le chargé de mission Mobilité de la Communauté de Communes, chargé d'organiser le suivi technique des plans d'actions. Cette personne pourra aussi prendre en charge le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM).

Le suivi et l'évaluation des actions du PDMS sont des aspects essentiels de la démarche à l'horizon 2035. Ils permettront de vérifier l'avancement des actions, d'analyser leurs impacts et d'adapter les mesures en conséquence.

Par ailleurs, le cas échéant, ces instances de suivi pourront être intégrées dans celles prévues pour les autres démarches de planification urbaine, favorisant ainsi une cohérence entre les actions d'urbanisme et de mobilité.

Dans le cadre du PDMS, plusieurs actions ont été identifiées, permettant d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du plan d'actions :

- Mettre en place un comité de suivi du PDMS (configuration similaire au comité de pilotage lors de l'élaboration), se réunissant une fois par an, dans le but d'échanger sur l'avancement du plan d'actions, d'évoquer les difficultés, de partager les expériences réussies et de mettre en cohérence les actions locales. Associer le SMTCO, le Département, la Région et les territoires voisins à ce comité de suivi.
- Réaliser un suivi technique du PDMS, en s'appuyant sur des instances existantes. Réunir le comité des partenaires pour toute évolution substantielle de l'offre. Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière.
- Identifier un référent mobilité, chargé du suivi technique du PDMS et du conseil mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires). Les tâches assurées par le référent Mobilité seront multiples : produire les données transversales, récupérer les données territoriales, remplir le tableau de bord, organiser les réunions techniques, intervenir dans les entreprises pour les sensibiliser à la mobilité, apporter un accompagnement aux structures réalisant un plan de mobilité employeur...
- Construire un tableau de bord de suivi du PDMS et recueillir l'ensemble des indicateurs concernés. Transférer ces données au référent mobilité des structures partenaires, pour alimenter leurs outils de suivi de la mobilité. Mettre ces données à disposition en open data.



5.4 Indicateurs de suivi du plan d'actions

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des indicateurs de suivi du plan d'actions, permettant de synthétiser les informations correspondantes apparaissant dans chacune des fiches actions.

Axes stratégiques et intitulés des actions	Indicateurs de suivi				
Concevoir des solutions de mobilité performantes vers l'emploi, la formation et l'enseignement					
1. Faire évoluer le réseau de transports urbains dans la centralité de Crépy-en-Valois et le développer dans les centralités secondaires de Nanteuil-le-Haudouin et Le Plessis-Belleville - Lagny-le-Sec	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation du réseau de bus urbain	Niveau de trafic sur les voies internes à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec	
2. Expérimenter / mettre en place un système de transport à la demande zonal vers les polarités du territoire	Taux de couverture des communes du territoire par le TAD	Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers la polarité locale	Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers Crépy-en-Valois ou Nanteuil-le-Haudouin	Fréquentation du service de TAD	
3. Travailler avec la Région sur la modification des dessertes de car interurbain et valoriser les arrêts de car existants	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation du réseau de bus urbain	Niveau de trafic sur les voies structurantes du territoire	
4. Organiser le covoiturage à l'échelle du territoire et promouvoir sa pratique	Part modale du covoiturage	Part de déplacements autosolistes	Taux de motorisation	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec	Niveau de trafic sur la RN 2 et les routes structurantes en direction du pôle de Roissy
5. Réaliser des animations et campagnes d'information sur la mobilité durable auprès du grand public	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Part modale du covoiturage	Part modale des modes actifs	Nombre de campagnes d'information par an
Renforcer l'intermodalité et travailler les interfaces avec les territoires voisins					
6. Réaliser une étude d'intermodalité sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) de niveau 3 et mettre en œuvre le réaménagement du PEM de Crépy-en-Valois	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3	Fréquentation du réseau de bus urbain	Niveau de trafic sur les voies d'accès à la gare de Crépy-en-Valois
7. Créer des aires de mobilité dans les bourgs-relais ou centralités locales, permettant un accès à un panel d'offres de mobilité et de services urbains	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Part modale du covoiturage	Part modale des modes actifs	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour



8. Echanger avec Ile-de-France Mobilités et la Région Hauts-de-France sur la mise en place de solutions de mobilité inter-territoires ou interopérables	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation du réseau de bus urbain	Niveau de trafic sur les voies structurantes du territoire	
Faire du vélo un outil d'accès, de développement économique et touristique					
9. Mettre en œuvre les itinéraires cyclables et les services vélo définis dans le schéma directeur modes actifs (SDMA)	Part modale des modes actifs pour les déplacements vers Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec	Part modale des modes actifs pour les déplacements à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires	Niveau de trafic à l'intérieur de Crépy-en-Valois et des pôles secondaires		
10. Permettre une bonne articulation entre les actions d'intermodalité du PDMS et les actions de mobilité cyclable du schéma directeur cyclable	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3	Part modale des modes actifs pour les déplacements vers la gare de Crépy-en-Valois	Part modale des modes actifs pour les déplacements vers les pôles d'échanges de niveau 3
Repenser la place de la voiture, des poids lourds et des modes actifs dans l'espace public, favorisant un meilleur cadre de vie					
11. Mettre en œuvre un plan de modération de la vitesse et de circulation visant à apaiser les traversées de centres-villes et centres-bourgs	Part modale de la voiture	Niveau de trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains			
12. Etudier la politique de stationnement autour des gares mieux accueillir les usagers pendulaires et favoriser le report vers les autres modes	Part modale de la voiture pour les déplacements vers Crépy-en-Valois	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois	Niveau de trafic sur les voies internes à Crépy-en-Valois	Nombre de places de stationnement aux abords de la gare et dans le centre-ville de Crépy-en-Valois	
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques	Taux de motorisation en véhicules électriques	Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques			
Renforcer les centralités locales en tant que lieu d'accès aux services du quotidien dans une démarche de « mobilité inversée »					
14. Développer des services locaux dans les bourgs-relais à proximité des aires de mobilité	Part modale des modes actifs dans les pôles relais	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour	Nombre d'Espaces Frances Services (pérennes ou itinérants) sur le territoire	Nombre de services itinérants (publics ou privés) dans les pôles relais	
15. Favoriser l'accueil et le développement de services itinérants dans les villages	Part modale des modes actifs dans les pôles relais	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour	Nombre d'Espaces Frances Services (pérennes ou itinérants) sur le territoire	Nombre de services itinérants (publics ou privés) offerts dans les pôles relais	



16. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les polarités urbaines et aux abords des pôles d'échanges	Part modale de la marche dans les polarités urbaines	Niveaux de trafic dans les polarités urbaines			
Contribuer à l'intégration socio-professionnelle des publics vulnérables ou éloignés					
17. Accompagner et sensibiliser les entreprises à la mobilité durable, notamment sur le covoiturage vers l'emploi	Part modale du covoiturage	Part de déplacements autosolistes	Taux de motorisation	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Crépy-en-Valois, Nanteuil-le-Haudouin, Le-Plessis-Belleville et Lagny-le-Sec	Niveau de trafic sur la RN 2 et les routes structurantes en direction du pôle de Roissy
18. Développer des solutions de mobilité solidaire et d'accompagnement aux publics en insertion professionnelle	Nombre de déplacements en transport solidaire	Taux de chômage sur le territoire et dans les communes rurales			

