



ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

RAPPORT DE SYNTHÈSE

Version 1, 01/03/2024

0. INTRODUCTION

1. PHASE 1 : DIAGNOSTIC

2. PHASE 2 : STRATÉGIE DE MOBILITÉ

3. PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS

4. ANNEXES



0

INTRODUCTION

INGETEC

0.1

Objectifs, organisation et planning de l'étude

INGETEC

Concevoir un Plan de Mobilité Simplifié qui vise à répondre aux enjeux suivants :

- Coordonner les actions sur le thème des transports en lien avec la mise en œuvre du PCAET
- Repenser la mobilité sur le territoire, que ce soit la mobilité des personnes ou des marchandises
- Développer une approche globale et multimodale des déplacements à l'échelle intercommunale, en lien avec le développement souhaité du territoire

Objectifs :



Améliorer l'offre de mobilité pour tous les habitants sur la CC Thelloise et en lien avec les territoires limitrophes



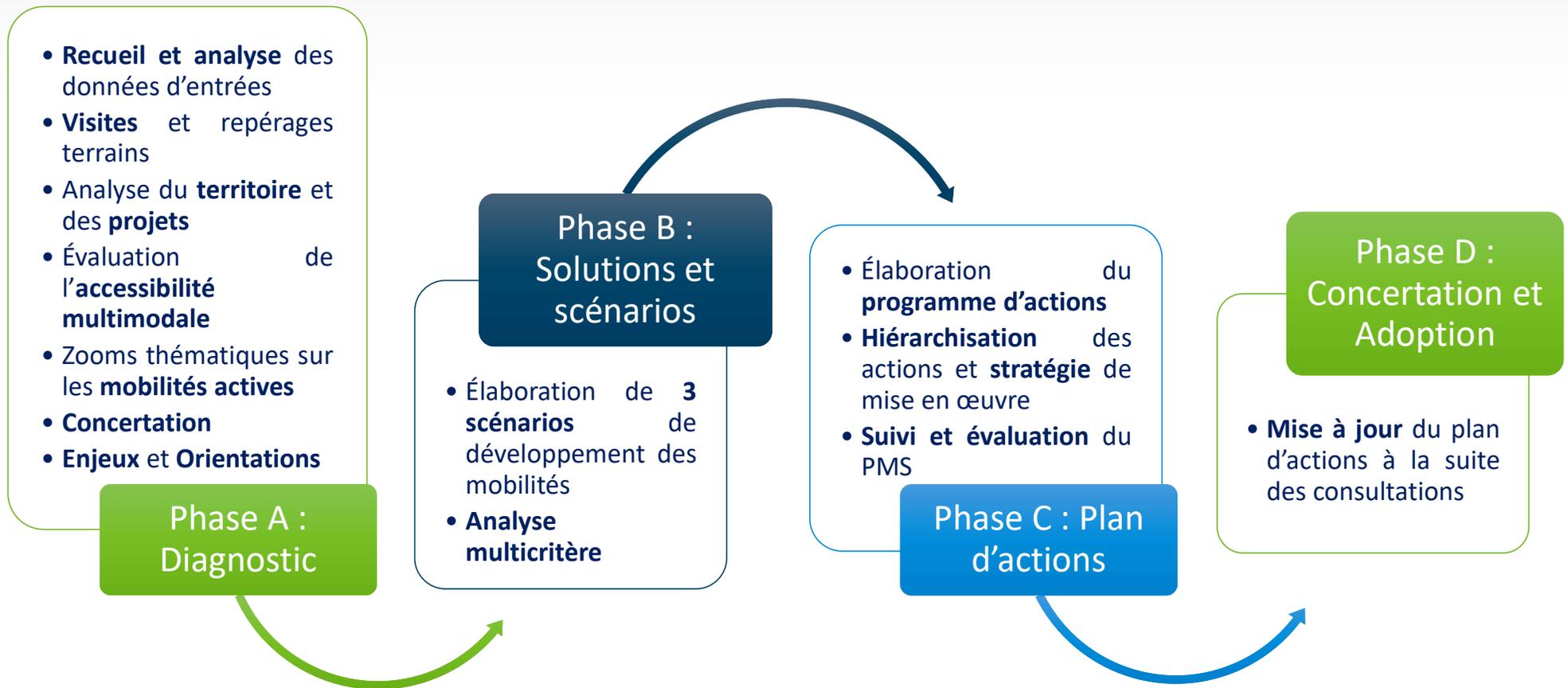
Développer les modes alternatifs à l'usage de la voiture (TC, TàD, modes actifs, mobilités partagées...)



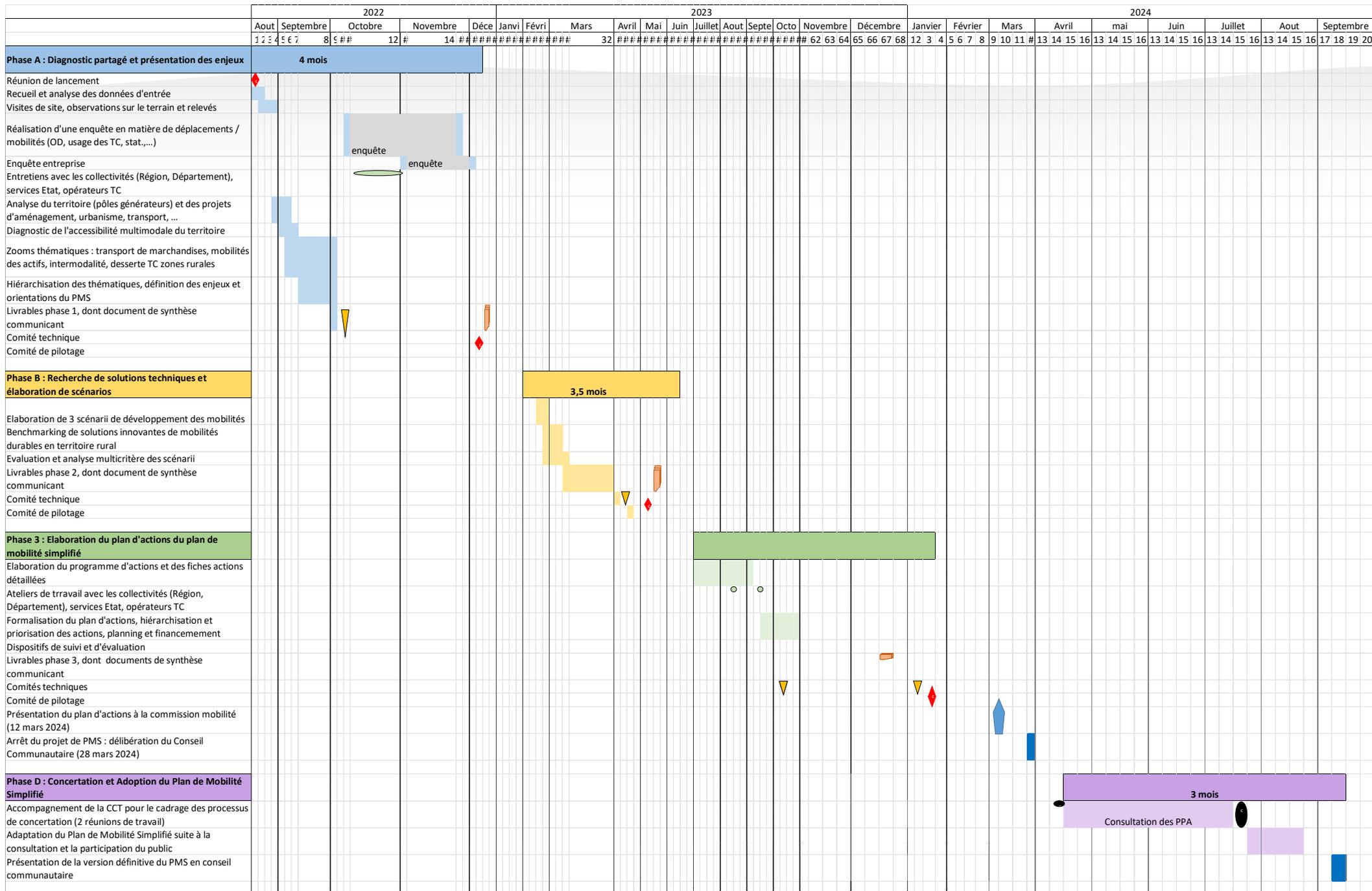
Encourager la transition énergétique des transports (réduction de la dépendance aux énergies fossiles)



Optimiser les flux de marchandises



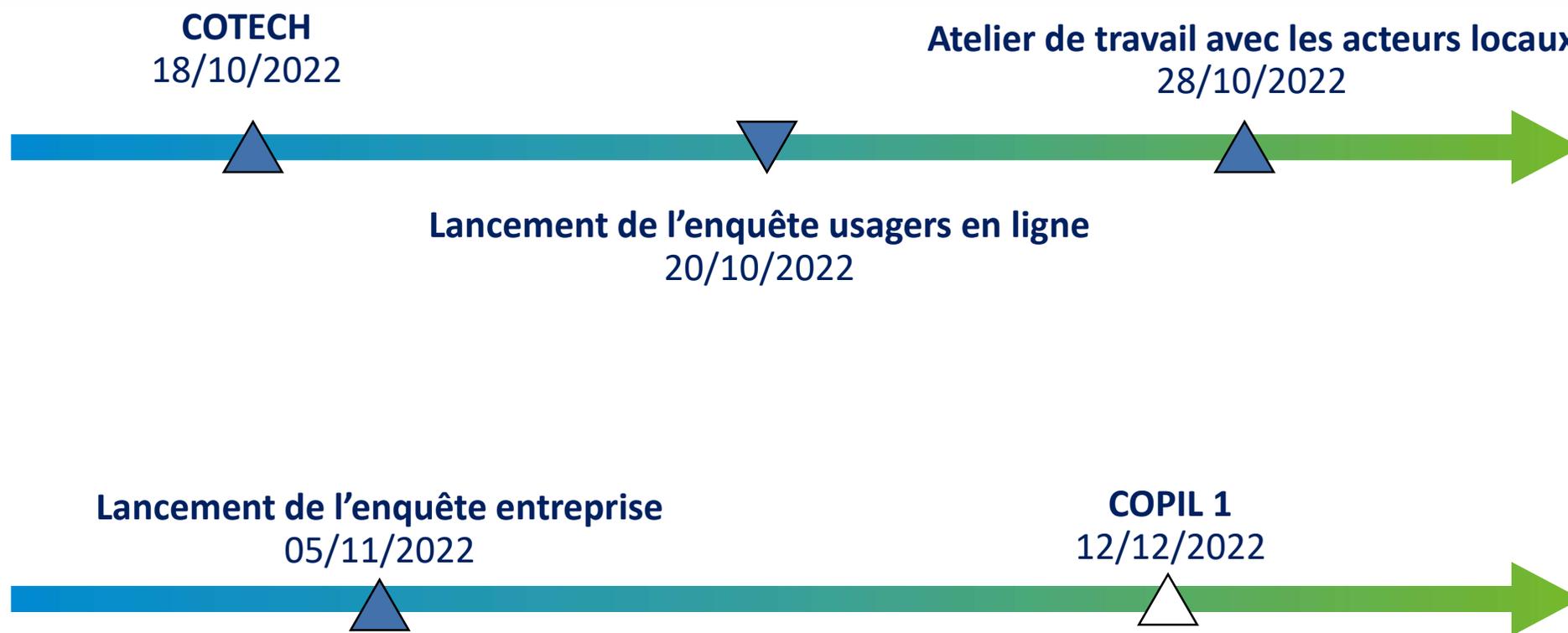
Planning de l'étude



0.2

Démarche de concertation

INGETEC



Enquête auprès des habitants et des usagers

Mise en ligne pendant une durée de 3 semaines :
Du 20 octobre au 14 novembre 2022

332 Réponses collectées

La diffusion de l'information sur l'enquête a été faite via :

- Le site et les réseaux sociaux de la Communauté de communes Thelloise ;
- Un communiqué de presse ;
- L'ensemble des mairies composant la CCT

Enquête auprès des entreprises

Mise en ligne pendant une durée de 3 semaines :
Du 05 novembre au 28 novembre 2022

10 Réponses collectées

L'enquête a été diffusée directement aux représentants des entreprises.

Les deux enquêtes ont été administrées via l'application





1

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

Décembre 2022

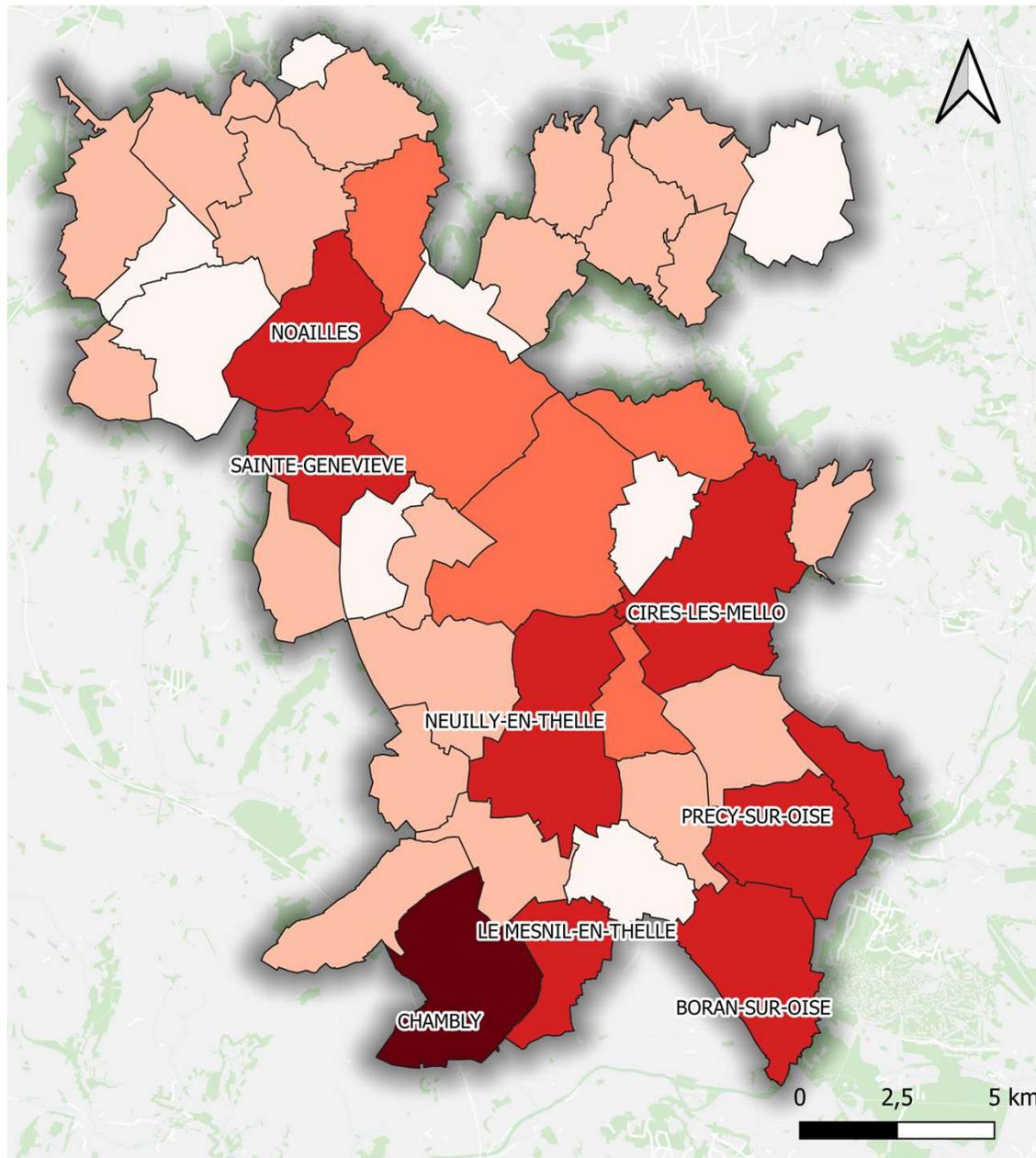
INGETEC



Analyse du territoire et des projets

INGETEC

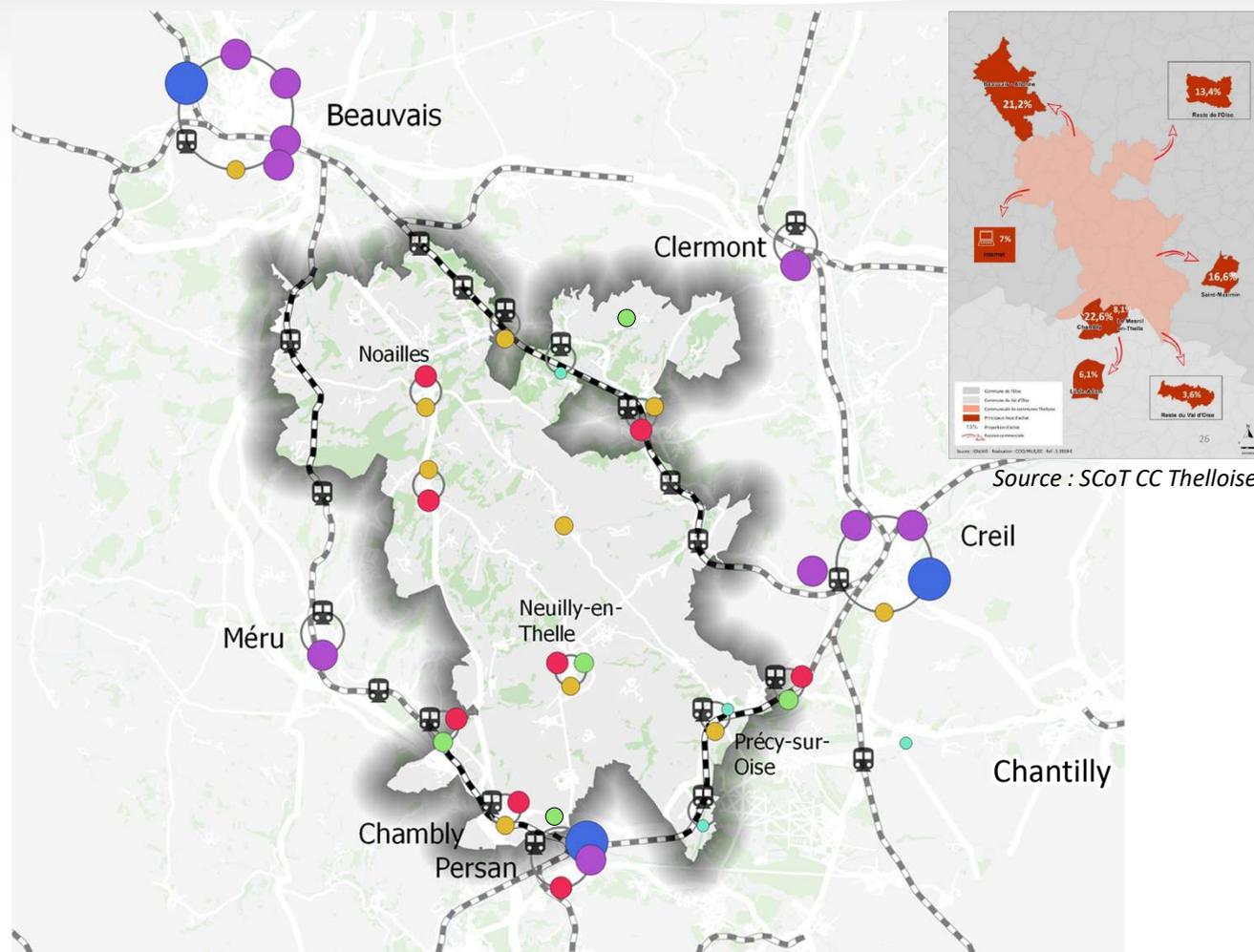
Répartition de la population



- La Communauté de Communes Thelloise regroupe 41 communes pour 62 315 habitants (INSEE 2019).
- On constate une forte influence de l'Oise et de l'attraction de la région parisienne sur le Sud du territoire.
- **Chambly représente un pôle majeur excentré.**
- **Des pôles d'équilibres sont répartis sur le territoire (Neully-en-Thelle, Noailles et Sainte-Geneviève notamment).**

Pôles générateurs du territoire

- **Le territoire est desservi par le train uniquement en périphérie.**
- 2 communes sont génératrices de flux à l'intérieur du territoire : Neuilly-en-Thelle et Noailles.
- Des pôles générateurs sont présents au Sud (Chambly, Persan), au Nord (Beauvais) et à l'Est (Creil) notamment concernant les hôpitaux et les lycées.
- **On constate quelques pôles commerciaux dans le cœur du territoire** (Noailles, Neuilly-en-Thelle, Cires-les-Mello, Sainte-Geneviève).
- **Chambly** : Pôle commercial / de loisirs / de cultures et la seule commune, pour le moment, ayant un centre médical (Maison de Santé).
- **Des zones commerciales majeures du secteur** : Saint-Maximin, Beauvais et l'Isle Adam.



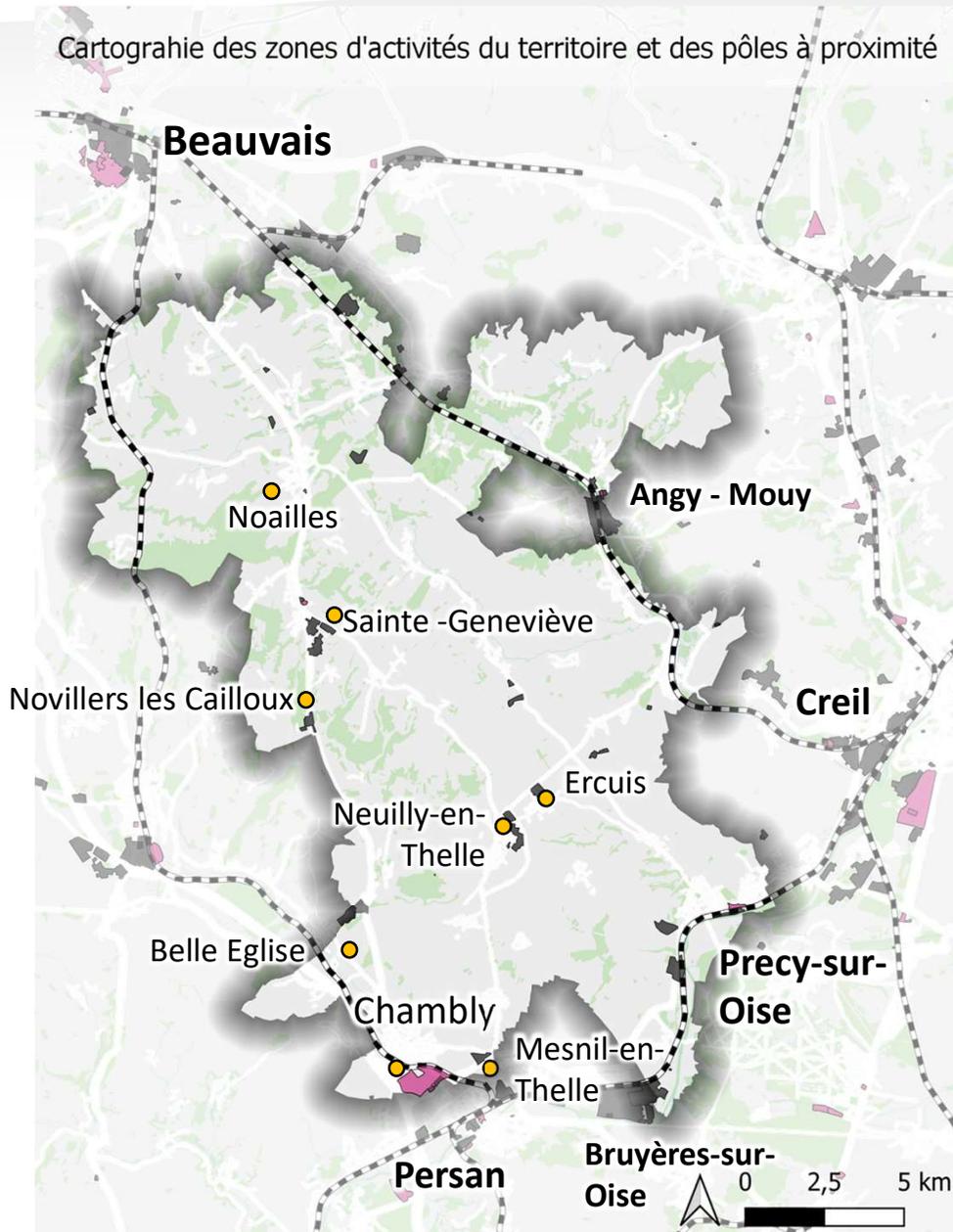
Source : SCoT CC Thelloise

Légende :

- | | | |
|-------------|--------------------|---------|
| ● Hopital | ● Collège | ● Lycée |
| ● Commerces | ● Santé | ● Gare |
| | ● Lieu touristique | |



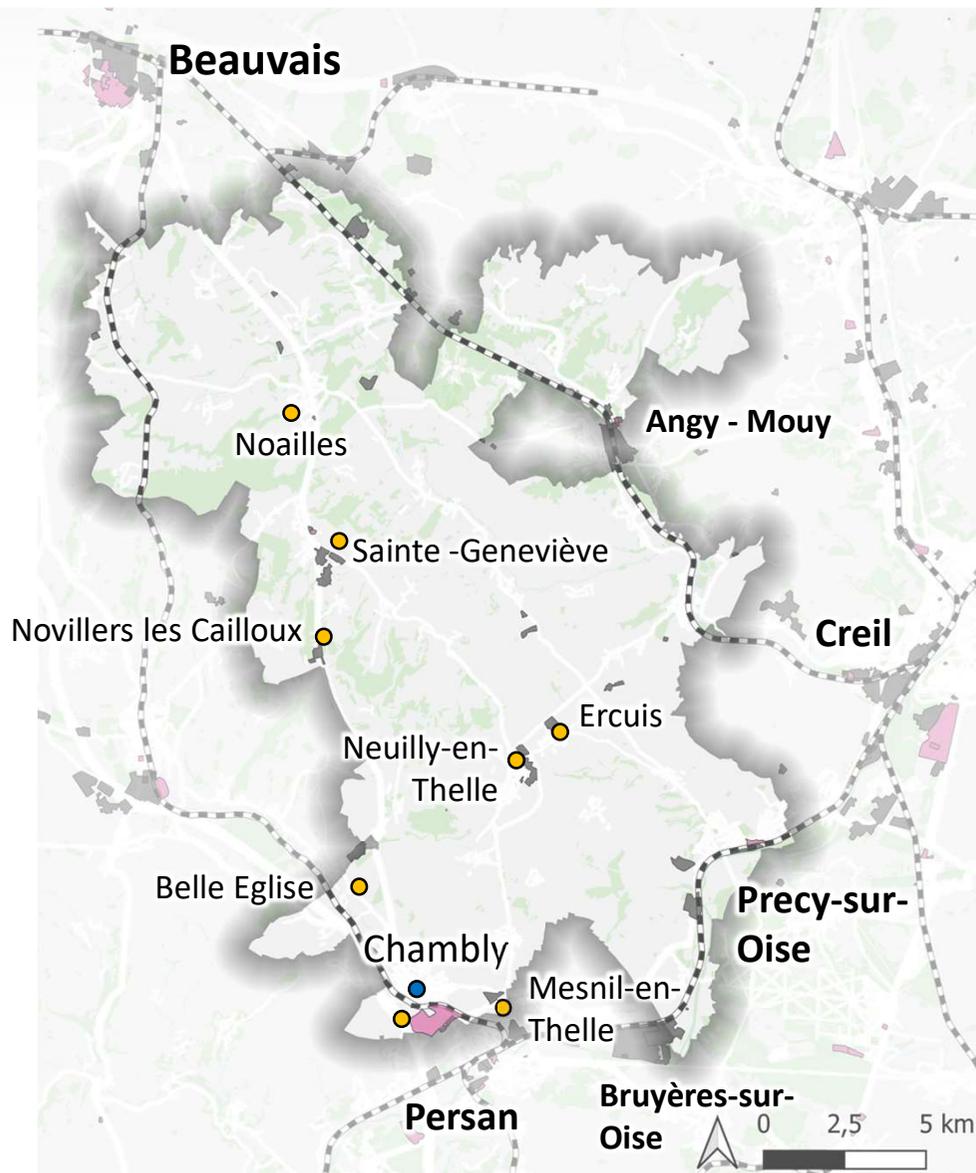
Cartographie des zones d'activités du territoire et des pôles à proximité



- Des pôles d'activités importants à proximité du territoire (Beauvais, Persan, Bruyères-sur-Oise et Creil) et d'autres internes au territoire (notamment à Chambly, Mesnil en Thelle, Neully-en-Thelle et Sainte-Geneviève).
- La CC a pour objectif de développer l'emploi localement, à travers l'extension et/ou densification des zones d'activités économiques existantes.
- **Plusieurs projets sont actuellement en réflexion, notamment :**
 1. Extension de la zone d'activités économiques des Portes de l'Oise à Chambly
 2. Extension de zone économique à Sainte-Geneviève
 3. Densification de la ZAE de Noailles
 4. Extension de la ZAE de Neully-en-Thelle
 5. Densification de la zone industrielle et logistique de Mesnil-en-Thelle
 6. Création du Parc d'Activités Économiques Chambly - Belle Église

**Cf annexes note projet complément du diffuseur de Chambly pour plus d'informations sur les projets d'extension des ZAE sur le territoire*

Projets de développement urbain à moyen et long terme



- **Plusieurs projets de développement urbain à moyen/long terme notamment à Chambly :**
 - Développement des zones dédiées à l'Habitat à Chambly
 - Réalisations d'équipements sportifs et culturels à Chambly
- **Une prison à Bernes sur Oise 95 à l'horizon 2027 (600 détenus).**

Légende

- **Projet de développement urbain**
- **Projet d'extension de ZAE**
- Ligne ferroviaire
- Zones commerciales
- Zones industrielles

**Cf annexes note projet complément du diffuseur de Chambly pour plus d'informations sur les projets d'extension des ZAE sur le territoire*

- **Le territoire et ses environs connaissent plusieurs points d'attractions touristiques :**



1- Musée moulin de la broserie (Saint-Félix)



2- Abbaye de Royaumont



3- Château de Chantilly

- **La plage de Lys-Chantilly aux abords de l'Oise, ancien lieu touristique réputé, a tout pour redevenir un lieu attractif et de développement touristique à l'échelle de la CC.** Des travaux ont déjà été effectués depuis 2015 pour la remise aux normes d'une salle de restauration. Le projet n'est pas encore ouvert au public à cause de problématiques juridiques.



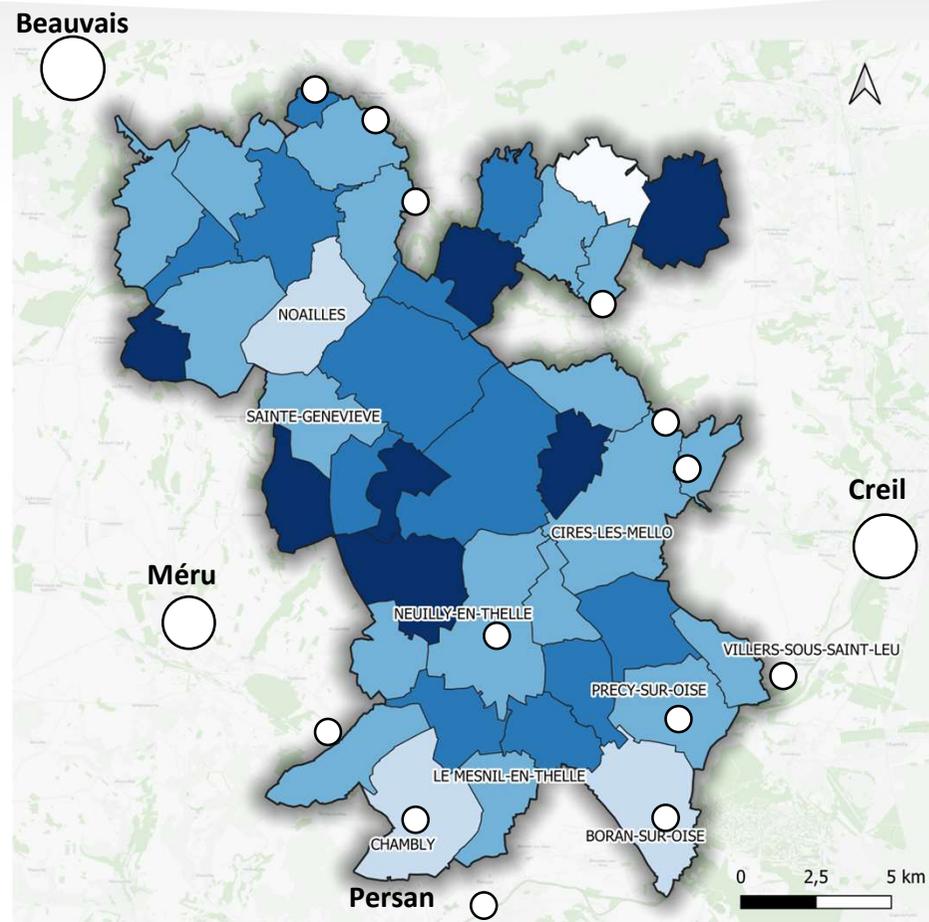
Plage de Boran-sur-Oise en 1933



Plage de Boran-sur-Oise en 2022

Synthèse des enjeux démographiques et socio-économiques

- **Un territoire attractif** en raison de sa situation géographique à la frontière de l'Île de France, de l'espace encore disponible à la construction, de la proximité des axes routiers structurants comme la D1001, l'A16, l'A1 et l'A104 et des grandes lignes de transports en commun en liaison avec la Région Parisienne.
- **Une croissance démographique importante** en vue des projets urbains et économiques qui se développent à court et moyen terme sur son territoire.
- **Chambly le pôle d'attractivité principal excentré du territoire.** Les autres pôles restent externes au territoire.
- **Une richesse naturelle et patrimoniale.**



Une corrélation globale entre le taux de motorisation des ménages et l'offre de transports en commun.

Légende :

○ Gare SNCF

Taux de motorisation des ménages

85 - 90 %

90 - 95 %

95 - 98 %

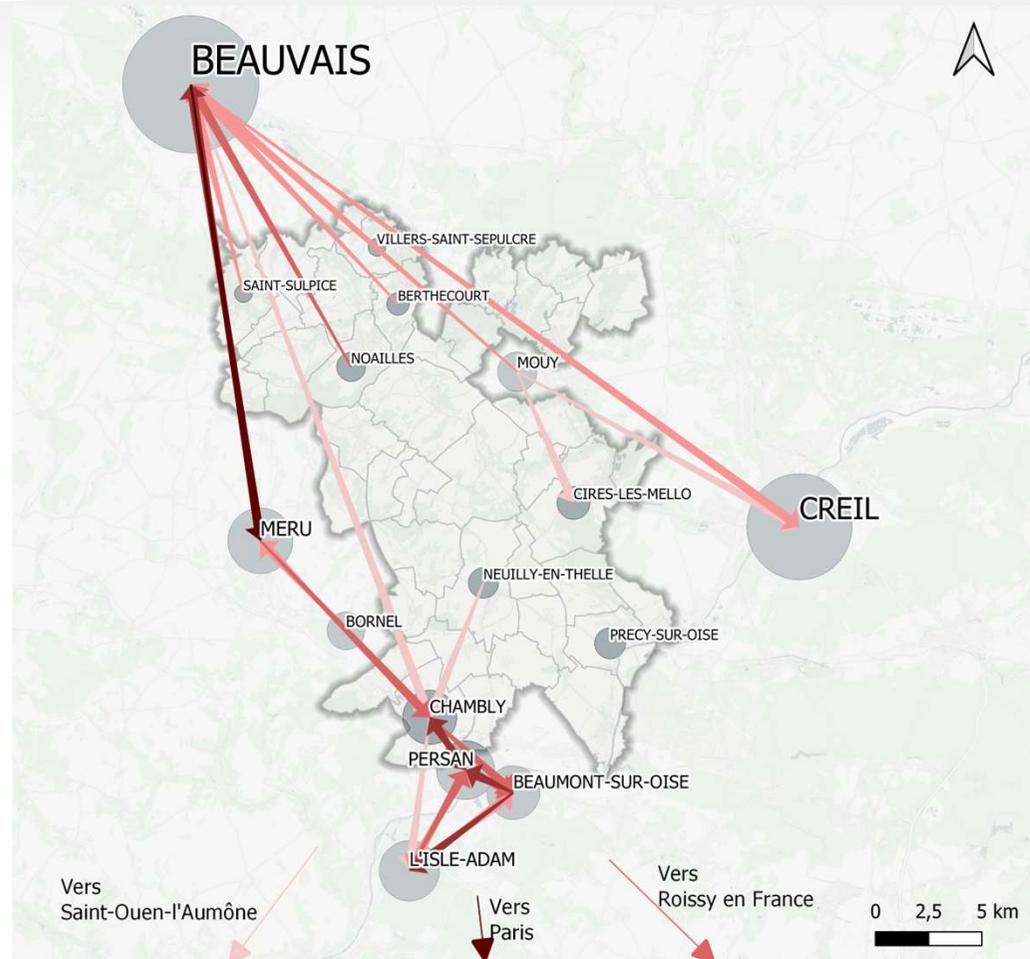
98 - 100 %

□ Absence de données

1.2

Déplacements sur le territoire - Généralités

INGETEC

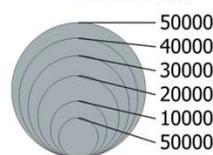


Légende

Déplacement domicile - travail

- 104 - 121
- 121 - 136
- 136 - 160
- 160 - 245
- 245 - 439

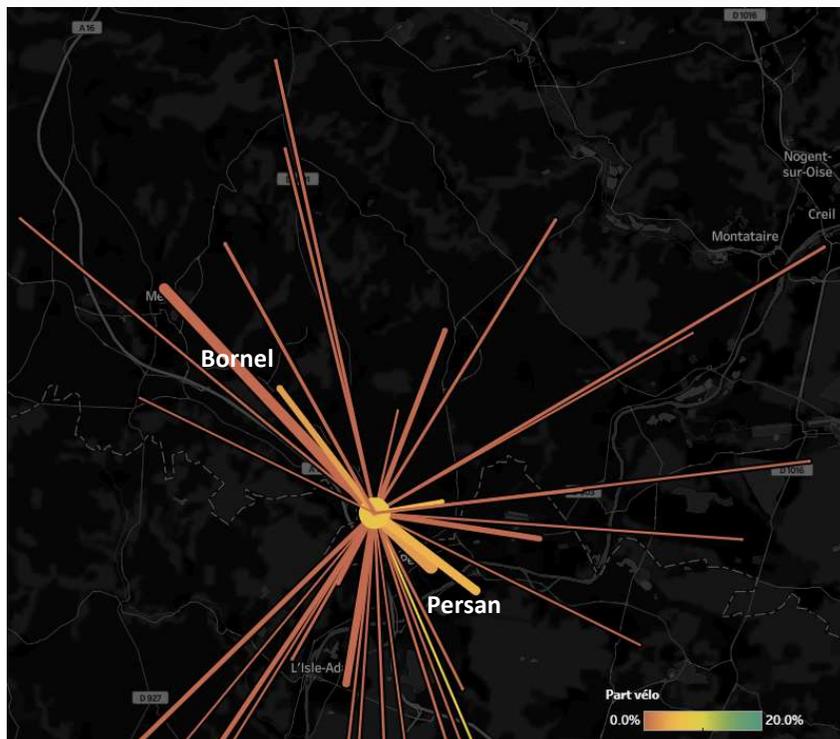
Communes génératrices de flux
POPULATION



- Les déplacements sont orientés principalement à l'extérieur du territoire (de passage/en transit).
- A noter que 86 % de la population Thelloise travaille à l'extérieur du territoire pour rejoindre principalement la région parisienne mais également la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle.
- D'autres pôles extérieurs sont attractifs au territoire :
 - Beauvais au Nord
 - Méru à l'Ouest
 - Creil à l'Est
- La majorité des flux internes est entre Chambly et Neuilly-en-Thelle (Chambly étant un pôle d'emploi principal de la CC Thelloise).

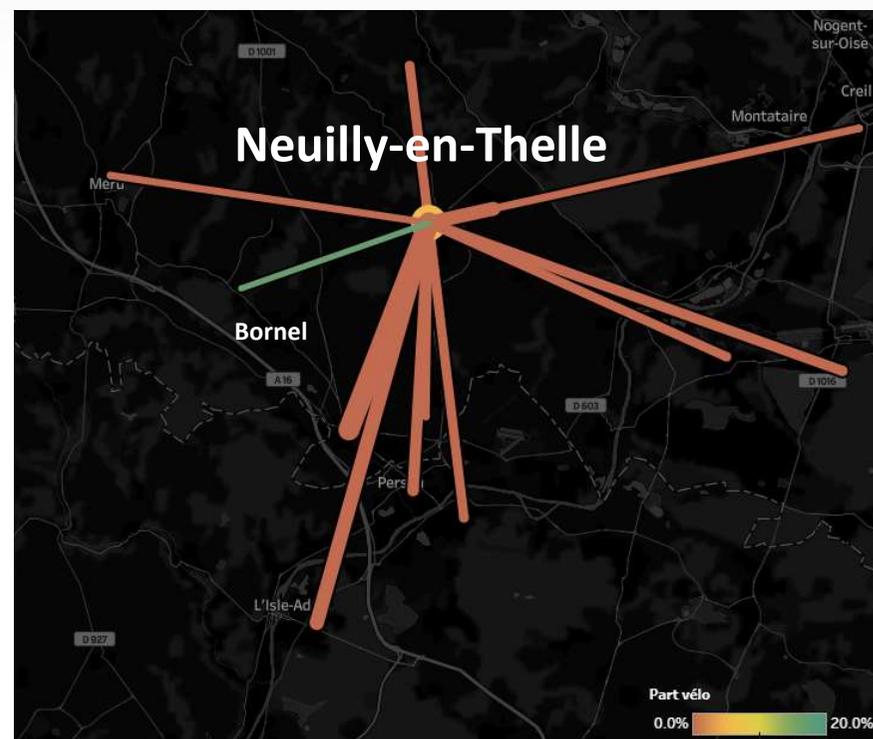
Synthèse des déplacements Domicile - Travail - Zoom sur Chambly et Neuilly-en-Thelle

Chambly : Un pôle principal excentré et orienté vers les pôles externes de la CC.



- Des déplacements essentiellement en voiture vers les communes voisines ou les pôles importants notamment Persan, Méru et L'Isle Adam.
- Lien avec les autres communes au Nord de la CC Thelloise limité.
- Une part modale importante (10%) pour le vélo en liaison avec Bornel et Persan.

Neuilly-en-Thelle : Un pôle secondaire au cœur des problématiques de déplacement du territoire.



- Lien avec les principaux pôles de proximité et alentours à la CC Thelloise.
- A noter que la majorité des déplacements sont vers Chambly, Bornel et L'Isle Adam.
- Une part modale importante (20%) pour le vélo en liaison avec Bornel.

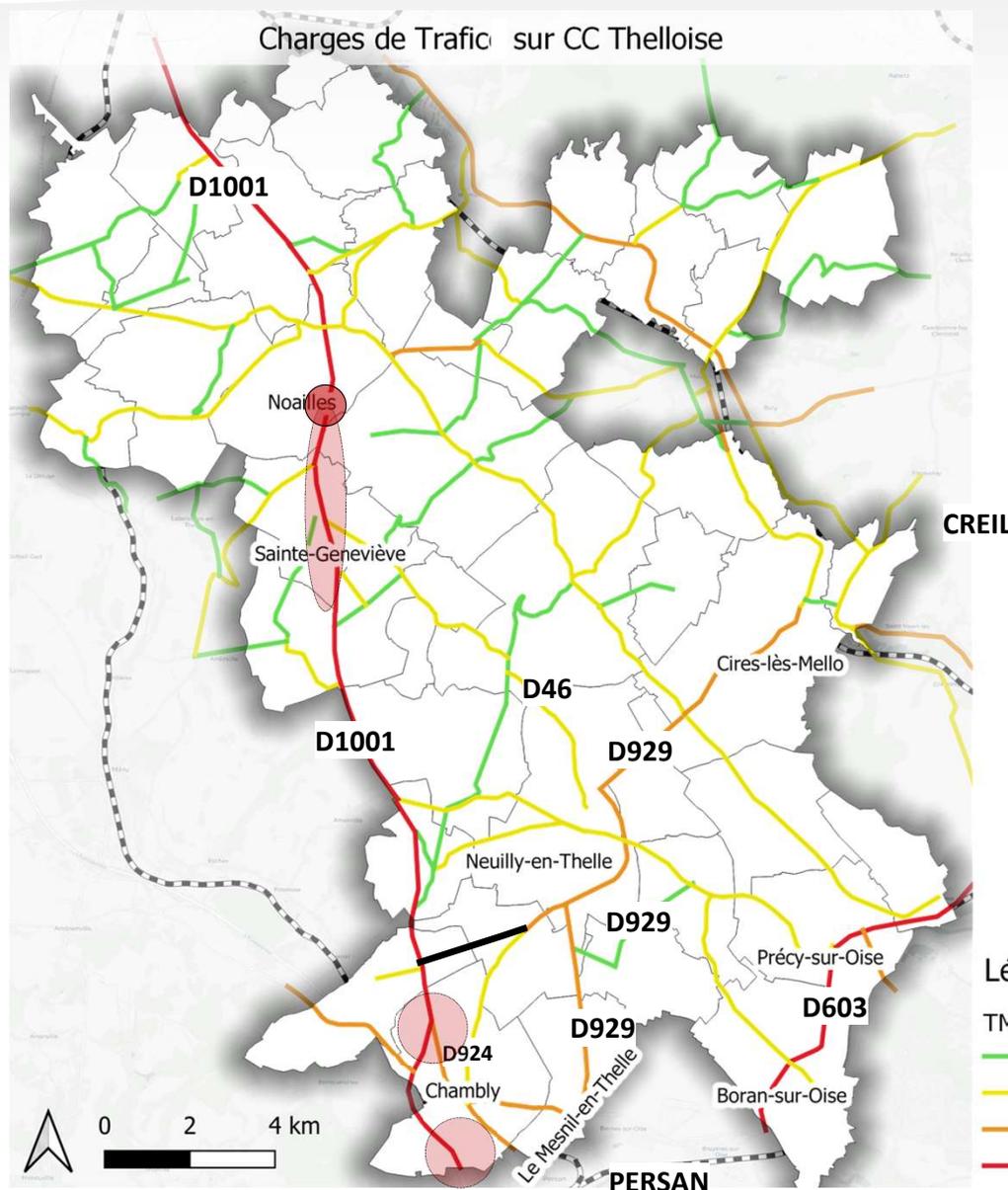
Source : Liaisons Domicile-Travail 2017 (Enquête INSEE)

1.3

Déplacements motorisés (Véhicules Légers, Poids Lourds)

INGETEC

BEAUVAIS



Source : Comptages communautaire 2021/2022

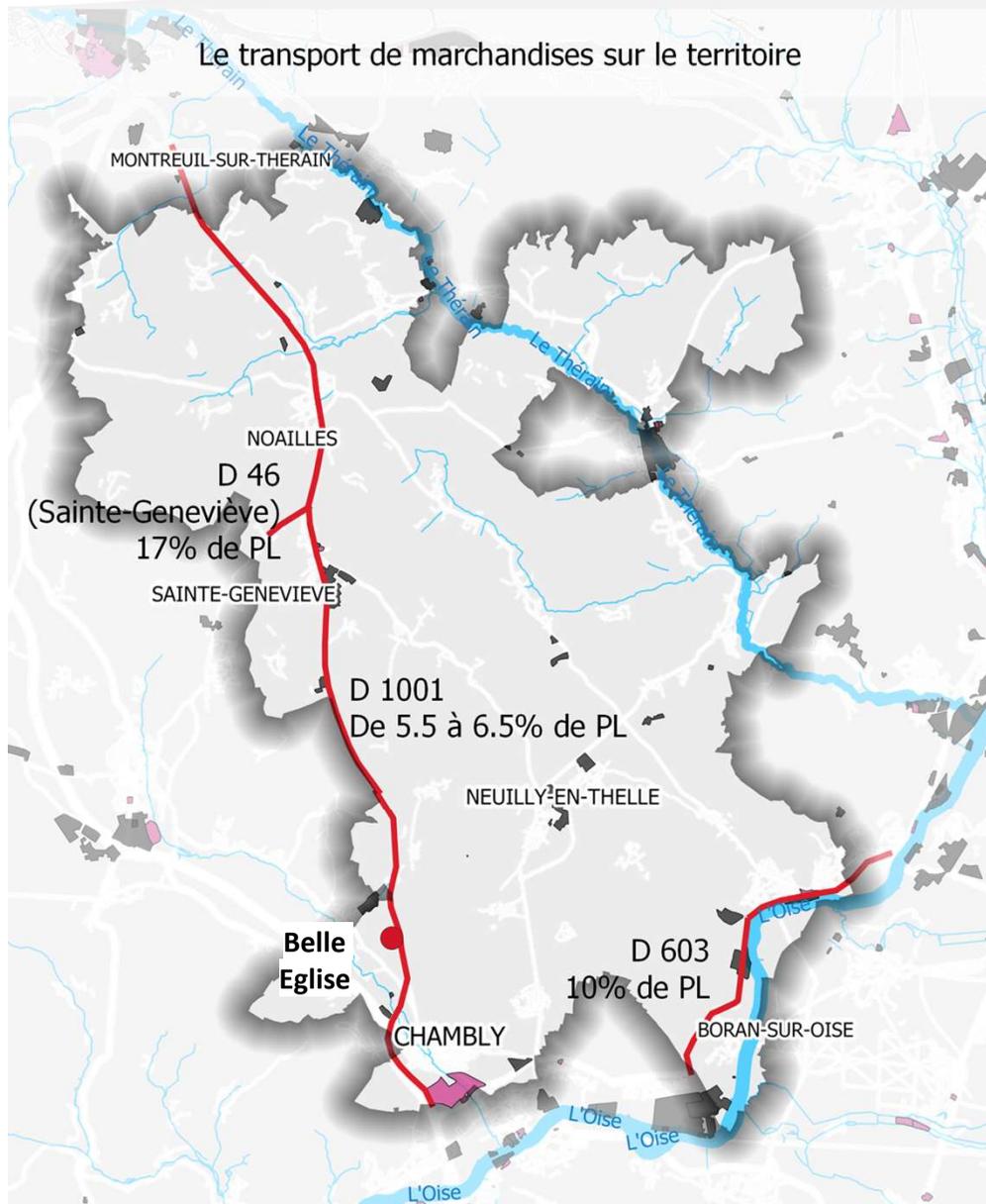
- Le territoire connaît des flux importants sur l'axe principal RD1001, axe à 90km/h avec plus de 10 000 véh/jour. Il relie les principaux points d'intérêts externes et internes au territoire.
- Des flux moins importants sur l'axe RD929 (entre 4000 et 10000 véh/jour) qui fait la liaison entre Creil, Neuilly-en-Thelle et Persan.
- Les autres axes restent peu empruntés avec des flux faibles (entre 1000 et 4000 véh/jour).

Des problèmes de congestion sont observés sur :

- Les entrées principales du territoire, notamment sur la RD1001 à l'entrée de Chambly ainsi que sur le tronçon entre Noailles et Sainte-Geneviève.
- Au centre-ville de Noailles.

Légende :

- TMJA - Tout véhicule confondu
- Green: < 1000 veh/j
 - Yellow: Entre 1000 et 4000 veh/j
 - Orange: Entre 4000 et 10000 veh/j
 - Red: > 10 000 veh/j



- Des axes accueillants un trafic de PL important notamment la RD 1001, l'axe principal de transport de marchandises sur le territoire avec +1500 PL/jour.
- Le Thérain et L'Oise représente un potentiel de transport de marchandises par voie fluviale (desserte des zones d'activités de Beaumont-sur-Oise, L'Isle d'Adam, Creil, Pontoise, la Seine). Un lien est également possible avec Compiègne et l'éventuel Canal Seine Nord Europe (CSNE). Aujourd'hui, la voie fluviale est appropriée à un certain type de logistique en particulier pour les produits du BTP.
- L'anticipation des flux futurs et la réduction des nuisances actuelles liées au trafic de PL notamment dans le Sud du territoire représente un enjeu majeur de progression de la logistique à l'échelle du territoire.

Légende

- Zones d'activités
 - Zone commerciales
 - Zones industrielles
 - Projet de nouvelle zone d'activité
 - Principaux axes routiers dédiés à la logistique
- 0 2,5 5 km

1.4

Déplacements en transports en commun

INGETEC

Plusieurs projets de liaisons ferroviaires sont en développement afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun :

- La liaison Roissy-Picardie qui porte sur un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare Aéroport CDG2 TGV.

→ Raccordement de la Gare TGV Roissy CDG à la ligne Paris-Creil (potentiel lien avec le réseau Pass Thelle Bus en gare de Chantilly).

Chantilly-Gouvieux - Roissy

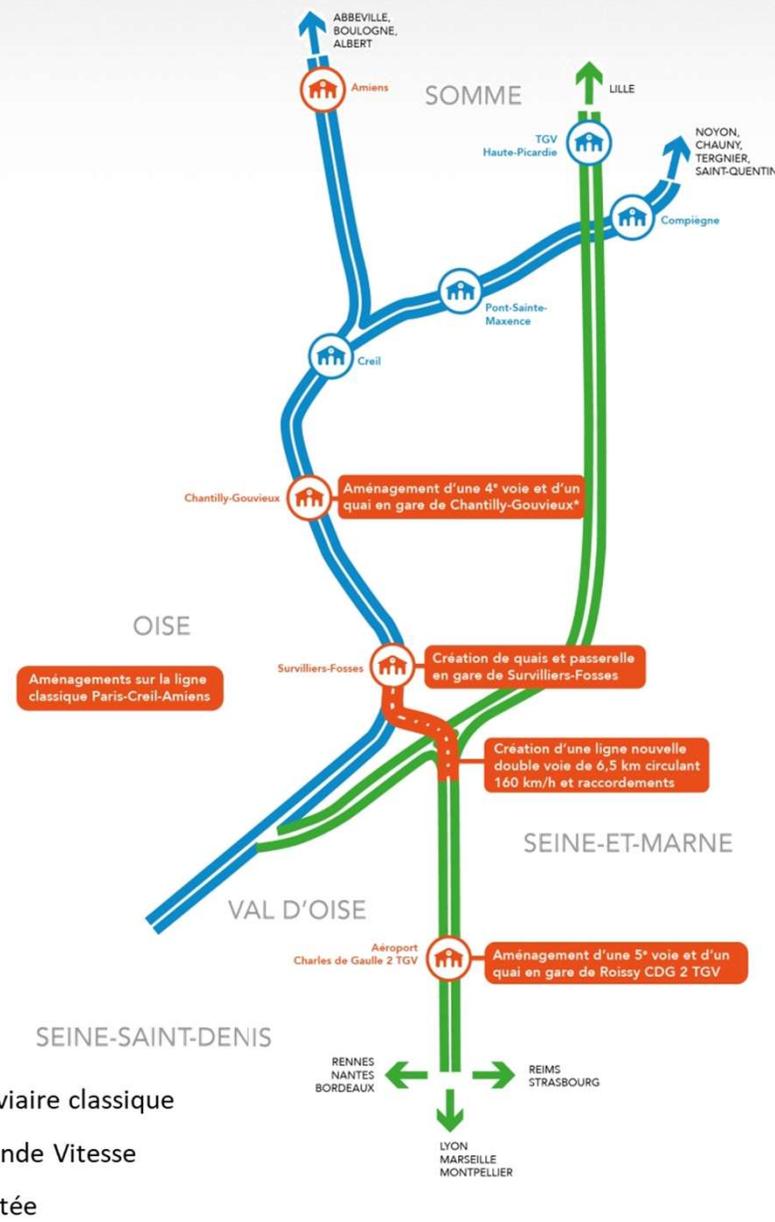
Aujourd'hui + = 1h05

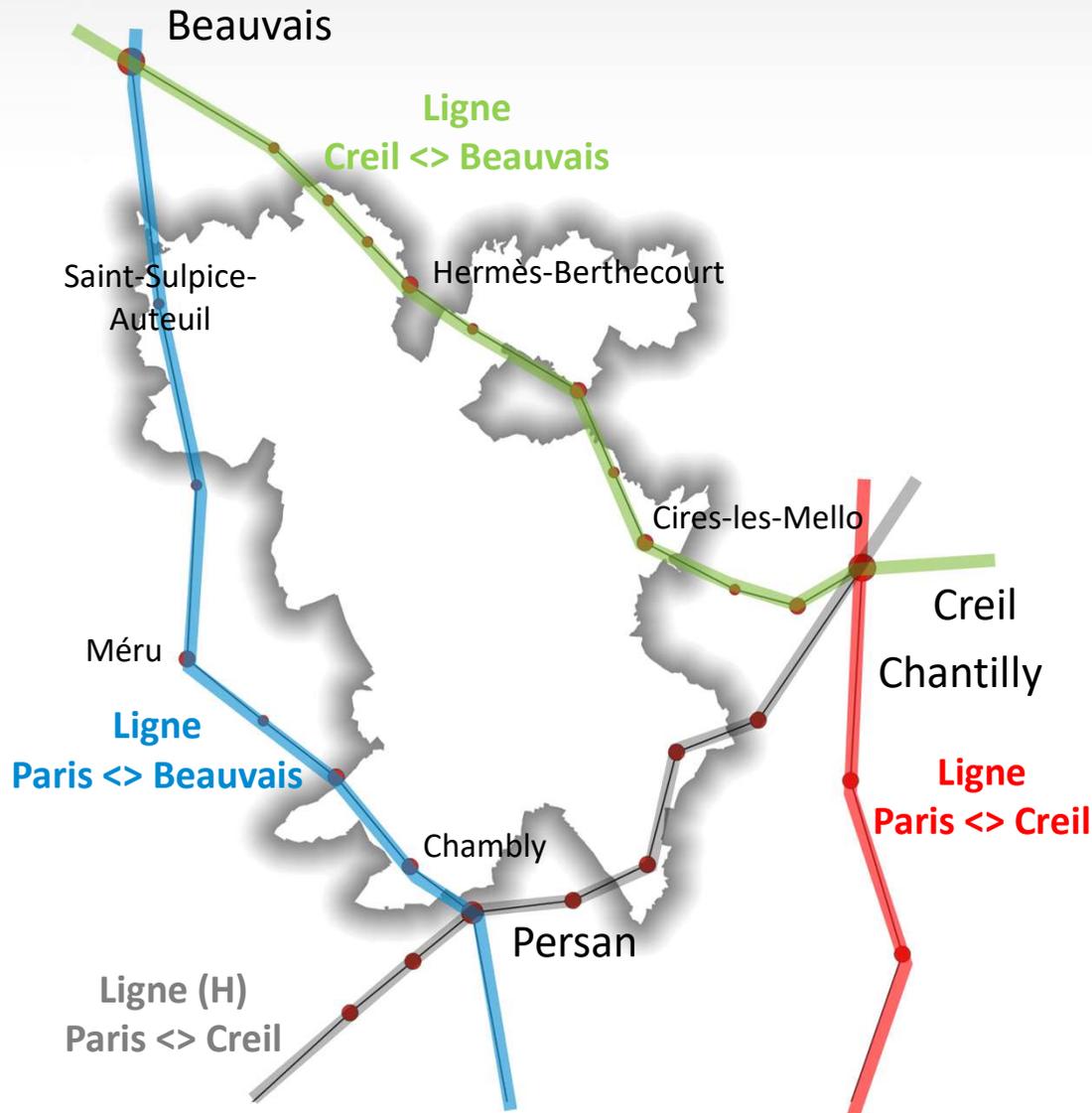
Demain : = 16 min

Creil - Roissy

Aujourd'hui + = 1h10

Demain : TaGV= 17 min = 22 min





- La communauté de Communes Thelloise possède un réseau ferroviaire orienté vers la région parisienne, assurant un passage par les principaux pôles externes et internes du territoire.
- Des trajets vers la Région Parisienne se sont allongés au fil des années, ce qui a rendu le service de moins en moins performant.
- Actuellement, on compte une moyenne de 100 à 150 montées par jour à la gare de Chambly avec une charge des trains qui ne dépasse pas les 50%.
- Selon l'enquête, les trois quarts des usagers du réseau TER le prennent pour rejoindre Paris et 20% vers les principales communes voisines.

Source : Région Hauts-de-France

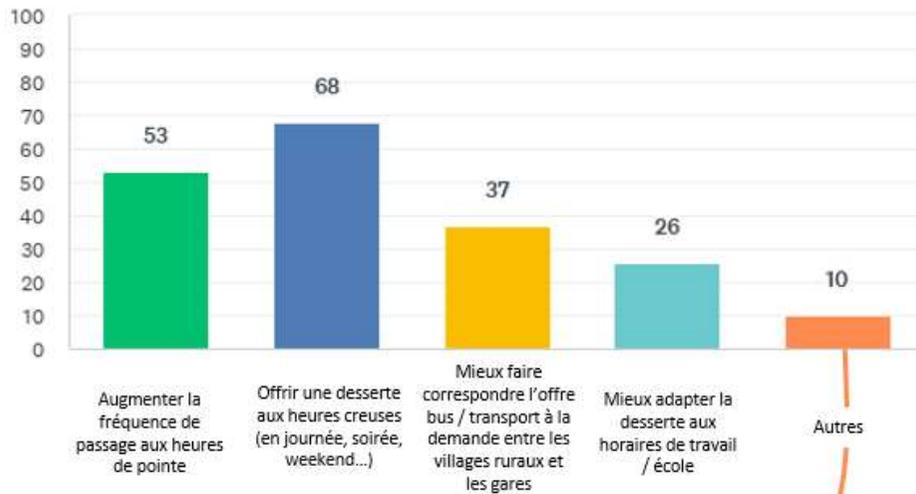
- Fréquence faible, 3 à 5 trains par jour dans chaque direction
- Ligne unique, 1 train toutes les 1h30 en heure de pointe
- Gare de Persan (2 lignes de train possibles)
- Principales gares à proximité du territoire (Creil, Beauvais, Méru et Chantilly)

Source : Open data de la SNCF

Utilisation du TER - Retour d'expérience des usagers : évaluation et améliorations

Pour vous, comment le réseau TER pourrait être amélioré pour correspondre au mieux à vos déplacements ?

Nombre total de réponses : 109



Eviter de supprimer des trains

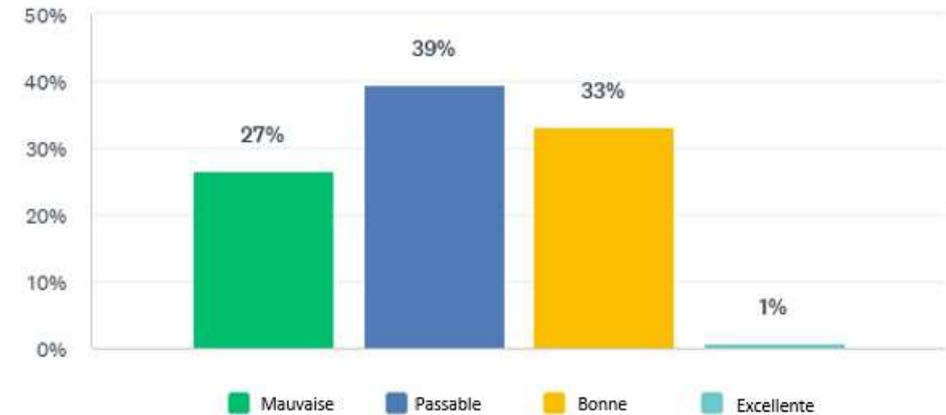
Plus de villes desservies

Amélioration de la ponctualité

Meilleure communication sur l'état du réseau

Comment évaluez-vous la qualité de service (horaires, confort, lieux desservis...) des lignes de TER ?

Nombre total de réponses : 109

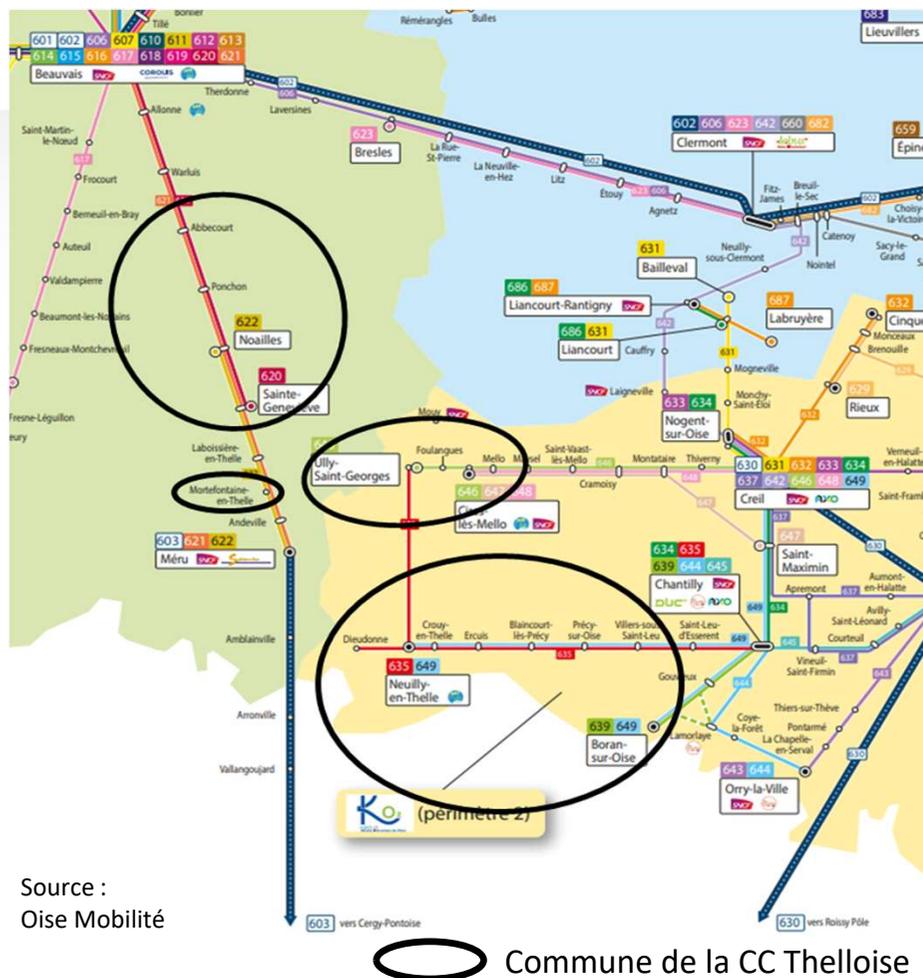


Pour inciter à une plus grande utilisation et encourager le report modal, le taux de satisfaction vis-à-vis du réseau TER pourrait être amélioré. En effet, 27% des sondés trouvent la qualité de service mauvaise et 39% la trouve seulement passable.

L'amélioration de la ponctualité, l'augmentation de la fréquence aux heures de pointe et offrir une meilleure desserte aux heures creuses sont des leviers d'action à actionner pour que le réseau corresponde mieux aux attentes des habitants.

Source : Rapport de l'enquête auprès des usagers dans le cadre de l'élaboration du PMS de la CC Thelloise

Le réseau Autocar de la région Hauts-de-France



Le réseau de transport intercommunal est orienté vers les pôles principaux à l'extérieur du territoire de la CCT.

9 lignes de bus desservent 17/41 communes du territoire.

Remarque : Les lignes 647 et 648 ont une fréquence trop faible (647 : 1 bus/sens/jour, 648 : 1 bus/sens le mercredi et le samedi).

86 % de la population vit dans une des 27 communes desservies par au moins une ligne de transport collectif régulière (car régional, train, Pass Thelle Bus).

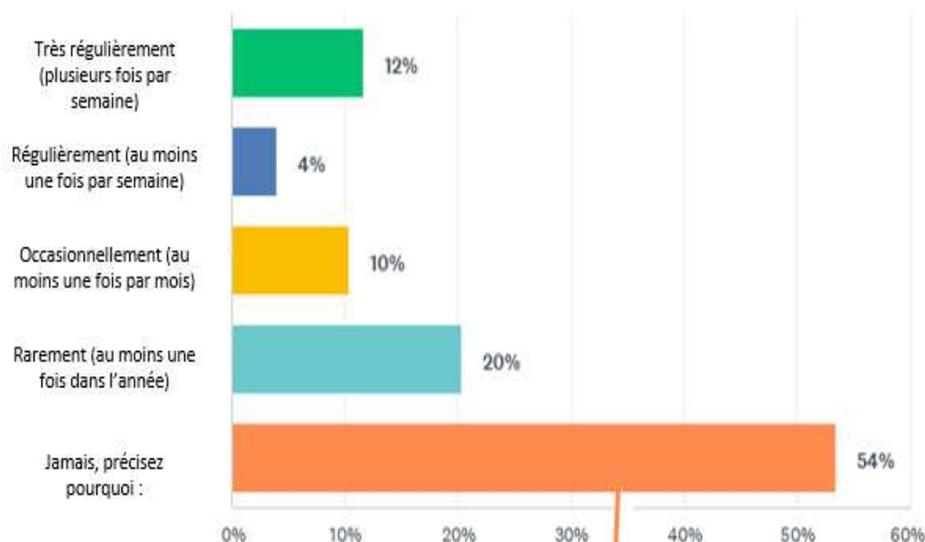
Retour d'expérience des usagers :

- Service utilisé principalement pour rejoindre les gares principales ou les pôles principaux externes au territoire.
- Motif de l'usage : liaison domicile-travail.
- Point d'amélioration : augmenter les fréquences, assurer le rabattement aux gares surtout depuis les villages les moins desservis.

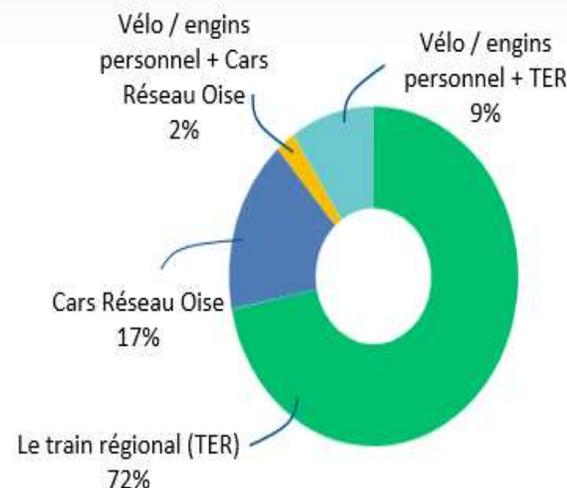


Utilisation des transports en commun – Retour d'expérience des usagers

Utilisez-vous les services de transport en commun existants sur le territoire ?



Si oui, le(s)quel(s) ?



Quel est votre ressenti concernant votre trajet vers la gare ?



Sur les 13 répondants les gares concernées sont :

- Chambly (7)
- Saint-Sulpice (3)
- Persan – Beaumont (2)
- Creil (1)

Fréquences insuffisantes

Ne dessert pas mon lieu de domicile / mon lieu de travail *Peu de transports disponibles*

J'ai (ou je préfère) ma voiture

Horaire non compatible *Manque d'information*

Source : Rapport de l'enquête auprès des usagers dans le cadre de l'élaboration du PMS de la CC Thelloise

Réponses collectées auprès des habitants

Le service Pass Thelle Bus – L’offre sur le territoire

➤ **Le Pass Thelle Bus offre deux services à la demande : le service Gare** qui assure principalement les liaisons domicile-gare, et **le service Bourgs-Centre** qui dessert les principales communes du territoire (Chambly, Neuilly-en-Thelle, Noailles, Sainte-Geneviève et assure l’accès des pôles d’intérêts sur et à proximité du territoire.

➤ **La CC souhaite étendre son service afin d’assurer l’interconnexion avec les territoires extérieurs.**

→ Des rencontres avec les EPCI voisines sont à prévoir afin d’envisager ces connexions.



Source : CC Thelloise

26% des sondés ne connaissent pas du tout le service.

L’amélioration de l’amplitude des horaires est le principal axe d’amélioration pour les services du « Pass Thelle Bus » selon les usagers.

Qualité du service :



Qualité du service de réservation :



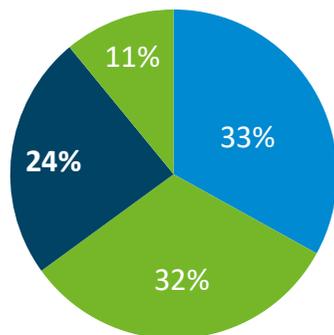
Source : Rapport de l’enquête auprès des usagers dans le cadre de l’élaboration du PMS de la CC Thelloise

Données de fréquentation du réseau Pass Thelle Bus de 2019 à 2021

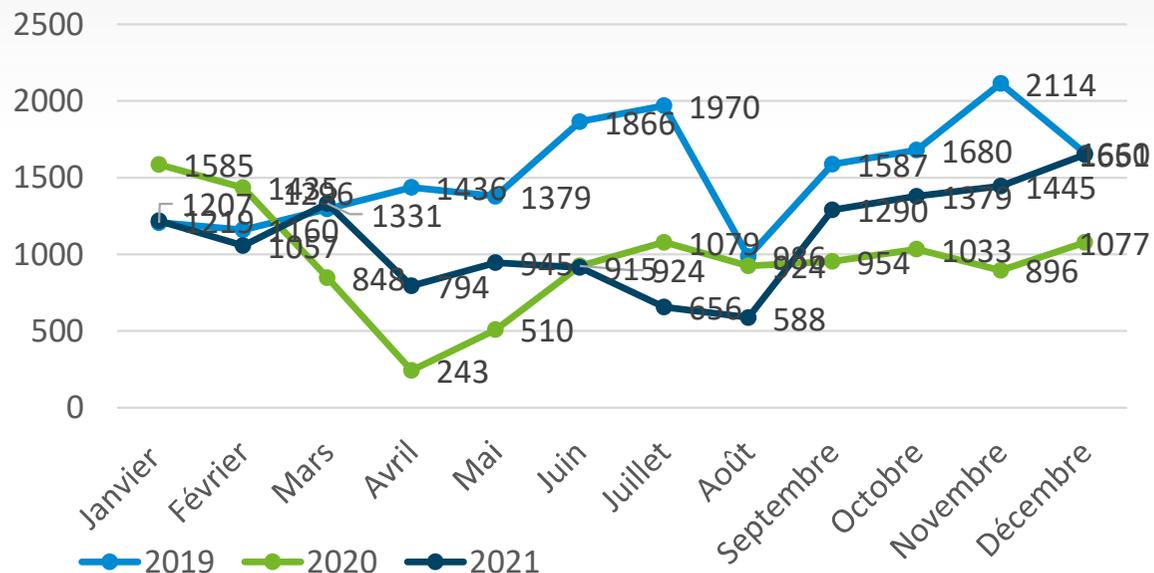
➤ Répartition par mois de 2019 à 2021 – Nombre de passagers

Motifs de déplacement en 2021

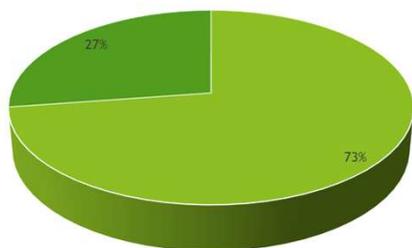
■ Travail ■ Loisir ■ RDV ■ Scolaire



Fréquentation	
2019	18 341
2020	11 508
2021	13 270



➤ Répartition des déplacements TàD / Ligne Régulière



■ TAD
■ Lignes régulières

- 73% des déplacements du service Pass Thelle Bus sont à la demande.

➤ La fréquentation par desserte :

Les usagers du Pass Thelle Bus ont été pris en charge dans 26 des 40 communes du territoire.

➤ Les trois communes les plus fréquentées sont :

Chambly 31% , Neuilly-en-Thelle 21 % et Noailles 6,85%.

Le service Pass Thelle Bus - Ligne urbaine régulière de Chambly

- **Une nouvelle ligne régulière a été mise en place pour desservir le cœur de la ville et ses principaux pôles d'intérêts** notamment le centre-ville, la zone économique Portes de l'Oise, la Maison de Santé, la piscine, la gare, etc.
- **Cette ligne circule toutes les heures du lundi au vendredi, de 8h30 à 18h, et compte 10 arrêts entre la gare de Chambly et les commerces de la zone d'activités des Portes de l'Oise.** Ce service fonctionne sans réservation, pour seulement 70ct le trajet.



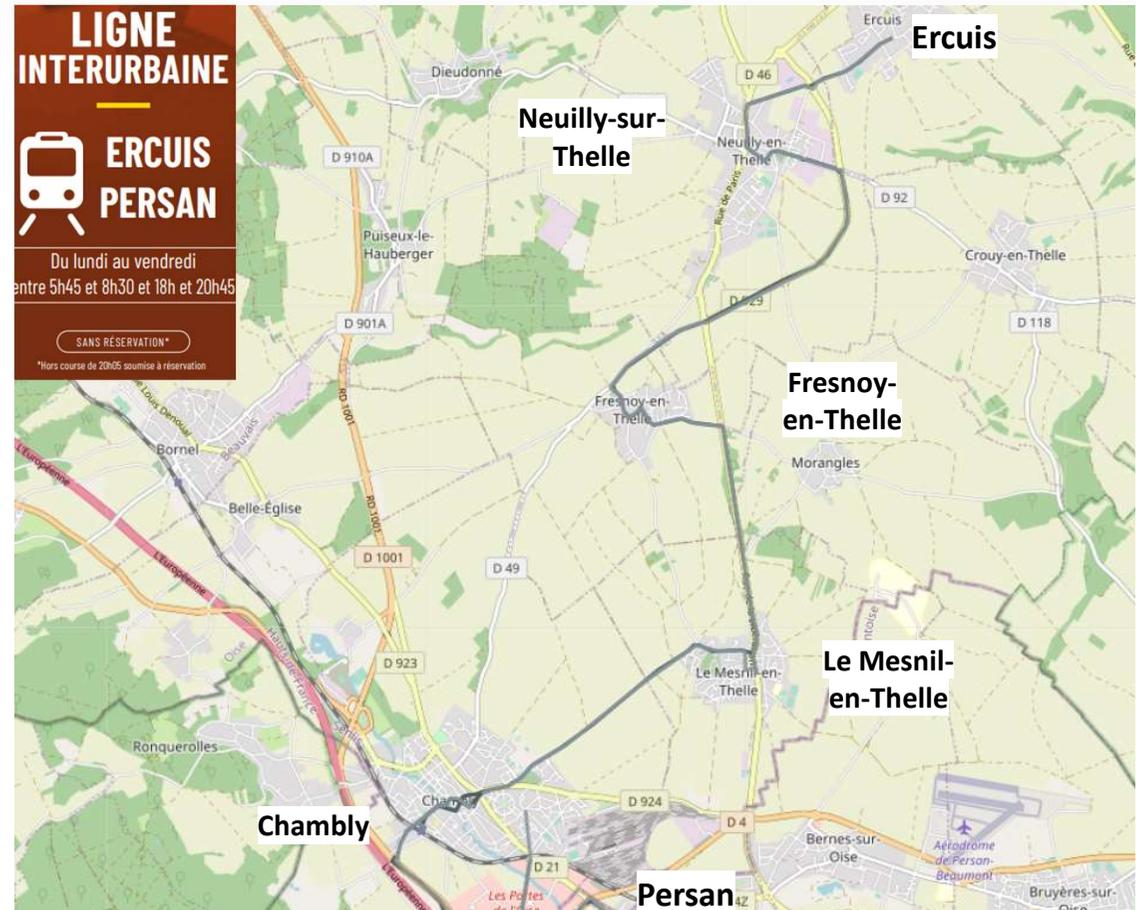
➤ Retour d'expérience des usagers :

Les améliorations attendues de la ligne urbaine CHAMBLY :

- Plus de passages et de points de desserte.
- S'adapter aux horaires des jeunes (collège, activités sportives le mercredi).
- Plus de bus pour se déplacer dans et autour de Chambly.

Le service Pass Thelle Bus – Ligne interurbaine régulière PTB/Ercuis - Persan

- Une ligne interurbaine relie Ercuis à Persan via Neuilly-en-Thelle, Fresnoy-en-Thelle, Le Mesnil-en-Thelle, Chambly (centre, gare, ZA).
- Le service étant nouveau, des adaptations sont mis en place afin de répondre au mieux aux attentes des usagers. Dernièrement, une adaptation des horaires a été mise en place ainsi que 2 trajets supplémentaires par jour.

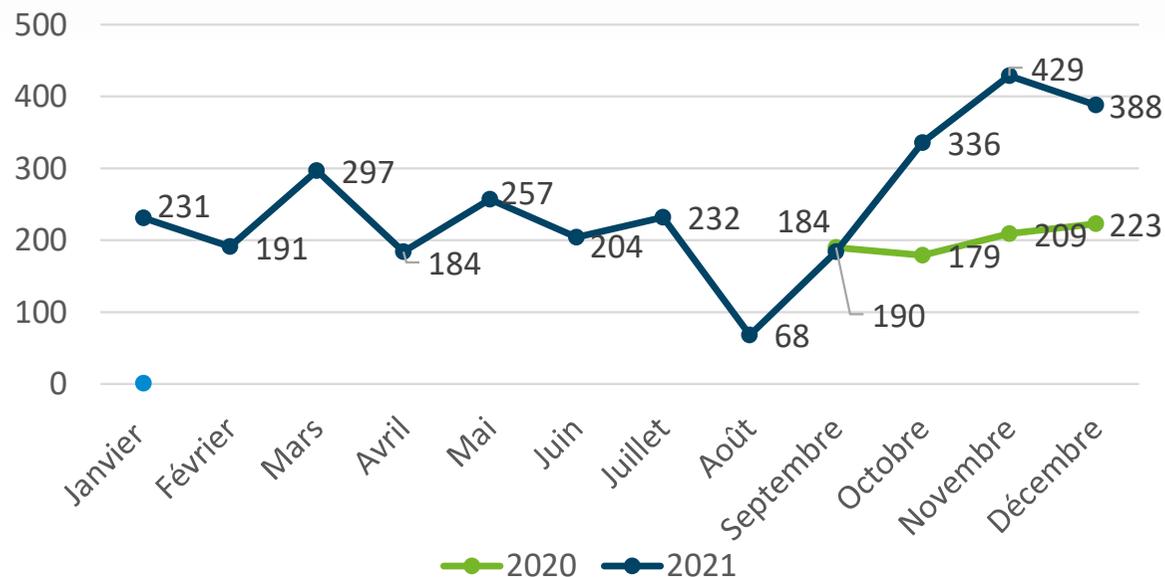


Données de fréquentation de la ligne interurbaine Ercuis - Persan

➤ La fréquentation de la ligne Interurbaine Ercuis-Persan de 2020 et 2021

Une hausse remarquable des usages depuis septembre 2021

2021
249 799 kilomètres parcourus



➤ Retour d'expérience des usagers :

Les améliorations attendues de la ligne interurbaine Ercuis-Persan :

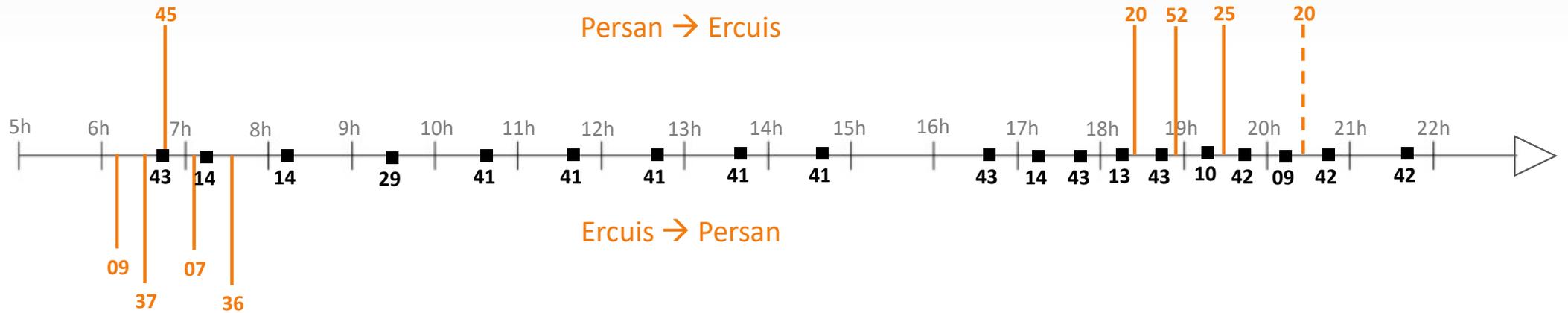
- Améliorer l'amplitude des horaires
- Offrir de nouvelles dessertes
- Offrir un service le week-end
- Service jugé méconnu par certains

Selon vous, quelles seraient les améliorations à apporter au service « Ercuis - Persan » pour mieux correspondre à vos besoins ?

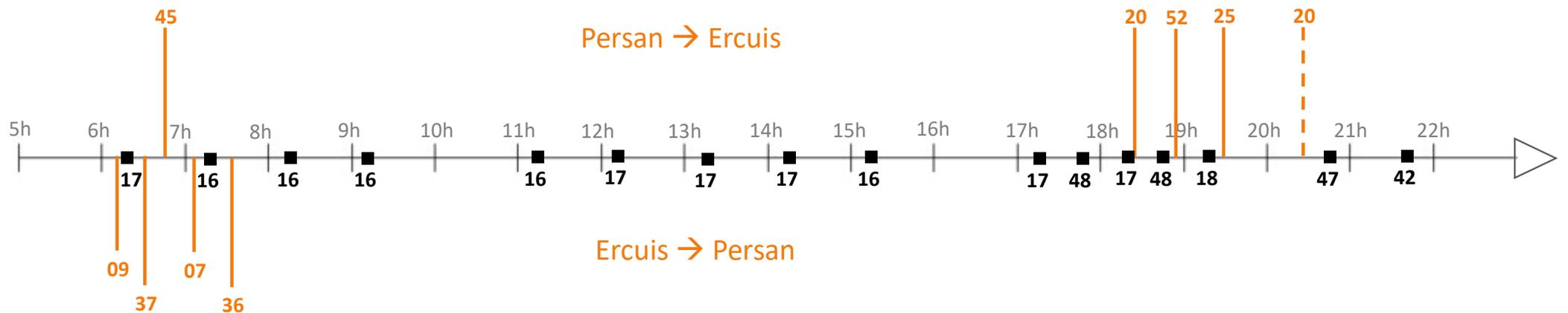


Analyse du rabattement de la ligne Ercuis – Persan avec la grande ligne à la gare de Chambly

➤ Gare de Chambly direction Beauvais



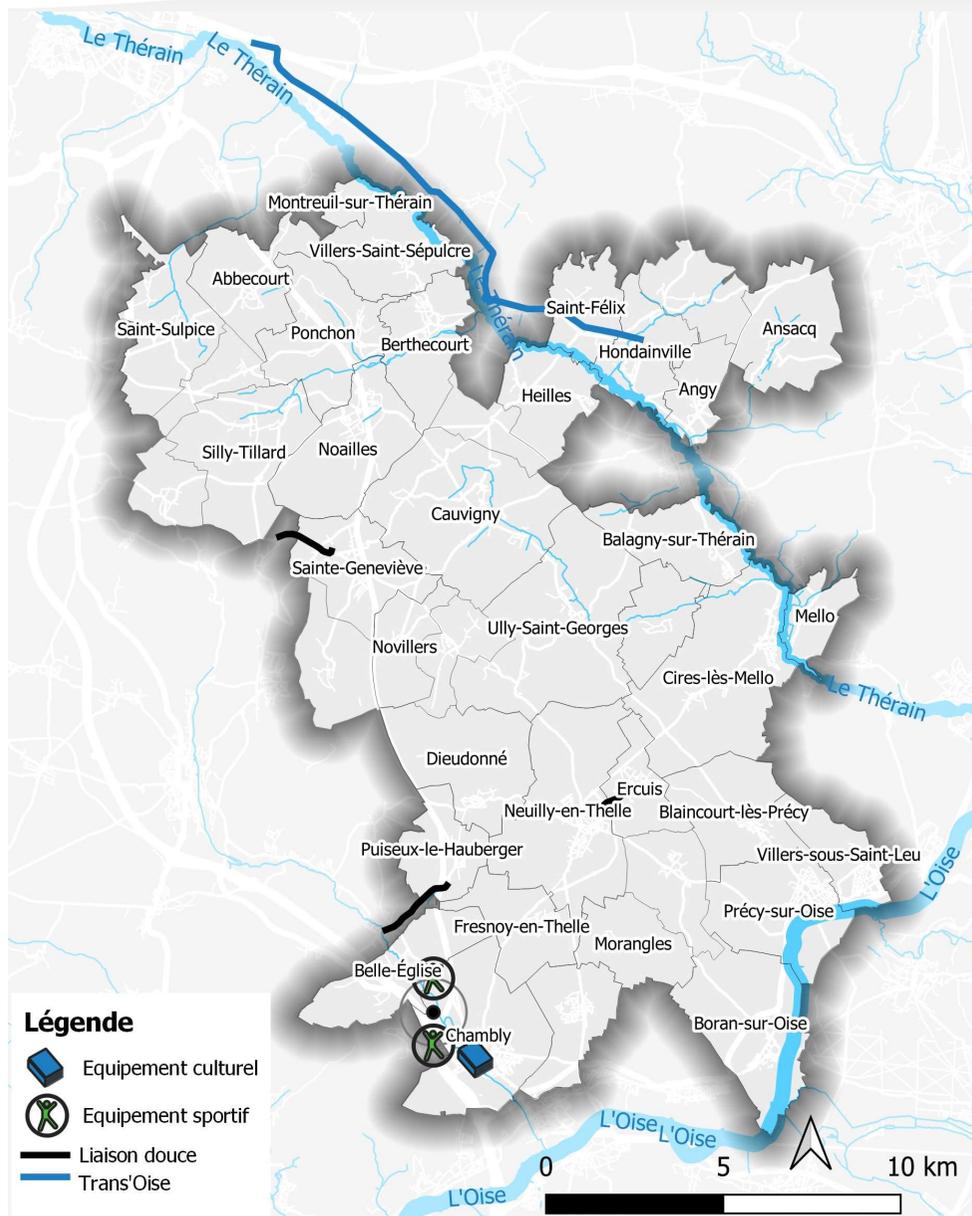
➤ Gare de Chambly direction Paris



1.5

Déplacements en modes actifs

INGETEC



➤ Il existe quelques liaisons douces intercommunales internes à la CCT et en relation avec les territoires voisins :

A. Neuilly-en-Thelle <> Erceuil :

- Distance 600 m
- Part modale actuelle des déplacements doux : très faible

B. Laboissière-en-Thelle <> Sainte-Geneviève :

- Distance : 1,5km
- Intérêt commercial de Sainte-Geneviève + collège

C. Puisieux-le-Hauberger <> Bornel :

- Distance : 1.5 km
- Gare de Bornel + Établissement scolaire + collège + ZA

➤ Un autre projet en cours :

La **Trans'Oise** permettra de relier la Thelloise à l'ACSO et d'autres communes du bord de l'Oise.

Réseau routier peu circulé propice aux cheminements cyclables



- Il existe plusieurs tronçons routiers peu circulés aujourd'hui au sein de la CCT. Ces derniers pourraient être exploités pour développer la mobilité cyclable, relier les gares avec des liaisons douces, favoriser l'intermodalité.
- Des axes doux structurants sont à développer le long des axes principaux (D1001, D44, D929).
- La RD 1001 constitue une véritable coupure Nord-Sud → idée d'une liaison piétonne/cyclable.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Les recommandations du CEREMA pour la création d'aménagements cyclables sur des axes ayant un flux de véhicules motorisés inférieur à 4000 véh/jour (dans les deux sens)

Légende :

- TMJA - Tout véhicule confondu
- < 1000 veh/j
- Entre 1000 et 4000 veh/j
- Entre 4000 et 10000 veh/j
- > 10 000 veh/j

Zoom sur les cheminements piétons - Chambly

- 1 Sécurisation des abords des établissements scolaires.
- 2 Accessibilité aux zones d'activités au Sud-Est facilitée pour les piétons depuis le centre et la gare.
- 3 Franchissement de l'infrastructure ferroviaire peu sécurisée.
- 4 Déplacements des piétons favorisés dans le secteur de la gare et du centre-ville.
- 5 Cheminement piéton assuré pour rejoindre la ZA Les Pointes au Nord-Ouest.

Photos Ingetec et Google Maps



Marquage au sol et trottoir large à proximité de l'école de Chambly



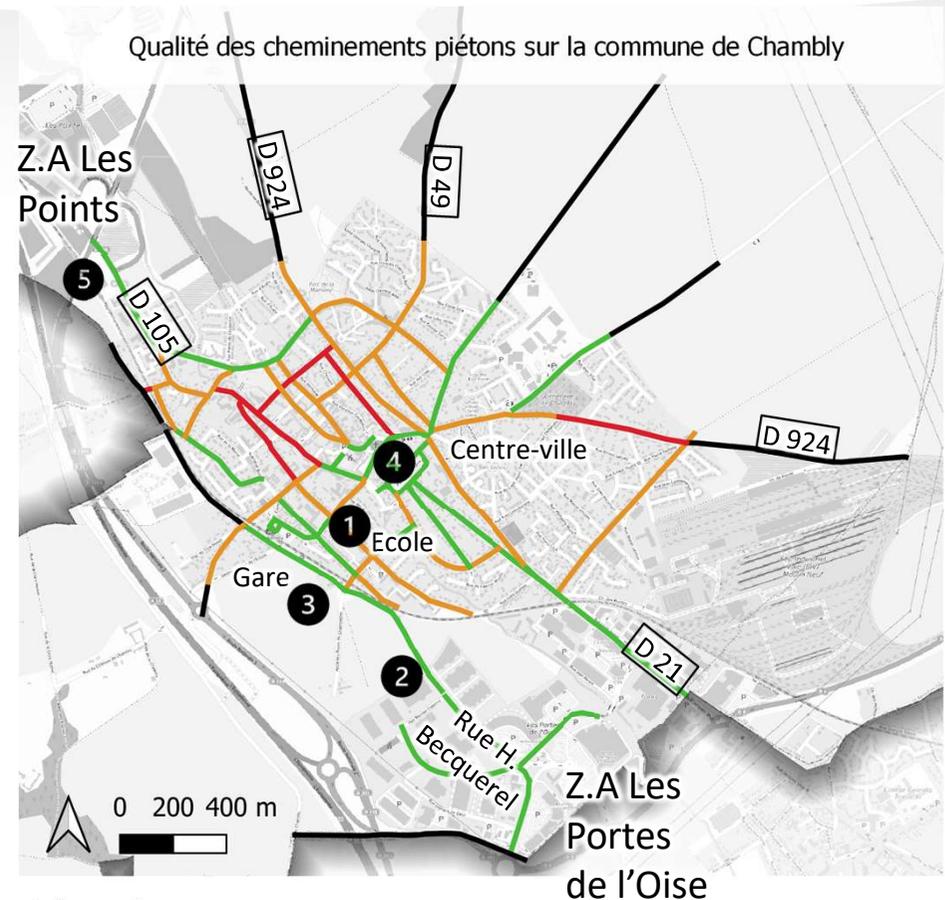
Liaison douce permettant de relier la gare de Chambly aux Portes de l'Oise



Passage à niveau à proximité de la gare de Chambly



Centre-ville de Chambly



Légende

- Cheminement conforme PMR
- Cheminement globalement conforme avec quelques points durs
- Cheminement non conforme
- Absence de cheminement

Zoom sur les cheminements piétons - Neuilly-en-Thelle

- 1 Axe Nord-sud sécurisé pour les piétons (accès au collège, aux commerces et aux équipements sportifs)
- 2 Un centre-ville dédié à la voiture avec des cheminements piétons peu adaptés
- 3 Accessibilité piétonne à la zone d'activités assurée
- 4 Le secteur Ouest très résidentiel où les aménagements doux sont moins indispensables pour la sécurité des piétons

Photos Ingetec et Google Maps



Exemple de trottoir large permettant de relier le collège au centre-bourg



Centre-ville dimensionné pour la circulation des voitures

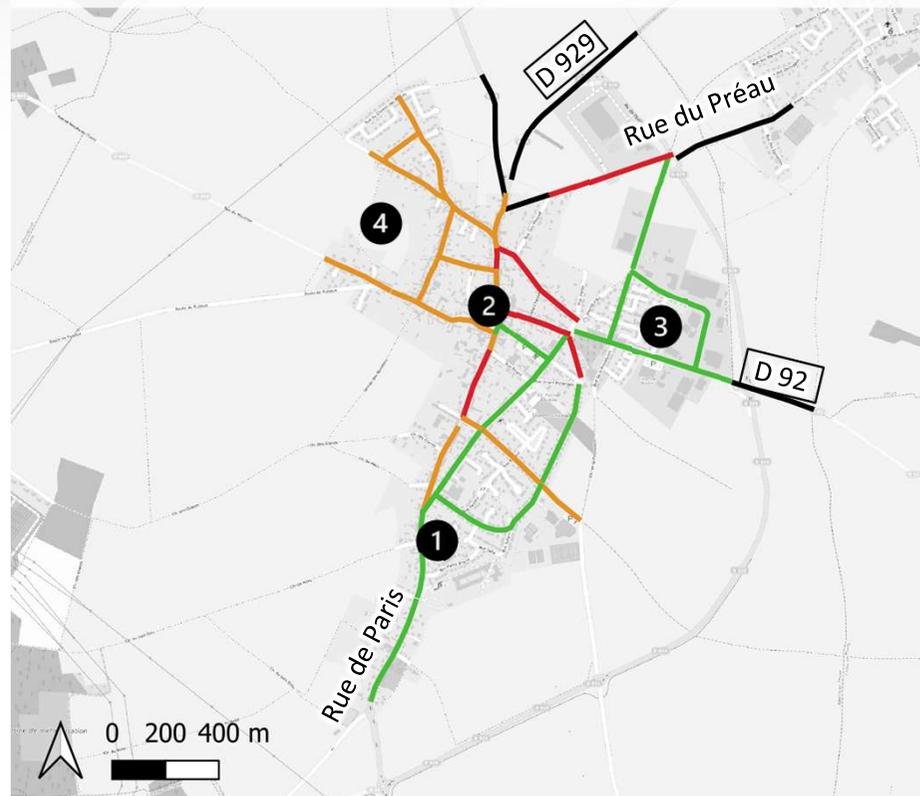


Qualité du cheminement piéton à proximité de la zone d'activités



Quartier très résidentiel à l'Ouest de la ville

Qualité des cheminements piétons sur la commune de Neuilly-en-Thelle



Légende

- Cheminement conforme PMR
- Cheminement globalement conforme avec quelques points durs
- Cheminement non conforme
- Absence de cheminement

Zoom sur les cheminements piétons - Noailles

- 1 Un axe principal (D 1001 traversant Noailles du nord au sud sécurisé pour les piétons)
- 2 Accès au collège de Noailles facilité grâce à des cheminements piétons transversaux conformes aux normes PMR
- 3 Sur les rues de desserte locale, la faible qualité des cheminements piétons est en partie compensée par un trafic limité

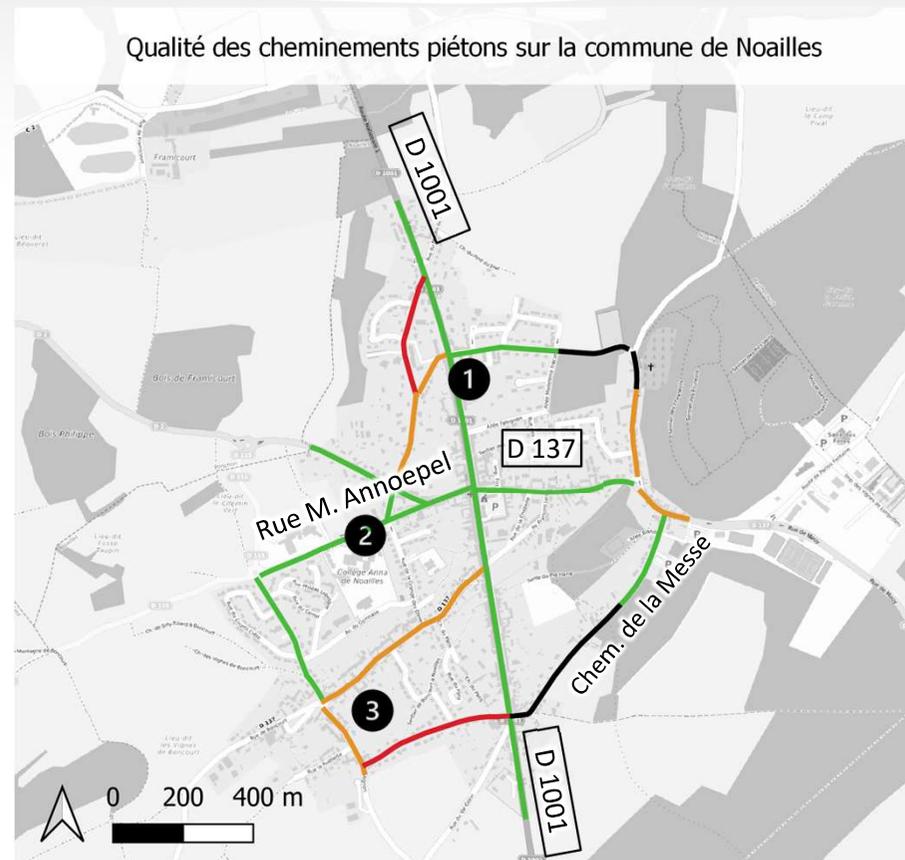
Photos Ingetec



D 1001 : un axe structurant pour les véhicules motorisés et pour les piétons noaillais



Accès du collège facilité pour les piétons



Légende

-  Cheminement conforme PMR
-  Cheminement globalement conforme avec quelques points durs
-  Cheminement non conforme
-  Absence de cheminement

Itinéraires piétons et cyclables : exemples d'aménagements existants

Type : Piste cyclable unidirectionnelle dans un sens

Localisation : entre Bailleul-sur-Thérain et Villers-St-Sépulcre

Remarque :

Permet la continuité de l'itinéraire doux autour du plan d'eau situé juste au Nord



Type : Voie verte

Localisation : entre Hermes Therdonne

Remarque :

Prolongation en étude Hors du territoire



Type : Bande cyclable (1 sens, celui de la montée)

Localisation : entre Le Sud de Neuilly-en-Thelle et la voie verte sur la D49

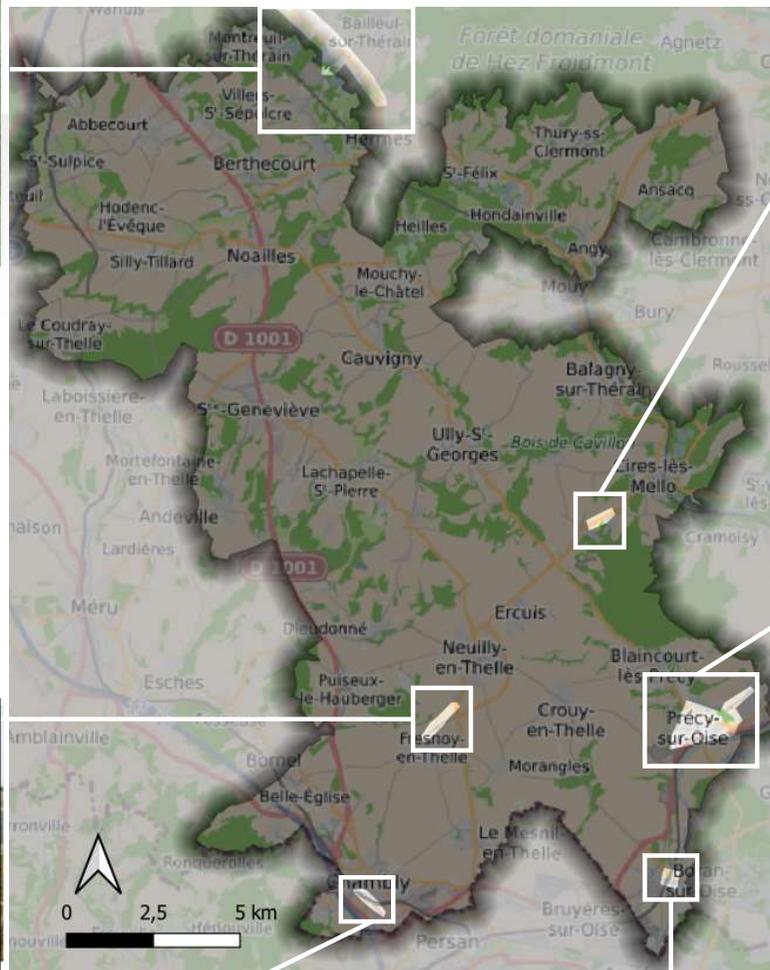
Remarque :

Ces deux aménagements permettent de relier Neuilly-en-Thelle et Fresnoy-en-Thelle



Type : Voie verte

Localisation : entre La bande cyclable et Fresnoy-en-Thelle



Type : Piste cyclable bidirectionnelle
Localisation : Lien entre Chambly et les Portes de l'Oise



Type : Voie verte
Localisation : Lien entre la gare de Boran et l'Oise



Type : Voie verte

Localisation : Lien entre les deux parties du bourg de Tillet (Cires-les-Mello)



Type : Voie verte

Localisation : Entre Villers-sous-Saint-Leu et Précy sur Oise par le Nord



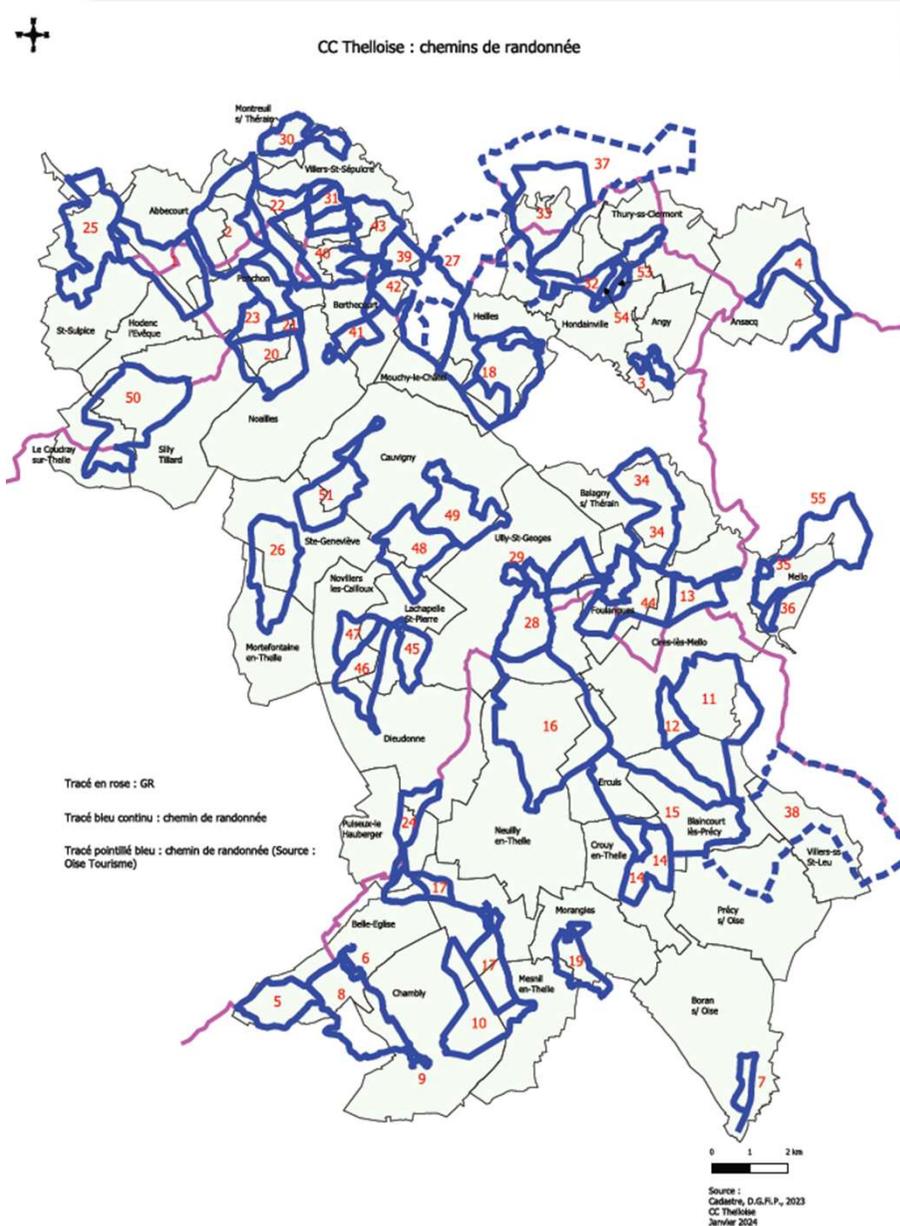
Type : Voie verte sur chemin agricole

Localisation : Villers-sous-saint-Leu, liaison entre le stade et la zone d'activités



Nombreux jalonnements cyclables dans le centre-ville de Précy-sur-Oise

Itinéraires de randonnée vélo / piéton recensés



➤ Le territoire est caractérisé par de nombreux itinéraires de balades et de randonnées « chemins de terre » dont certains entre les villages pourraient être valorisés.



Promenade autour d'un plan d'eau à Saint-Félix



Sentier piéton en sortant de Villers-Saint-Sépulcre

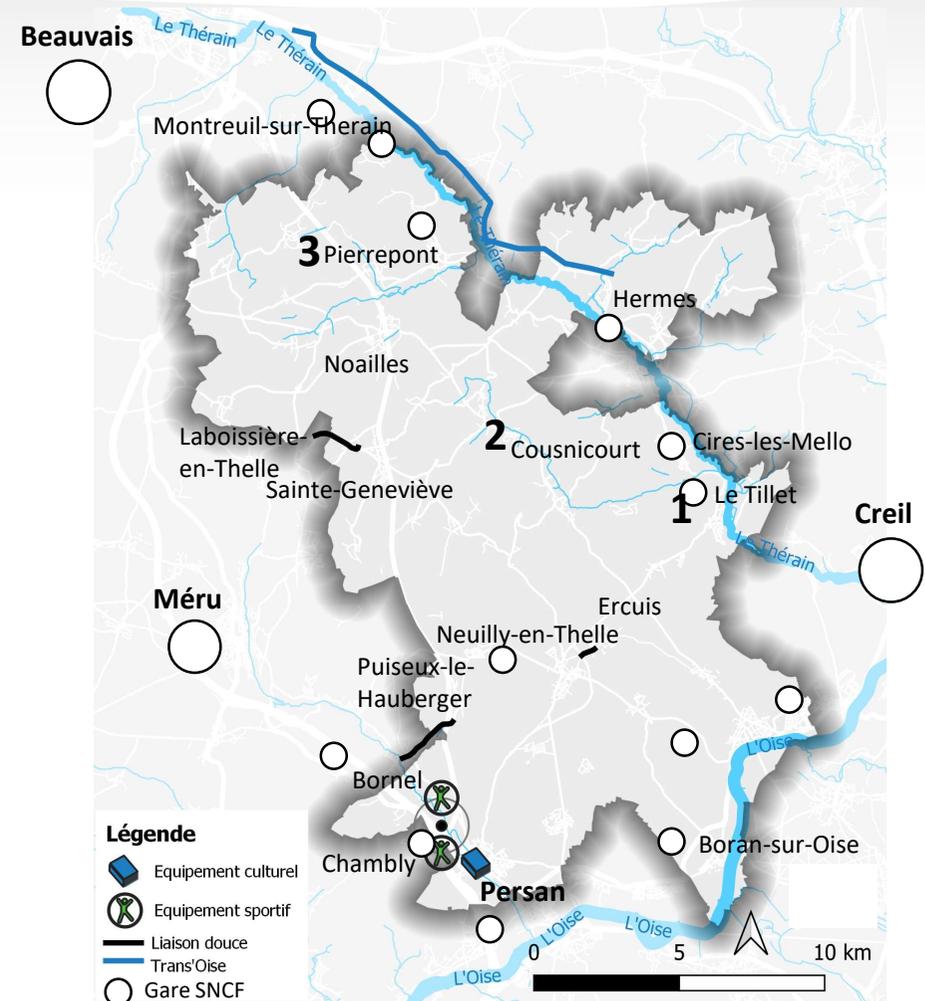


Sentier piéton à côté de l'Oise entre Villers-sous-Saint-Leu et Précy-sur-Oise



Chemin mixte à proximité de Boran-sur-Oise

- **Le territoire de la CC Thelloise est fortement dépendant de l'usage de la voiture dans un contexte d'augmentation des coûts de l'usage des modes motorisés.**
- **Il existe des problématiques liées au trafic très important sur la RD1001, dans un contexte de développement économique qui risque d'amplifier ce phénomène.**
- **Le réseau de transports en commun (TER et Car régional) ne répond pas aux besoins locaux des habitants de la CC (les points desservis, fréquences, horaires, etc...).**
- **Le réseau « Pass Thelle Bus » est en développement et bien apprécié par ses usagers.**
- **Les liaisons douces vers les gares et les principaux pôles d'attractivités sont jugés moyennement sécurisés. Ceci représente un frein pour l'usage du vélo ainsi que les transports en commun.**



1.6

Services de mobilités

INGETEC

Aires et service de covoiturage existant

La carte ci-contre représente les aires de covoiturage (Covoitur'Oise) existantes sur le territoire.

Photos Ingetec

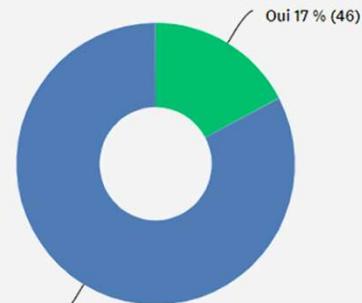


Source : Rézo Pouce

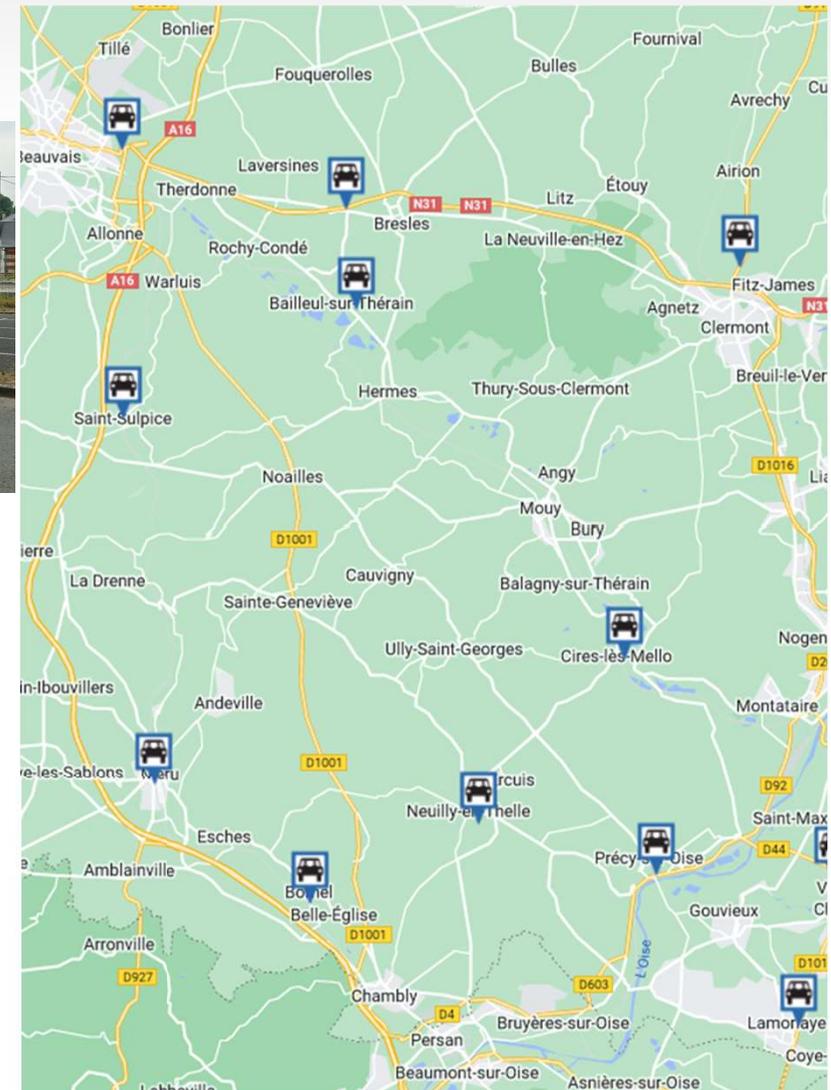
Le service Rezo-pouce de covoiturage spontané est représenté par 4 arrêts sur la commune de Boran-sur-Oise.

Pratiquez-vous le covoiturage ?

Nombre total de réponses : 266



78% des pratiquants le font avec des personnes qu'ils connaissent, 20% passent par la plateforme Blablacar et 4% via Covoiturage-oise.fr



Répartition des parkings hétérogènes sur l'ensemble de la CC Thelloise

Source : Oise Mobilité

Bornes de recharge électrique

La carte ci-contre représente le réseau de borne de recharge public « Mouv'Oise » sur le territoire.



Une borne tous les 25 km en moyenne



Les bornes sont disponibles 24h/24 et 7j/7



Ces dernières sont accessibles avec et sans abonnement

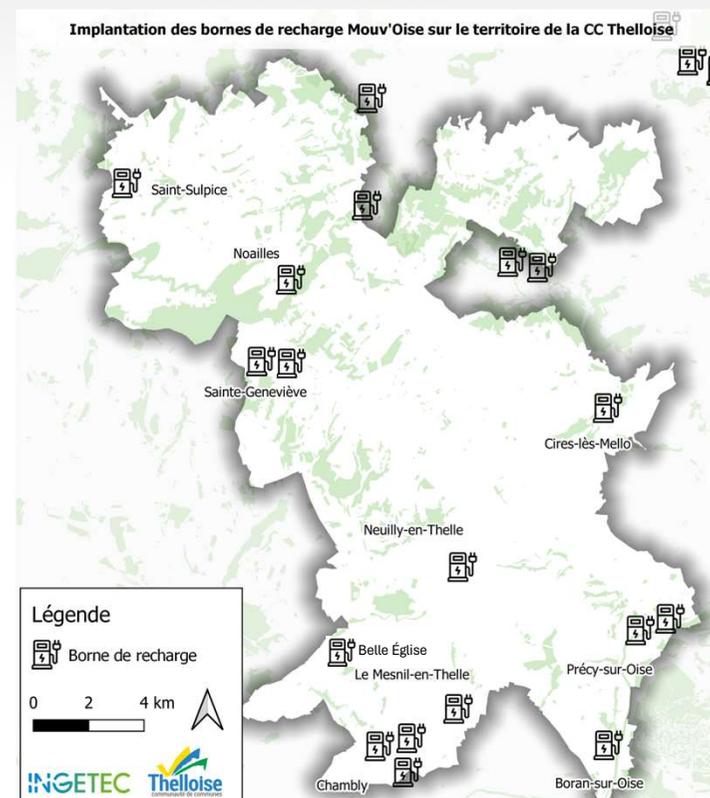


Il existe une application qui indique l'emplacement et la disponibilité de chaque borne



2 points de charges par borne (possible en simultanément) pour vélo et voiture

Les usagers des véhicules électriques sont satisfaits du réseau de borne de recharge existant sur le territoire



Photos Ingetec

Equipements de stationnements vélo existants

Photos Ingetec



Il existe des équipements de stationnement sécurisés autour des principales gares du territoire : **Cires-les-Mello**, Creil, **Hermes-Berthecourt**, Mouy-Bury, Méru, **Bornel-Belle-Eglise** et **Chambly**.

Il existe également des places de stationnement abritées à la gare de Saint-Sulpice – Auteuil.



Des dispositifs de stationnement sont aussi présents dans certaines zones commerciales...

- *Exemple* : ZAC Les Portes de l'Oise, le Sous-Biscain des Colombes (Villers-sous-Saint-Leu), Les Noireaux (Angy)



Absence de stationnement vélo en centre-bourgs résultant des stationnements anarchiques.



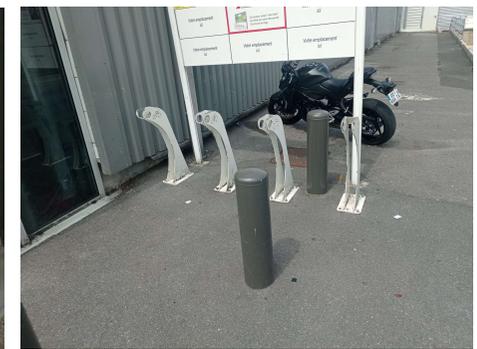
Stationnement vélo en gare de Chambly



Stationnement vélo à proximité immédiate de la gare de Saint-Sulpice - Auteuil

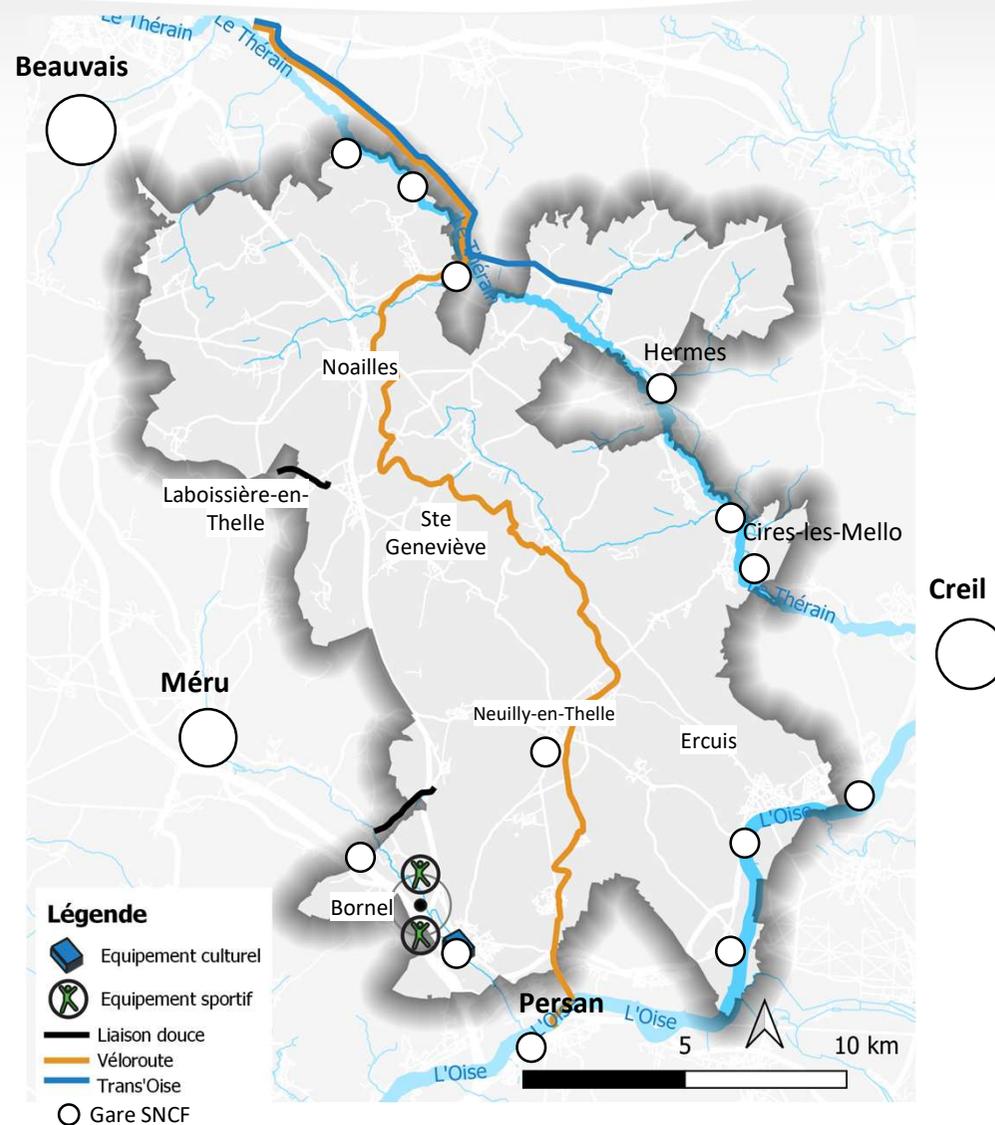


Stationnement anarchique dans le centre-ville de Chambly



Exemples de stationnement vélo dans les zones commerciales du territoire

- **Covoiturage** : un service pratique pour les habitants de la CCT. Actuellement, il semble mieux adapté que l'offre de transports en commun.
- **Un réseau de bornes de recharge plutôt satisfaisant.**
- **Autopartage** : peu connu des habitants du territoire.
- **Vélos** :
 - Il existe des services de stationnement sécurisés aux abords des gares et des établissements publics mais qui restent à renforcer.
 - Une offre de stationnement vélo à créer principalement dans les centre-bourgs .



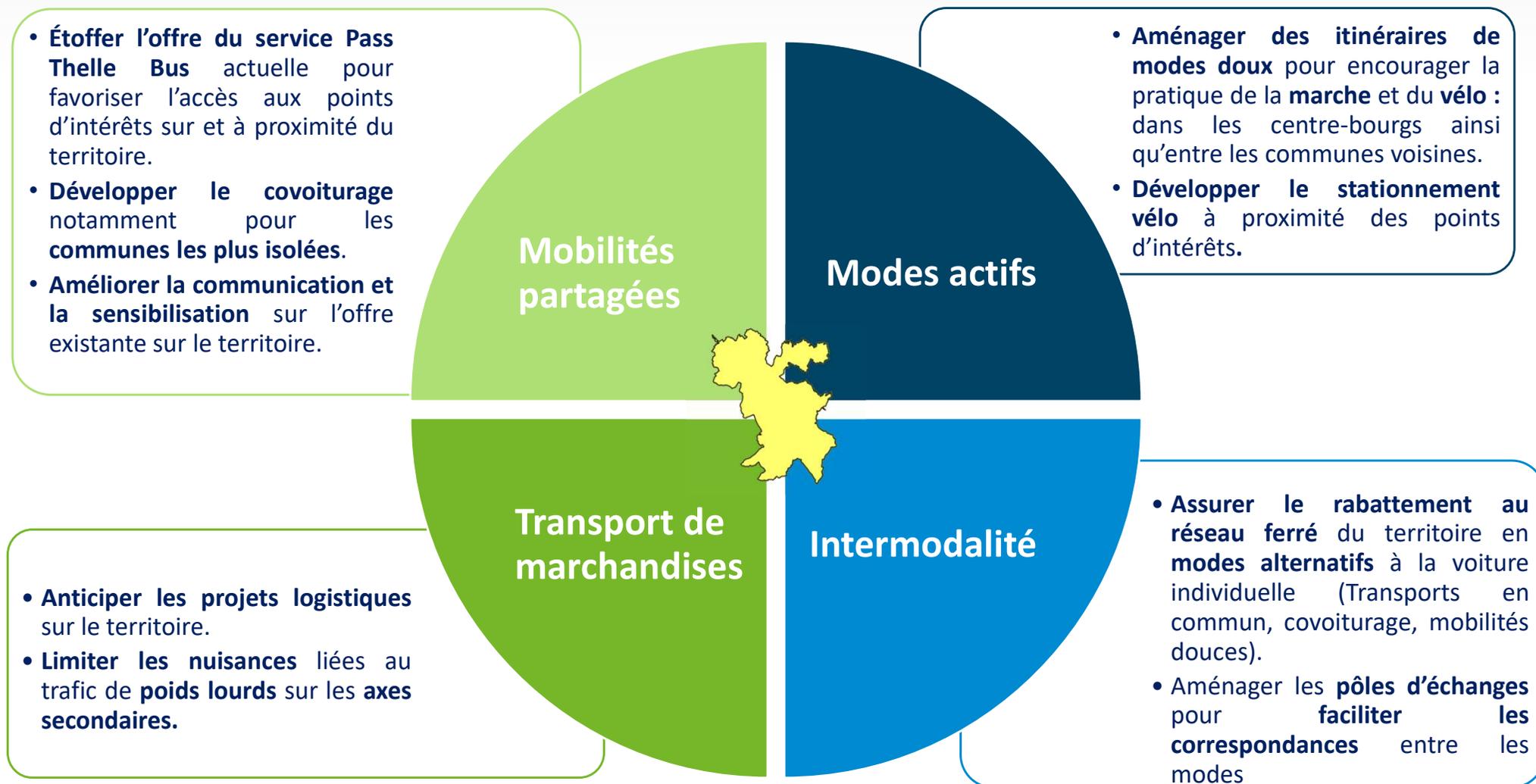
1.7

Synthèse et enjeux

INGETEC

Tableau de synthèse - Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces sur le territoire

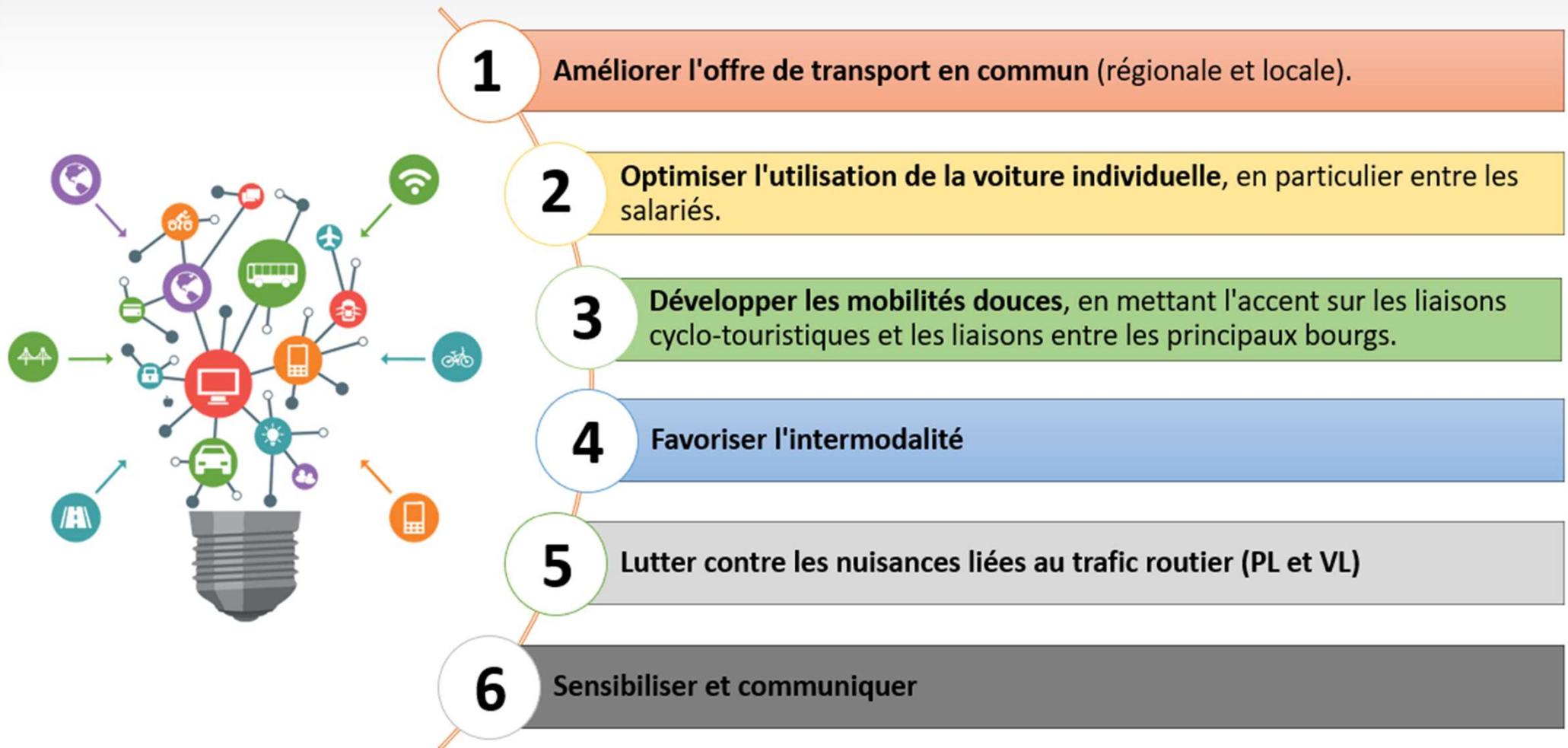
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">✓ Proximité avec des pôles importants✓ Des lignes ferroviaires de qualité✓ Des Zones d'Activités réparties sur le territoire✓ Présence d'une ligne régulière de transport collectif et d'un transport urbain sur Chambly✓ Des bornes de recharges et des aires de covoiturage dans les principales communes	<ul style="list-style-type: none">× Un relief représentant un frein au développement des modes doux× Des distances importantes entre domicile et travail ce qui rend la voiture omniprésente dans la culture et l'organisation des déplacements× Une offre multimodale à renforcer
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">✓ Mettre en avant le Pass Thelle Bus et la proximité des gares ferroviaires✓ Favoriser les modes doux sur les flux les plus courts✓ Développer des projets de liaisons douces✓ Valoriser quelques sites touristiques et itinéraires de loisirs (Oise, Thérain, Moulin de la broserie...)✓ Développer le lien avec Roissy-en-France par une future liaison ferroviaire à grande vitesse	<ul style="list-style-type: none">× Des pôles alentours attractifs pour les résidents de la CC Thelloise (Beauvais, Creil, Persan, Beaumont-sur-Oise)



2

PHASE 2 : STRATÉGIE DE MOBILITÉ

INGETEC



Des actions « invariantes »

Les invariants

Éléments communs aux scénarios

- ★ Améliorer les services en gare
- ★ Actions coordonnées avec les entreprises pour favoriser le covoiturage et mobilités alternatives

Mobilité douces

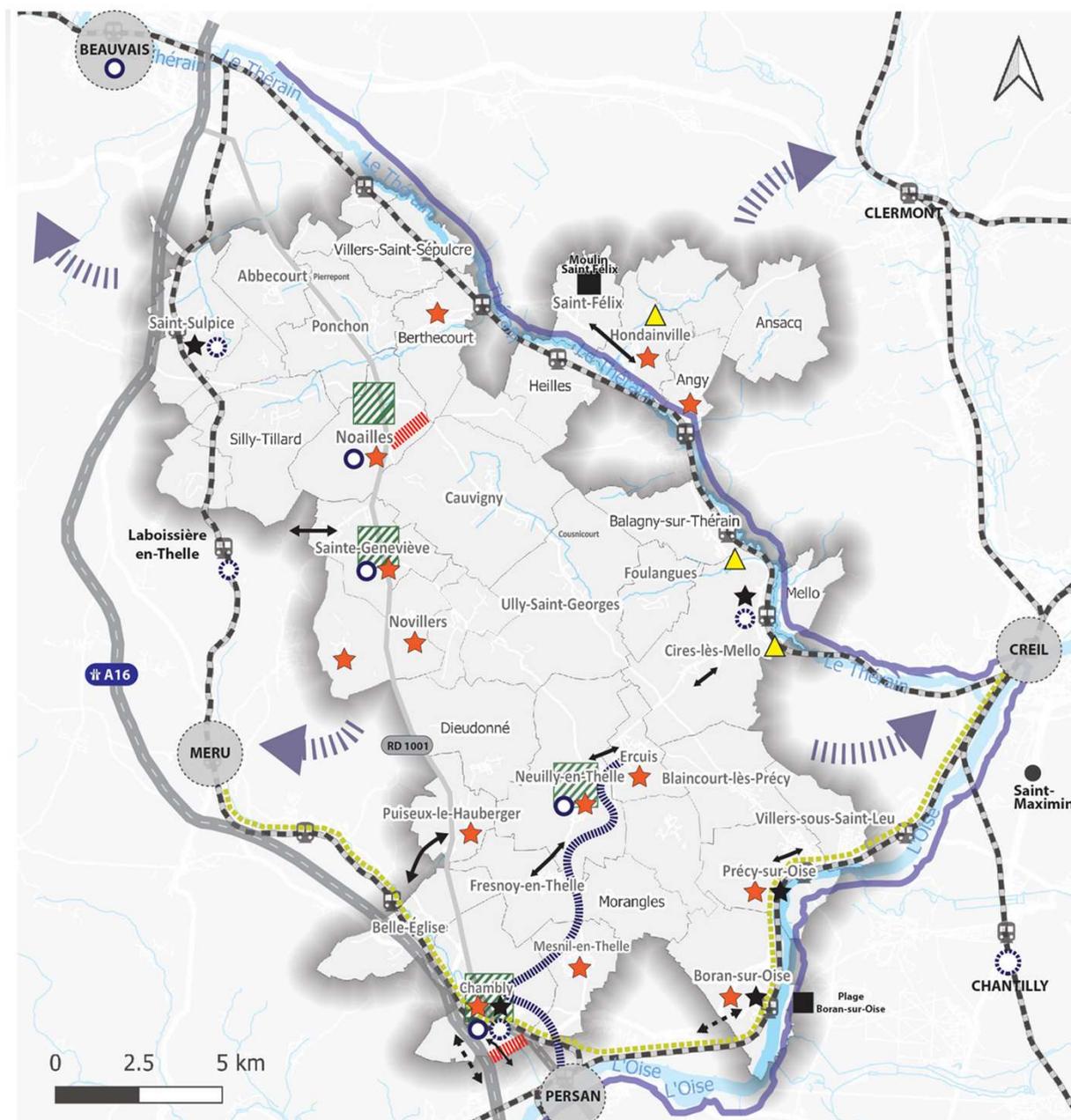
- ▨ Aménager les centres bourgs en faveur des modes doux vers les écoles, centres commerciaux et gares
- ↔ Projet S3RV
- Projet TransOise
- ↔ Aménagement existant / en projet
- ↔ Aménagement en liaison avec le SDC de la CCHVO

Trafic et marchandises

- ▨ Barreau de dévoiment à créer

Pass-Thelle Bus

- ⊙ Le service Gare
- ⊙ Le service Centre-Bourg
- ▨ Ligne régulière
- ▨ Extension TAD
- Principaux sites touristiques
- ▲ Campings



	Action
AXE 1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN	1.1 - Échanges avec la Région pour améliorer l'offre des Autocars (horaires/fréquences)
	1.2 - Amélioration de l'offre et extensions de la ligne urbaine de Chambly
	1.3 - Développement l'offre du Pass Thelle Bus (TàD et lignes régulières)
AXE 2. OPTIMISER L'UTILISATION DE LA VP	2.1 - Développer le covoiturage sur le territoire, en particulier auprès des salariés travaillant dans les ZA
	2.2 - Expérimenter puis déployer un service d'autopartage
AXE 3 : DEVELOPPER LES MOBILITES DOUCES	3.1 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable structurant
	3.2 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable secondaire
	3.3 - Mener une réflexion sur l'aménagement des aires de services/haltes de repos
	3.4 - Sécuriser les déplacements modes actifs dans les principaux centres-bourgs
	3.5 - Étude et mise en œuvre de la liaison Méru – Chambly – Creil dans le cadre de la SR3V
	3.6 - Étudier avec les communes la possibilité d'assurer des liaisons entre les communes via les chemins de randonnées
AXE 4 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ	4.1 - Prévoir une plateforme multimodale sur la future zone Fosse au Bailly à Chambly
5. LUTTER CONTRE LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC LOGISTIQUE ROUTIER	5.1 - Poursuivre les démarches et études sur le projet de l'échangeur A16
	5.2 - Livrer le barreau de Noailles
	5.3 - Être associé aux travaux d'itinéraires de dévoiement du Département dans le cadre de la Charte Poids Lourds
	5.4 - Réflexion à mener sur l'action de la CCT pour favoriser les transports de marchandise par l'Oise et les axes ferroviaires
AXE 6. SENSIBILISER ET COMMUNIQUER	6.1 - Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication adapté à chaque public
	6.2 - Déploiement d'une programmation événementielle adaptée à chaque public
	6.3 - Incitation au lancement et suivi de Plans de Mobilité Employeur (PDME)

3

PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS

INGETEC

3.1

AXE 1 : Améliorer l'offre de transports en commun

INGETEC

ACTION N°1.1

Échanges avec la Région pour améliorer l'offre des Autocars (horaires/fréquences)

ENJEU :

- Améliorer les liaisons avec les pôles externes du territoire, Méru et Creil

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Informer la Région Hauts-de-France et justifier les besoins/demandes en termes d'offre et de lieux de desserte sur le réseau Autocar de Hauts-de-France

MAITRISE D'OUVRAGE :

- Région Hauts-de-France

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Région Hauts-de-France
- Les CC voisines appartenant au même bassin de mobilité (bassin Ouest)

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Prise en compte des demandes par la Région Hauts-de-France
- Planning de mise en œuvre des évolutions souhaitées en termes d'exploitation des lignes
- Bilan de fréquentation

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

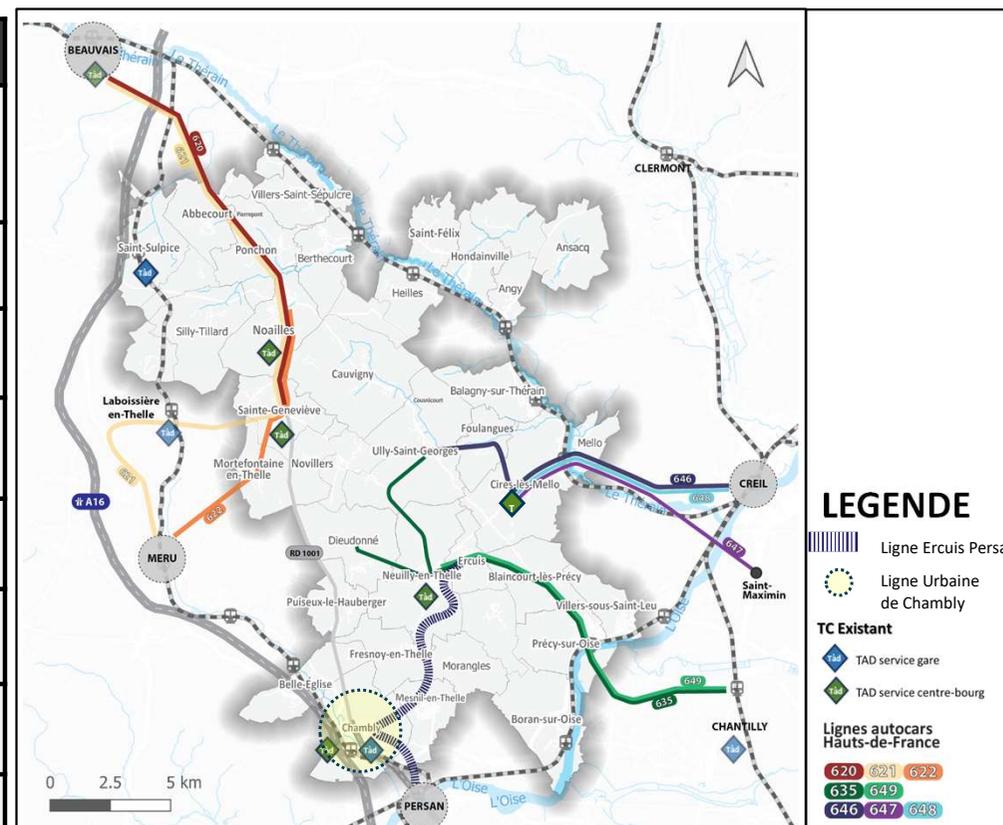
- Projet dépendant de la demande de plusieurs autres EPCI appartenant au même bassin de mobilité (10 bassins en total sur les 92 EPCI existantes dans la Région Hauts-de-France)

	Coût investissement/fonctionnement <ul style="list-style-type: none">• Sans objet
	Modalités de financements et subventions possibles <ul style="list-style-type: none">• Région HDF
	Planning de mise en œuvre <ul style="list-style-type: none">• Fin 2024 (date de fin des concertations)

ACTION N°1.1

Échanges avec la Région pour améliorer l'offre des Autocars (horaires/fréquences)

Ligne	Destination	Direction	Fréquence (passage/jr)	Amplitude horaire	Nbre d'arrêts	Fréquentation 2022	Amélioration proposée
620	Ste-Geneviève <> Beauvais	Beauvais	5	7h/14h	4	14 000 passagers / 12 mois	Trajets Ste-Geneviève -> Beauvais après 13h30 Améliorer fréquences
		Saint-Geneviève		13h/19h			
621	Méru <> Beauvais	Beauvais	4	7h/15h	3	5 000 passagers / 12 mois	Améliorer correspondances avec trains en provenance de Paris, en gare de Méru
		Méru	5	12h/19h			
622	Noailles <> Méru	Noailles	4	18h/20h	5	2 250 passagers / 12 mois	Desserte en journée Améliorer fréquences
		Méru	2	6h/8h30			
635	Neuilly-en-Thelle <> Chantilly	Neuilly-en-Thelle	8	12h30/20h	8	3 000 passagers / 12 mois	Trajets Neuilly -> Chantilly après 13h30 Améliorer fréquences
		Chantilly	5	6h/14h			
639	Boran-sur-Oise <> Chantilly		5	7h/13h30	1	18 000 passagers / 12 mois	Trajets Boran -> Chantilly après 13h30 Améliorer fréquences
646	Creil <> Uilly-St-Georges	Creil	2	6h/7h	4	4 500 passagers / 12 mois	Desserte en journée Améliorer fréquences
		Uilly-St-Georges	5	14h/19h			
647	St-Maximin <> Cires-lès-Mello		1/j	13h	2	170 passagers / 12 mois	Echange Région Hauts de France – Ingetec en cours
648	Creil <> Cires-lès-Mello		1/J M et S	8h30	2	5 passagers / 12 mois	Echange Région Hauts de France – Ingetec en cours
649	Creil <> Boran-sur-Oise	Creil	3/J M et S	11h30/18h	6	450 passagers / 12 mois	Echange Région Hauts de France – Ingetec en cours
		Boran		8h30/15h30			



ACTION N°1.2

Amélioration de l'offre et extensions de la ligne urbaine de Chambly

ENJEUX :

- Amélioration du niveau de service à court terme
- Desserte de la ZAC Pôle gare à long terme
- Desserte de la ZA des Pointes à moyen terme

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Action 1.2.1 - Évolution de l'offre à court terme (futur contrat à partir du 01/09/2024) :
 - Extension de l'amplitude horaire de desserte de 7h au 20h (au lieu de 8h – 18h)
 - Fonctionnement du lundi au samedi (état actuel : lundi – vendredi)
 - Augmentation des fréquences : +7 courses / jour (27 courses au lieu de 20)
- Action 1.2.2 - Desserte de la ZAC Pôle gare
 - Valider l'itinéraire de la ligne (chiffré par l'exploitant)
 - Aménager les nouveaux arrêts (à prévoir dans le programme d'aménagements des voiries du projet)
- Action 1.2.3 - Desserte de la ZA des Pointes
 - Itinéraire à définir
 - Aménager les nouveaux arrêts

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Ville de Chambly
- Exploitant de la ligne

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Mise en place de la nouvelle exploitation de la ligne
- Mise en place des 2 extensions de la ligne

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Sans objet

	<p>Coût investissement/fonctionnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.2.1- Évolution de l'offre : 73240 € HT/an (surcoût exploitation de la ligne urbaine) • 1.2.2 - Desserte de la ZAC Pôle gare : À chiffrer • 1.2.3 - Desserte de la ZA des Pointes : À chiffrer
	<p>Modalités de financements et subventions possibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC Thelloise • SMTCO
	<p>Planning de mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.2.1 - Évolution de l'offre : mesure intégrée dans le CCTP du renouvellement du marché d'exploitation du réseau Pass Thelle. Mise en œuvre en 2024. • 1.2.2 - Desserte de la ZAC Pôle gare : long terme • 1.2.3 - Desserte de la ZA des Pointes : moyen terme

ACTION N°1.2.1

Desserte de la ZAC du Pôle gare par la ligne urbaine de Chambly

Itinéraire actuel de la ligne urbaine de Chambly + localisation de la ZAC Pôle gare



Axonométrie du projet de la ZAC Pôle gare



ACTION N°1.3

Développement l'offre du Pass Thelle Bus (TàD et lignes régulières)

ENJEUX :

- Développer l'offre en termes d'horaires, de fréquences, de tarification sociale, ainsi que les modalités de réservation et la communication pour le service de TàD

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Études d'évolution de l'offre à lancer pour intégration dans le cahier des charges du renouvellement du contrat du réseau Pass Thelle Bus

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Ville de Chambly
- SMTCO (possibilité de réservation d'un trajet en TàD via le site Oise mobilité, courant 2024)
- Exploitant de la ligne

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Réalisation étude
- Prise en compte dans le nouveau contrat du réseau
- Mise en œuvre des mesures au cours du futur contrat d'exploitation

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Modalité de financement (évolution du montant du versement transport)

	Coût investissement/fonctionnement <ul style="list-style-type: none">• Étude de développement du réseau Pass Thelle: environ 20 000 €
	Modalités de financements et subventions possibles <ul style="list-style-type: none">• CC Thelloise• Subvention SMTCO (à terme, non définie encore)
	Planning de mise en œuvre <ul style="list-style-type: none">• Étude en 2024 :• Mise en œuvre mesures validées dès 2025 ? (selon recommandations de l'étude et intégration dans le futur contrat d'exploitation)

3.2

AXE 2 : Optimiser l'utilisation de la voiture individuelle

INGETEC

ACTION N°2.1

Développer le covoiturage sur le territoire, en particulier auprès des salariés travaillant dans les ZA

ENJEUX :

- Faciliter la mise en relation entre salariés afin de favoriser le covoiturage pour les déplacements domicile-travail
- Atteindre une masse suffisante de conducteurs et de passagers permettant un fonctionnement optimal du système

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Mise en place d'une plateforme de covoiturage via un prestataire spécialisé

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Prestataire retenu
- Entreprises implantées dans les ZA
- Collectivités limitrophes (CA Beauvaisis, CC Sablons, ...)

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Mise en œuvre de la plateforme
- Évolution du nombre de covoitureurs (conducteurs / passagers) : 15 000 voyages estimés lors de la 1^{ère} année d'exploitation

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Implication des entreprises

	<p>Coût investissement / fonctionnement</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place de la plateforme de covoiturage par un prestataire : 21 720 € (1^{ère} année) Financement des trajets directement aux usagers (incitation financière pour les conducteurs, comprise entre 1,5 et 3€ / trajet) : <ul style="list-style-type: none"> Trajets internes et en relation avec l'Ile-de-France : CC Thelloise. Estimation 30 000 € / an (1^{ère} année) Trajets en relation avec collectivités limitrophes dans l'Oise : collectivités d'origine ou de destination
	<p>Modalités de financements :</p> <p>Mise en place de la plateforme de covoiturage</p> <ul style="list-style-type: none"> CC Thelloise : 22 670 € HT Etat: 19 050 € HT (<u>Fonds vert du Plan National Covoiturage</u>) <p>Financement des trajets :</p> <ul style="list-style-type: none"> CC Thelloise : 20 000 € HT Opérateur : 10 000 € HT
	<p>Planning de mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> 2^{ème} semestre 2024

ACTION N°2.2

Expérimenter puis déployer un service d'autopartage

ENJEUX :

- Apporter une possibilité de déplacement au sein du territoire pour les personnes non-motorisées ou les ménages ne disposant pas d'un second véhicule

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Réflexion sur le lieu du territoire et définition des modalités de pilotage du projet
- Définir la modalité d'opération (opérateur privé ou à la charge de la CC Thelloise)
- Sélectionner un mode d'opération, puis aménagement de stations d'autopartage dans les bourgs principaux gares en 2 temps.

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Évaluation de la fréquentation et des utilisations (destinations, fréquence)
- Enquête de satisfaction auprès des utilisateurs du service

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Attractivité du service (nombre d'adhérents et d'usagers)
- Coût d'investissement



Coût investissement

- Environ 20 000 € pour l'achat d'un véhicule
- Environ 35 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique
- Environ 8 000 € pour l'installation d'une borne de recharge
- Environ 4 000 € pour l'achat d'un système de déverrouillage par carte ou via smartphone

Pour la location d'un véhicule :

- 4 000 à 5 000 €/an y compris l'assurance

Coût de fonctionnement = 3 300 €/an/véhicule

- 2 500 €/an/véhicule
- 800 €/an d'assurance et entretien

Coût si opérateur privé : À définir selon le service à choisir



Modalités de financements :

- Etat : Aide pour la mise en place de flotte électrique par la Banque des Territoires via le Programme « [France Nation Verte](#) »
- CC Thelloise



Planning de mise en œuvre

- **2025** : préparation pour le déploiement d'une solution (définir solution adaptée, modalités, budget etc.)
- **2026** : expérimentation d'une solution pendant 6 mois ensuite pérennisation
- **2027** : extension du service certaines ZA et gares

3.3

AXE 3 : Développer les mobilités douces

INGETEC

La carte ci-contre illustre le potentiel en termes d'aménagements doux du territoire de la CC Thelloise. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs actions doivent être mises en œuvre, notamment :

À l'échelle intercommunale :

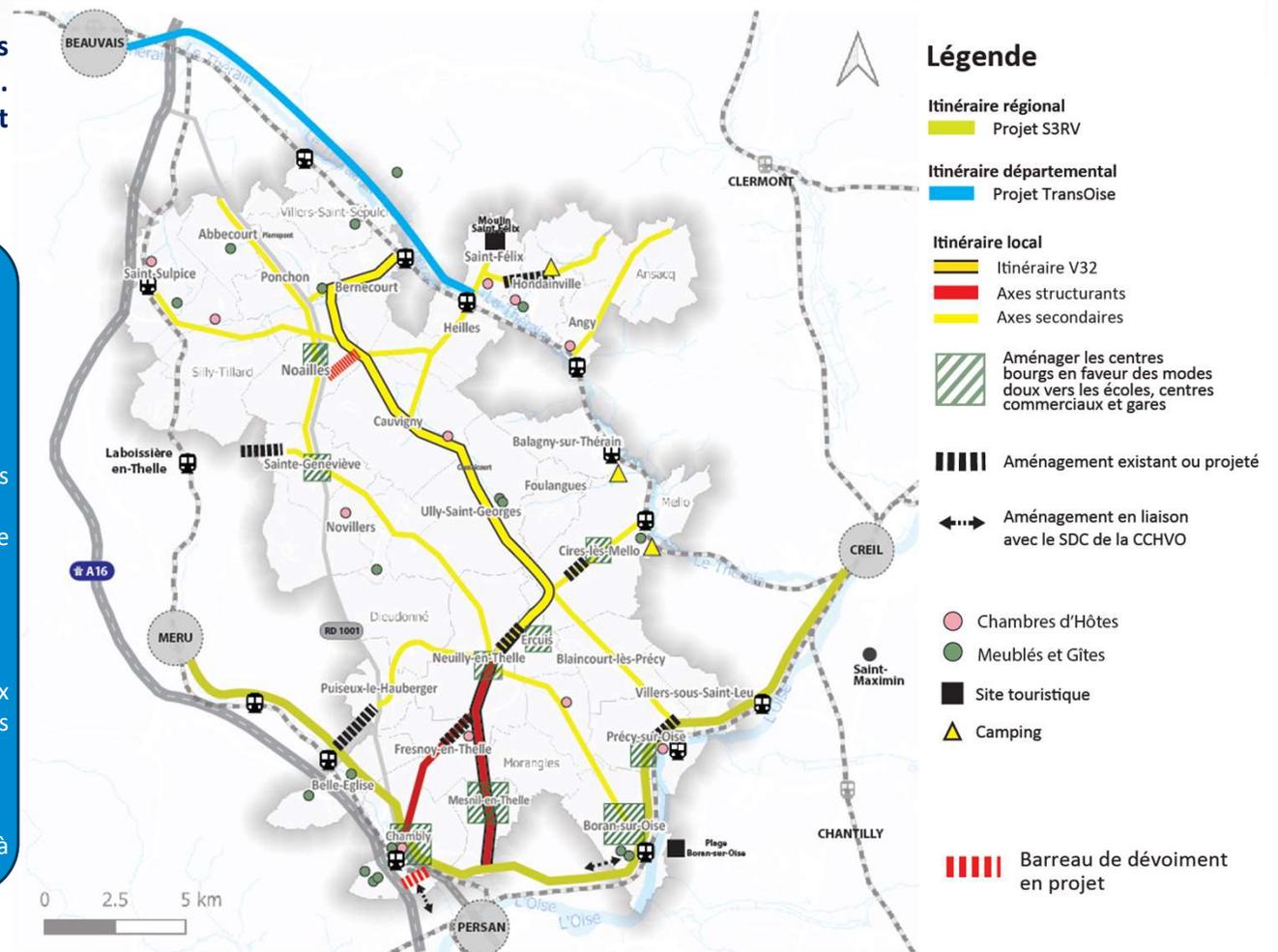
- Valoriser l'itinéraire de la Trans'Oise.
- Étudier la faisabilité de l'itinéraire du SR3V.

À l'échelle du territoire :

- Étudier la faisabilité des liaisons entre les principaux bourgs.
- Assurer la cohérence entre le réseau local et les itinéraires touristiques environnants.
- Étudier la faisabilité de l'ancien itinéraire "V32" le long de l'ancienne voie ferrée.

À l'échelle communale :

- Sécuriser les rabattements vers les points d'intérêts principaux tels que les établissements scolaires, les centres-bourgs, les gares, etc.
- Faciliter l'accès aux gares ferroviaires.
- Apaiser la circulation dans les centres-bourgs.
- Traiter et sécuriser les traversées de la RD1001, en particulier à Chambly et Sainte Geneviève.



ACTION N°3.1

Étude et mise en œuvre du réseau cyclable structurant

ENJEUX :

- Sécuriser les liaisons cyclables entre Neuilly-en-Thelle, Mesnil-en-Thelle et Chambly

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Étude de faisabilité des aménagements
- Préparation et suivi d'une mission de MOE
- Réalisation des travaux

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Département de l'Oise
- Communes de la CC Thelloise concernées

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Coûts d'investissement importants
- Acquisitions foncières



Coût investissement

- Estimation montant travaux : 7,5 M€
- Frais de MOA, investigations, études, MOE = 10 – 15% du montant des travaux



Modalités de financements :

- Etat via l'AAP « Fonds Mobilités Actives » et l'AAP Territoires Cyclables
- Département de l'Oise



Planning de mise en œuvre

- Étude en 2024-2025
- Réalisation à partir de 2026

ACTION N°3.1

Étude et mise en œuvre du réseau cyclable structurant

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

Liaison	Linéaire	Horizon	Coût des travaux
1. Neuilly-en-Thelle → Chambly	8 km	2026	4 000 000 €
2. Neuilly-en-Thelle → Mesnil-en-Thelle	7 km	2028	3 500 000 €

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT SUR LES AXES CONCERNÉS :

- Jalonement le long de l'axe 0 (trafic < 4 000 véh/jour)
- Séparation le long des axes (trafic > 4 000 véh/jour)
- Partage de la voirie et apaisement des vitesses dans les centres-bourgs



Légende

Itinéraire régional
Projet S3RV

Itinéraire départemental
Projet TransOise

Itinéraire local
Axes structurants

Aménager les centres bourgs en faveur des modes doux vers les écoles, centres commerciaux et gares

Aménagement existant ou projeté

Aménagement en liaison avec le SDC de la CCHVO

Chambres d'Hôtes

Meublés et Gîtes

Site touristique

Camping

N° de liaison (en l'ordre de priorité)

ACTION N°3.2

Étude et mise en œuvre du réseau cyclable secondaire

ENJEU :

- Assurer le maillage du réseau structurant avec les différentes communes du territoire

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Étude de faisabilité des aménagements et priorisation
- Préparation et suivi d'une mission de MOE
- Réalisation des travaux
- Tester, là où c'est possible, des aménagements avant de les pérenniser

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Département de l'Oise
- Communes de la CC Thelloise concernées

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Acquisitions foncières

TYPE D'AMÉNAGEMENT :

- Bandes cyclables, Chaussée à Voie Centrale Banalisée, Jalonnement



Coût investissement

- Estimation montant travaux : 1 605 000 €
- Frais de MOA, investigations, études, MOE = 10 – 15% du montant des travaux



Modalités de financements :

- Etat via l'AAP « Fonds Mobilités Actives »
- Département de l'Oise



Planning de mise en œuvre

- Étude en 2025
- Réalisation à partir de 2026

Réseau cyclable secondaire

ACTION N°3.2

Étude et mise en œuvre du réseau cyclable secondaire

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT :

Liaison	Linéaire	Horizon	Coût des travaux
0. Bernecourt – Ully-St-Georges - Ercuis	20 km	2026	300 000 €
1. Neuilly-en-Thelle → Bran-sur-Oise	10 km	2027	150 000 €
2. Neuilly-en-Thelle → Cires-les-Mello	7 km		105 000 €
3. Neuilly-en-Thelle → Belle Eglise	7 km	2028	105 000 €
4. Neuilly-en-Thelle → Sainte Geneviève → Noailles → Abbecourt	22 km		330 000 €
5. Ercuis → Précly-sur-Oise	8 km	2028	225 000 €
6. Noailles → Saint Sulpice 6. Noailles → Heilles → Hondainville → Ansacq	26 km		390 000 €

- Jalonement des itinéraires cyclables
- Aménagements de modération de trafic
- Sécurisation des carrefours



Légende

- Itinéraire régional**
Projet S3RV
- Itinéraire départemental**
Projet TransOise
- Itinéraire local**
Itinéraire V32
Axes structurants
Axes secondaires
- Aménager les centres bourgs en faveur des modes doux vers les écoles, centres commerciaux et gares
- Aménagement existant ou projeté
- Aménagement en liaison avec le SDC de la CCHVO
- Chambres d'Hôtes
- Meublés et Gîtes
- Site touristique
- Camping

ACTION N°3.3

Mener une réflexion sur l'aménagement des aires de services/haltes de repos

ENJEUX :

- Promouvoir le cyclotourisme sur le territoire
- Assurer une infrastructure adéquate pour permettre aux cyclistes de se reposer et de profiter d'équipements nécessaires, favorisant ainsi une expérience agréable et pratique

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Mener une réflexion avec Oise Tourisme sur une stratégie d'implantation d'aires de service

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Département de l'Oise, Oise tourisme
- Communes de la CC Thelloise concernées

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Se rapprocher de Oise Tourisme sur les outils d'évaluation à mettre en place

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Coût d'investissement important
- Acquisition foncière



Coût investissement

- Coût d'implantation d'une aire de service vélo : variable selon le type d'aires de service souhaitées
- Acquisition foncière



Modalités de financements :

- Etat : ADEME via le programme «DESTINATION FRANCE »
- CD 60



Planning de mise en œuvre

- **2025** : Réflexion avec les partenaires pour la mise en place d'une stratégie d'emplacement d'aire de service
- **2026** : Étude préalable à la création d'une liaison cyclable
- **2027 - ...** : Mise en service de l'aire et de la liaison douce

PROPOSITION D'IMPLANTATION DES AIRES D'ARRÊT À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

La carte ci-contre représente une proposition d'implantation des aires de services à l'échelle de la CCT.

Afin de garantir un réseau de services réguliers et continus le long des différents itinéraires cyclo-touristiques, 3 types d'aires seront proposées :



Les aires principales de "départ-arrivée" situées tous les 30 km.

Il s'agit du type d'aire le plus équipé, idéalement associé à une gare à proximité, une agglomération ou un parking offrant des services et des commerces existants.



Les aires secondaires de "pause longue" situées tous les 15 km.

Elles offrent la possibilité de faire une pause pique-nique et de s'arrêter pendant plusieurs heures.

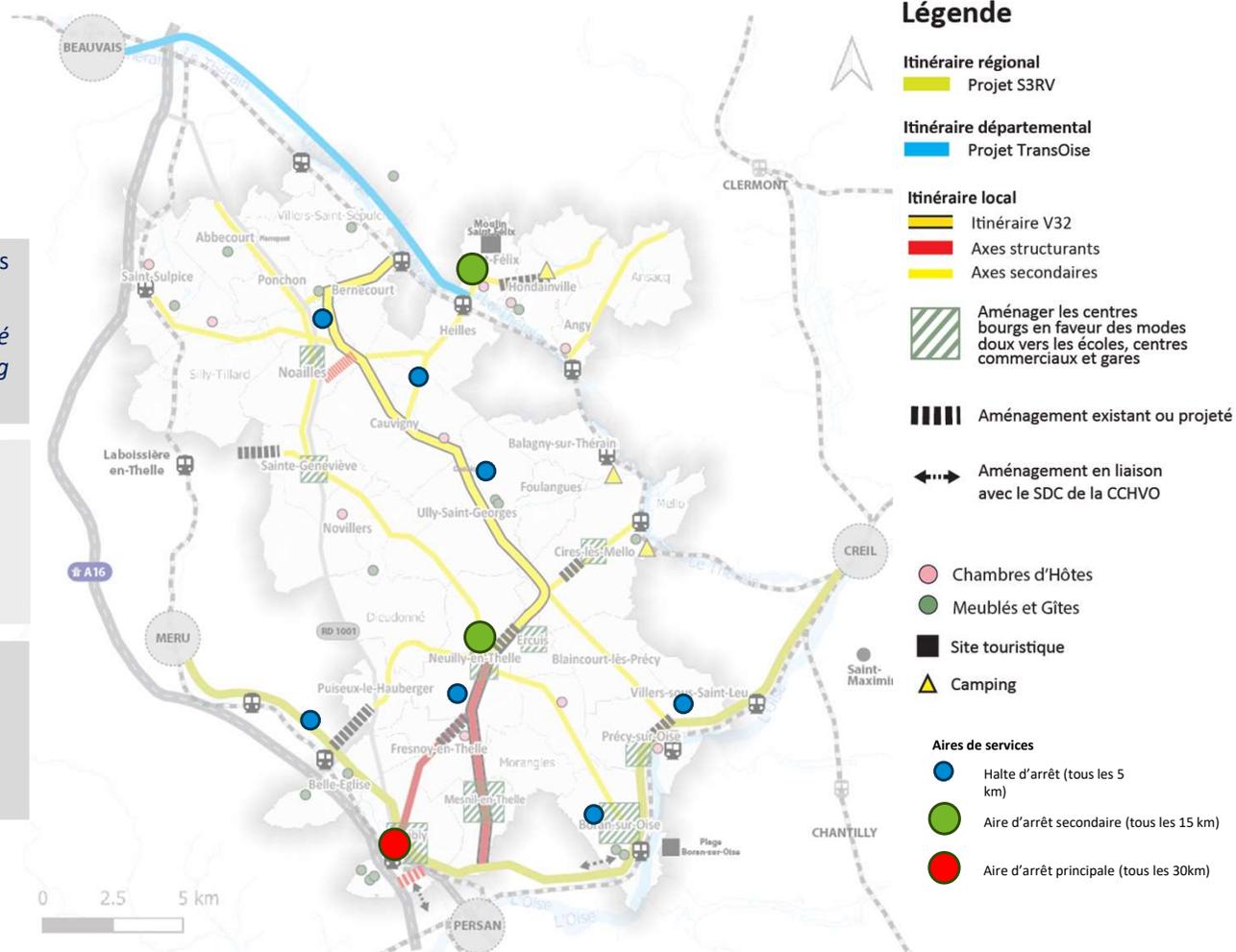


Les haltes de repos, pour une "pause courte" situées tous les 5 km.

Elles permettent un arrêt rapide de quelques minutes, et souvent associées à un point de vue ou à un événement le long du parcours.

Source : Vélo et Territoires

Fiche – action n°8 Equipements et aire d'arrêt, Vélo & Territoires



ACTION N°3.4

Sécuriser les déplacements modes actifs dans les principaux centres-bourgs

ENJEUX :

- Assurer la mixité de trafic en apaisant les vitesses et en sécurisant les intersections au sein des centres-bourgs
- Assurer le rabattement des modes doux vers les pôles principaux tels que les gares et les équipements publics, scolaires et sportifs

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Concertation avec les communes concernées pour la mise en place d'une stratégie d'apaisement des vitesses en agglomération.

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Communes de la CC Thelloise concernées tels que, Chambly, Neuilly-en-Thelle, Noailles et Sainte-Geneviève

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Tester des aménagements avant pérennisation

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Engagement des communes concernées
- Impact sur le trafic de transit



Coût investissement

- À définir



Modalités de financements :

- Etat via l'AAP « Fonds Mobilités Actives »
- CD 60



Planning de mise en œuvre

- 2026, en lien avec 1^{ère} axes cyclables réalisés

Liaison cyclable Méru - Chambly - Creil

ACTION N°3.5

Étude et mise en œuvre de la liaison Méru – Chambly – Creil dans le cadre de la SR3V

ENJEUX :

- Assurer que le tracé du SR3V réponde aux besoins de la CCT
- Assurer la cohérence avec les projets de la CCHVO

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Travail étroit avec la Région HDF et Ile-de-France afin de définir le tracé de la SR3V

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Région Hauts-de-France et Ile-de-France
- Département de l’Oise, CCHVO, CC des Sablons Communes concernées tels que **Chambly et Bernes-sur-Oise**

MODALITÉS DE FINANCEMENT :

- Etat via l’AAP « Fonds Mobilités Actives »
- Département de l’Oise

OBSTACLES POSSIBLES A LA MISE EN ŒUVRE :

- Acquisition foncière
- Taux d’investissement important

Liaison	Linéaire	Horizon	Coût
1. Belle église → Chambly → Beaumont-sur-Oise	19 km	2030-2032	7 600 000 €
2. Boran-sur-Oise → Villers-sous-Saint-Leu	8 km	2032-2034	4 000 000 €



Valorisation des itinéraires de randonnée entre les communes

ACTION N°3.6

Étudier avec les communes la possibilité d'assurer des liaisons entre les communes via les chemins de randonnées

ENJEU :

- Travailler avec les communes pour recenser les chemins de randonnée existants et étudier la possibilité de les valoriser

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Prendre appui sur le guide des chemins de randonnée du territoire (publication fin 1^{er} trimestre 2024)

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Département de l'Oise, Oise tourisme
- Communes de la CC Thelloise concernées
- Associations locales des chemins de randonnée

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Se rapprocher de Oise Tourisme sur les outils d'évaluation à mettre en place

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Coût d'investissement
- Temps de parcours prolongé par rapport aux axes routiers



Promenade autour d'un plan d'eau à Saint-Félix



Sentier piéton en sortant de Villers-Saint-Sépulcre



Sentier piéton à côté de l'Oise entre Villers-sous-Saint-Leu et Précý-sur-Oise



Chemin mixte à proximité de Boran-sur-Oise

	<p>Coût investissement</p> <ul style="list-style-type: none"> Coût moyen de réhabilitation des chemins : 150 €/ml
	<p>Modalités de financements :</p> <ul style="list-style-type: none"> Etat : <u>ADEME</u> via le programme "DESTINATION FRANCE " CD 60
	<p>Planning de mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024 : Réflexion avec les partenaires pour la valorisation des chemins de randonnée

Valorisation des itinéraires de randonnée entre les communes

ACTION N°3.6

Étudier avec les communes la possibilité d'assurer des liaisons entre les communes via les chemins de randonnées



Promenade autour d'un plan d'eau à Saint-Félix



Sentier piéton en sortant de Villers-Saint-Sépulcre



Sentier piéton à côté de l'Oise entre Villers-sous-Saint-Leu et Précy-sur-Oise



Chemin mixte à proximité de Boran-sur-Oise



3.4

AXE 4 : Favoriser l'intermodalité

INGETEC

ACTION N°4.1

Prévoir une plateforme multimodale sur la future zone Fosse au Bailly à Chambly

ENJEU :

- Réaménager le pôle gare de Chambly dans le cadre de la création de nombreux logements et équipements sur la Fosse au Bailly

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Réaménager le pôle gare de Chambly par des arrêts de transports en commun, une aire de covoiturage, une offre de stationnement vélo et d'autres services.

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Région Hauts-de-France
- Département de l'Oise
- Communes de la CC Thelloise
- SMTCO

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Analyse des données de fréquentation
- Retour d'expérience des usagers de la station

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Coût d'investissement important
- Acquisition foncière



Coût investissement/fonctionnement :

- Questions foncières (achat, location, etc.)
- Coût de création d'une aire de covoiturage: 90€/m² pour un matériel imperméable et 135€/m² pour un parking Paysager
- Coût de transformation d'un parking en aire de covoiturage : 30€/m²
- Coût d'aménagement d'un arrêt bus avec abri : 35 000 €/1 arrêt
- Coût d'installation d'une borne de recharge : 8000 €



Modalités de financements :

- FEDER / FSE / IEJ – 50% maximum du montant total (jusqu'à 2027)
- Etat : porté par le CEREMA
- CCT et Communes



Planning de mise en œuvre :

2030

3.5

AXE 5 : Lutter contre les nuisances liées au trafic routier (VL et PL)

INGETEC

Bénéficiaire du projet de l'échangeur A16

ACTION N°5.1

Poursuivre les démarches et études sur le projet de l'échangeur A16

ENJEUX :

- Décongestionner les RD 1001 et RD 301, actuellement fortement saturées et susceptibles de connaître une augmentation de la saturation avec les projets de développement économique en cours sur le territoire.
- Valoriser l'environnement économique du territoire et améliorer les conditions de vie des habitants en redirigeant le trafic.

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Poursuivre les échanges (1/an) avec la SANEF et les autres parties prenantes sur le projet d'ouverture de l'échangeur A16 à Chambly.

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Etat
- Département de l'Oise et du Val d'Oise
- SANEF

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Maintenir les échanges et le déroulement opérationnel au moins 2 fois/an pour la validation du projet.

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Complexité opérationnelle
- Coût important du projet

ANNEXE N°1 : SCHEMA DE PRINCIPE DE L'AMENAGEMENT ENVISAGE A CE STADE DES ETUDES



Extrait de la note envoyée à la SANEF dans le cadre de la remontée les éléments en faveur de l'ouverture de cet échangeur

	Coût investissement/fonctionnement : <ul style="list-style-type: none">• NA
	Modalités de financements potentielles : <ul style="list-style-type: none">• Etat• Région Hauts-de-France• Département de l'Oise• SANEF
	Planning de mise en œuvre : <p>2030</p>

Valoriser le barreau routier de Noailles

ACTION N°5.2

Livrer le barreau de Noailles

ENJEU :

- Desservir la Zone d'Activité de Noailles en évitant la traversée du centre-ville.

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

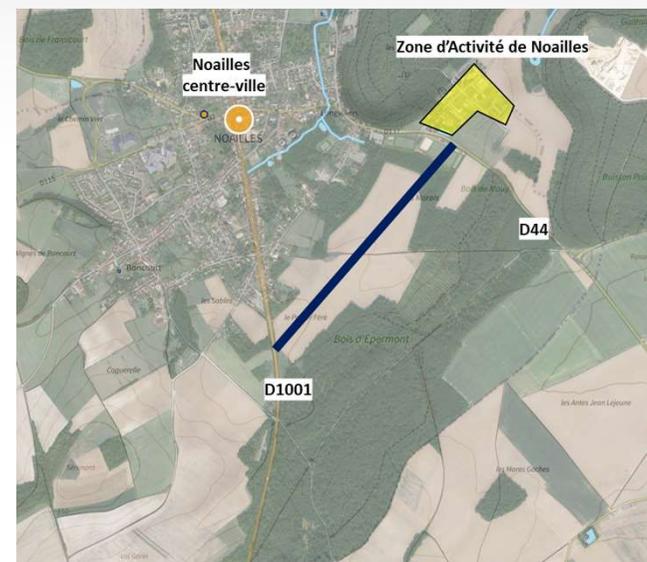
- Poursuivre les travaux en cours (MOA liaison routière = CC Thelloise, MOA giratoires = Département de l'Oise)

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Région Hauts-de-France
- Département de l'Oise
- Commune de Noailles

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Maintenir le suivi opérationnel nécessaire pour respecter le planning



Source : CC THELLOISE



Coût investissement/fonctionnement :

- Investissement : 3 M€ (hors foncier et hors giratoires)



Modalités de financements potentielles :

- Etat
- Région Hauts-de-France
- Département de l'Oise



Planning de mise en œuvre :

Été 2025

Participer aux travaux de conception et de mise en œuvre d'itinéraires de dévoiement PL

ACTION N°5.3

Être associé aux travaux d'itinéraires de dévoiement du Département dans le cadre de la Charte Poids Lourds

ENJEU :

- Diminuer les nuisances sonores et améliorer la sécurité routière liée aux passages des poids lourds dans les centre-bourgs.

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Fixer des échanges au moins 3 fois par an avec le Département (selon les délais de la Charte Poids Lourds).

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Département de l'Oise
- Communes de la CC Thelloise concernées

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Réaliser des comptages pour suivre l'évolution de la situation
- Retour d'expérience des habitants des communes concernées

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Manque d'infrastructure routière et complexité des solutions à proposer

	Coût investissement/fonctionnement : <ul style="list-style-type: none">• À définir selon les actions validées
	Modalités de financements potentielles : <ul style="list-style-type: none">• Département de l'Oise (80% du coût total des aménagements validés)• Communes concernées (reste du montant total -> 20%)
	Planning de mise en œuvre : 2024

Maitriser le transports de marchandises

ACTION N°5.4

Réflexion à mener sur l'action de la CCT pour favoriser les transports de marchandise par l'Oise et les axes ferroviaires

ENJEU :

- Désengorger les infrastructures routières, en particulier en ce qui concerne les poids lourds.
- Développer un système logistique durable et efficace, favorisant ainsi la mobilité verte dans un contexte de hausse des prix de carburants.
- Mettre en place des mesures d'accompagnement liées aux impacts du projet sur les berges à Précy, Boran, Villers.

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Étudier la faisabilité de créer un système logistique dans la dynamique de la réalisation du Projet Canal Seine-Europe (horizon 2030).

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

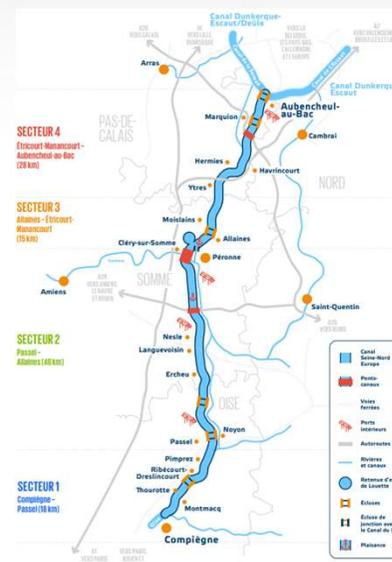
- Europe / Etat
- Région Hauts-de-France
- Département de l'Oise
- SNCF
- Canal Seine-Nord Europe

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Suivi et retour d'expérience du projet Canal Seine-Nord Europe
- Justification du projet via une étude d'impact sur le territoire (évaluer/mesurer après réalisation des impacts en termes de flux PL liés aux ports)

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Coût important
- Manque de compétence communautaire
- Complexité opérationnelle
- Engagement des entreprises du territoire
- Nouveau système d'infrastructure de logistique pour les derniers km



	<p>Coût investissement/fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • NA
	<p>Modalités de financements potentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europe • Etat • Région Hauts-de-France • Département de l'Oise
	<p>Planning de mise en œuvre :</p> <p>2034</p>

3.6

AXE 6 : Sensibiliser et communiquer

INGETEC

ACTION N°6.1

Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication adapté à chaque public

ENJEU :

- Sensibilisation aux enjeux des mobilités : partage des solutions alternatives à la voiture individuelle existants sur le territoire

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Mise en œuvre en interne d'un plan de communication sur les solutions de mobilité existantes via différents canaux (réseaux sociaux, mailing, lettre informative, page dédiée sur le site internet de la CC)

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Rapport annuel des actions mises en place et des actions de communication

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- NA

Guides des mobilités – Pays de Brest (29)



	<p>Coût investissement/fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À définir
	<p>Modalités de financements potentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC Thelloise
	<p>Planning de mise en œuvre :</p> <p>2024 - 2025</p>

ACTION N°6.2

Déploiement d'une programmation évènementielle adaptée à chaque public

ENJEU :

- Sensibilisation aux enjeux des mobilités : partage des solutions alternatives à la voiture individuelle existants sur le territoire

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Mise en œuvre en interne d'une programmation évènementielle ludique toute l'année tels que le défi Mai à Vélo, le défi « Sans ma voiture », les challenges d'écocomobilité scolaire, etc.

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Rapport annuel des évènements mis en place avec l'évolution du nombre de participant

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Engagement des habitants



Challenge « Mai à vélo »
Edition 2023



Challenge mobilité
CA du Grand Sénonais (89)
Septembre 2022

	<p>Coût investissement/fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À définir
	<p>Modalités de financements potentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC Thelloise
	<p>Planning de mise en œuvre : 2024- 2034 (fréquence annuelle des événements)</p>

Plans de Mobilité Employeur (PDME)

ACTION N°6.3

Incitation au lancement et suivi de Plans de Mobilité Employeur (PDME)

ENJEU :

- Responsabilisation des entreprises face aux enjeux des mobilités et mise en œuvre privée de solutions alternatives à la voiture individuelle existants pour les trajets domicile-travail.

DÉROULEMENT OPÉRATIONNEL :

- Échange avec les entreprises majeures du territoire et les groupements d'entreprises.

Exemple de mesures pouvant être mises en place :

- Achat de vélos, installation de stationnements vélos sécurisés, bornes de recharge électrique, promotion des systèmes de covoiturage, forfait mobilité durable, etc.

PARTENAIRES/ACTEURS À MOBILISER :

- Entreprises du territoire

OUTILS D'ÉVALUATION DE SUIVI :

- Prévoir des échanges tous les ans
- Bilan annuel sur les actions mises en place et coordination entre les objectifs communautaires et les besoins des entreprises/salariés.

OBSTACLES POSSIBLES À LA MISE EN ŒUVRE :

- Engagement des entreprises



	<p>Coût investissement/fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À définir
	<p>Modalités de financements potentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC Thelloise • Entreprises • Programme <u>Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV)</u>
	<p>Planning de mise en œuvre :</p> <p>2024 – 2025-2026</p>

3.7

Planning de mise en œuvre

INGETEC

Maîtrise d'ouvrage et coûts du plan d'actions

	Action	Maîtrise d'ouvrage					Coûts		
		CC Thelloise	Etat	Région	Département	Communes	Invest	fonct.	Observations
AXE 1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN	1.1 - Échanges avec la Région pour améliorer l'offre des Autocars (horaires/fréquences)			X			sans objet		
	1.2 - Amélioration de l'offre et extensions de la ligne urbaine de Chambly	X					73 k€ / an		Surcoût exploitation
	1.3 - Développement l'offre du Pass Thelle Bus (TàD et lignes régulières)	X					A estimer		Estimation après étude faisabilité
AXE 2. OPTIMISER L'UTILISATION DE LA VP	2.1 - Développer le covoiturage sur le territoire, en particulier auprès des salariés travaillant dans les ZA	X					50 k€ / an		Exploitation plateforme et incitation financière aux conducteurs
	2.2 - Expérimenter puis déployer un service d'autopartage	X					A estimer	A estimer	Estimation après étude faisabilité
AXE 3 : DEVELOPPER LES MOBILITES DOUCES	3.1 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable structurant	X					7,5 M€		Mise en œuvre sur 5 à 10 ans
	3.2 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable secondaire	X					1,6 M€		Mise en œuvre sur 5 à 10 ans
	3.3 - Mener une réflexion sur l'aménagement des aires de services/haltes de repos	X					A estimer		Estimation après étude
	3.4 - Sécuriser les déplacements modes actifs dans les principaux centres-bourgs					X	A estimer		Selon programme / nature aménagements à déployer
	3.5 - Étude et mise en œuvre de la liaison Méru – Chambly – Creil dans le cadre de la SR3V	X					11,6 M€		
	3.6 - Étudier avec les communes la possibilité d'assurer des liaisons entre les communes via les chemins de randonnées					X	A estimer		Estimation après étude
AXE 4 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ	4.1 - Prévoir une plateforme multimodale sur la future zone Fosse au Bailly à Chambly	X					A estimer		Selon programme / nature aménagements à déployer
5. LUTTER CONTRE LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC LOGISTIQUE ROUTIER	5.1 - Poursuivre les démarches et études sur le projet de l'échangeur A16		X				sans objet		
	5.2 - Livrer le barreau de Noailles	X			X		3 M€		
	5.3 - Être associé aux travaux d'itinéraires de dévoiement du Département dans le cadre de la Charte Poids Lourds				X		sans objet		
	5.4 - Réflexion à mener sur l'action de la CCT pour favoriser les transports de marchandise par l'Oise et les axes ferroviaires	X	X				A estimer		
AXE 6. SENSIBILISER ET COMMUNIQUER	6.1 - Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication adapté à chaque public	X					A estimer		
	6.2 - Déploiement d'une programmation événementielle adaptée à chaque public	X					A estimer		
	6.3 - Incitation au lancement et suivi de Plans de Mobilité Employeur (PDME)	X					A estimer		

Planning de mise en œuvre du plan d'actions

	Action	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
AXE 1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN	1.1 - Échanges avec la Région pour améliorer l'offre des Autocars (horaires/fréquences)											
	1.2 - Amélioration de l'offre et extensions de la ligne urbaine de Chambly											
	1.3 - Développement de l'offre du Pass-Thelle Bus (TAD et lignes régulières)	Etude										
AXE 2. OPTIMISER L'UTILISATION DE LA VP	2.1 - Développer le covoiturage sur le territoire, en particulier auprès des salariés travaillant dans les ZA											
	2.2 - Expérimenter puis déployer un service d'autopartage											
AXE 3 : DEVELOPPER LES MOBILITES DOUCES	3.1 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable structurant	Etude										
	3.2 – Étude de mise en œuvre du réseau cyclable secondaire		Etude									
	3.3 - Mener une réflexion sur l'aménagement des aires de services/haltes de repos		Etude									
	3.4 - Sécuriser les déplacements modes actifs dans les principaux centres-bourgs			Etude								
	3.5 - Étude et mise en œuvre de la liaison Méru – Chambly – Creil dans le cadre de la SR3V								Etude			
	3.6 - Étudier avec les communes la possibilité d'assurer des liaisons entre les communes via les chemins de randonnées											
	4.1 - Prévoir une plateforme multimodale sur la future zone Fosse au Bailly à Chambly								Etude			
5. LUTTER CONTRE LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC LOGISTIQUE ROUTIER	5.1 - Poursuivre les démarches et études sur le projet de l'échangeur A16											
	5.2 - Livrer le barreau de Noailles											
	5.3 - Être associé aux travaux d'itinéraires de dévoiement du Département dans le cadre de la Charte Poids Lourds											
	5.4 - Réflexion à mener sur l'action de la CCT pour favoriser les transports de marchandise par l'Oise et les axes ferroviaires											
AXE 6. SENSIBILISER ET COMMUNIQUER	6.1 - Elaborer et mettre en œuvre un plan de communication adapté à chaque public											
	6.2 - Déploiement d'une programmation événementielle adaptée à chaque public											
	6.3 - Incitation au lancement et suivi de Plans de Mobilité Employeur (PDME)											

Ingetec
Agence Paris
67 Rue Damesme
75013 PARIS



ramysalameh@ingetec.fr
lionelbonnard@ingetec.fr

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
060-200067973-20240328-280324-DC-63-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 29/03/2024
Affichage : 02/04/2024