

tecurbis

Le conseil technique
indépendant



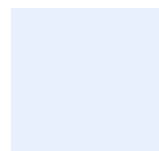
Plan d'action finalisé

octobre 24

Communauté de Communes du Pays de Bray



Plan de Mobilité Simplifié



SOMMAIRE

1. Contexte et enjeux de la mobilité sur le territoire de la CC Pays de Bray	5
1.1. Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire	5
1.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local	5
1.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?	6
1.1.3. Le rôle de la Région Hauts-de-France, de la Région Normandie et du SMTCO (Oise Mobilité)	8
1.1.4. Les actions du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et du syndicat Haut-de-France Mobilité	9
1.2. Les conclusions du diagnostic	9
2. Une démarche co-Construite	13
2.1.1. Les étapes préalables à la constitution du PMS	13
2.1.2. Les éléments saillants issus de la concertation	14
3. Le plan d'actions du plan de mobilité simplifié	17
3.1. Présentation générale du plan d'actions	17
3.2. Axe 1 : Favoriser le partage de l'automobile	18
Action 1 : Adhérer à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs	19
Action 2 : Créer deux lignes de covoiturage sur deux axes fréquentés	21
3.3. Axe 2 : Améliorer les conditions des mobilités actives	23
3.3.1. Action 3 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	24
3.3.2. Action 4 : Installer du stationnement vélo sécurisé	26
3.3.3. Action 5 : Mobilité durable des scolaires	28
3.3.4. Action 6 : Proposer des vélos à assistance électrique en location longue durée	30
3.4. Axe 3 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales	32
3.4.1. Action 7 : Améliorer les horaires des cars interurbains	33
3.4.2. Action 8 : Mettre en place un système de TAD complémentaire au transport solidaire	35
3.4.3. Action 8 : Valoriser la démobilité	37
3.5. Synthèse du plan d'actions	39
4. Consultation des acteurs institutionnels et du public	40
4.1. Principes de la consultation	40
4.2. Comité des partenaires	40
4.3. Synthèse des avis institutionnels recueillis	41

1.

1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CC PAYS DE BRAY

1.1. Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire

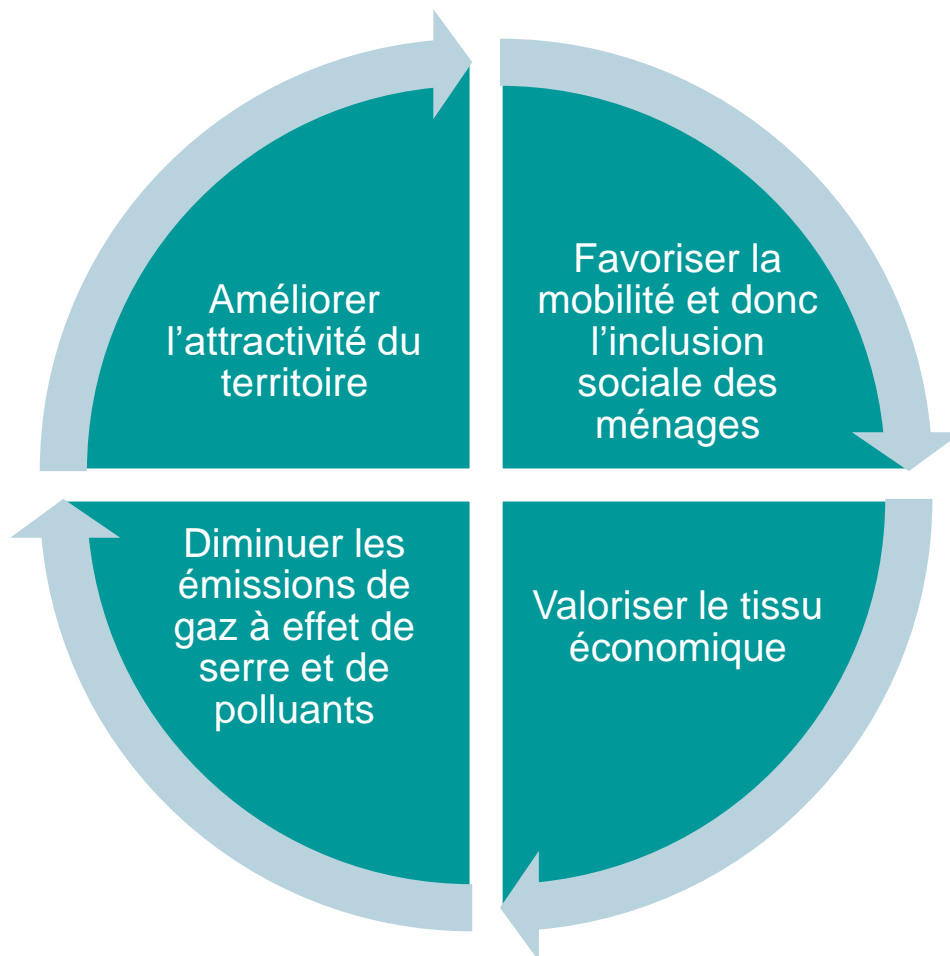
1.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local

L'amélioration des conditions de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriales et dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée le 24/12/2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité :

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- La multiplication des **transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

Mener une politique en matière de mobilité durable permet de lutter contre l'autosolisme, et produit ainsi des effets bénéfiques tant pour l'environnement que le tissu économique et le pouvoir d'achat des ménages. Elle facilite l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux loisirs... et vise l'ensemble de la population du territoire. L'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) vise à enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » pouvant se synthétiser par le schéma ci-après :



Le PMS est un outil permettant le déploiement de mesures luttant contre l'autosolisme, conformément aux ambitions affichées dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale). Il permet d'enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » qui participe à l'attractivité du territoire, et il constitue une feuille de route pour la communauté de communes suite à sa prise de compétence mobilité, effective depuis le 1^{er} juillet 2021.

1.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?

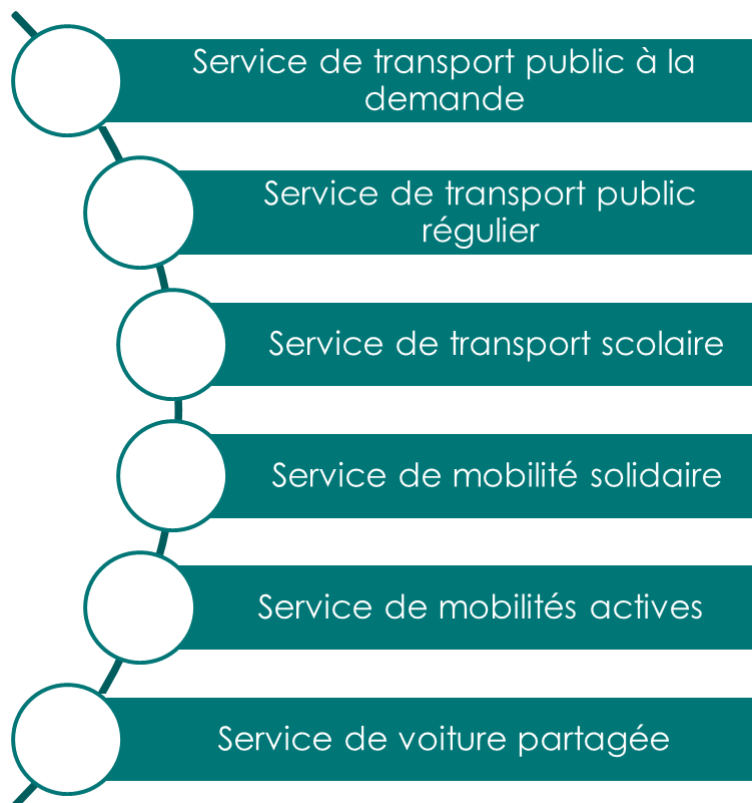
La LOM induit une couverture de l'ensemble du territoire par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et redéfinit la gouvernance-type de la mobilité, selon deux niveaux de collectivités :

- Une **AOM régionale** : la Région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité à l'échelle régionale ;
- Une **AOM locale** : l'intercommunalité est l'échelle privilégiée pour répondre aux attentes des usagers dans leurs mobilités quotidiennes.

1.

Concernant les mobilités du quotidien dans les territoires peu denses, la LOM prend plusieurs mesures, notamment de soutien aux mobilités actives (mise en œuvre d'un Plan Vélo) et aux mobilités partagées (incitation au covoiturage), d'aide à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore de réorientation des investissements vers les transports du quotidien et le ferroviaire.

La LOM répartit les services de mobilité selon six catégories :



Prendre la **compétence mobilité n'implique pas nécessairement de l'exercer pleinement et immédiatement**. L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire.

La CC Pays de Bray a voté en faveur de la prise de compétence mobilité.

Le contenu qui suit pose les orientations de la collectivité pour améliorer la mobilité sur son territoire et fixer le cadre de l'exercice de cette nouvelle compétence.

1.

1.1.3. Le rôle de la Région Hauts-de-France, de la Région Normandie et du SMTCO (Oise Mobilité)

1.1.3.1. L'animation du Bassin de Mobilité

La Région, « chef de file de la mobilité » au terme de la LOM, est chargée de constituer et animer des Bassins de Mobilité, qui sont des instances de réflexion inter-EPCI.

Les travaux des réunions des Bassins de Mobilité doivent aboutir sur la signature d'un Contrat Opérationnel de Mobilité, document signé entre la Région et les EPCI pour une durée de 5 ans, et qui vise à poser un cadre pour « une meilleure coordination des services de transport et un développement équilibré des services de mobilité ».

La CC Pays de Bray fait partie du bassin Ouest de l'Oise comportant 8 EPCI.

L'organisation de la mobilité est complexifiée par la proximité immédiate de deux Régions : Hauts-de-France et Normandie. La Région Hauts-de-France se positionne comme l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale, une convention signée entre les deux régions permet l'organisation des arrêts TER du train Nomad sur le territoire de la CCPB. A noter que le service ferroviaire en gare de Sérifontaine a été interrompu le 22 juillet 2024, la circulation des trains commerciaux de la ligne Serqueux-Gisors est arrêtée. (Source : [Ter.sncf](https://www.ter.sncf))



Les Bassins de mobilité en Région Hauts-de-France (source : cartothèque Région)

1.

Le contenu du Plan de Mobilité Simplifié de la CC Pays de Bray viendra nourrir les réflexions au sein du Bassin de Mobilité de l'Ouest de l'Oise. En parallèle, le PETR Grand Beauvaisis réalise une étude mobilités et ferroviaire qui pourra également alimenter ces réflexions.

1.1.4. Les actions du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et du syndicat Haut-de-France Mobilité

Le SMTCO est un syndicat mixte de type SRU (du nom de loi Solidarité et renouvellement urbain votée en 2000) exclusivement composé d'Autorités Organisatrices de la Mobilité, dont la CCPB. Créé à l'initiative du Conseil Général de l'Oise en 2006, il a comme objectif de développer et promouvoir l'usage des transports collectifs dans l'Oise, et de tout mode alternatif à l'autosolisme. Il propose une plateforme d'information voyageur nommée Oise Mobilité.

Hauts-de-France Mobilités est un syndicat mixte de type SRU (du nom de loi Solidarité et renouvellement urbain votée en 2000) exclusivement composé d'Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Les syndicats disposent des compétences suivantes : l'information voyageur multimodale, la coordination des offres de transports et l'intégration tarifaire.

Le SMTCO et Hauts-de-France Mobilité ont été associés à l'ensemble des travaux de la CCPB, et ont vocation à participer à la mise en œuvre de plusieurs actions :

- Soutien au covoiturage du quotidien via le dispositif Pass Pass Covoiturage (action 1 – SMTCO et Hauts-de-France Mobilités)
- Mise en place d'un TAD complémentaire du transport solidaire (action 8 – SMTCO)

1.2. Les conclusions du diagnostic

Une démarche transversale de diagnostic a été menée entre novembre 2023 et mars 2024. Le document comprend les éléments suivants :

- diagnostic socio-économique permettant d'obtenir une photographie du territoire sur des items impactant en termes de mobilité,
- diagnostic mobilité permettant d'apprécier l'existant et les axes d'amélioration,
- restitution des résultats de l'enquête en ligne menée auprès de la population,
- émergence d'enjeux relatifs à la suite des travaux.

Le bureau d'étude Tecurbis a par ailleurs mené 5 entretiens et animé un atelier concertation dont les éléments saillants sont présentés en chapitre 2.

Synthèse du diagnostic

Le diagnostic a par ailleurs mis en lumière les éléments suivants :

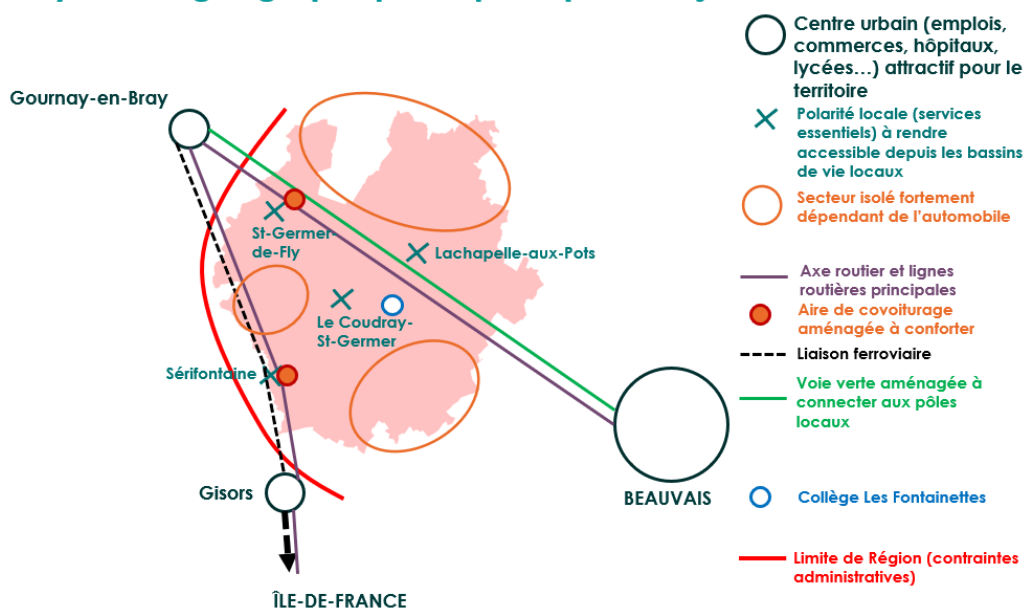
- Un territoire à dominante rurale, avec des pôles locaux aux centres denses (Sérifontaine, St-Germer-de-Fly, Lachapelle-aux-Pots)
- Un territoire à proximité proche de centres urbains conséquents (Beauvais, Gournay/Ferrières, Gisors), à la limite de deux régions (Hauts-de-France et Normandie)
- Traversé par des axes routiers structurants (RN31 Rouen-Gournay-Beauvais ; RD915 Gournay-Gisors-Pontoise)
- Une motorisation des ménages homogène et généralisée, avec 93% de ménages motorisés et 87% d'actifs utilisant leur véhicule particulier pour leurs déplacements domicile-travail
- Une implantation locale d'emplois mais une forte dépendance aux territoires voisins avec une proximité de pôles d'emplois conséquents et des actifs attirés par les grands centres urbains (Beauvais et sa périphérie, Ile-de-France, Gisors...)
- Un territoire fortement émetteur (près de 70% de flux sortants), les flux internes à la CC avec une prépondérance des polarités locales (Ons-en-Bray, St-Germer-de-Fly, Lachapelle-aux-Pots, Sérifontaine)
- Le service ferroviaire en gare de Sérifontaine a été interrompu le 22 juillet 2024, la circulation des trains commerciaux de la ligne Serqueux-Gisors est arrêtée. La desserte routière est renforcée à 7 allers-retours quotidiens du lundi au vendredi, 3 allers-retours le samedi et 2 allers-retours le dimanche.
- L'offre périurbaine est plutôt fournie avec 5 lignes interurbaines et 23 lignes scolaires également ouverte aux abonnés de la Région.
- Une offre de mobilité solidaire avec le transport à la demande solidaire organisé par le Centre Social Rural Intercommunal « François Maillard » (Le Coudray) et Auto-Sages (Gournay-en-Bray), une offre complémentaire de Transport à la Demande PMR TIVA pour les détenteurs de la carte invalidité
- La CCPB dispose d'un tissu associatif proposant un panel d'actions intéressant avec le transport solidaire évoqué ci-dessus ainsi que la location de roues électriques organisée par La Recyclerie
- Deux aires de covoiturage sont à St Germer de Fly (RN31) et Sérifontaine (D915), avec le projet de deux lignes fixes sur la RN31 et la D915 ainsi qu'une aire supplémentaire à Ons-en-Bray
- L'itinéraire vélo Voie Verte (Londres-Paris) est un axe touristique majeur du territoire et un potentiel de développement pour les usages utilitaires, elle est déjà exploitée dans le schéma directeur des mobilités actives.

Le graphique présenté ci-après reprend la synthèse Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces en conclusion du diagnostic. En page suivante, une synthèse géographique et des principaux enjeux illustre ces propos.

Synthèse AFOM



Synthèse géographique et principaux enjeux



Ces synthèses AFOM et géographique sont l'aboutissement d'un diagnostic large, ayant analysé l'ensemble de l'environnement en matière de mobilité sur le territoire de la CC Pays de Bray, comprenant une analyse socio-économique détaillée ainsi que des relevés de terrain, mis en perspective avec les résultats du processus participatif présenté ci-après.

2.

2. UNE DEMARCHE CO-CONSTRUITE

2.1.1. Les étapes préalables à la constitution du PMS

Le Plan de Mobilité Simplifié n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité.

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité **est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés**. Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, sera ensuite soumis à une procédure de participation du public en cas d'incidence sur l'environnement.

La CCPB a adopté une démarche de co-construction avec les différents acteurs du territoire. Le processus participatif est résumé ci-dessous :

Phase	Date	Objet
1. Diagnostic	Février à Mars 2024	Entretiens ciblés auprès d'acteurs de la mobilité sur le territoire : <ul style="list-style-type: none">- Acteurs institutionnels (Région Hauts-de-France, SMTCO, PETR)- Acteurs sociaux (Centre Social Rural)- Acteurs économiques (Office du Tourisme)
	Novembre 2023 à Mars 2024	Enquête en ligne auprès de la population ayant récolté 211 réponses
2. Scénarios	24 avril 2024	Organisation d'un atelier participatif, afin de soumettre différentes actions en matière de mobilité au jugement et aux remarques des participants. Les participants ont évalué l'intérêt accordé à chaque action afin de hiérarchiser les attentes.

Une concertation large et menée par différents canaux, associant tous types d'acteurs afin d'avoir la vision la plus large possible des enjeux et des aspirations en matière de mobilité.

2.

2.1.2. Les éléments saillants issus de la concertation

2.1.2.1. Entretiens ciblés

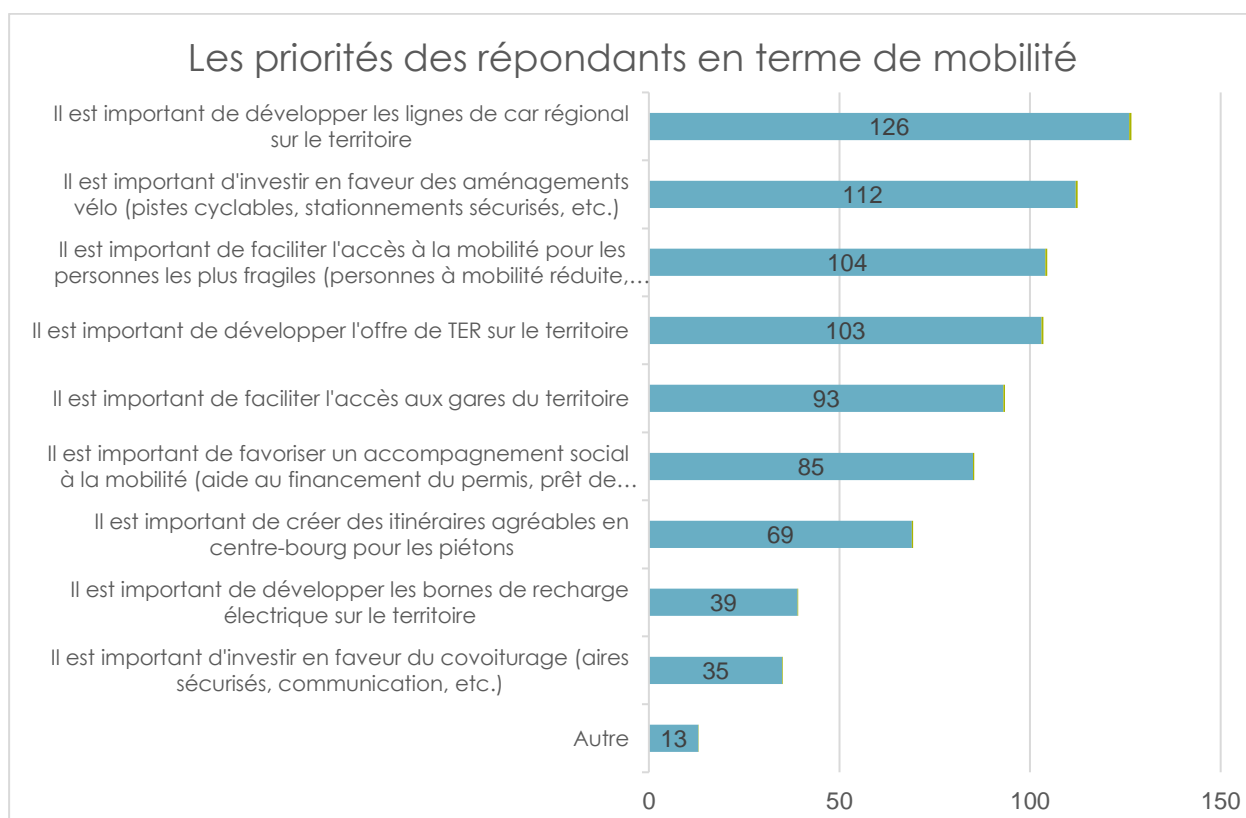
5 entretiens individuels ont été menés. Voici les principaux éléments :

Acteur du territoire	Éléments principaux
Région Hauts-de-France	Dispositifs existants : <ul style="list-style-type: none">• Transports collectifs : une offre interurbaine stabilisée à moyen-terme• Cofinancement ligne TER avec la Région Normandie Projets existants ou en cours de réalisation : <ul style="list-style-type: none">• Mise en place des bassins de mobilité (mise en relation d'acteurs locaux)• Mise en place de nouvelles liaisons TC envisageables en cas de besoin identifié pour au moins 15 personnes
PETR	Projets existants ou en cours : <ul style="list-style-type: none">• Etude des mobilités en cours (plan d'actions des enjeux extra-communautaires)• Réorganisation en cours des solutions d'autopartage (harmonisation Région, SMTCO et intercommunalités membres)
Office du Tourisme	Projets existants ou en cours de réalisation portés par la CCPB : <ul style="list-style-type: none">- Location roues de vélo électriques et petite maintenance- Mise en œuvre Schéma Directeur Cyclable (connexion des communes avec la Trans'Oise, services mutualisés)- Elargissement de la politique piétonne aux usages utilitaires (accès et cheminements centres-bourgs)
SMTCO (Oise Mobilité)	Dispositifs existants : <ul style="list-style-type: none">• Système d'information voyageurs centralisé• Plateforme de covoiturage (ayant vocation à s'unifier avec le dispositif régional)
Centre Social Rural	Dispositif existant : <ul style="list-style-type: none">• Transport à la demande solidaire, notamment hors CCPB (rayon de 30 km)• Dispositif « Allo courses »• Location autocar et chauffeur Freins à la mobilité : <ul style="list-style-type: none">• Services déployés déficitaires : modèle économique à réinterroger• Restrictions progressives d'accès au service de transport solidaire• Limites liées aux moyens (bénévoles, véhicules disponibles)

2.

2.1.2.2. L'enquête en ligne

L'enquête réalisée sur le territoire entre le 22/11/2023 et le 01/03/2024 a permis de recueillir 211 réponses auprès des habitants du territoire dont 18 résidents hors périmètre. L'étude montre la prépondérance des pôles externes pour l'ensemble des mobilités, et non seulement pour le travail ou les études. L'automobile est prédominante pour l'ensemble déplacements, y compris les déplacements locaux. Le manque de compétitivité des réseaux de transports collectifs locaux (faible fréquence, absence d'offre sur certaines liaisons) en limite l'usage. L'utilisation des modes actifs est avant tout récréative et lié à la Voie Verte, avec un manque d'itinéraires sécurisés sur les autres liaisons. Le covoiturage est plutôt utilisé de manière informelle et occasionnelle. La hausse du coût de l'énergie induit une réduction de la mobilité. Les répondants indiquent voir comme prioritaire le développement de modes alternatifs à la voiture, en particulier le car, les TER et le vélo ainsi que les dispositifs sociaux et solidaires (aide au transport des publics vulnérables, aides financières au passage du permis ou à l'acquisition de véhicules).



Le développement de modes alternatifs à la voiture la première préoccupation des répondants, qu'il s'agisse des lignes de car régionale ou des aménagements vélo, s'en suit l'importance de l'accessibilité de la mobilité pour les personnes les plus fragiles.

2.

2.1.2.3. L'atelier de concertation

Au cours de la phase 2 de Scénarios, les élus de la CCPB ont été invités au cours d'un atelier de concertation le 24 avril 2024 à classer les différentes actions envisageables pour le PMS. Cinq groupes de participants ont évalué l'intérêt accordé à chaque action afin de hiérarchiser les attentes, selon un système de notation de 0 à 10, 0 représentant un niveau d'intérêt minime et 10 une importance maximale.

Le classement final est le suivant :

Action	MOYENNE
Pérenniser le transport solidaire associatif	8,7
Soutenir la création d'un garage solidaire	6,2
Favoriser la démobilité	6,5
Créer une ligne de covoiturage matérialisée	8,6
Adhésion à une plateforme de covoiturage	8,6
Communication autour du covoiturage	9,2
Expérimenter un service d'autopartage	5,2
Travailler les horaires de cars avec la Région	5,6
Créer un service de transport régulier interne à la CCPB	1,9
Créer un service de TAD sur tout le territoire	5,4
Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	8,0
Mettre en place un service de vélos électriques en IID	7,8
Favoriser la mobilité durable des scolaires	7,8

Les actions les plus importantes pour les élus de la CCPB sont ainsi la communication autour du covoiturage, la création d'une ligne, ainsi que l'adhésion à une plateforme de covoiturage. Les priorités secondaires des participants sont également la pérennisation du transport solidaire associatif ainsi que la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable.

3.

3. LE PLAN D' ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

3.1. Présentation générale du plan d'actions

Axe 1 : Favoriser le partage de l'automobile	
Action 1	Adhérer à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs
Action 2	Créer deux lignes de covoiturage sur deux axes fréquentés
Axe 2 : Améliorer les conditions des mobilités actives	
Action 3	Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable
Action 4	Installer du stationnement vélo sécurisé
Action 5	Favoriser la mobilité durable des scolaires
Action 6	Proposer des Vélos à Assistance Electrique en location longue durée
Axe 3 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales	
Action 7	Améliorer les horaires des cars interurbains
Action 8	Mettre en place un système de TAD complémentaire au transport solidaire
Action 9	Valoriser la démobilité des services

3.

3.2. Axe 1 : Favoriser le partage de l'automobile

Axe 1	Enjeux & Objectifs de l'axe
Actions	
<p>Action 1 Adhérer à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs</p> <p>Action 2 Créer deux lignes de covoiturage sur deux axes fréquentés</p>	<p>Enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Rationalisation de l'utilisation du parc automobile ;✓ Facilitation de la mise en relation des usagers. <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Encouragement à la pratique du covoiturage du quotidien : plate-forme en ligne, incitation des employeurs, etc.



Aires de covoiturage de St-Germer (Tecurbis, 2023)

3.

Action 1 : Adhérer à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs

Objectifs & Description de l'action

A l'échelle de la CC Pays de Bray 93% des ménages possèdent une voiture. Près de 87 % des actifs utilisent leurs véhicules particuliers pour se rendre sur leurs lieux de travail.

L'existence d'axes routiers structurants (RN31 et RD915) et le grand nombre de communes non desservies par des transports en commun réguliers confèrent au covoiturage un potentiel important de développement sur le territoire, au bénéfice tant du bilan carbone des déplacements que du pouvoir d'achat de la population et de l'attractivité de l'emploi.

Afin de contribuer au développement du covoiturage sur son territoire, et pour s'inscrire dans une échelle territoriale pertinente, l'accompagnement du développement du dispositif régional semble être une réponse adéquate. De plus, formaliser la pratique du covoiturage sur le territoire permettra d'être en mesure d'un suivre les évolutions.

L'action est constituée des principes suivants :

- Adhésion au dispositif Pass Pass Covoiturage de Hauts-de-France Mobilités
- Sollicitation de Hauts-de-France Mobilités pour la création d'une communauté « Pays de Bray » sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.
- Gestion de la plateforme par Hauts-de-France Mobilités ainsi que de la mise à disposition de temps d'animation.
- Communication avec mobilisation de l'ensemble des canaux à disposition : réseaux sociaux, publications communautaires, publications communales...
- Organisation d'événements pour promouvoir le dispositif. Avec comme objectif de toucher à minima 50% des emplois du territoire par ces actions.

A noter que l'adhésion au SMTCO (Oise Mobilité) permet de fait l'adhésion à Hauts-de-France Mobilité et l'accès aux services proposés par le syndicat.



3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Hauts de France Mobilités et SMTCO (Oise Mobilité)
- Communes
- Employeurs



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Court terme :

- **Lancement début 2025**
- Bilan à établir au bout d'un an de mise en place



Estimation financière & dispositifs mobilisables

L'adhésion à Pass Pass Covoiturage est gratuite.
Des coûts de communication sont éventuellement à prévoir.



Éléments complémentaires et de vigilance

- Nécessite un important effort de communication au lancement afin de créer une masse critique
- En l'absence de flux financiers directs, la pratique du covoiturage échappe largement à toute statistique



Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits à la communauté
- Nombre de trajets proposés par la plateforme
- Nombre de trajets effectués

3.

Action 2 : Créer deux lignes de covoiturage sur deux axes fréquentés

Objectifs & Description de l'action

- Produit hybride entre la ligne de transport en commun et le covoiturage classique, la ligne de covoiturage permet de mettre en relation les conducteurs membres avec des voyageurs inscrits au service. Pour un fonctionnement optimal, il est nécessaire d'utiliser un axe fortement emprunté, et de définir des lieux de prise en charge / dépose bien identifiés et sécurisés avec un travail sur la voirie.
- Les deux axes validés pour la création de ces lignes sont:
 - o l'axe Gournay-Beauvais
 - o l'axe Gournay-Gisors
- Les travaux d'aménagement de voirie et de création d'aire de covoiturage sont à prévoir vers Ons-en-Bray.
- L'action est en cours de réalisation avec Mobicoop. Courant septembre 2024 les arrêts envisagés ont été validés pour chacune des deux lignes. Il est prévu de créer une communauté sur le site et l'application Mobicoop afin de faciliter la mise en relation des covoitureurs. Plusieurs actions de formation, pose de mobilier urbain et d'animation auront lieu au cours des prochains mois, pour une première expérimentation des lignes début 2025.
- Les plateformes Mobicoop et Pass Pass Covoiturage seront interopérables, ce qui signifie que les utilisateurs d'une plateforme pourront être mis en relation avec les utilisateurs de l'autre plateforme.



Sérifontaine (Tecurbis, 2023)

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Mobicoop
- Hauts de France Mobilités et SMTCO (Oise Mobilité)
- Région Hauts-de-France, Région Normandie
- Agglomération du Beauvaisis Notre Terre



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Court terme :

- **Lancement début 2025**
- Bilan à établir au bout d'un an de mise en place



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Partage financier à définir avec les autres AOM (CC des Quatres Rivières-en-Bray). Coûts d'investissements à prévoir ainsi que les coûts de création d'aire de covoiturage.
- Possible subvention avec le fond vert avec un *appel à projet ponctuel* : principe 1€ de l'Etat pour 1€ versé par la collectivité, notamment dans les frais de fonctionnement d'une ligne de covoiturage sur 3 ans



Éléments complémentaires et de vigilance

- **Nécessite un important effort de communication au lancement afin de créer une masse critique**
- En l'absence de flux financiers directs, la pratique du covoiturage échappe largement à toute statistique



Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets proposés par la ligne
- Nombre de trajets effectués

3.

3.3. Axe 2 : Améliorer les conditions des mobilités actives

Axe 2	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="325 488 416 517">Actions</p> <p data-bbox="201 539 536 640">Action 3 Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable</p> <p data-bbox="201 663 504 763">Action 4 Installer du stationnement vélo sécurisé</p> <p data-bbox="201 786 536 887">Action 5 Favoriser la mobilité durable des scolaires</p> <p data-bbox="201 909 536 1043">Action 6 Proposer des vélos à Assistance Electrique en location longue durée</p>	<p data-bbox="596 506 687 535">Enjeux :</p> <ul data-bbox="644 546 1430 752" style="list-style-type: none">✓ Facilitation, incitation et sécurisation des déplacements à vélo sur le territoire✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Adaptation au changement vers des pratiques de mobilité plus vertueuses pour les courtes distances. <p data-bbox="596 808 715 837">Objectifs :</p> <ul data-bbox="644 848 1430 1055" style="list-style-type: none">✓ Renforcement du maillage intercommunal en infrastructures cyclables✓ Développement de services vélo incitant à la pratique : stationnement, service de location, etc.✓ Développer une véritable « culture vélo » dans le Pays de Bray✓ Assurer la sécurité des scolaires et valoriser leurs mobilités



Trans'Oise à Lachapelle-aux-Pots (Tecurbis, 2023)

3.

3.3.1. Action 3 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

Objectifs & Description de l'action

La mise en place d'un réseau de pistes cyclables sécurisées est l'élément premier, et indispensable de toute politique vélo dont l'objectif est le développement de ce mode de déplacement. La CCPB peut approfondir sa politique de mobilité en mettant en place son Schéma Directeur Cyclable, réalisé en 2022.

Le but de la démarche est de répondre aux enjeux de développement des pratiques du vélo et de la marche à pied sur le territoire, tout en mettant en place les conditions nécessaires à la sécurité de ces pratiques.

Le Schéma Directeur se décline en itinéraires à aménager par ordre de priorité, ainsi qu'en actions d'accompagnement visant à favoriser les pratiques sur le territoire.

La démarche est particulièrement pertinente dans le cas de la CCPB, qui est doté de plusieurs parcours cyclo touristiques, qui peuvent servir de base au développement d'un maillage cyclable complet du territoire.

L'objectif de cette action est ainsi de faciliter les connexions à la Voie Verte depuis/vers les centres-bourgs (Lachapelle, St-Germer...) et les principaux équipements du territoire.



Chicane aménagée à Blacourt (Tecurbis, 2023)

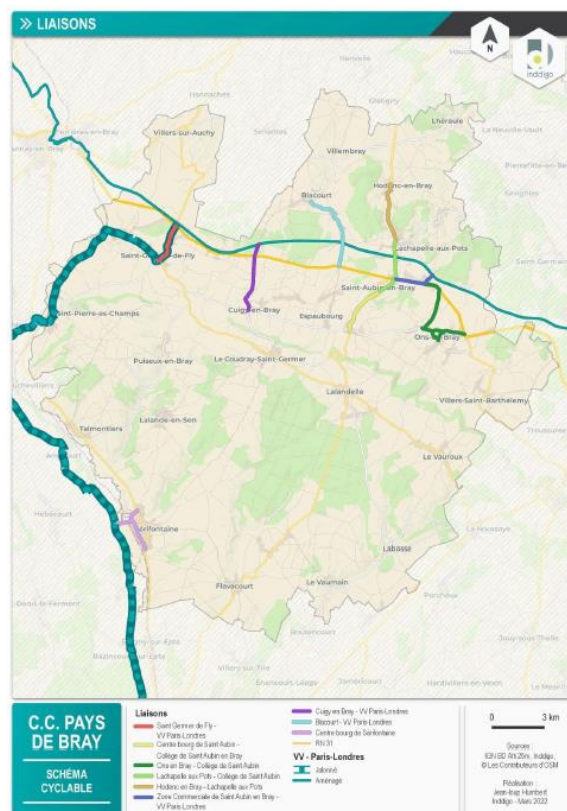


Figure 23 : répartition des 9 liaisons cyclables sur la CCPB

Liaisons identifiées dans le SDC de la CCPB

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- ADEME
- Département (sur RD)
- SMTCO (Oise Mobilité)
- Communes
- Associations et structures de mobilité



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Définir un calendrier de mise en œuvre



Estimation financière & dispositifs mobilisables

Coûts très faibles en cas de réutilisation de voirie, et très variables en cas de nécessité de reprise de la voirie.



Éléments complémentaires et de vigilance

Nécessité de produire un échéancier accessible et un PPI raisonnable



Indicateurs de suivi

Kilomètres d'aménagements réalisés par type

3.

3.3.2. Action 4 : Installer du stationnement vélo sécurisé

Objectifs & Description de l'action

Le vol et la peur du vol sont des freins objectifs à la pratique du vélo au quotidien, et ce d'autant plus s'il s'agit de vélos à assistance électrique.

Une politique en matière de stationnement sécurisé permet donc de lutter contre ces freins. L'action consiste à proposer des box de stationnement sécurisés, notamment pour rassurer les usagers de vélos à assistance électrique. Ces box seraient disposés à des points stratégiques du territoire : équipements publics majeurs, zones d'habitat dense, etc.

Le déploiement de cette action est parallèle à la mise en œuvre des axes du Schéma Directeur Cyclable.



Exemple de vélo box à Bordeaux Métropole



Exemple de vélo box en Bourgogne Franche-Comté

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes
- Employeurs



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Selon avancement de la mise en œuvre du SDC



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Le dispositif Alvéole Plus peut être mobilisé en co-financement jusqu'à 80%.
- Environ 5k€ à 10k€ d'investissement par vélobox (coûts variables selon taille et modèle).



Éléments complémentaires et de vigilance

Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements).



Indicateurs de suivi

- Nombre de box déployés
- Taux moyen d'occupation

3.

3.3.3. Action 5 : Mobilité durable des scolaires

Objectifs & Description de l'action

Les scolaires représentent un public-cible à part entière dans une politique de mobilité durable : enjeu éducatif, politique de santé publique, aménagement des bourgs autour des écoles...

Concernant le public scolaire, l'action pour générer notamment les initiatives suivantes :

- Sécurisation de la voirie et du stationnement aux abords des écoles (test de dispositifs amovibles permettant de fermer l'accès des abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie des classes, comme dans l'exemple de la photo ci-contre).
- Distribution de petit équipement de sécurité (gilet jaune, lumières, etc)
- Actions éducatives auprès des scolaires (Savoir Rouler à Vélo)
- Initiatives de pédibus/vélobus. Ces initiatives de parcours groupé à pied ou à vélo vers l'établissement scolaire peut se faire via des parents d'élèves, ou bien via la commune directement.

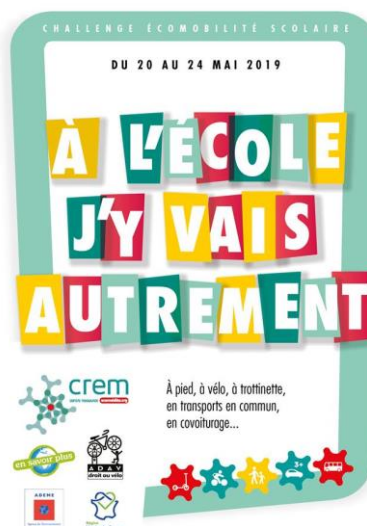
Les actions visant les scolaires ont vocation à être portées par les communes, qui gèrent les écoles élémentaires et ont un contact direct avec le public concerné.

La CCPB intervient en soutien méthodologique et en co-financement de l'action : elle entend être facilitatrice de la démarche notamment en valorisant les retours d'expériences déjà menées sur les territoires. Elle pourra avec les parents d'élèves aider à créer des lignes de pédi/vélo bus et à les expérimenter. La CC pourra accompagner cette démarche en déterminer les parcours les plus adaptés, choisir les points d'arrêts, réaliser des marquages aux sols, mettre en place une organisation, réaliser des formations à l'accompagnement d'un groupe d'enfants.

Il s'agit d'une action à adapter au cas par cas, selon la configuration du terrain, et la volonté des acteurs en place.



A titre illustratif : exemple de rue scolaire à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)



Affiche du challenge écomobilité scolaire « à l'école j'y vais autrement »

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes
- Education Nationale
- Département (gestion des routes départementales et compétence collèges)
- Associations de parents d'élèves



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Court terme : démarrage de l'action dès 2025 si demandes émanant des communes,
Déploiement de l'action au fil des demandes exprimées par les communes et selon instruction des services de la CCPB



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Très variable selon les actions engagées



Éléments complémentaires et de vigilance

- Action très peu standardisable, qui dépend étroitement de la volonté des communes.



Indicateurs de suivi

- Liste des communes sur lesquelles un travail a été mené
- Fréquentation des pédibus/vélobus

3.

3.3.4. Action 6 : Proposer des vélos à assistance électrique en location longue durée

Objectifs & Description de l'action

Le coût d'acquisition d'un vélo, notamment à assistance électrique (VAE), est important pour les ménages les plus modestes.

L'action se compose des services suivants :

- Mise en place d'un service de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE);
- Location ouverte pour des durées de 1 mois à 6 mois, voire 1 an ;
- Possibilité d'option d'achat
- Fonctionnement interne à la collectivité ou via un prestataire

Dans un premier temps, cette action se mènerait à titre expérimental, sur un volume réduit de 20 vélos à assistance électrique. Ce volet est complémentaire de l'action déjà menée sur le territoire de location de roues électriques.

Un bilan sera tiré au bout d'un an de fonctionnement, afin de décider de pérenniser, voire d'étendre le service, ou a contrario d'en revoir les modalités.

Les actifs sont prioritairement visés par cette action (communication auprès des employeurs à mener) pour leurs trajets domicile-travail.

Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements)



A titre illustratif, communication autour du service de VAE électrique mis en œuvre par la CC Mirecourt Dompaire (88) et la CC du Pays des Herbiers (85)

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Employeurs du territoire
- Communes
- Vélocistes locaux



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Définition d'un calendrier ajusté en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable
- Bilan de fonctionnement à établir au bout d'une année de mise en œuvre



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Sur une base de 20 VAE, 25k€ par an (investissement et fonctionnement compris)
- L'achat de vélos peut faire l'objet de subventions de la part de l'ADEME
- Concernant l'entretien des vélos, un partenariat peut être recherché avec un vélociste local ou une association



Éléments complémentaires et de vigilance

- L'action sera d'autant plus impactante au fur et à mesure de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable en cours d'élaboration (sécurisation de voirie).
- Définition d'un règlement d'utilisation
- Le VAE possède un fort potentiel de développement, aussi un trop faible calibrage peut engendrer de longues listes d'attente



Indicateurs de suivi

- Nombre de bénéficiaires
- Part modale des déplacements quotidiens en vélo

3.

3.4. Axe 3 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales

Axe 3	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="323 595 416 622">Actions</p> <p data-bbox="201 689 304 716">Action 7</p> <p data-bbox="201 730 507 792">Améliorer les horaires des cars interurbains</p> <p data-bbox="201 817 304 844">Action 8</p> <p data-bbox="201 857 528 956">Mettre en place un système de TAD complémentaire au transport solidaire</p> <p data-bbox="201 1003 304 1030">Action 9</p> <p data-bbox="201 1043 515 1106">Valoriser la démobilité des services</p>	<p data-bbox="595 611 687 638">Enjeux :</p> <ul data-bbox="643 651 1430 831" style="list-style-type: none">✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Adaptation aux changements des pratiques de mobilité plus vertueuses ;✓ Facilitation de l'accès aux offres de transport en commun. <p data-bbox="595 887 715 913">Objectifs :</p> <ul data-bbox="643 927 1430 1106" style="list-style-type: none">✓ Valorisation et adaptation des offres de transport existantes (<i>cars régionaux</i>) ;✓ Amélioration du maillage en offre de transport public et désenclavement des zones rurales via le développement d'un transport à la demande.



Bus de l'emploi et Arrêt de Villebray (Tecurbis, 2023)

3.

3.4.1. Action 7 : Améliorer les horaires des cars interurbains

Objectifs & Description de l'action

L'action implique l'engagement de discussions avec la Région Hauts-de-France, visant à proposer une desserte mieux adaptée aux résidents et visiteurs du Pays de Bray.

Cette discussion peut avoir lieu dans le cadre des Bassins de Mobilité.

La Région est ouverte à des créations d'offre, à partir du moment où un usage significatif (>15 personnes) est démontré.

Le travail partenarial pourra porter sur les points suivants :

- Discuter des évolutions possibles à réseau constant
- Identifier des points d'amélioration des lignes interurbaines régionales : couverture géographique, tracés, horaires, calendrier, etc.
- Concerner les communes sur les volontés d'évolution du réseau interurbain routier, avec l'objectif de proposer des améliorations concrètes visant à sortir de l'image très « scolaires » des autocars régionaux
- Valorisation des transports dans l'espace public (rénovation du mobilier urbain, arrêts mis en accessibilité).



Autocars scolaires Hauts-de-France à Orsimont



Région
Hauts-de-France

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- La Région Hauts-de-France
- Les employeurs du territoire
- Communes



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Court terme :

- Recensement des besoins dès 2025
- Echanges avec la Région en amont du renouvellement de la convention TER et du contrat interurbain



Estimation financière & dispositifs mobilisables

Cette action est prise en charge financièrement par la Région Hauts-de-France, des frais de communication sont éventuellement à prévoir.



Éléments complémentaires et de vigilance

Le transport interurbain n'a pas vocation à irriguer l'ensemble du territoire, dans la mesure où cela nuirait à sa performance (temps de parcours). Les demandes formulées à la Région Hauts-de-France seront argumentées au regard du potentiel d'usage pressenti.



Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation des cars régionaux sur les points d'arrêt de la CCPB, en distinguant les usages scolaires et non scolaires

3.

3.4.2. Action 8 : Mettre en place un système de TAD complémentaire au transport solidaire

Objectifs & Description de l'action

Le Transport à la Demande est un outil adapté aux zones peu denses, dans la mesure où il permet d'optimiser les distances parcourues par rapport à une demande exprimée. Il permet d'éviter le déplacement de véhicules à vide, et de cibler des besoins très individualisés, type accès à la santé, aux commerces, aux équipements culturels, etc. Le TAD pourrait également permettre de faciliter le rabattement vers le TER et/ou le réseau urbain de la CA du Beauvaisis.

Cela permet d'offrir une solution de transport complémentaire au transport solidaire pour tous les habitants de la CCPB (possibilité de desserte de Gournay-en-Bray). Il désenclave les secteurs les plus ruraux et permet d'assurer les déplacements occasionnels pour tous, et en premier lieu les publics les plus isolés.

Pour la CC Pays de Bray, le TAD prendrait la forme d'un service exploité avec un seul véhicule, en heure creuse, permettant principalement l'accès aux marchés et aux services de santé. Il a vocation à agir en complément du transport solidaire organisé par le Centre rural, et non en concurrence.

Le service peut être subventionné par le SMTCO et l'organisation de la centrale de réservation et du service pourra se faire par la plateforme Oise Mobilité.

Une étude complémentaire de définition concertée du service, assorties de préconisations quant au mode de gestion, peut être menée par la CCPB afin d'aider à l'expression du besoin.



A titre illustratif : TAD CA Dieppe Maritime (76)

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Région Hauts-de-France
- SMTCO (Oise Mobilité)
- Communes
- Centre Social Rural



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Court terme :

- Arbitrage sur le type de TAD, les zones desservies, horaires, jours de fonctionnement...
- Définition d'un calendrier de mise en œuvre

Moyen terme :

- Lancement du service (création d'une Régie ou passation d'un marché public) selon les résultats de l'étude préalable



Estimation financière & dispositifs mobilisables

Le TAD a une structure de coût différente du transport classique : plus il fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité. C'est donc le règlement du service et les droits ouverts aux usagers qui vont déterminer son attractivité, et in fine son coût. L'objectif sera donc de rechercher le bon équilibre entre utilité sociale du service et maîtrise des coûts.

A titre indicatif, un service fonctionnant selon un système de demi-journées avec un seul véhicule pourrait coûter entre 50 000€ et 100 000€ par an en déficit d'exploitation.

Le SMTCO prend à sa charge environ la moitié de ce déficit.



Éléments complémentaires et de vigilance

- Le TAD n'a pas vocation à proposer une desserte domicile-travail, ni à se substituer au transport scolaire (coût non soutenable pour la collectivité).
- Une étude complémentaire pourra être menée afin de préciser les modalités d'exploitation et d'écrire le cahier des charges d'exploitation du service. Cette étude devra associer finement SMTCO (Oise Mobilité), co-financeur du service.
- S'assurer de la complémentarité avec le transport solidaire et de la non-concurrence des services.



Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits au service
- Nombre de voyages effectués
- Nombre de kilomètres effectués
- Taux de groupage (nombre de voyages / nombre de courses)
- Taux de refus (nombre de courses non assurées / nombre de courses demandées)

3.

3.4.3. Action 8 : Valoriser la démobilité

Objectifs & Description de l'action

La démobilité consiste à aménager les services afin que la population n'ait plus à se déplacer systématiquement. Cela suit le modèle des commerces itinérants, appliqués à certains services. Ces services itinérants permettent d'atteindre des habitants, qui pourraient rencontrer des difficultés à se déplacer pour diverses raisons. (personnes à mobilité réduite, situation de handicap, lieu de résidence éloigné et non desservi, etc...). Ce concept de services itinérants tant à se développer dans plusieurs secteurs, comme la santé, l'administration publique ou le commerce par exemple. En allant vers les utilisateurs, la démobilité contribue à réduire les inégalités d'accès.

Il s'agit d'une politique d'aménagement plutôt que d'une politique de mobilité.

La CCPB favorisera au cas par cas les projets répondant à cet objectif de démobilité.



Exemple illustratif : le Bus France Services dans la CC Grand Saint-Emilionnais (33) (Source : sudouest)



Le Camion bleu à Aubry

Permanence de France Services pour vos démarches administratives

14 février 2024, 13 mars 2024

RUE DE LA CORDERIE | AUBRY



Le Camion bleu à Cuincy

Permanence de France Services pour vos démarches administratives

15 février 2024, 14 mars 2024

PLACE DORDAIN | CUINCY



Le Camion bleu à Douai

Permanence de France Services pour vos démarches administratives

05 février 2024, 04 mars 2024

PLACE DE LA CONVIVIALITÉ | DOUAI

Exemple illustratif : le camion France Services dans le Département du Nord (59)

3.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Prescripteurs sociaux
- SMTCO (Oise Mobilité)
- Communes
- Prestataire en charge du service



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

A voir selon les opportunités



Estimation financière & dispositifs mobilisables

A définir selon les opportunités



Éléments complémentaires et de vigilance

- Action très peu standardisable, qui nécessite une réelle étude d'opportunité



Indicateurs de suivi

- Nombre de projets soutenus

3.

3.5. Synthèse du plan d'actions

Le tableau ci-dessous récapitule les actions présentées ci-avant, en précisant leur niveau de priorité et le coût pour la collectivité en année 1. **Ce coût ne prend pas en compte d'éventuelles recettes de service, ni d'éventuelles subventions, qui seront recherchées par la CCPB autant que possible.**

En fonction des évolutions des réflexions, des remontées du terrain, des volontés locales... le budget sera adapté les années suivantes, et pourra adapter l'effort financier sur telle ou telle action.

Action	Coût estimé	Pistes de financement
1. Adhérer à une plateforme de covoiturage	5k€ (communication) et Adhésion gratuite à Pass Pass	Frais d'animation pris en charge par HDFM
2. Créer deux lignes de covoiturage sur deux axes fréquentés	A définir, Projet global à 250k€	Partage à définir avec les autres AOM
3. Mettre en œuvre le SDC	Très variable, à définir	Etat, département
4. Installer du stationnement vélo sécurisé	5k€ par vélo box	Programme Alvéole Plus
5. Favoriser la mobilité durable des scolaires	5K€	Partage avec les communes + ADEME
6. Proposer des Vélos électriques en LLD	Sur base de 20 VAE : 25k€ par an	ADEME
7. Améliorer les horaires de cars interurbains	Prise en charge Région HDF	
8. Mettre en place un système de TAD complémentaire au transport solidaire	A minima 50k€	Subvention SMTCO (Oise Mobilité)
9. Favoriser la démobilité des services	A définir, hors politique mobilité	Appels à projets

4.

4. CONSULTATION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET DU PUBLIC

4.1. Principes de la consultation

La Loi d'Orientation des Mobilités encadre la consultation obligatoire des acteurs institutionnels et du public selon les modalités présentées ci-après.

SOUSSION POUR AVIS

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés » (Code des transports, L1214)

- Envoi du PMS : au Conseil Régional, au Conseil Départemental, aux Conseils municipaux (et aux AOM limitrophes préconisé)
- Retour : favorable / défavorable / observation (NB: l'absence de retour au-delà des 3 mois vaut avis favorable).

PARTICIPATION DU PUBLIC

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public » (Code des transports, L1214)

- Mise à disposition du public : par voie électronique (papier à la demande) 21 jours minimum
- Retour : observations / propositions à retourner par voie électronique ou papier
- Synthèse des observations et prise en compte : nécessaire avant l'adoption, publication électronique pendant 3 mois

ADOPTION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Code des transports, L1214)

- Consultation du Comité des partenaires

4.2. Comité des partenaires

Avant la présentation du PMS en conseil communautaire, celui-ci doit être validé par un comité des Partenaires composé d'employeurs, d'associations d'usagers, et habitants tirés au sort. Sa composition est libre mais il est préconisé de le limiter à une vingtaine de membres. Ce comité se réunit à minima une fois par an sur convocation du Président de la Communauté de Communes, il a vocation à être consulté sur la politique mobilité de la CCPB.

OBJECTIF DU COMITE

4.

« Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place » (Code des transports, L1231)

MISE EN PLACE ET COMPOSITION

« Les AOM créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort » (Code des transports, L1231)

4.3. Synthèse des avis institutionnels recueillis

La CCPB a mis à disposition pour avis des partenaires institutionnels son Plan de Mobilité Simplifié à partir du 3 décembre 2024, jusqu'au 28 mars 2025, allant au-delà de la durée minimale réglementaire de 3 mois.

1 avis a été recueilli sur cette période : celui du Département de l'Oise, qui émet un avis favorable, assorti de deux observations, résumées ci-dessous.

❁ OBSERVATION CONCERNANT L'ACTION 3 « METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE » :

Le Département rappelle qu'il œuvre à la construction d'un réseau cyclable structurant « Trans'Oise », dont un tronçon passe par le territoire communal de La-Chapelle-aux-Pots. Le Département peut agir en partenariat technique et en soutien financier des EPCI dans la mise en œuvre de ces itinéraires d'intérêt départemental.

- Commentaire CCPB : le Département est bien identifié dans les acteurs à impliquer dans la mise en œuvre de l'action 3, la CCPB prend bonne note de l'observation quant à l'itinéraire identifié.

❁ OBSERVATION CONCERNANT L'ACTION 5 « FAVORISER LA MOBILITE DURABLE DES SCOLAIRES » :

Le Département souligne l'importance d'impliquer le chef d'établissement pour toute action concernant le collège des Fontainettes.

- Commentaire CCPB : l'Education Nationale est bien identifiée dans les acteurs à impliquer dans la mise en œuvre de l'action 5.

Le Plan de Mobilité Simplifié est donc soumis à l'avis du grand public sans modifications, pour une période de 21 jours.

4.

4.4. Synthèse des avis recueillis auprès de la population

Une synthèse des avis recueillis auprès de la population sera adjointe ici, ainsi qu'un recueil des modifications éventuellement apportées au contenu du document.

Le document ainsi modifié sera soumis à l'approbation du conseil communautaire de la CCPB.