



## REALISATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Rapport technique de la phase 1 : Diagnostic et enjeux

**INGETEC**

## Approbation et mises à jour

	30/03/2021				V2
A	01/03/2021	Alizée Betsch	Léonore Lucas	Lionel Bonnard	V1
Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Description



## Table des matières

1	Introduction.....	5	6	Diagnostic en matière de mobilité actives.....	36
1.1	Présentation du contexte .....	5	6.1	Mobilité piétonne .....	36
1.2	Objectifs.....	6	6.2	Mobilité cyclable.....	39
1.3	Organisation de l'étude .....	6	6.3	Temps de parcours à vélo.....	39
1.4	Démarche de concertation .....	6	7	Diagnostic en matière de services de mobilité .....	42
1.5	Planning de l'étude .....	7	7.1	Développement du covoiturage .....	42
2	Présentation du territoire.....	8	8	Freins et potentiel de changement .....	43
2.1	Analyse du territoire .....	8	8.1	Les freins face à une mobilité alternative .....	43
2.2	Démarches en cours sur le territoire .....	13	8.2	Le potentiel de changement.....	44
3	Les déplacements sur le territoire .....	15	8.3	Les actions à mettre en place selon les enquêtés .....	44
3.1	Les déplacements domicile-travail.....	15	9	Enjeux en matière de mobilité sur le territoire.....	45
3.2	Mobilité en relation avec les entreprises.....	20	9.1	Enjeux pour les transports motorisés .....	45
4	Diagnostic en matière de déplacements individuels motorisés.....	21	9.2	Enjeux concernant les transports en commun .....	46
4.1	Hiérarchie du réseau routier.....	21	9.3	Enjeux concernant la mobilité active.....	47
4.2	Charges de trafic.....	23			
4.3	Aménagements de modération de trafic.....	25			
5	Diagnostic en matière de transports en commun.....	27			
5.1	Caractéristiques et fréquentation des lignes .....	27			
5.2	Desserte ferroviaire et intermodalité .....	30			
5.3	Temps de parcours comparés.....	34			

# 1 Introduction

## 1.1 Présentation du contexte

La Communauté de communes des Sablons (CCS) est située à l'interface des Hauts de France et de l'Île-de-France et occupe une situation géographique particulière dans le sud-ouest de l'Oise.

Le territoire de la communauté de communes est un espace charnière à dominante rurale au nord-ouest avec une partie plus urbanisée au sud-est du fait de la proximité avec l'agglomération de Cergy-Pontoise. Le territoire des Sablons se trouve ainsi aux portes des aires urbaines de Beauvais et de la Région Île-de-France.

Créée en juillet 2000, la Communauté de communes des Sablons regroupe 39 064 habitants au 1er janvier 2021, installés sur 20 communes aux profils variés (villages, ville centre, etc.) et pesant de manière inégale en termes de démographie, d'emplois, de niveau d'équipements et de services. La population de ces 20 communes au 1er janvier 2021 s'échelonne de 162 habitants à Pouilly jusqu'à 14.794 habitants à Méru. Le territoire comprend principalement de grands espaces agricoles et naturels même s'il acquiert progressivement un caractère périurbain (principalement au Sud) du fait de la forte influence de la région parisienne.

Dû à cette configuration, il y a deux dynamiques de déplacements sur le territoire :

- Les déplacements de transit, notamment via l'A16 reliant Paris à Beauvais (puis la Belgique) ;
- Les déplacements du quotidien des habitants, internes mais également vers l'extérieur du territoire, principalement effectués en voiture compte tenu du caractère peu dense du territoire et des services de transports en commun peu développés.



Figure 1 - Périmètre de la Communauté de communes de Sablons (Source : CCS)

## 1.2 Objectifs

L'objectif de la mission est d'accompagner la Communauté de communes des Sablons sur la mise en place d'un Plan de Mobilité Simplifié (anciennement Plan de Mobilité Rurale) pour repenser la mobilité sur le territoire. Cette mobilité concerne à la fois celle des personnes, dans le cadre de leur trajet domicile-travail, de leurs loisirs et celle du transport de marchandises. L'étude prend en compte à la fois les modes de transport « classiques » (véhicule thermique, train, etc.), les mobilités alternatives (covoiturage, autopartage...) mais également les modes de transport doux et les nouvelles formes de mobilités dites « mobilités actives ».

Le PMS (plan de mobilité simplifié) porte sur l'intégralité du territoire de la CCS. Il prend en compte les éventuels schémas de mobilité des territoires voisins ainsi que les démarches en cours de la CCS et ses documents de planification, afin de proposer une stratégie cohérente.

Ce plan de mobilité simplifié vise à répondre aux enjeux suivants :

- Proposer un schéma du réseau de transport en commun (lignes régulières et/ou TAD) optimisé et répondant mieux aux besoins des habitants des Sablons ;
- Proposer un schéma des liaisons douces à développer sur le territoire depuis les communes rurales vers Méru et la Vallée de l'Esches ou entre communes rurales.

## 1.3 Organisation de l'étude

La réalisation de ce plan de mobilité simplifié se décompose en quatre phases :

- **Phase 1 : Etat des lieux, traité dans ce rapport ;**
- Phase 2 : Recherche de solutions techniques et élaboration de scénarios ;
- Phase 3 : Elaboration du plan d'actions du plan de mobilité simplifié ;
- Phase 4 : Adoption du plan de mobilité simplifié par la CCS.

## 1.4 Démarche de concertation

Dans une démarche de concertation avec les usagers du territoire, des ateliers ont été effectués. Ces ateliers se sont déroulés en visioconférence, au vu du contexte sanitaire, la journée du 1<sup>er</sup> décembre. Ils ont été effectués en trois parties :

- Un atelier avec les entreprises
- Un atelier avec les collectivités et partenaires impliqués dans le plan de mobilité
- Un atelier avec les habitants et usagers du territoire

De plus, une enquête a été menée en parallèle du 24 novembre au 18 décembre 2020. Elle était diffusée sur le site de la collectivité, via le site des Sablons bus, avec une affiche munie d'un QR code dans les bus, après des établissements scolaires... Cela a permis d'avoir 354 participants à l'enquête de mobilité (pour le bilan de l'enquête, voir le document annexe).

## 1.5 Planning de l'étude

Un planning de l'étude a été établi avec la communauté de communes afin de veiller au bon déroulement de l'étude. Ainsi, la phase de diagnostic s'effectue sur 3 mois, entre novembre et mi-février. La phase 2, concernant l'élaboration des scénarios, sera sur 2 mois. C'est également sur 2 mois que se déroulera la phase 3, consistant à établir un plan d'action. La fin de l'étude est prévue pour le début de l'été 2021.

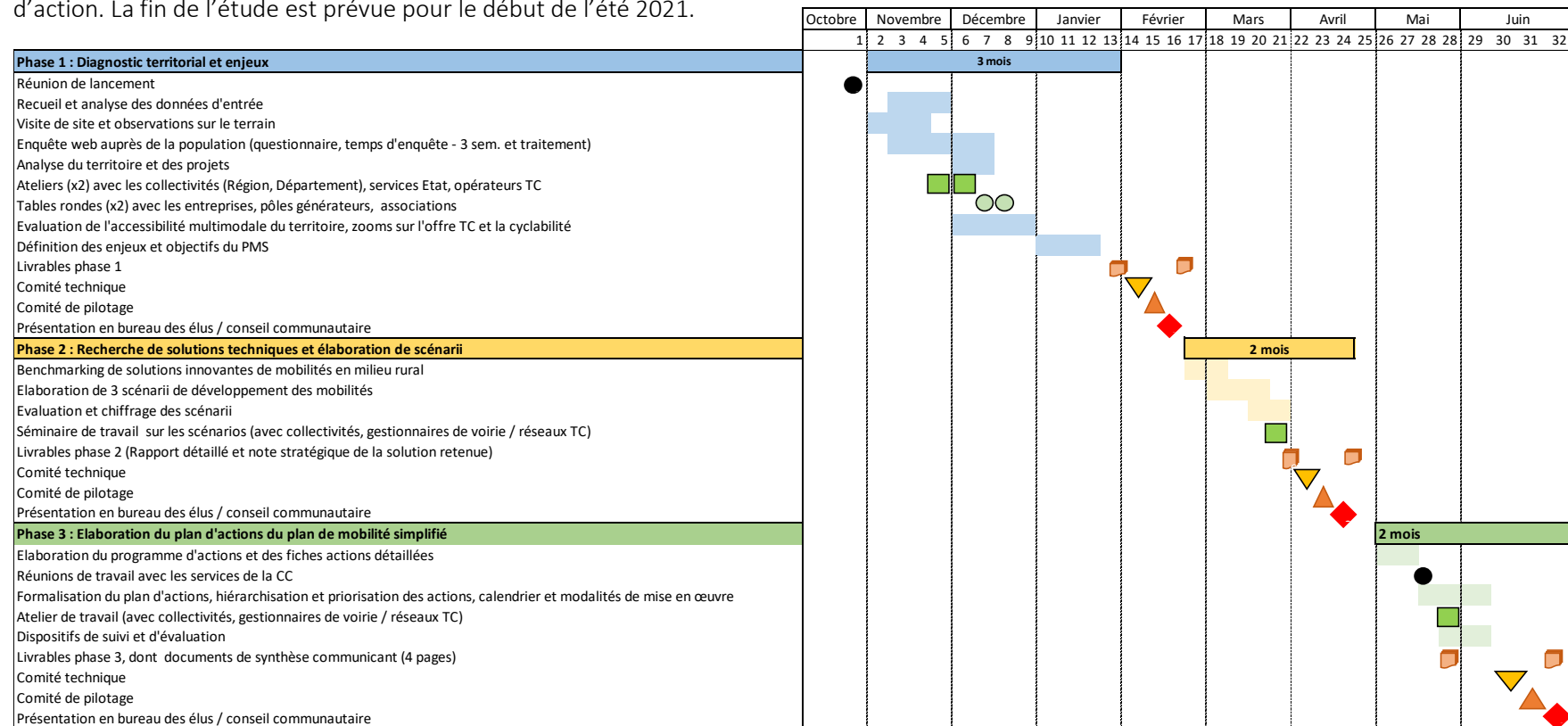


Figure 2- Planning de l'étude

## 2 Présentation du territoire

### 2.1 Analyse du territoire

Cette analyse vise à proposer une synthèse du fonctionnement territoire : principales caractéristiques socio-économiques, localisation et typologie des pôles générateurs, rappel des documents de planification de la CCS et des projets en cours sur le territoire, à intégrer dans l'élaboration du plan de mobilité simplifié.

#### 2.1.1 Une forte polarité du territoire autour de Méru

La répartition de la densité de la population (selon les chiffres de 2015 de l'Insee) permet de distinguer trois dynamiques sur le territoire :

- Le pôle de Méru, « **ville capitale** » du territoire qui concentre une partie importante de la population (33%) ainsi que de nombreux équipements et services ;
- Les villes en périphérie du pôle de Méru qui accueillent une partie de la population et qui sont plus ou moins équipées. Elles restent dans une dynamique urbaine autour des grands espaces ;
- Les villes avec une dynamique plus rurale, elles se situent notamment à l'ouest du territoire.

#### Quelques chiffres :

- Population = 38 379 habitants en 2017 (selon l'Insee) ;
- Superficie : 225,7 km<sup>2</sup> ;
- Densité : 170 hab./km<sup>2</sup> (en 2017), soit une moyenne supérieure à la moyenne régionale et départementale.

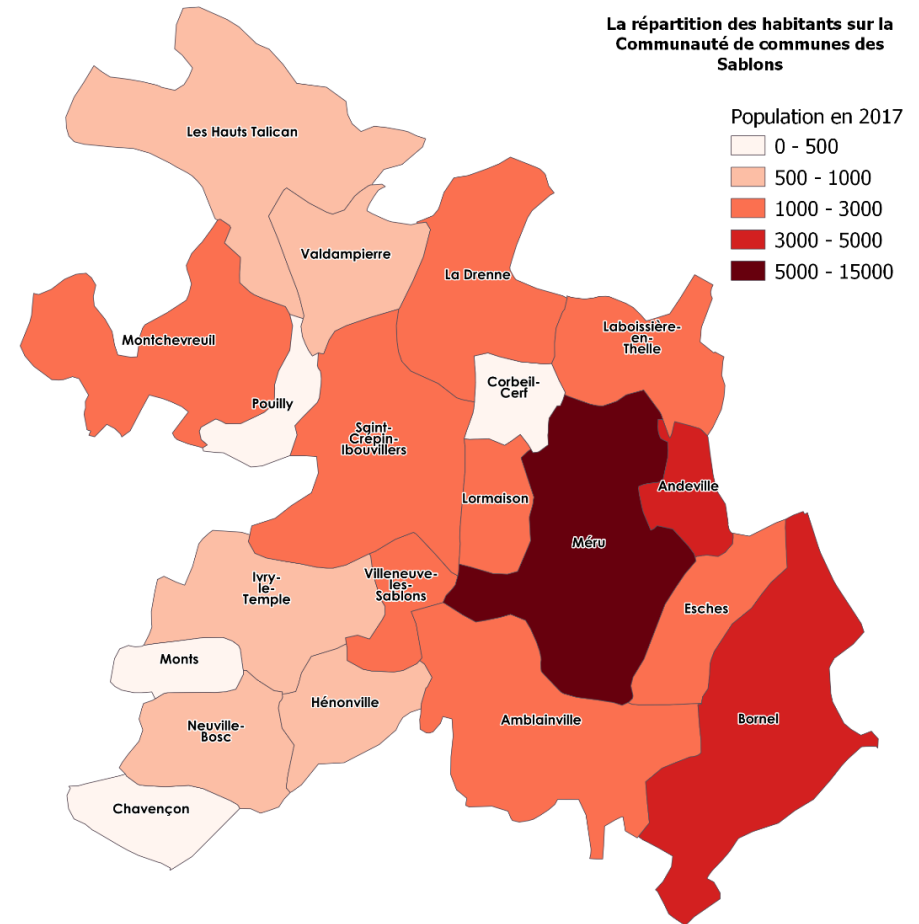


Figure 3- Répartition de la population en 2017 (Source : INSEE)



### 2.1.2 Des zones d'activités nombreuses dans le sud du territoire

D'un point de vue économique, la communauté de communes des Sablons présente deux particularités :

- **Un nombre d'actifs dans le secteur agricole relativement élevé** : 6% des actifs du territoire sont dans le secteur primaire, 22% dans le secteur secondaire et 72% dans le secteur tertiaire (pour rappel, la moyenne française est de 2,8% dans le secteur primaire et 20% dans le secteur secondaire (source : INSEE, 2016) ;
- **Des zones d'activités importantes dans le sud du territoire** : celles comprenant plus de 500 emplois sont situées à Méru (5655 emplois), Saint-Crépin-Ibouwillers (1095 emplois), Bornel (941 emplois) et Amblainville (654 emplois). Certaines sont d'ailleurs en **expansion** : la ZA de la Reine Blanche, la ZAC des Vallées et la ZI d'Angleterre.

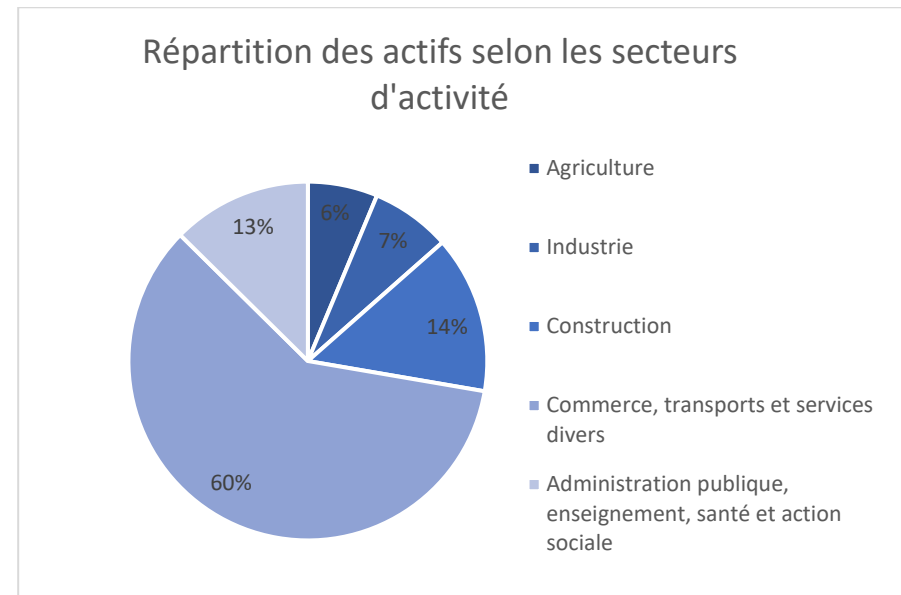


Figure 4 - Répartition des actifs selon les secteurs d'activité (source : Insee)

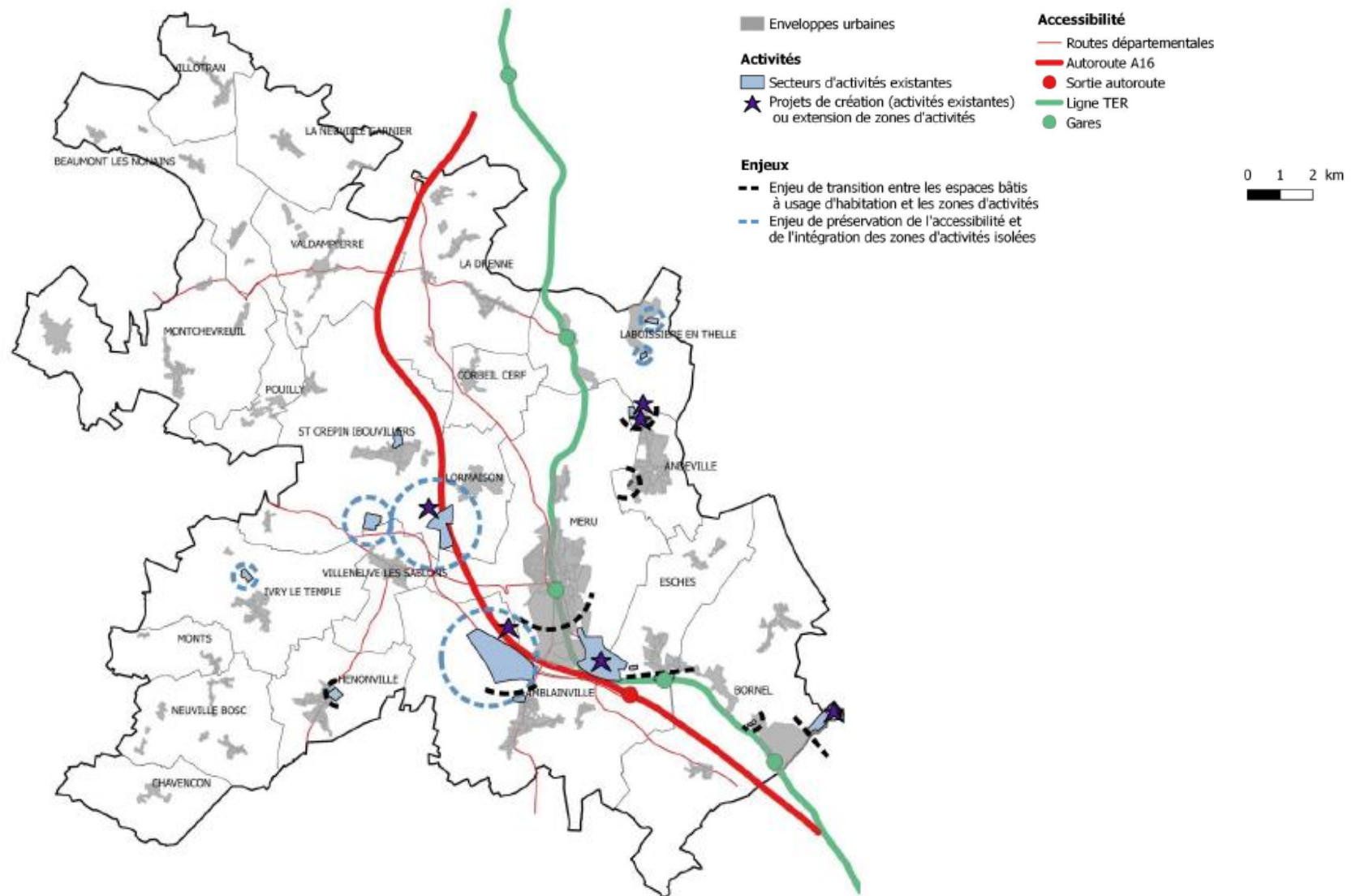


Figure 5 - Répartition des zones d'activités et des zones industrielles (source : Scot 2020)

### 2.1.3 Des pôles générateurs permettant d'établir une hiérarchie dans les communes

#### Fonctionnement interne de la Communauté de Commune

**Méru est le pôle principal** offrant le plus de services, mais également d'établissements scolaires, d'équipements de santé et administratifs et d'infrastructures de transports. Il y a également de nombreux emplois, entre la zone industrielle de Méru et les commerces.

Les communes de **Bornel** puis **Saint-Crépin-Ibouwillers, Andeville et Amblainville** ont également des pôles générateurs importants sur leur territoire, servant de **pôles relais** sur le territoire. Pour Bornel, la présence d'un collège, d'une zone commerciale, d'une zone d'activité et d'une gare permet d'attirer les habitants vivant aux alentours, fonctionnant comme un pôle secondaire. Pour Saint-Crépin-Ibouwillers et Amblainville, la présence de leur zone industrielle et d'activités attire des travailleurs tous les jours. De plus, ces communes sont pourvues de commerces, d'équipement de santé et sportif.

Les communes de **Villeneuve-les-Sablons** (où est situé le siège de la Communauté de Commune des Sablons), **Ivry-le-Temple** et **Hénonville** (dotée d'une zone industrielle), sont des **pôles relais secondaires**. **Esches** a moins de pôles générateurs sur sa commune, mais une zone d'emplois est néanmoins présente. **Villeneuve-les-Sablons** et **Hénonville** possèdent quant à eux quelques commerces ayant un rayonnement uniquement local n'attirant pas de flux.

Les autres communes comprennent moins de pôles générateurs et dépendent donc des autres pôles.

#### Relations avec les autres territoires / agglomérations

Il y a deux pôles **forts d'attraction** à proximité du territoire : **Beauvais et Paris**. Ces deux agglomérations sont situées à moins d'une heure de trajet et sont donc des bassins d'emplois importants pour les habitants de la Communauté de communes des Sablons.

### Pôles générateurs et niveaux d'équipements des communes

**Pôles générateurs**

- Commerce
- Equipement de santé et d'administration
- Equipement culturel et sportif
- Equipement touristique
- Zone d'emploi

**Etablissement scolaire**

- Ecole
- Collège
- Lycée

**Niveau d'équipement des communes**

- Très bon (8 types de pôles générateurs)
- Bon (5-6 types de pôles générateurs)
- Plutôt bon (3-4 types de pôles générateurs)
- Faible (1-2 type de pôles générateurs)
- Pas de pôles générateurs
- Autoroute A16
- Liaisons principales
- Liaisons locales
- Voies ferrées

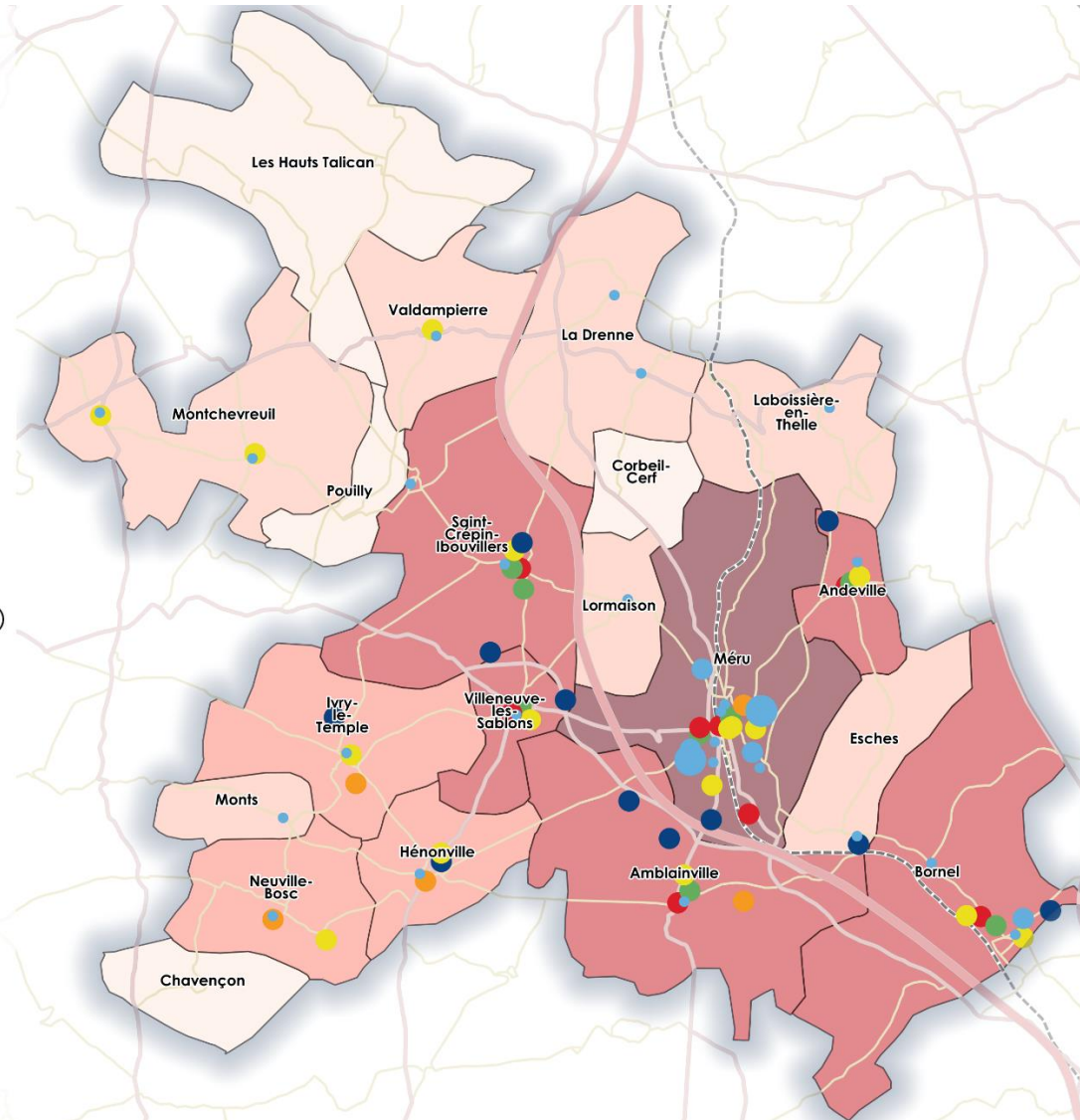


Figure 6 – Répartition des pôles générateurs (source : Ingetec)

## 2.2 Démarches en cours sur le territoire

Les démarches actuelles de la communauté de communes concernant les mobilités et les différents projets (urbains, de voirie, de développement économique, etc.) sont à prendre en compte dans le plan de mobilité simplifié.

La CCS est dotée d'un SCOT qui a été révisé en 2020 ainsi que d'un PCAET et d'un PLH. Les projets prévus ayant un impact sur le plan de mobilité simplifié sont les suivants :

- Aménagements pour les modes actifs, prévus d'ici fin 2021 :
      - Liaison douce Amblainville – ZAC des Vallées ;
      - Liaison douce Lormaison – Méru (collège Immaculée Conception) ;
      - Piste cyclable rue du 8 mai à Méru jusqu'au collège du Thelle ;
    - Modifications de l'offre de transport public :
        - 1 bus supplémentaire en TAD interurbain en janvier 2021 ;
        - Aménagement de la gare Laboissière-Le Déluge avec du stationnement, des places de covoiturage et du stationnement vélo ;
  - Projets d'aménagement / urbanisme, de développement des zones d'activités économiques, ...
      - Agrandissement de la ZAC de la Reine Blanche ;
      - Fermeture de la Rue de la République à Méru aux poids lourds (dont bus), avec maintien de la circulation des véhicules de TAD ;
      - Plan de requalification du centre-ville de Méru ;
      - Requalification de la rue des Martyrs à Méru ;
      - Projet de création d'un espace de coworking à Méru.

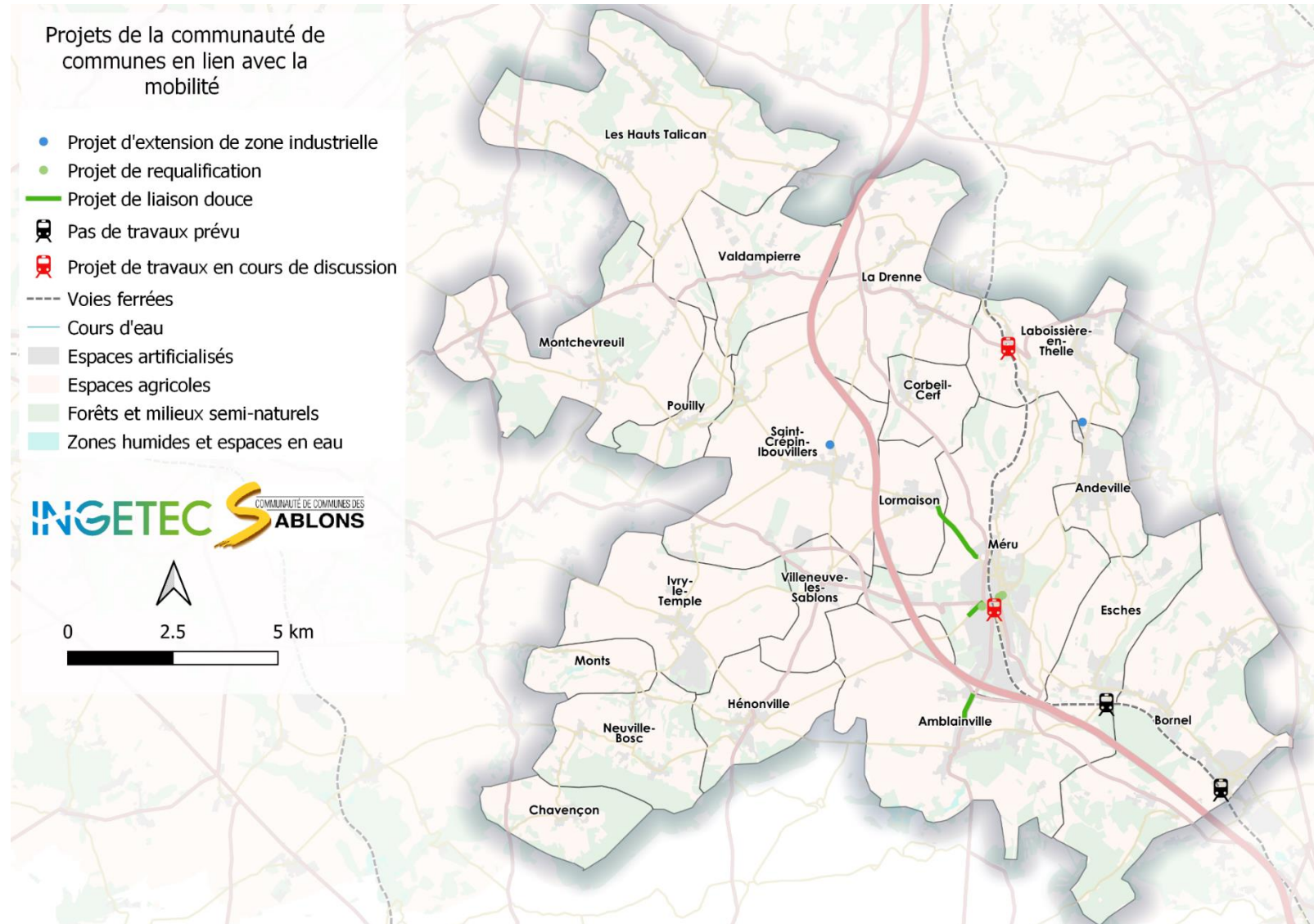


Figure 7 – Projets en lien avec la mobilité sur le territoire (source : Ingetec)

## 3 Les déplacements sur le territoire

### 3.1 Les déplacements domicile-travail

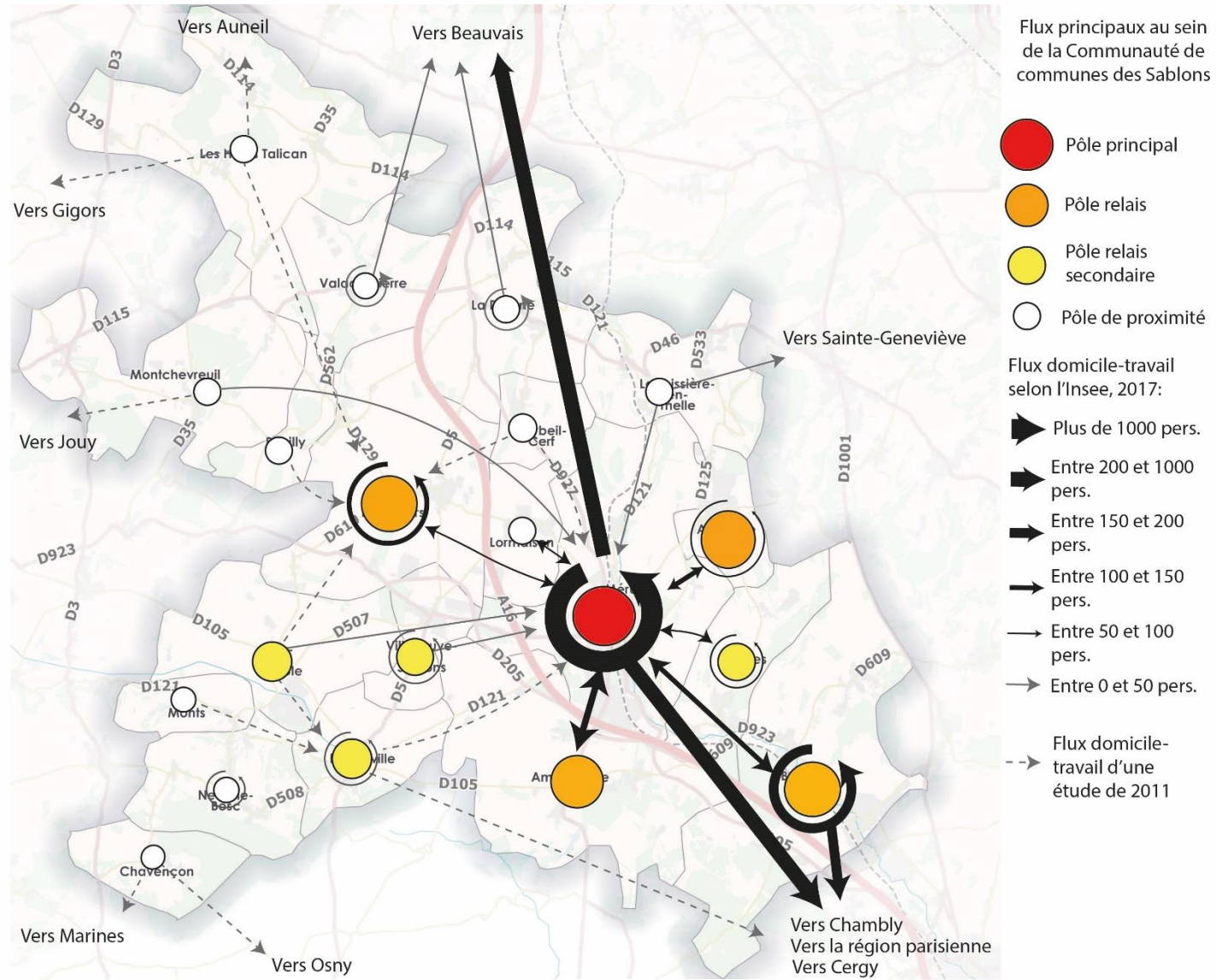
#### 3.1.1 Flux domicile-travail

De nombreux flux internes sont en relation avec le centre-ville de Méru, qui constitue le principal pôle générateur de la communauté de communes des Sablons ainsi que la porte d'entrée/de sortie en transport en commun vers les territoires voisins. Il y a également des flux importants sur l'axe Est-Ouest entre Saint-Crépin-Ibouwillers et Bornel.

La répartition des flux se fait de la manière suivante :

- Flux supérieurs à 200 personnes/jour : au sein de Méru et entre Méru et les deux pôles générateurs voisins (Beauvais et la région parisienne) ;
- Flux entre 150 et 200 personnes : entre Méru et Amblainville, au sein de Bornel et entre Bornel et Chambly. Ces flux importants se font donc sur des distances courtes ;
- Flux entre 100 et 150 personnes : entre Méru et Andeville et entre Méru et Bornel ;
- Flux entre 50 et 100 personnes : entre Méru et les communes de Saint-Crépin-Ibouwillers, Lormaison et Esches ;
- Flux de moins de 50 personnes : entre Méru et les communes de Villeneuve-les-Sablons, Ivry-le-Temple, Montchevreuil et Laboissière-en-Thelle, ainsi qu'au sein des communes de Valdampierre, La Drenne, Villeneuve-les-Sablons, Hénonville et Neuville-Bosc/ vers Beauvais pour les communes de Valdampierre et La Drenne et vers Sainte-Geneviève pour Laboissière-en-Thelle.

Une **dorsale d'échanges** se dégage donc **d'est à l'ouest**, entre Saint-Crépin-Ibouwillers et Bornel passant par Méru.



3.1.2  
Localisation  
des pôles  
d'emplois

Parmi les  
participants



de l'enquête de mobilité, plus de 50% des répondants ont un travail localisé sur le territoire (habitants du territoire et extérieurs au territoire confondus). Méru est un pôle d'emploi important sur le territoire, suivi de Saint-Crépin-Ibouwillers, Amblainville, Bornel, Hénonville et Esches.

Pour les déplacements vers les territoires voisins, les pôles de Beauvais et de la région parisienne sont les zones d'emplois principales des personnes enquêtées travaillant à l'extérieur du territoire. La région parisienne attire de nombreuses personnes tous les jours pour son offre d'emplois importante.

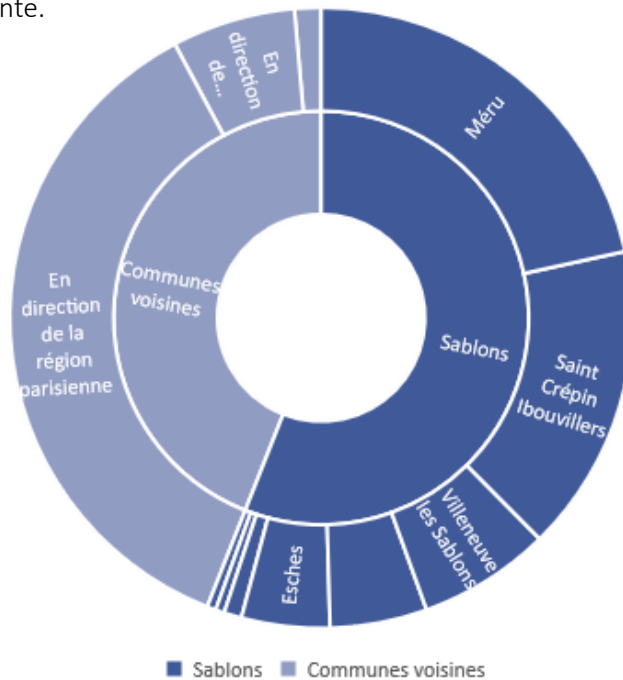


Figure 9 – Répartition des lieux de travail des participants à l'enquête  
(source : Enquête de mobilité)

### 3.1.2 Distances domicile-travail

Selon les données de l'Insee<sup>1</sup>, sur la commune de Méru, 66% des flux domicile-travail sont en lien avec des communes faisant partie du territoire des Sablons (dont 34% sont internes à Méru), 21% avec des communes situées sur le département de l'Oise mais en dehors de la communauté de communes et 13% sont en direction de communes du département du Val d'Oise.

L'enquête de mobilité menée sur le territoire a révélé que plus de 50% des participants interrogés avait une distance supérieure à 20km en aller simple à parcourir quotidiennement. Ce chiffre est d'autant plus important pour les personnes habitant en zone rurale.

Cette distance concerne moins de 45% des habitants de Méru et Amblainville mais 65% des habitants des autres communes de la Communauté de Communes des Sablons<sup>2</sup>. Pour les personnes extérieures au territoire ayant répondu à l'enquête, cela concerne 7 répondants sur 10.

Les **trajets de moins de 5km**, où le vélo et la marche à pied sont des leviers d'actions fort, concernent **41% des habitants de Méru et Amblainville**, 12% des habitants d'autres communes du territoire des Sablons et 4% des participants habitant dans une commune extérieure au territoire<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> 2017

<sup>2</sup> Données de l'enquête mobilité menée dans le cadre de cette étude, 2020

<sup>3</sup> Données de l'enquête mobilité, 2020

### 3.1.3 Parts modales observées pour les trajets domicile-travail

La **voiture** reste le **mode privilégié** pour le trajet domicile-travail. 8 personnes sur 10 l'utilisent au quotidien, autosolistes et covoitureurs confondus. La **marche à pied** est le deuxième mode le plus utilisé, par 30% des habitants du territoire des Sablons ayant répondu à l'enquête. Le troisième mode le plus utilisé est le **TER**, emprunté quotidiennement par 24% des participants à l'enquête. Ensuite, les **lignes régulières Sablons bus** sont utilisés par 20% des participants, le **TCAD** par 7% et les **autocars régionaux** par 3%. La voiture et la marche à pied sont beaucoup utilisées car elles sont aussi complémentaires à d'autres modes, notamment aux transports en commun. En effet, l'**intermodalité** est pratiquée par 35% des actifs pour se rendre au travail. Pour prendre le TER par exemple, 40% utilisent la voiture, 30% la marche à pied et 30% les transports en commun (20% les lignes régulières, 10% TCAD).

En analysant les parts modales selon les secteurs, trois éléments sont à noter :

- La marche à pied est **fortement pratiquée** au sein de Méru et Amblainville, 49% selon l'enquête auprès des habitants et 31% selon les données de l'INSEE en 2017 ;
- Le train est plus utilisé par les habitants des communes rurales des Sablons (hors Méru et Amblainville). 29% des participants de l'enquête y habitant utilisent le train pour se rendre sur leur lieu de travail contre 24% en moyenne ;
- La voiture est plébiscitée par les **9 personnes sur 10 résidant à l'extérieur du territoire** et venant y travailler. Pour les habitants du territoire des Sablons, la part modale moyenne de la voiture est de 59%.

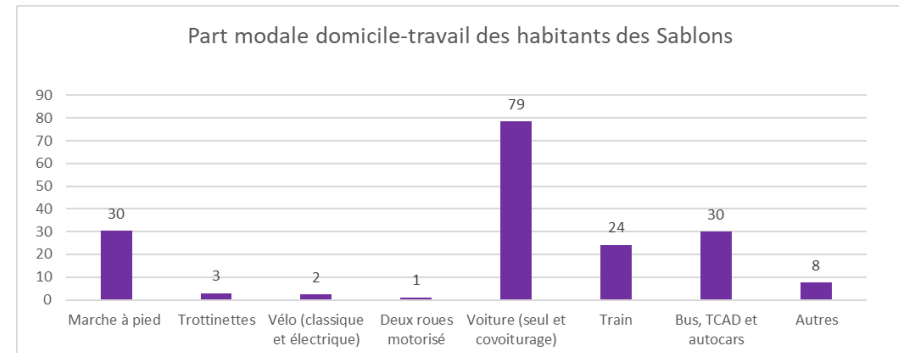


Figure 10 – Parts modales des trajets domicile-travail des participants à l'enquête (source : Enquête de mobilité)

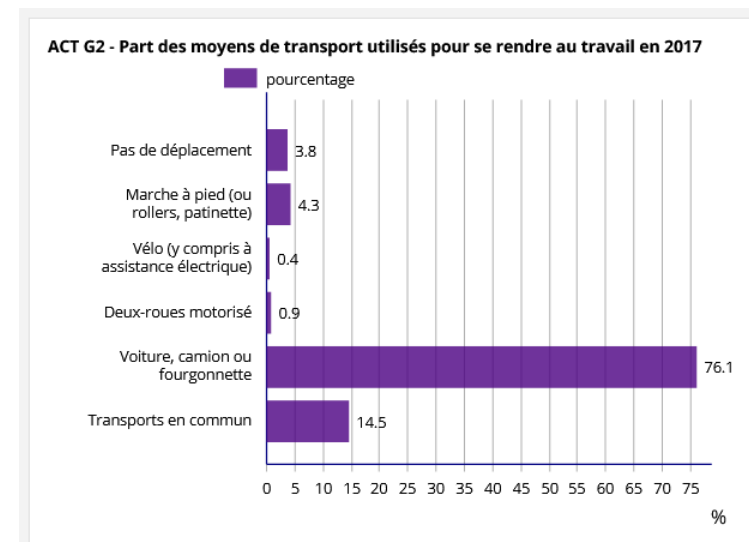


Figure 11 – Parts modales des trajets domicile-travail des habitants des Sablons (source : Insee, 2017)

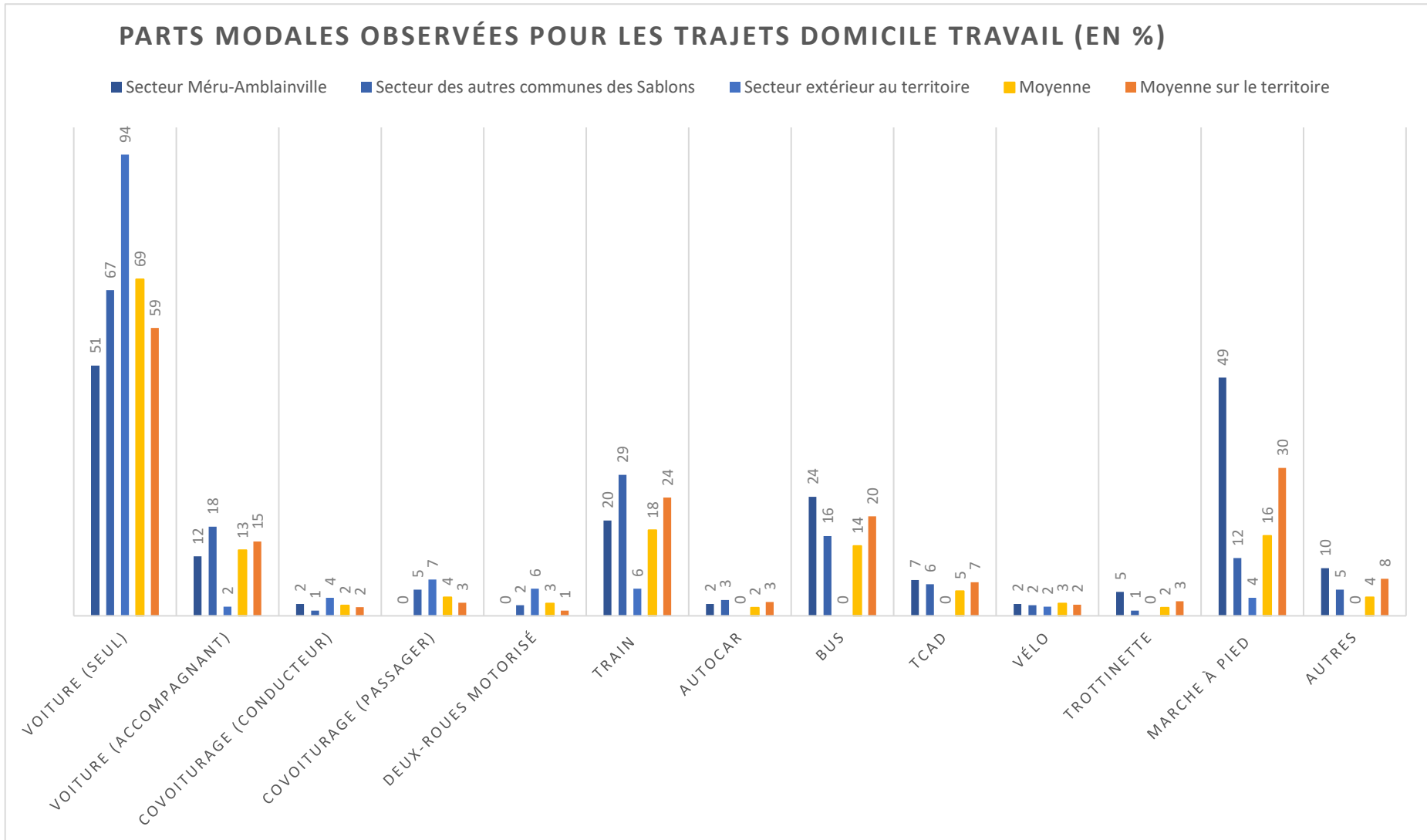


Figure 12 – Détail de la part modale des trajets domicile-travail des personnes enquêtées (source : enquête de mobilité)

## 3.2 Mobilité en relation avec les entreprises

### 3.2.1 Localisation du personnel

La richesse du territoire en zones industrielles et d'activités attire de nombreux employés habitant dans les **territoires voisins**. Ainsi, plus de la moitié des entreprises (60%) ont une minorité (- de 50%) d'habitants du territoire parmi leurs employés. Pour ces personnes, une mobilité alternative à la voiture peut être compliquée à mettre en place. En effet, la desserte en transports en commun depuis les territoires voisins n'est pas toujours assurée. De plus, elle est souvent plus longue que le temps de parcours en voiture, qui n'est pas contrainte. Enfin, les longues distances peuvent être un frein à l'utilisation du vélo.

### 3.2.2 Démarches des entreprises pour améliorer la mobilité de leurs collaborateurs

En termes d'incitation à un changement de comportement de mobilité, les entreprises ont mis **peu d'actions en place**. Le territoire n'est pas dans une situation où la voiture est une contrainte mais plutôt un besoin. Ainsi, d'après l'enquête réalisée, seules 5 entreprises sur 15 ont mis en place des actions :

- 2 entreprises ont mis en place le forfait de mobilités durables ;
- 2 entreprises appliquent la prise en charge à 50% des abonnements transports ;
- 1 entreprise a équipé ses employés de véhicules professionnels.

12 entreprises sur 15 sont équipées d'un espace de restauration ou d'un service de restauration sur place.

### 3.2.3 Axes d'amélioration identifiés

Pour améliorer les déplacements domicile-travail, le développement du **télétravail** et la création d'un service de **restauration sur place** sont les actions qui ont été favorisées par les chefs d'entreprise (31% ont répondu que cela serait utile au sein de leur entreprise).

Concernant les déplacements professionnels des employés, le déploiement de bornes de recharge pour **véhicules électriques** à proximité de l'entreprise semble être une action utile pour 55% des chefs d'entreprises ayant participé à l'enquête de mobilité menée. Une autre action, en complément de celle-ci, a été évoquée : la mise en place d'une flotte de véhicule électrique mutualisée. Ainsi, des pôles de stationnement avec bornes de recharge et une flotte mutualisée de véhicules électriques dans les zones d'activités et industrielles peuvent être un enjeu pour développer une mobilité durable dans les entreprises.

La mobilité individuelle et sur de longues distances reste nécessaire pour les employés de ces entreprises. La voiture électrique est donc une alternative aux voitures classiques qui permet de répondre aux besoins des entreprises.

## 4 Diagnostic en matière de déplacements individuels motorisés

### 4.1 Hiérarchie du réseau routier

Le territoire des Sablons est traversé par l'autoroute A16, un axe majeur de communication reliant Paris à la Belgique. Un échangeur placé à Amblainville constitue la **porte d'entrée** sur le territoire pour de nombreux poids lourds.

Le territoire est ensuite irrigué de routes départementales, qui permettent de relier le territoire avec les villes principales à proximité : Gisors à l'ouest, Chambly et Persan à l'est, Beauvais au Nord et Cergy et la région parisienne au sud.

Le réseau routier principal, composé de voiries aux largeurs importantes, forme une étoile autour de Méru et de l'échangeur d'Amblainville. Il est composé de :

- Sur l'axe Est-Ouest : la RD923 depuis l'échangeur jusqu'à la RD3, la RD105 assurant une traversée d'est en ouest du territoire au sud et la RD121 reliant Hénonville à Méru,
- Sur l'axe Nord-Sud : la RD3 passant à l'extrême ouest du territoire mais servant de dorsale au sein du département de l'Oise, la RD927 traversant le territoire des Sablons et servant de liaison parallèle à l'autoroute, la RD125 permettant de relier Méru à la RD 1001 et la RD1001, à l'extrême est du territoire servant de dorsale également.

Le réseau secondaire des routes départementales est composé de :

- Sur l'axe Est-Ouest : la RD923, depuis l'échangeur vers Bornel, qui vient renforcer la RD105 sur la liaison Méru-Chambly, la RD115 et la RD46 formant un barreau routier au nord du territoire pour relier la RD3, RD927 et D125,
- Sur l'axe Nord-Sud : la RD5 permettant de relier Hénonville, Villeneuve-les-Sablons et Saint-Crépin-Ibouwillers et les RD35 et D129 permettant de relier la D115 avec des barreaux du réseau principal.

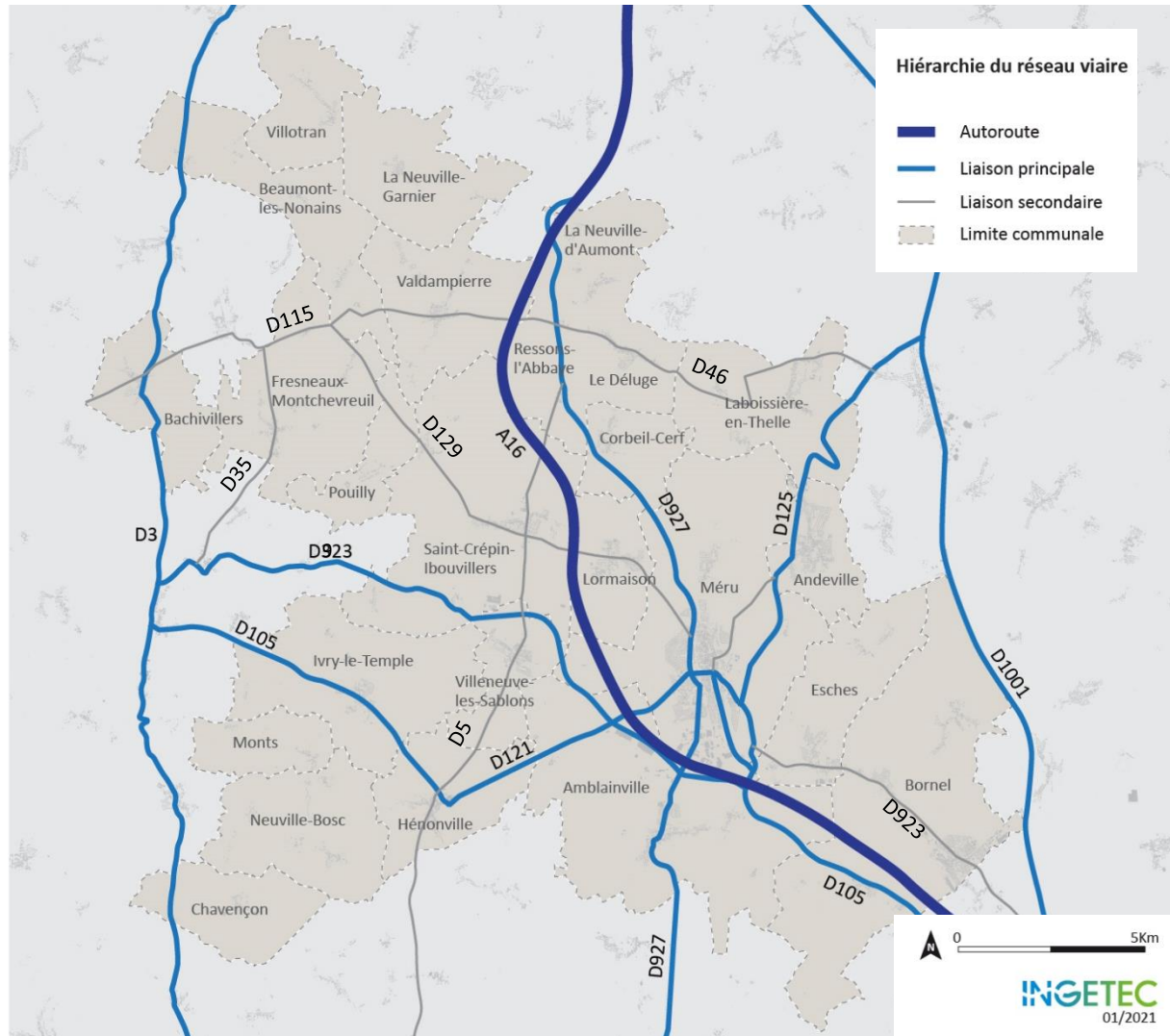


Figure 13 – Hiérarchie du réseau routier (source : Ingetec)

## 4.2 Charges de trafic

Le réseau routier est globalement **peu encombré**, le trafic est fluide sur l'ensemble du territoire. Seuls des ralentissements peuvent être notés aux entrées de Méru en heures de pointe, au centre-ville et devant les établissements scolaires.

Concernant les charges de trafic, le nombre de véhicules/jour est **relativement peu élevé** sur les routes (moins de 3 000 véhicules/jour) hormis sur les tronçons aux alentours de Méru et entre les zones industrielles et l'échangeur d'Amblainville. Sur ces tronçons, le trafic peut aller jusqu'à 8 750 véhicules/jour, comme sur le tronçon entre Méru et l'échangeur.

Il est important de noter la **forte présence de poids lourds** sur les axes routiers du territoire, avec des taux montant jusqu'à 23,8% entre Méru et Villeneuve-le-Sablons.

Les routes du territoire des Sablons sont donc larges pour les liaisons principales et peu circulées, ce qui faciliterait le passage des cyclistes sans danger sur la voirie. Cependant la présence des camions sur certains tronçons et les **vitesse élevées**, supérieures à 50km/h rendent cette pratique dangereuse.

Des **liaisons cyclables séparées** physiquement du trafic routier seront donc à étudier en prenant en compte les charges de trafic afin de sécuriser les déplacements des cyclistes.

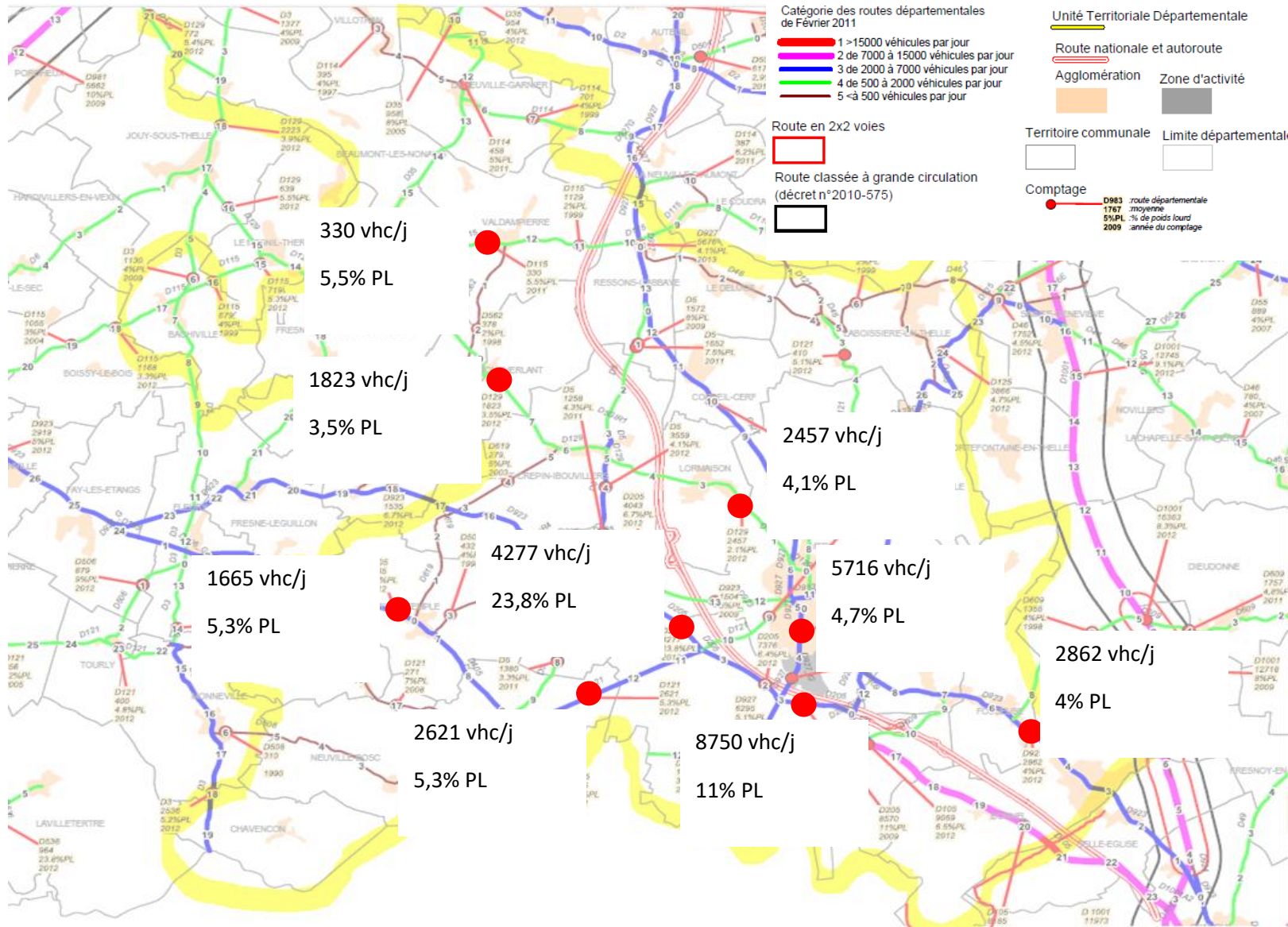


Figure 14 – Charges de trafic sur le territoire des Sablons (source : département de l’Oise)



### 4.3 Aménagements de modération de trafic

Il existe de **nombreuses zones de circulation apaisée** sur le territoire. Seules les communes de Saint-Crépin-Ibouvillers, Hénonville, Ivry-le-Temple, Monts, La Drenne et les Hauts Talicans ne sont pas équipées en zones 30 ou rues à 30km/h. Ces aménagements permettent le trafic mixte vélo et voiture sans bandes ou pistes cyclables tout en assurant la sécurité des cyclistes.

Cependant, certaines zones peuvent être **davantage marquées** visuellement ou élargies à l'échelle des centres-villes et centres-bourgs des communes pour favoriser une circulation apaisée au sein de la commune. Cela favorise l'usage de la marche à pied et du vélo et décourage l'utilisation de la voiture sur des distances courtes.



Figure 15 – Zone 30 à Pouilly (source : Ingetec)



Figure 16 – Tronçon limité à 30km/h à Chavençon (source : Ingetec)



Figure 17 – Exemple d'aménagement pour ralentir la circulation en entrée de village (source : Ingetec)

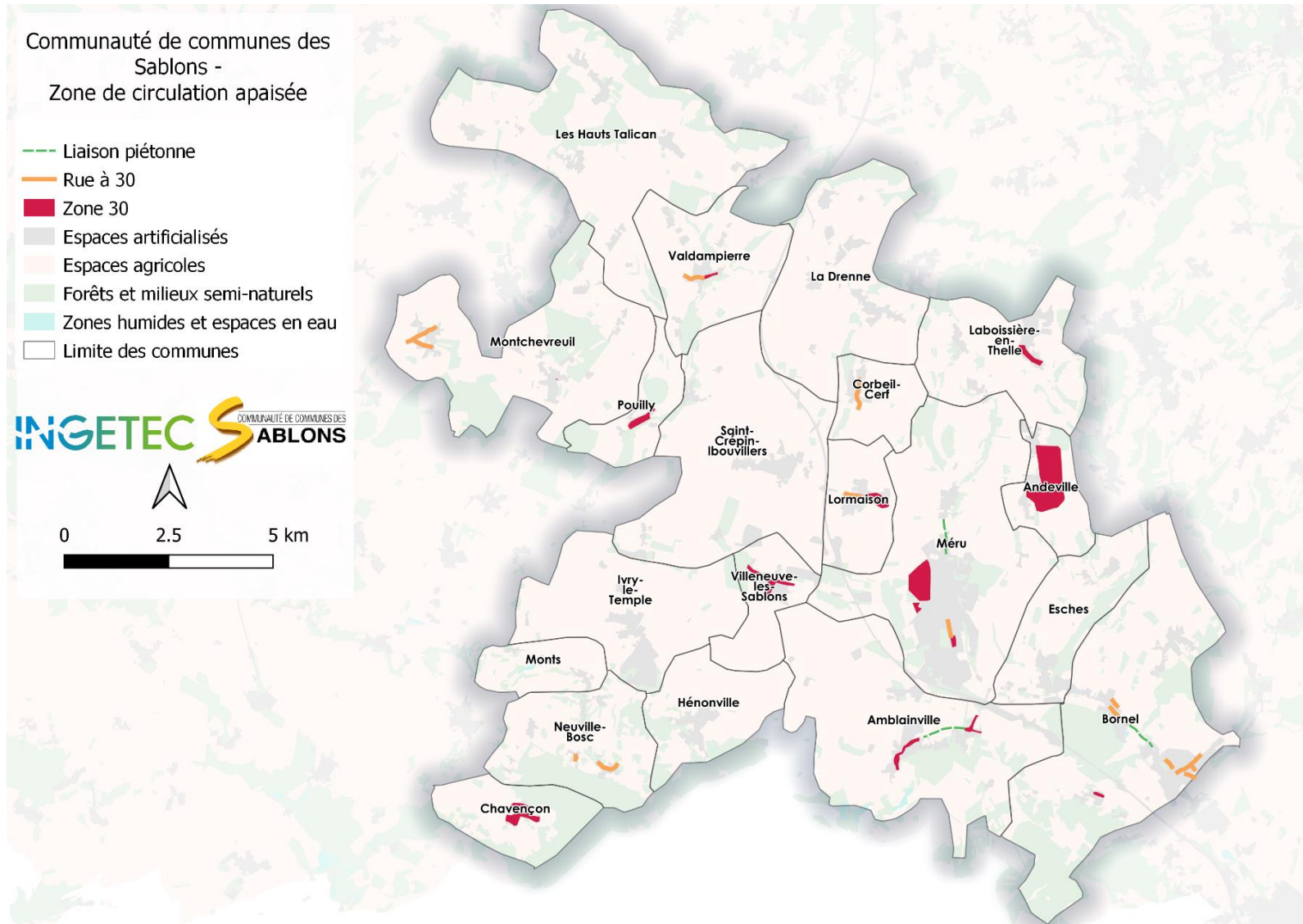


Figure 18 – Aménagements de modération de trafic (source : Ingetec)

## 5 Diagnostic en matière de transports en commun

### 5.1 Caractéristiques et fréquentation des lignes

Il y a **trois réseaux de bus** différents au sein du réseau Sablons bus :

- 3 lignes régulières circulant du lundi au vendredi, sur le secteur de Méru et Amblainville et une ligne desservant les principaux pôles d'emplois (Hénonville, Ivry-le-Temple, Villeneuve-les-Sablons, Saint Crépin-Ibouvillers) ;
- Un système de TCAD urbain, qui fonctionne en complément des lignes régulières et permet de se rendre d'un arrêt à un autre ;
- Un système de TCAD interurbain qui permet de desservir un arrêt de bus dans Méru et Amblainville depuis le domicile des usagers.

Ces trois réseaux fonctionnent du lundi au vendredi. Sur le secteur de Méru et Amblainville la desserte est de 4h30 à 21h30. Les lignes régulières fonctionnent sur les créneaux horaires les plus fréquentés (matin, midi soir). En dehors de ces créneaux, le service est effectué par le TCAD. Pour les autres communes, le service fonctionne de 6h à 20h pour le TCAD interurbain. Cela offre une desserte sur une amplitude importante.

Cependant, il n'y a pas de service le week-end, ni de desserte entre les différentes communes du territoire hors Méru et Amblainville.

#### 5.1.1 Lignes régulières

Il y a quatre lignes régulières : trois desservent les communes de Méru et Amblainville et la quatrième, la ligne E, dessert les zones d'activités principales du territoire. Le nombre de **bus par jour** est **faible** pour les

lignes régulières : entre 3 à 9 bus/sens/jour. Le TCAD complète cependant ces lignes régulières.

Chaque ligne a un **caractère spécifique**, les lignes A et B par exemple sont orientées pour un usage scolaire (les horaires sont adaptés aux écoles) alors que les lignes C et E sont plus orientées vers les actifs (desserte des zones d'emplois et amplitude horaire plus importante).

Concernant la demande, la **fréquentation** des lignes régulières est en **augmentation** sur l'année 2019. 10% des participants de l'enquête utilisent les lignes de bus régulières et 20% les utilisent de temps en temps. Parmi les utilisateurs, 56% empruntent les lignes de bus régulières pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude, 29% pour faire des courses et 17% pour se rendre dans un service de santé.

*Nb : Les actifs ont majoritairement répondu à cette enquête, dont 27% utilisent les transports en commun Sablons bus.*

Concernant la qualité du service de transports, 25% des participants trouvent que la qualité du service (horaires, confort, lieux desservis...) est bonne à excellente, 40% la trouvent correcte et 20% mauvaise. Le niveau de **qualité de service** peut donc être **amélioré** pour convenir à davantage d'usagers ayant des besoins divers. Les participants trouvant la qualité de service mauvaise sont des personnes utilisant à 35% la ligne E et à 45% le service de TCAD, ayant des horaires matinaux entre 5h et 7h30 et entre 18h et 20h le soir. Ils utilisent par la suite le TER pour se rendre en banlieue parisienne. Le système combinant ces trois réseaux de bus est donc moins adapté aux personnes venant des communes extérieures à Méru et Amblainville et voulant utiliser les transports en commun pour se rendre en gare avant de prendre le TER.

	Ligne A	Ligne B	Ligne C	Ligne E
Longueur de la ligne	10km	8km	17km	Environ 17km
Nombre d'arrêts	21	16	19 en période scolaire 23 pendant les vacances	9
Distance inter-arrêt	Environ 500m	500m	900m en période scolaire 700m en vacances scolaires	2km
Amplitude horaire	7h-9h/ 12h- 14h/17h30-19h (fonctionne uniquement en période scolaire)	7h-14h30 / 16h30-18h (fonctionne uniquement en période scolaire)	6h30-9h/12h-14h/16h-19h	6h30-9h/17h30- 20h
Fréquence	7 bus/sens/jour	Sens Condorcet – Centre commercial: 9 bus/sens/jour Sens Centre Commercial- Condorcet : 7 bus/sens/jour	7 bus/sens/jour	3 bus/sens/jour
Fréquentation (2019)	20 968	17 785	7 961	4 135
Evolution (entre janvier 2019 et janvier 2020*)	+67%	+115%	+ 24%	
Destination	Principalement à destination des scolaires	-	Principalement à destination des actifs	Principalement à destination des actifs

Figure 19 – Offre des lignes régulières des Sablons bus (sources : Sablons Bus et \*Oise mobilité)

### 5.1.2 TCAD urbain et interurbain

Le TCAD urbain fonctionne en période scolaire de 4h30 à 7h et de 9h30 à 11h le matin, de 14h30 à 17h l'après-midi et de 19h à 21h30, et pendant les vacances scolaires de 4h30 à 21h30. Il complète les lignes régulières pour offrir une desserte entre 4h30 et 21h30 sur Méru et Amblainville.

Le TCAD interurbain, lui, permet de desservir la ville de Méru et Amblainville depuis les communes aux alentours entre 6h et 20h sur toute l'année.

Pour les deux réseaux, une demande doit être effectuée via la plateforme téléphonique Oise-mobilité au plus tard le jour précédant le trajet. Cette plateforme est ouverte entre 8h30 et 17h du lundi au samedi. Ce système rend la **réservation peu souple**. Les trajets en TCAD conviennent donc pour les trajets prévisibles à l'avance. Il n'est pas possible de réserver un trajet via Internet ou une application mobile.

12% des participants de l'enquête mobilité utilisent le service TCAD et 61% ne connaissent pas le service en place.

Le motif d'utilisation principal est pour se rendre sur un lieu de travail ou de formation (58%) puis pour aller faire les courses (42%). Les utilisateurs interrogés utilisent davantage le TCAD interurbain que le TCAD urbain.

Concernant la qualité du service global (conducteurs, longueur du trajet etc.), elle a été évaluée à 51% d'excellente à bonne, à 27% de passable et à 11% de mauvaise. Pour la qualité du service de réservation (le processus, les horaires sur lesquels il est possible de réserver un trajet etc.), elle est évaluée à 65% comme bonne à excellente, à 20% comme passable et à 15% comme mauvaise. Les services de TCAD peuvent donc être **améliorés**, notamment concernant le service de réservation et sa souplesse d'utilisation.

### 5.1.3 Lignes régionales

Trois lignes régionales de car desservent le territoire :

- La ligne 35 entre Méru et Beauvais via Andeville et Laboissière-en-Thelle
- La ligne 36 entre Chambly et Méru via Bornel et Esches, à caractère scolaire
- La ligne 37 E, ligne structurante entre Méru et Cergy

Ces lignes permettent d'assurer les liaisons avec les territoires voisins proches. Elles sont bien utilisées, notamment la ligne 37E qui est une ligne forte par sa fréquence et permet un accès à la gare de Cergy, sur le réseau ferroviaire de la région parisienne.

	Ligne 35 Méru – Beauvais	Ligne 36 Chambly – Bornel – Esches – Méru	Ligne 37 E Méru - Cergy
Nombre d'arrêts	28	13	8
Amplitude horaire	6h30 à 19h	9h à 13h	6h à 20h
Fréquence	Andeville-Méru : 8 cars/sens/jour Beauvais – Méru: 5 cars/sens/jour	1 car/sens/jour	15 cars/sens/jour
Fréquentation (2019)	70 151	8 893	105 177
Destination	Principalement scolaire	Scolaire	Principalement actifs et étudiants

Figure 20 – Offre des lignes régionales (source : région Hauts de France)

## 5.2 Desserte ferroviaire et intermodalité

### 5.2.1 L'offre ferroviaire au sein des Sablons

Le territoire des Sablons est desservi par **quatre gares** situées sur la ligne Paris-Beauvais. Ces deux villes sont accessibles en moins d'une heure.

Les gares de Méru et Bornel ont une desserte de 37 trains/jour tandis que les gares d'Esches et Laboissière-Le Déluge voient passer 30 trains/jour. Les gares de Méru et Bornel sont également les plus fréquentées, entre 1000 et 1500 passagers/jour.

Les gares ont donc une bonne desserte en trains. Cependant, les gares d'Esches et de Laboissière-le Déluge sont **moins aménagées** et ont moins de places de stationnement.

Gares	Desserte (trains/jour)	Montées	Descente
Méru	37	1500	
Bornel		550	569
Esches	30	116	104
Laboissière- Le Déluge		93	54

Figure 21 – Offre et fréquentation des TER (source : région Hauts de France)

### 5.2.2 L'utilisation du TER par les habitants

Le TER est un transport important pour le territoire, c'est le **troisième mode** principal pour les déplacements domicile -travail, après la voiture et la marche à pied. Les utilisateurs du train l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation (42%), pour les loisirs (34%) et pour des visites à un équipement de santé (11%).

Il sert dans un premier temps à rejoindre des lieux en dehors du territoire, notamment la région parisienne. Mais il sert également de **navette interne** au sein du territoire. 24% des utilisateurs de train ayant répondu à l'enquête l'utilisent pour se déplacer au sein de la Communauté de communes des Sablons (par exemple, pour se rendre de Bornel à Méru).

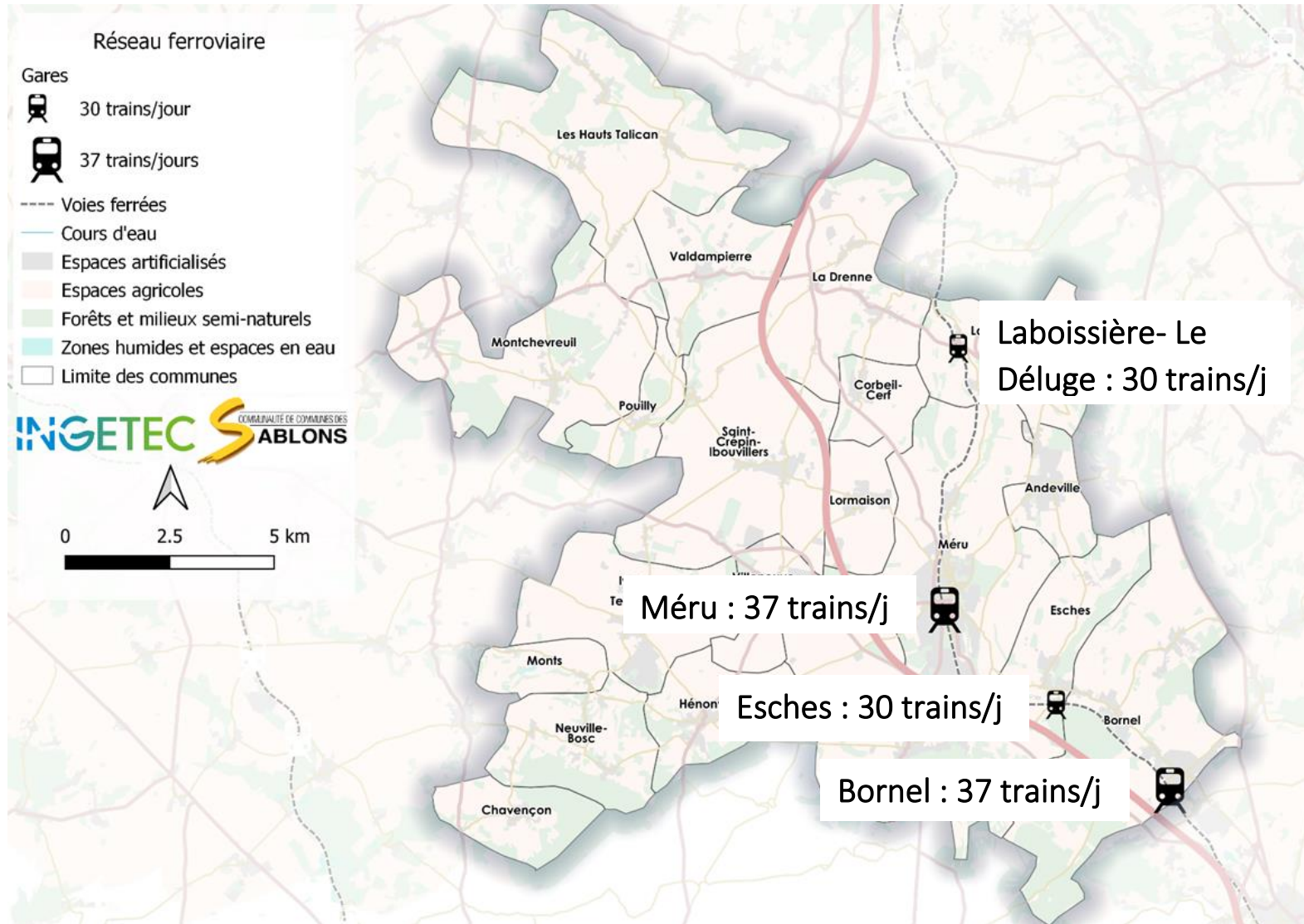


Figure 22 – Desserte ferroviaire du territoire (source : région Hauts de France)

### 5.1.3 L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

Seule la gare de Méru est aménagée comme un **pôle intermodal complet** avec des arrêts de transports en commun, du stationnement vélo couvert et sécurisé, des places de covoiturage ainsi qu'un parking pour les véhicules particuliers **important** (environ 400 places).

La gare de Bornel est aménagée similairement à la gare de Méru mais **n'est pas desservie** par les transports en commun. Un essai avait cependant été effectué la décennie dernière mais l'expérimentation n'a pas été pérennisée car peu de monde utilisait le TCAD pour se rendre à la gare. Le parking de la gare de Bornel comprend 324 places.

Les gares d'Esches et de Laboissière-Le Déluge offrent très peu d'aménagements, ce qui ne favorise pas leur usage malgré leur bon niveau de desserte ferroviaire. Seul un parking voiture se situe à proximité des gares : une dizaine de places informelles à la gare d'Esches et une vingtaine de places à la gare de Laboissière- Le Déluge. Un projet de réaménagement est prévu pour la gare de Laboissière-Le Déluge, avec des places de covoiturage et du stationnement vélo.



Figure 23 – Parking actuel de la gare de Laboissière-Le Déluge  
(source : Ingetec)

### 5.1.4 La cohérence entre les réseaux

Les horaires de bus des lignes régulières du réseau Sablons Bus ont été conçus pour correspondre aux horaires de trains et aux horaires des lignes régionales de bus. Pour les trains en destination de Paris, le temps de correspondance moyen est de 10min (toutes lignes de bus confondus). Il est de 15-20 minutes en moyenne pour les trains à destination de Beauvais.

Trois pics de fréquentation sont apparents sur les chronogrammes de la page suivante : le matin entre 7h et 9h, le midi entre 11h et 14h et le soir entre 17h et 19h. En dehors des heures de circulation des lignes régulières, le TCAD est en fonctionnement (cf. chapitre 5.1.).

### 5.1.5 Sites internet et communication

Le site d'information voyageurs Oise mobilité permet de connaître le type de transports en commun possiblement utilisable sur un trajet demandé par le voyageur. Parmi les participants de l'enquête mobilité effectuée dans le cadre de cette étude, 70% disent l'avoir déjà utilisé. Parmi eux, 90% ont effectué des recherches d'informations via ce site et 20% ont acheté des titres de transports en commun.

Une centrale d'appels téléphoniques, gérée également par Oise mobilité, est en place mais celle-ci est **moins connue**. 35% des participants connaissaient cette centrale et parmi eux, la moitié l'utilise. Celle-ci est un peu plus utilisée pour effectuer des réservations (par 60% des personnes l'utilisant) que pour demander des informations (55%).



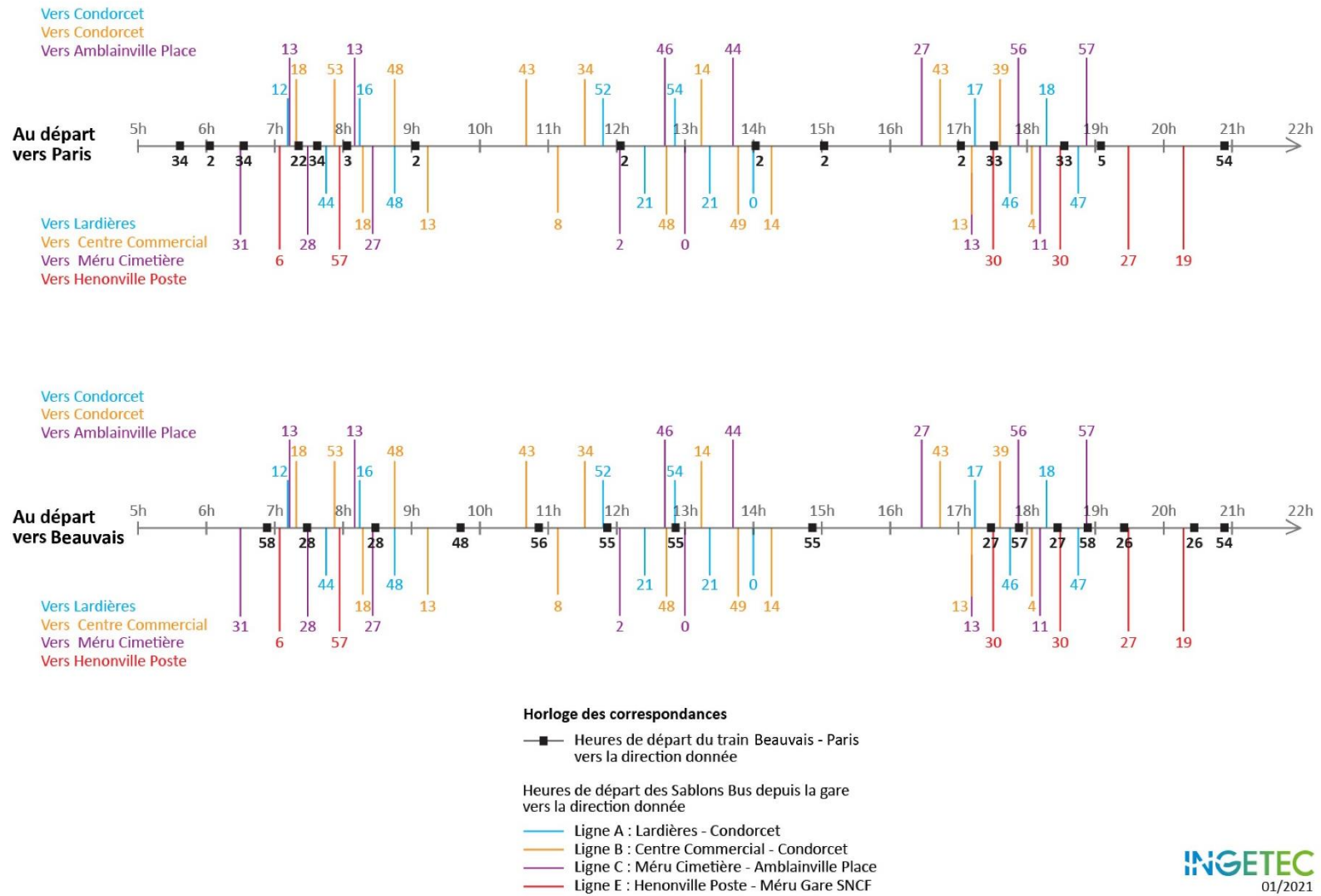


Figure 24 – Chronogramme des correspondances entre trains et lignes régulières (source : Ingetec)

### 5.3 Temps de parcours comparés

A l'échelle de Méru, le vélo est un mode qui est **concurrentiel**, surtout lorsqu'il y a peu de dénivelé sur le parcours (sur la liaison Nord Sud). Le bus reste moins concurrentiel dû à ses **nombreux arrêts**, notamment pour le trajet entre la gare de Méru et le lycée Condorcet : en voiture, le temps de parcours est de 6 minutes contre 15 minutes en transports en commun, soit 2,5 fois le temps de parcours en voiture.

A l'échelle des Sablons, certains secteurs sont **difficilement concurrentiels** en transports en commun, à l'image du secteur des Hauts Talicans, desservi uniquement par le TCAD. Le temps de trajets en voiture est de 20 minutes contre 50 minutes à vélo et flexible en TCAD selon le nombre de personnes que le bus doit aller chercher sur le trajet.

Le trajet entre Méru et Amblainville est également plus de deux fois plus long en transports en commun qu'en voiture. Cependant, le trajet à **vélo** est de 12 minutes contre 7 minutes en voiture et peut donc être **concurrentiel**, selon la facilité de stationnement des véhicules.

Enfin, il existe des communes où le temps de parcours en transports en commun est **similaire voir inférieur** à la voiture. C'est le cas des communes de Saint-Crépin-Ibouwillers via la ligne E et de Laboissière-Le Déluge via le TER (voir figure n°24). Cependant, la **fréquence** de passage des transports est différente. Celle-ci est basse à Saint-Crépin-Ibouwillers avec 3 bus/sens/jour alors qu'à Laboissière- Le Déluge, la fréquence est meilleure car il y a environ 2 trains par heure qui desservent la gare. Il est important de tenir compte de la fréquence des transports.



Figure 25 – Temps de parcours comparé au sein de Méru  
(source : Google maps et Oise mobilité)

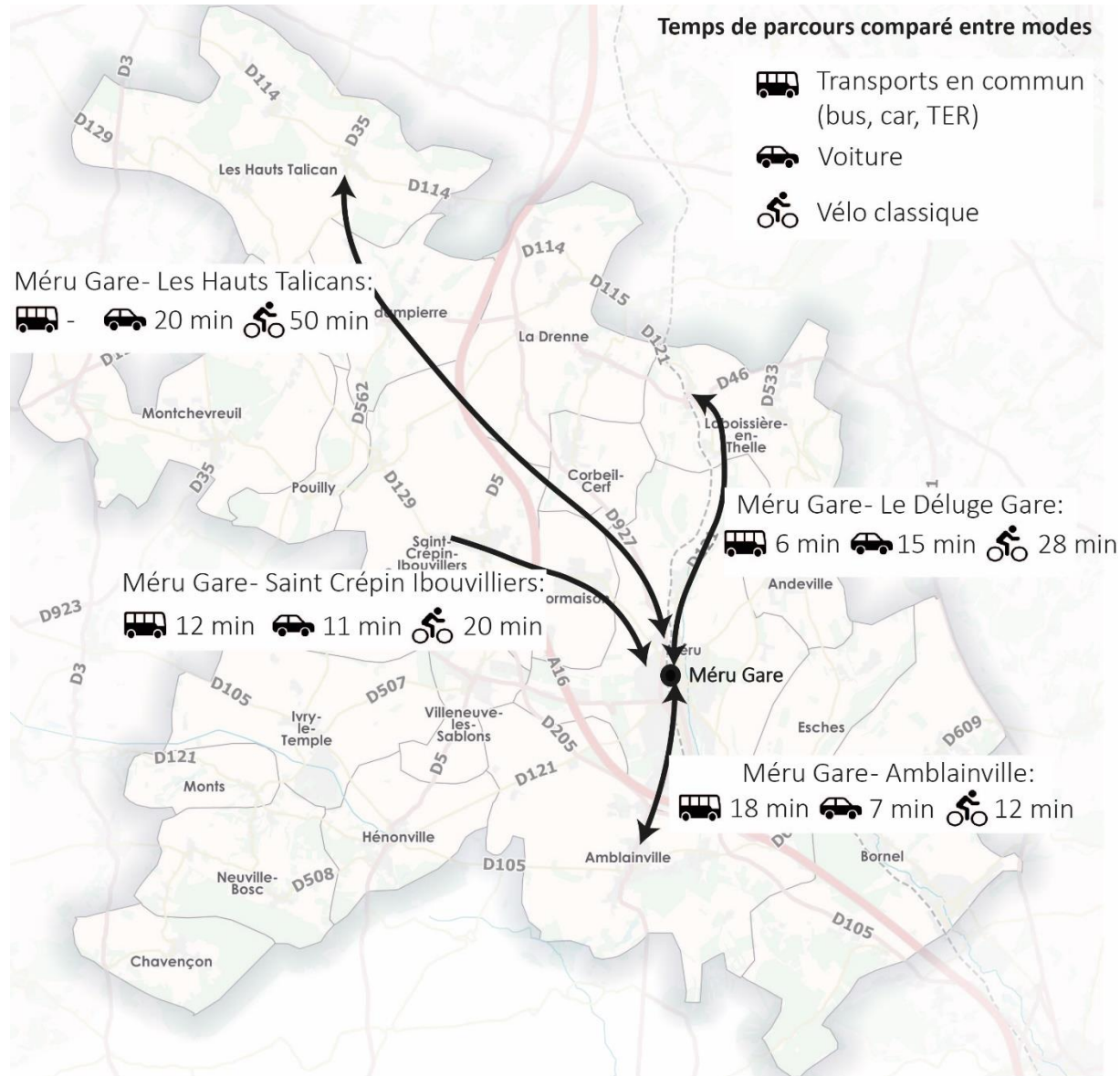


Figure 26 – Temps de parcours comparé sur le territoire des Sablons (sources : Google Maps et Oise mobilité)

## 6 Diagnostic en matière de mobilité actives

### 6.1 Mobilité piétonne

#### 6.1.1 Qualité des cheminements piétons

La qualité des cheminements piétons sur le territoire est **disparate** selon les secteurs. Certaines communes/secteurs de communes sont équipés de **voiries et trottoirs larges** offrant de l'espace aux piétons. A noter aussi que la place de l'Hôtel de ville de Méru a été requalifiée, offrant un espace accueillant pour les piétons. C'est le cas également de la rue Jeanne d'Arc, qui avait des trottoirs peu larges voire inexistant. Celle-ci a été aménagée avec du **mobilier urbain** permettant de ralentir les voitures et d'offrir plus de places aux piétons.



Figure 27 – Rue Jeanne d'Arc aménagée pour apaiser la circulation (source : Ingetec)

Dans certaines communes, aménagées en zone 30, il n'y a **pas de trottoir** car la route est partagée et qu'il y a peu de véhicules en circulation. C'est le cas par exemple de la commune de Pouilly. Cependant, **l'emprise de la**

**voiture** reste importante et empiète certaines fois sur l'espace des piétons. C'est le cas dans de nombreuses rues, comme la rue Anatole France ou Mimaut à Méru.



Figure 28 – Exemple de trottoirs larges, Saint-Crépin-Ibouwillers (source : Ingetec)



Figure 29 – Exemple de trottoirs presque inexistant dû au stationnement, Méru (source : Ingetec)

### *6.1.2 Itinéraires de randonnées comme itinéraire alternatif ?*

Des chemins de randonnée sont recensés par le SIG de la communauté de communes. De plus, de nombreux chemins agricoles existent sur le territoire. Des portions de ces chemins de randonnée peuvent donc être utilisées pour permettre des liaisons cyclables et piétonnes.

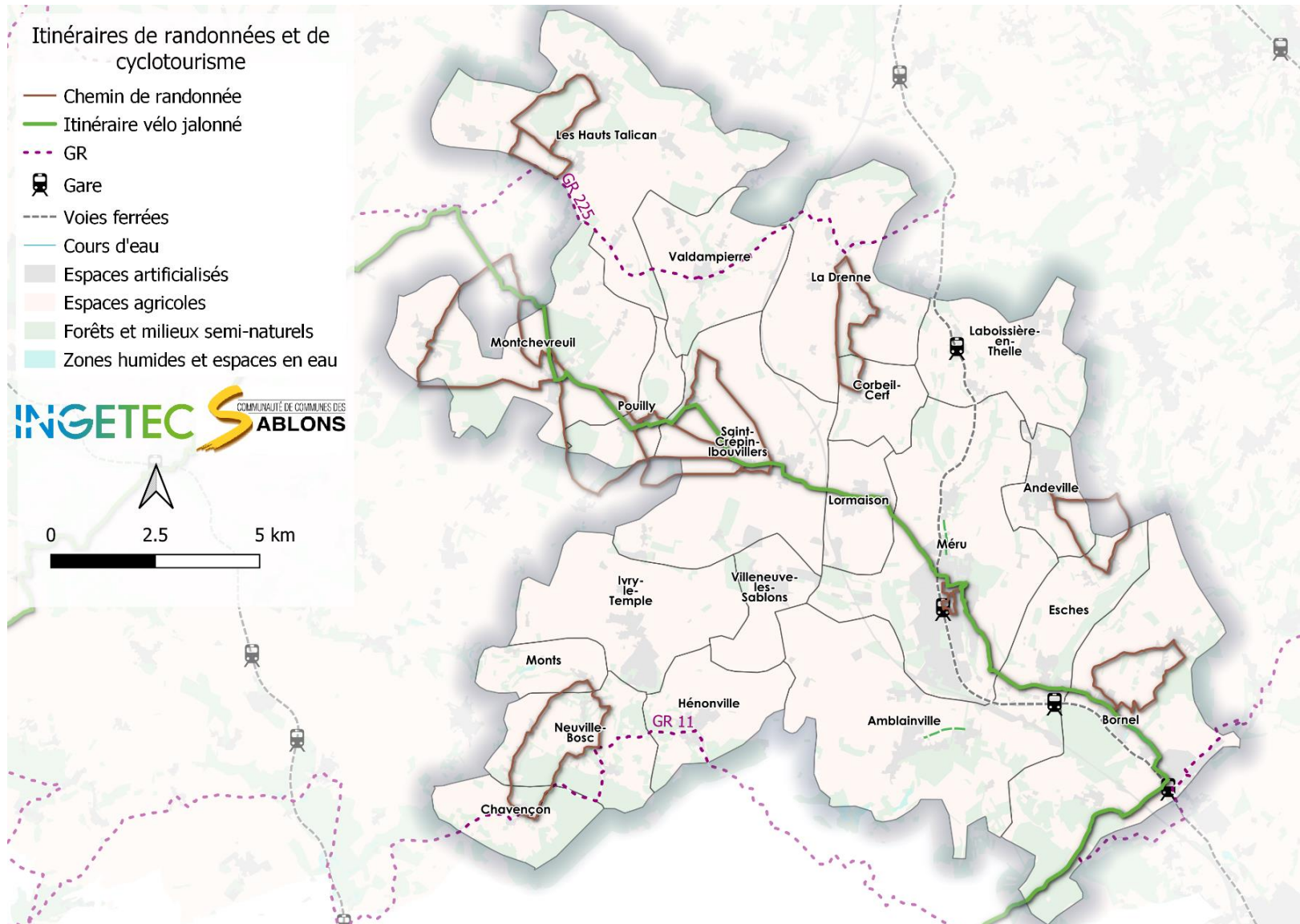


Figure 30 – Itinéraires de randonnée et de cyclotourisme (source : CC Sablons)

## 6.2 Mobilité cyclable

### 6.2.1 Des aménagements légers à compléter

Le territoire est **peu aménagé** en pistes et bandes cyclables. Un itinéraire jalonné « Des deux Vexin au Pays de Nacre » existe entre Bornel et Montchevreuil en passant par Méru et Saint-Crépin-Ibouwillers. Malgré le peu d'aménagements existants, des liaisons douces sont en projet et une grande partie des routes secondaires sont **peu circulées et donc utilisables** par les vélos, moyennant un jalonnement des itinéraires et une sensibilisation des usagers au partage de l'espace public.

De plus, il existe du stationnement vélo en gare de Méru et Bornel. Ces stationnements, peu adaptés, peuvent être améliorés en les remplaçant par des **consignes vélos plus optimales**. Il est prévu d'installer également du stationnement vélo en gare de Laboissière-Le Déluge dans un prochain réaménagement.

### 6.2.2 La pratique du vélo sur le territoire

Concernant l'équipement des habitants, 80% des ménages des participants à l'enquête menée disposent d'un vélo et 65% ont un vélo en état de marche... De **ateliers de réparation** ou d'auto-réparations peuvent être mis en place pour améliorer cela.

Les habitants des communes plus rurales des Sablons sont plus équipés de vélo que les habitants de Méru et Amblainville. Cela peut être dû à une plus **forte appréhension** face aux vélos dans ces dernières communes, engendrée par une circulation motorisée plus importante aux alentours de ces communes, confirmé par l'enquête. Ainsi, les aménagements cyclables à Méru et Amblainville sont à réfléchir pour faciliter la pratique du vélo.

## 6.3 Temps de parcours à vélo

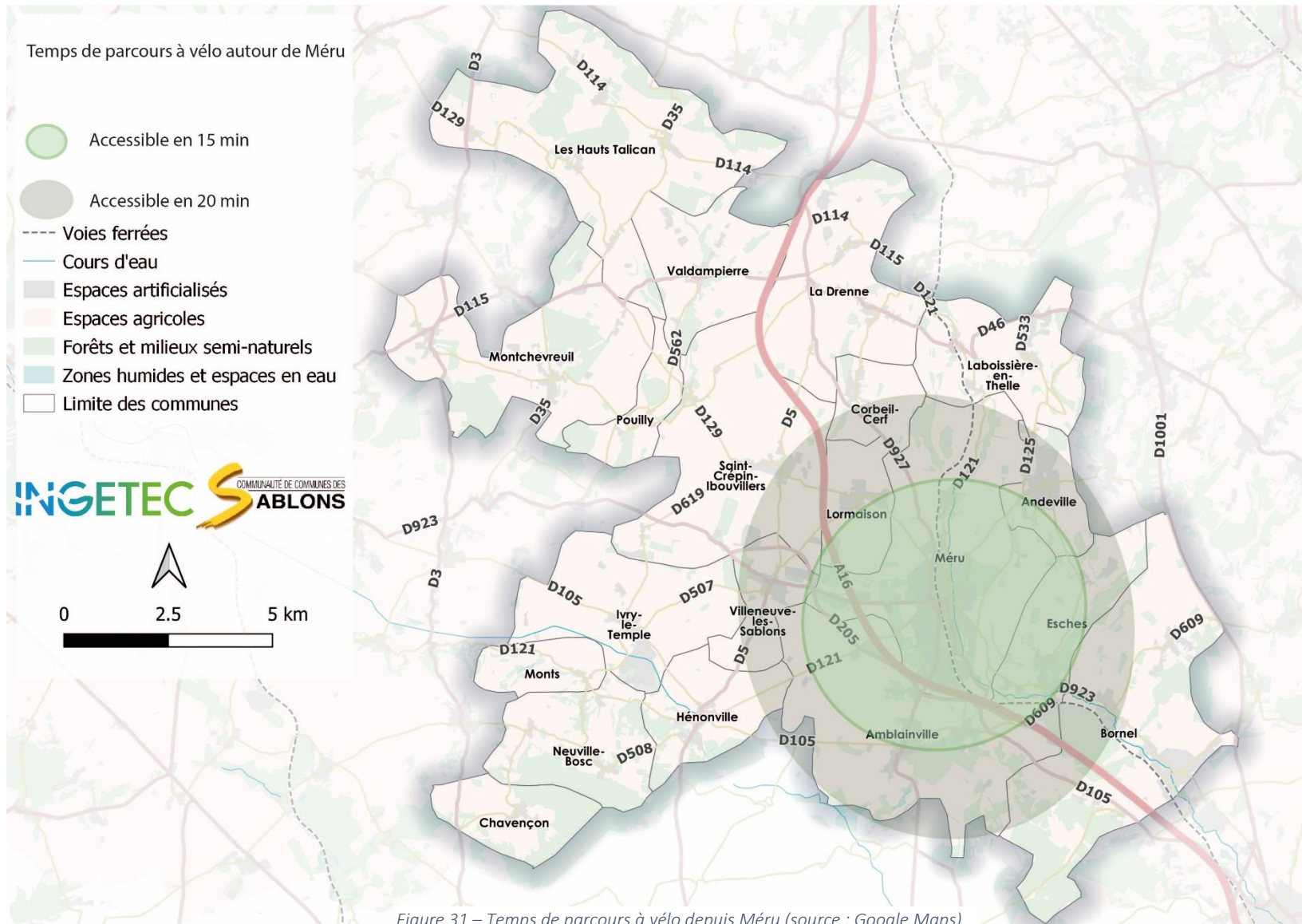
Les temps de parcours à vélo (Cf. pages suivantes) permettent de constater que le vélo a sa place sur le territoire. Les distances permettent de rejoindre différents pôles sur le territoire à vélo.

Depuis Méru, il est possible pour les habitants d'Andeville, d'Amblainville, de Lormaison et de Villeneuve-les-Sablons de rejoindre Méru en 15min à vélo. Les communes de Saint-Crépin-Ibouwillers, Bornel, La Drenne etc. sont situées à 20/30min de Méru à vélo classique (sans assistance électrique).

Quant aux autres communes, en partant de Valdampierre, l'accessibilité à vélo est un peu plus compliquée car avec plus de dénivelé. Cependant, le **développement du VAE** peut être un moyen de « **lisser** » ces dénivelés. Il faudra alors 20min à vélo pour rejoindre Saint-Crépin-Ibouwillers, pôle générateur le plus proche, avec des commerces et un arrêt de bus.

Pour Bornel, les pôles générateurs importants de Méru et Chambly sont à 15/20 min à vélo. Les distances restent raisonnables, étant donné que Bornel fonctionne déjà comme un pôle générateur, avec commerces, écoles et gare au sein de la commune.

Il y a donc des liaisons à privilégier pour des aménagements, notamment les **liaisons courtes** réalisables en moins de 15 minutes comme entre Méru et Amblainville, Andeville, Lormaison et Villeneuve-les-Sablons ou autour de Saint Crépin Ibouwillers et de Bornel. Au-delà, des itinéraires peuvent être définis via des chemins ruraux.





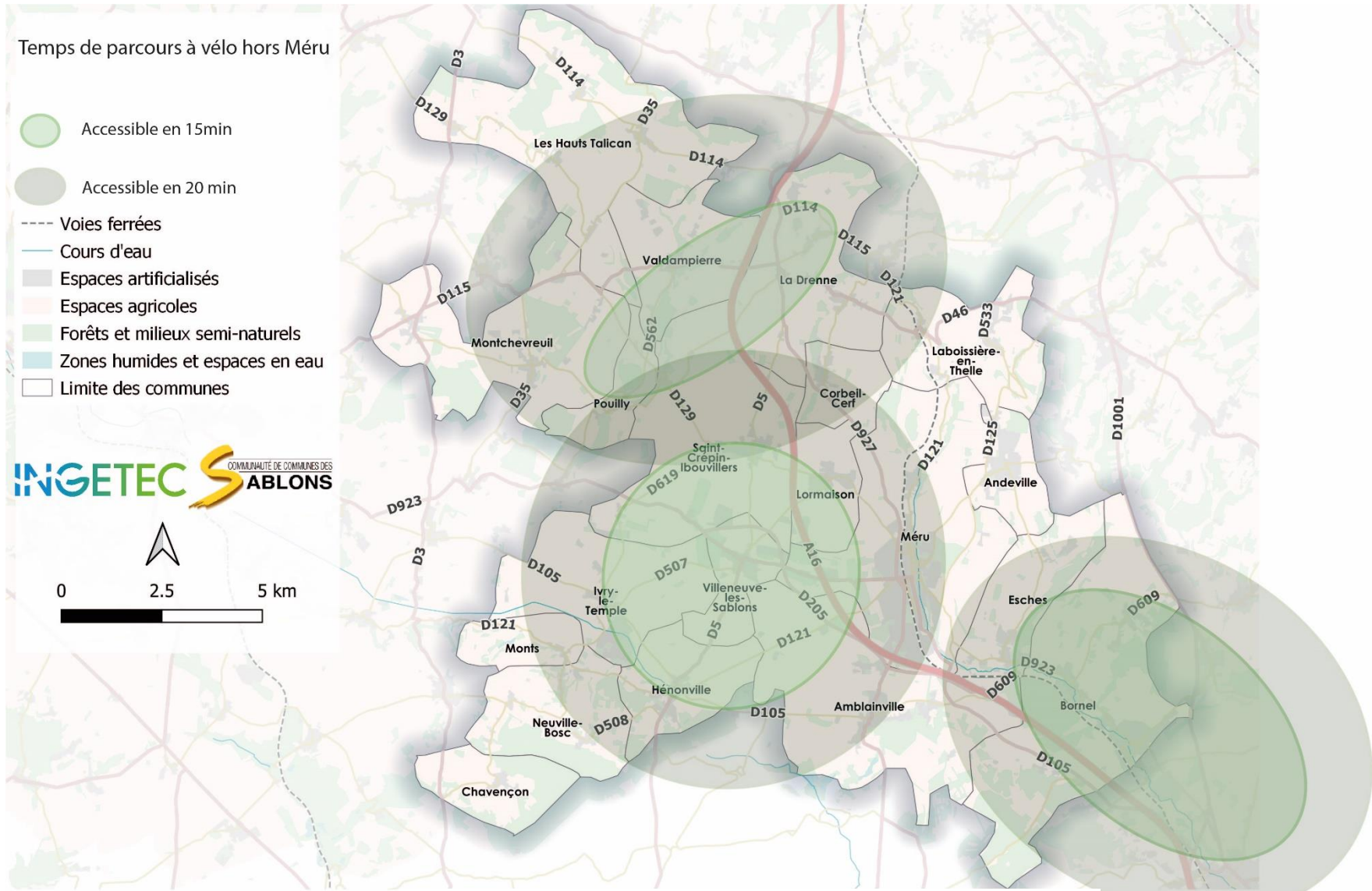


Figure 32 – Temps de parcours à vélo depuis Valdampierre, Villeneuve-les-Sablons et Bornel (source : Google Maps)

## 7 Diagnostic en matière de services de mobilité

### 7.1 Développement du covoiturage

Oise mobilité a développé un site de mise en relation pour le covoiturage avec une plateforme. Cela permet aux covoitureurs de se retrouver sur les places de covoiturage créées en gare de Méru et de Bornel. Cette plateforme reste **peu connue du public**, avec seulement 10% des covoitureurs interrogés lors de l'enquête de mobilité qui connaissaient le site. Sur les 354 personnes interrogées, 5 personnes ont déjà utilisé cette plateforme et 14 personnes utilisent une autre plateforme via les réseaux sociaux.

Le service de covoiturage d'Oise mobilité propose également **d'accompagner les entreprises** à mettre en place des places de covoiturage au sein de leur entreprise et de développer le service.

Le covoiturage est connu par la majeure partie des personnes interrogées dans l'enquête de mobilité et 15% le pratique : 62% d'entre eux pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation et 32% dans le cadre des loisirs

Au total, le covoiturage est utilisé par 5% des habitants des Sablons ayant répondu à l'enquête pour se rendre sur leur lieu de travail. Celui-ci est utilisé pour des raisons économiques (47% de réponses) puis écologiques (40% des réponses).

L'autopartage est connu par la moitié des participants de l'enquête et personne ne le pratique.

### 7.2 Développement de la mobilité électrique

La communauté de communes des Sablons est équipée de 7 bornes de recharge pour véhicules électriques :

- 3 bornes se trouvent à Méru ;
- 1 borne à Andeville ;
- 1 borne à Saint-Crépin-Ibouwillers ;
- 1 borne à Ivry-le-Temple ;
- 1 borne à Amblainville.

Le territoire a une **bonne densité** de bornes (environ 0,03 borne/km<sup>2</sup>) en comparaison au département de l'Oise (0,01 borne/km<sup>2</sup>).



Figure 33 – Borne de recharge électrique à Ivry-le-temple (source : Ingetec)

## 8 Freins et potentiel de changement

### 8.1 Les freins face à une mobilité alternative

Concernant le vélo, seuls 8% des personnes ayant participé à l'enquête ont déjà essayé d'aller à vélo sur leur lieu de travail. Le principal frein, hormis la distance, est le ***danger d'utilisation du vélo***, pour 28% des participants.

Pour cela, la ***sécurisation des routes*** pour les vélos et l'indication des ***itinéraires moins circulés*** par les véhicules motorisés permettraient d'améliorer la sécurité des cyclistes.

La ***distance***, le premier frein, pour 41% des participants est effectivement justifiée pour les personnes effectuant plus de 5km quotidiennement en aller simple vers leur lieu de travail. Cependant, le déploiement de VAE ou la mise en location de VAE permettraient de « gommer » la distance dans une certaine limite.

Si le vélo n'est pas le mode le plus utilisé sur le trajet domicile-travail, il est utilisé par 40% des participants à l'enquête pour d'autres motifs : loisirs, courses, rendez-vous etc. Il est important de l'inclure également dans une réflexion de desserte des pôles générateurs du territoire.

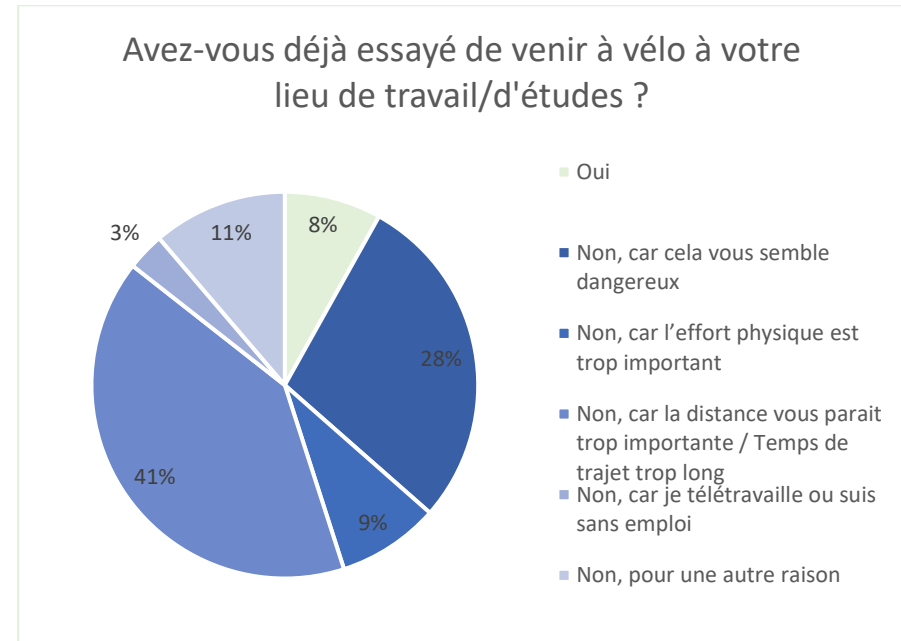


Figure 34 – Le déplacement domicile-travail à vélo  
(source : enquête de mobilité)

## 8.2 Le potentiel de changement

Selon l'enquête de mobilité, 24% des participants sont satisfaits de leur mode de transport actuel mais cherchent mieux, 3% veulent changer de modes et 22% aimerait changer de mode de transport mais ne voient pas d'autres possibilités. Il y a donc un **potentiel de changement important** car la moitié des participants aimerait changer de mode si une autre solution optimale était proposée.

De plus, 54% des enquêtés se disent prêts à utiliser plus souvent leur vélo si des améliorations sont effectuées.

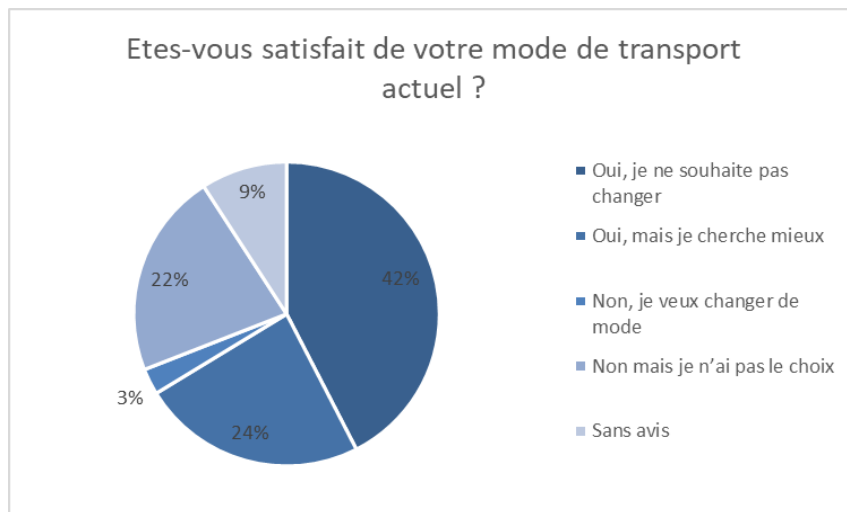


Figure 35 – Taux de satisfaction du mode de transport actuel  
(source : enquête de mobilité)

## 8.3 Les actions à mettre en place selon les enquêtés

Les participants estiment que les actions prioritaires sont, en priorité le renforcement de l'offre de transports en commun, suivi de la création d'aménagements cyclables sécurisés, puis du développement du covoiturage.

Pour améliorer le réseau de bus, les actions à favoriser selon les usagers des transports sont :

- Offrir des possibilités de déplacements entre les villages ruraux hors Méru (32%) ;
- Offrir une desserte aux heures creuses (28%) ;
- Mieux adapter les horaires aux horaires de travail/école (28%) ;
- Augmenter la fréquence de passage aux heures de pointe (25%).

Pour le développement du vélo, les améliorations prioritaires réclamées par les participants sont :

- La création d'aménagements cyclables sécurisés (64%) ;
- L'implantation de places de stationnement sécurisées (30%) ;
- L'information sur les aménagements cyclables (25%).

## 9 Enjeux en matière de mobilité sur le territoire

### 9.1 Enjeux pour les transports motorisés

La voiture est le mode principal de nombreux habitants sur le territoire. Le cadre rural amène les habitants à effectuer des déplacements de longue distance. L'enjeu pour les transports motorisés est de **limiter leur utilisation en auto-solisme**. Pour cela, la limitation des déplacements en renforçant le rôle des pôles relais sur le territoire et développant l'usage des modes doux et des transports en communs vers ces pôles relais. Egalement, **l'encouragement du covoiturage** permet d'augmenter le taux d'occupation des voitures. Enfin, le **développement d'un parc automobile électrique** mutualisé sur les zones d'activités permettrait de diminuer l'usage de véhicules thermiques.

Forces	Faiblesses
<p>Large voirie sur les axes principaux</p> <p>Peu de congestion</p> <p>Bonne densité de bornes électriques</p>	<p>Trafic de poids lourds important</p>
Opportunités	Menaces
<p>De nombreuses zones de modération de trafic aménagées dans les villages</p> <p>Des routes avec peu de trafic en dehors de Méru et les ZAC</p> <p>Demande du développement du covoiturage</p>	<p>Un mode de transport qui reste difficile à concurrencer en milieu rural</p>

## 9.2 Enjeux concernant les transports en commun

Un réseau de transports en commun important a été déployé à l'échelle de la communauté de communes des Sablons. Le système mis en place est flexible et essaye de s'adapter au maximum aux besoins des habitants. Le fonctionnement est basé sur une **bonne desserte des pôles générateurs**. Cependant, il est nécessaire d'améliorer le système déjà en place pour capter un plus grand public. Il est possible de travailler sur les **rabattements en gare** pour des temps de correspondances minimum. De plus, il serait intéressant **d'améliorer le système de réservation** du TCAD en le rendant plus souple. Enfin, une solution pour permettre de **relier les communes entre elles hors Méru et Amblainville** est une des demandes des usagers.

Le système de transport en commun connaît déjà une fréquentation en hausse et intéresse de nombreux habitants. Il y a donc un potentiel pour attirer de nouveaux usagers en améliorant le service pour correspondre aux besoins des habitants du territoire. Cependant, la voiture reste un mode concurrentiel sur le territoire, notamment face à **l'absence de contrainte** sur celle-ci (stationnement facile et gratuit, absence de congestion sur le réseau routier, etc.).

Forces	Faiblesses
<p>Moyens mis en place: 4 lignes régulières et deux services de TCAD</p> <p>Bonne desserte des pôles générateurs</p>	<p>Fréquences des bus basées sur les horaires d'école</p> <p>Temps de correspondance moyen en gare un peu long (10min en direction de Paris, 15min en direction de Beauvais)</p>
Opportunités	Menaces
<p>Fréquentation en augmentation</p> <p>Potentiel de changement important</p> <p>Rabattement sur les gares à améliorer</p>	<p>Pas de desserte de l'ensemble du territoire par des lignes régulières</p> <p>Une concurrence difficile à établir face à l'absence de contrainte sur la voiture particulière</p>

### 9.3 Enjeux concernant la mobilité active

Le vélo est un mode encore peu développé à l'échelle du territoire. Les **grandes distances à parcourir** et **l'appréhension face aux dangers** ressentis sur les routes sont les freins principaux. Cependant, il y a un potentiel important de personnes qui seraient prêtes à utiliser plus régulièrement le vélo si cela était possible.

De nombreux axes routiers du territoire sont peu circulés et pourraient permettre la circulation des vélos, à condition que les usagers soient sensibilisés au partage de la voirie et les vitesses adaptées.

Les axes principaux, très circulés et avec un taux de poids lourds importants, ne seront praticables par les cyclistes qu'à condition de créer des **aménagements cyclables séparés** du trafic motorisé.

Ainsi, il est important **d'équiper d'aménagements cyclables sécurisés les itinéraires de courtes distances** sur les axes principaux. L'équipement des pôles générateurs avec des **espaces de stationnement sécurisé** pour les vélos a également son importance pour faciliter le trajet d'un bout à l'autre de la chaîne de déplacement.

D'autre part, il y a un travail d'**accompagnement** à faire auprès de la population qui passe par l'aide à l'équipement, la formation, l'information et la sensibilisation aux déplacements à vélo et à pied à effectuer.

Forces	Faiblesses
Des stationnements installés dans les 2 gares les plus importantes	Peu d'aménagements cyclables
Des routes à faibles niveaux de trafic	Distances domicile-travail importantes (en dehors de Méru et Amblainville)
Opportunités	Menaces
Potentiel de changement important	Problème de sécurité : beaucoup de poids lourds sur les routes sans aménagement
Possibilité de développer le vélo sur les trajets domicile-travail de moins de 5km (Méru et Amblainville)	Appréhension du danger/de l'effort, principalement pour les habitants de Méru et d'Amblainville
Marche à pied au sein de Méru à améliorer/encourager	
Itinéraires piétons et cyclistes à valoriser	



Figure 36 – Exemples de chaussée à voie centrale banalisée en milieu rural (sources : Ingetec et Cerema)

*INGETEC*

67 rue Damesme

75013 Paris

Tél : +33 2 35 07 94 20

E-mail : [ingetec@ingetec.fr](mailto:ingetec@ingetec.fr)

[www.ingetec.fr](http://www.ingetec.fr)

