



# REALISATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Rapport technique de la Phase 2 : Elaboration des scénarii

**INGETEC**

## Approbation et mises à jour

	05/08/2021	Alizée Betsch	Léonore Lucas		V2
A	19/07/2021	Alizée Betsch	Léonore Lucas	Lionel Bonnard	V1
Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Description



## Table des matières

1	Introduction .....	6	3.1	Stratégie de développement des mobilités.....	17
1.1	Rappel du contexte.....	6	3.2	Les éléments communs aux scénarii.....	19
1.2	Rappel des objectifs.....	7	3.2.1	Les propositions en matière de mobilités douces.....	20
1.3	Rappel de l'organisation de l'étude .....	7	3.2.2	Les propositions en matière de transports en commun.....	21
1.4	Rappel de la démarche de concertation .....	7	3.2.3	Les propositions en matière de mobilités alternatives .....	21
1.5	Rappel du planning de l'étude .....	8	3.3	Scénario 1 : Scénario tendanciel.....	22
2	Rappel des enjeux .....	9	3.3.1	Les propositions en matière de mobilités douces .....	24
2.1	Les enjeux à propos des mobilités douces .....	9	3.3.2	Les propositions en matière de transports en commun ....	24
2.1.1	Des aménagements à créer et développer sur le territoire.....	9	➤	<b>Exemple du TAD de Saint-Flour : Division du TCAD en zones</b> .....	25
2.1.2	Une pratique à encourager sur le territoire .....	9	➤	<b>Exemple du TCAD de Riom Limagne : Création d'arrêts et de lignes définies</b> .....	26
2.1.3	Un fort enjeu sur la pratique de la marche à pied .....	9	➤	<b>Exemple du TCAD de Privas Centre Ardèche : Réutilisation des bus scolaires</b> .....	27
2.2	Les enjeux concernant les transports en commun .....	11	3.3.3	Les propositions en matière de mobilités alternatives.....	28
2.2.1	Un service complet déployé sur le territoire .....	11	3.4	Scénario 2 : Scénario volontariste pour les déplacements domicile-travail.....	29
2.2.2	Une fréquentation en augmentation .....	11	3.4.1	Les propositions en matière de mobilités douces .....	31
2.2.3	La nécessité d'améliorer l'intermodalité pour améliorer l'attractivité des transports en commun.....	12	3.4.2	Les propositions en matière de transports en commun.....	36
2.3	Les enjeux concernant les autres modes de transports.....	14	3.4.3	Les propositions en matière de mobilités alternatives.....	37
2.3.1	Les déplacements en voiture facilités .....	14	3.5	Scénario 3 : Scénario volontariste pour tous types de déplacements .....	39
2.3.2	Le covoiturage, un moyen de transport à développer .....	14	3.5.1	Les propositions en matière de mobilités douces.....	41
3	Présentation des scénarii proposés.....	17	3.5.2	Les propositions en matière de transports en commun.....	41

3.5.3 Les propositions en matière de mobilités alternatives.....	41
4 Evaluation des scénarii proposés .....	43
4.1 L'offre visée .....	43
4.2 Evaluation multicritères .....	44
5 Le scénario retenu.....	45

# 1 Introduction

## 1.1 Rappel 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 Rappel des objectifs

L'objectif de la mission est d'accompagner la Communauté de communes des Sablons dans 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 Rappel de l'organisation de l'étude

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

- Phase 1 : Etat des lieux ;
- **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 Rappel de la 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 a été diffusée sur le site internet de la collectivité, via le site du réseau Sablons bus, avec une affiche munie d'un QR code dans les bus, auprès 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 Rappel du planning de l'étude

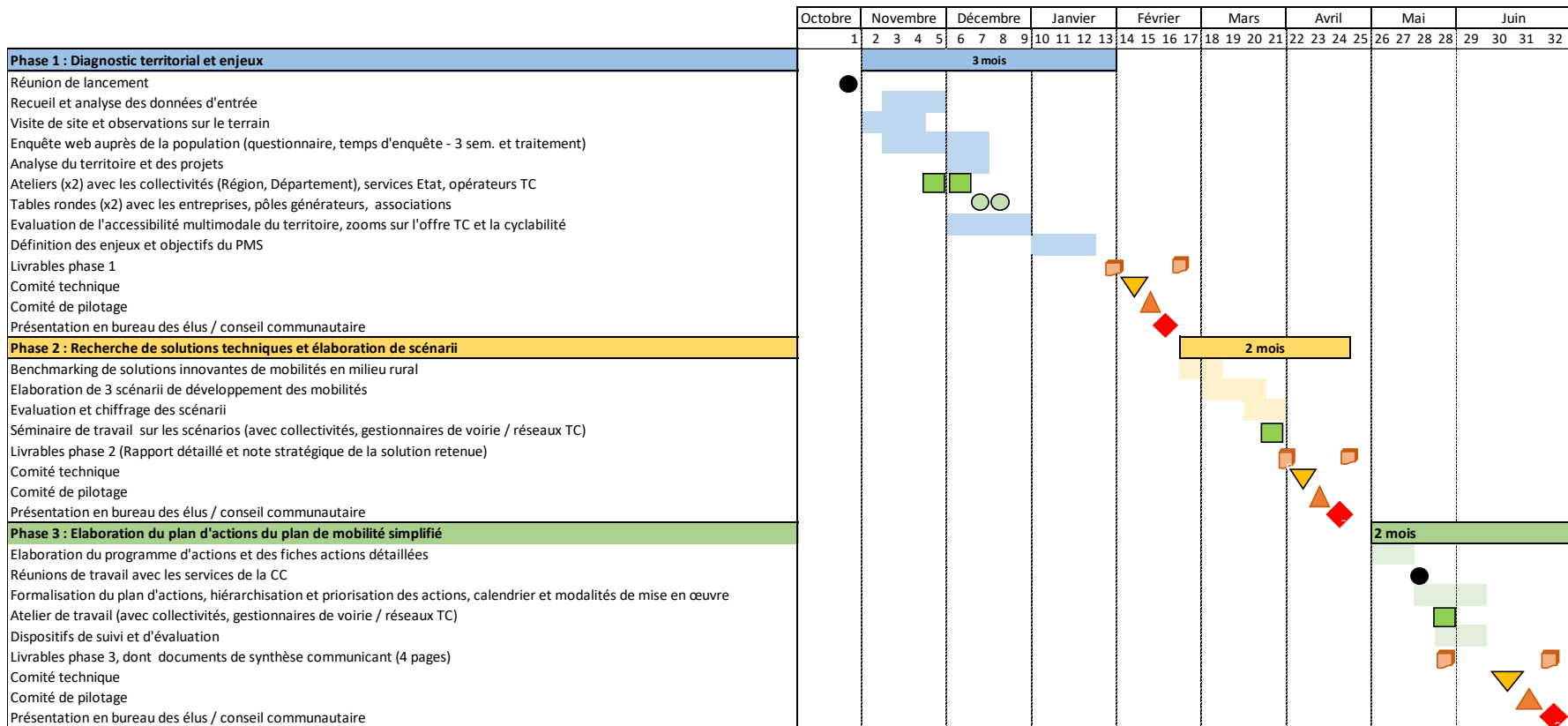


Figure 2- Planning de l'étude



## 2 Rappel des enjeux

### 2.1 Les enjeux à propos des mobilités douces

La mobilité douce est un levier important pour améliorer la circulation au sein des bourgs ainsi que sur les liaisons entre les bourgs à proximité. Le vélo est un moyen de transport dont l'utilisation est en forte hausse, y compris dans les territoires ruraux.

#### *2.1.1 Des aménagements à créer et développer sur le territoire*

Le territoire est peu doté 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-Ibouvillers. 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 cyclistes, moyennant un jalonnement des itinéraires et une sensibilisation des usagers au partage de la route.

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 et sécurisées. Il est prévu d'installer également du stationnement vélo en gare de Laboissière-Le Déluge dans le cadre d'un prochain réaménagement.

#### *2.1.2 Une pratique à encourager sur le territoire*

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>1</sup>.

Concernant l'équipement des habitants, 80% des ménages participant à l'enquête disposent d'un vélo et 65% ont un vélo en état de marche... Des ateliers de réparation ou d'auto-réparations peuvent être mis en place pour répondre à ces besoins.

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

#### *2.1.3 Un fort enjeu sur la pratique de la marche à pied*

La marche à pied est un mode qui est déjà développé au sein de Méru et Amblainville (environ 40% des personnes enquêtées habitant à Méru et Amblainville se déplacent à pied). L'omniprésence des voitures dans les rues rend cependant certains itinéraires peu confortables, notamment pour les personnes à mobilité réduite, et constitue un point à améliorer. De plus, sur le reste du territoire, la marche à pied reste un loisir, notamment avec les nombreux chemins de randonnée et chemins ruraux.

<sup>1</sup> Données de l'enquête mobilité, 2020

Forces	Faiblesses
<p>Des stationnements vélos installés dans les gares ;</p> <p>Des routes secondaires à faible niveau de trafic.</p>	<p>Peu d'aménagements cyclables ;</p> <p>Distances domicile-travail importantes.</p>
Opportunités	Menaces
<p>Potentiel de changement important ;</p> <p>Possibilité de développer le vélo sur les trajets domicile-travail de moins de 5km (Méru et Amblainville) ;</p> <p>Marche à pied au sein de Méru à améliorer/encourager .</p>	<p>Problème de sécurité sur les routes principales : beaucoup de poids lourds sur les routes sans aménagements ou zones de refuge ;</p> <p>Appréhension du danger/de l'effort, principalement pour les habitants de Méru et d'Amblainville.</p>

Figure 3- Analyse SWOT des mobilités douces

## 2.2 Les enjeux concernant les transports en commun

Le territoire des Sablons est doté d'un réseau de bus qui permet de répondre en premier lieu aux besoins des scolaires et des personnes non-motorisées (personnes âgées et usagers captifs). Pour répondre à la demande, le service de bus doit être optimisé afin d'offrir un plus grand nombre de courses.

### 2.2.1 Un service complet déployé sur le territoire

Il existe trois services complémentaires 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-Ibouwillers) ;
- Un système de transport en commun à la demande (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 services fonctionnent du lundi au vendredi. Sur le secteur de Méru et Amblainville la desserte s'effectue entre 4h30 et 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, ce qui offre une amplitude de desserte intéressante pour des communes rurales.

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

l'offre est saturée sur les lignes de TCAD (toutes les demandes de courses ne peuvent être honorées). Le temps de parcours doit être optimisé afin de pouvoir offrir plus de courses, à davantage d'usagers. Les distances inter-arrêts sont parfois proches (à moins de 500m). La localisation de ces arrêts pourra donc être revue.

Concernant le transport ferroviaire, les quatre gares bénéficient d'une bonne desserte en train. Cependant, les gares d'Esches et de Laboissière-Le Déluge sont moins aménagées et présentent moins de places de stationnement.

### 2.2.2 Une fréquentation en augmentation

La fréquentation des lignes régulières est en augmentation sur l'année 2019. 5% des participants de l'enquête utilisent le TCAD et 14% utilisent les lignes de bus régulières dont 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 contre 58% pour le TCAD, 29% pour faire des courses (42% pour le TCAD) 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.*

### 2.2.3 *La nécessité d'améliorer l'intermodalité pour améliorer l'attractivité des transports en commun*

Le troisième mode le plus utilisé est le TER, emprunté quotidiennement par 18% des participants à l'enquête. Il 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.

Ensuite, les lignes régulières Sablons bus sont utilisées par 14% des participants, le TCAD par 5% et les autocars régionaux par 2%.

L'intermodalité est pratiquée par 35% des actifs pour se rendre au travail. Pour prendre le TER par exemple, 40% des personnes utilisant le TER s'y rendent en voiture, 30% à pied et 30% via les transports en commun (20% les lignes régulières et 10% TCAD).

L'intermodalité entre le TCAD, les lignes régulières et le train, mais également les modes doux, doit donc être prise en compte afin de créer une alternative solide face à la voiture.

Forces	Faiblesses
<p>Moyens mis en place: 4 lignes régulières et deux services de TCAD ;</p> <p>Bonnes distances inter-arrêts ;</p> <p>Bonne desserte des pôles générateurs en accord avec le public ciblé sur la ligne.</p>	<p>Fréquence des bus basée sur les horaires scolaires et en lien avec les autres offres de transports (trains, cars) ;</p> <p>Temps de correspondance moyen en gare un peu long (10min en direction de Paris, 15min en direction de Beauvais) ;</p> <p>Absence d'offre sur le week-end.</p>
Opportunités	Menaces
<p>Fréquentation en augmentation (hors période covid);</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>

Figure 4- Analyse SWOT des transports en commun

## 2.3 Les enjeux concernant les autres modes de transports

### 2.3.1 *Les déplacements en voiture facilités*

Aujourd'hui, la voiture reste le mode le plus utilisé sur le territoire et notamment par les personnes habitant les communes extérieures au territoire. Un des enjeux forts est donc de mieux relier le territoire aux communes voisines via les transports en commun. De plus, la majorité des routes du territoire sont peu fréquentées. Il existe des axes plus forts, comme entre l'échangeur d'Amblainville, Méru et les différentes zones d'activités.

Par ailleurs, le trafic de poids lourd est très important sur certains axes, en lien avec les différentes zones d'activités présentes sur le territoire.

Enfin, malgré un grand nombre de stationnements offert aux voitures, il existe des problématiques de stationnement au sein de Méru.

### 2.3.2 *Le covoiturage, un moyen de transport à développer*

Le covoiturage est pratiqué principalement par des employés au sein d'une même entreprise. Il existe une plateforme de covoiturage [covoiturage.oise.fr](http://covoiturage.oise.fr) ainsi que des places réservées au covoiturage dans les gares de Méru et Bornel. Cependant, peu de personnes enquêtées connaissent cette plateforme. L'amélioration de la communication envers le covoiturage est donc un enjeu pour développer la pratique, le nombre de pratiquants réguliers étant essentiel pour développer l'offre de déplacements.

Forces	Faiblesses
<p>Des axes principaux largement dimensionnés ;</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 partages aménagées ;</p> <p>Des routes secondaires avec peu de trafic, en dehors de Méru et des ZAC ;</p> <p>Demande du développement du covoiturage.</p>	<p>Trafic important sur certains axes principaux et taux élevé de poids lourds décourageant les cyclistes ;</p> <p>Un mode de transport qui reste difficile à concurrencer en milieu rural.</p>

Figure 5- Analyse SWOT des déplacements motorisés



Figure 6- Synthèse des enjeux de mobilités du territoire de la Communauté de communes des Sablons

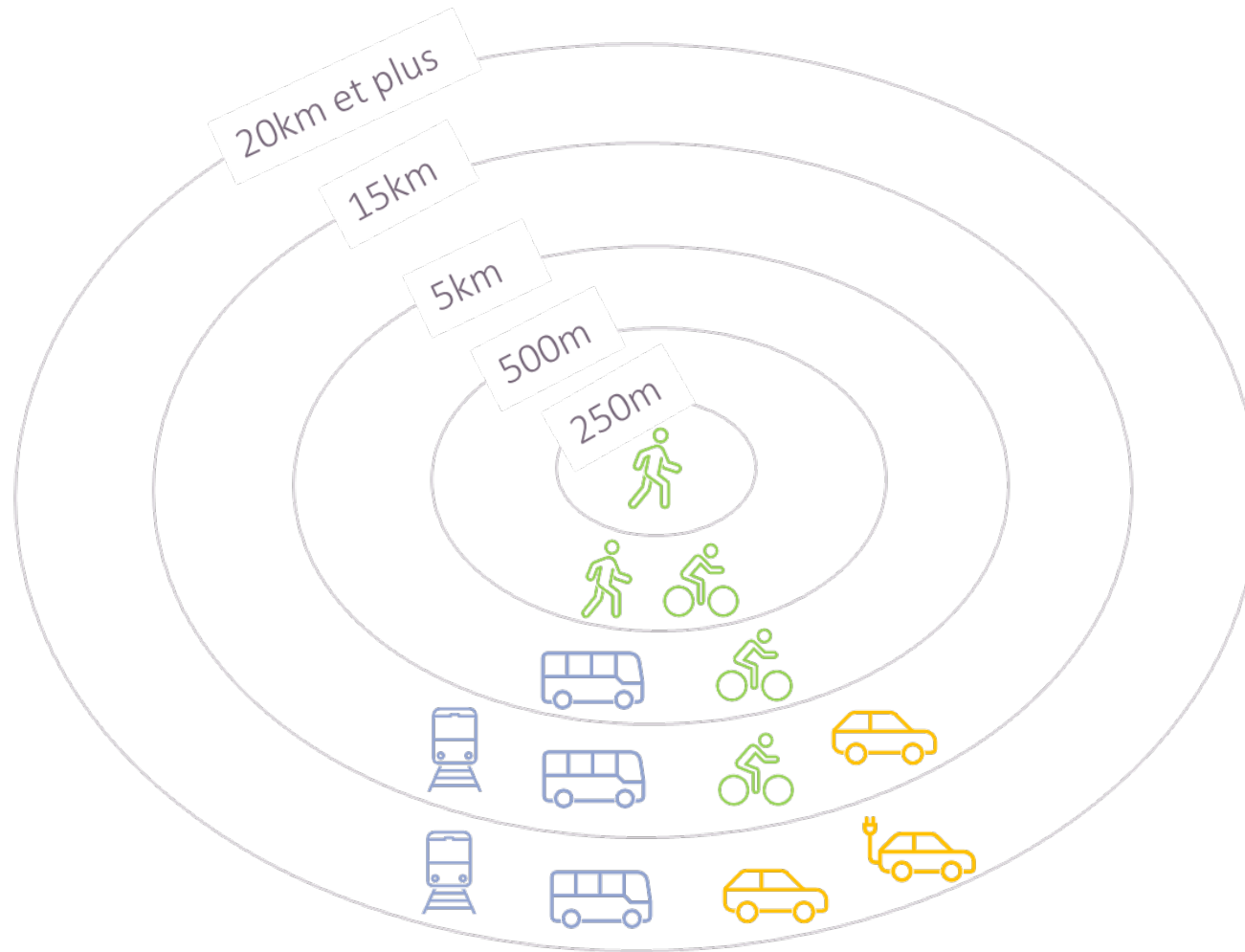


## 3 Présentation des scénarii proposés

### 3.1 Stratégie de développement des mobilités

Pour aménager les communes et les abords de pôles générateurs de trafic (type établissements scolaires, commerces etc.), les recommandations du Cerema pour développer les modes de déplacements sont :

- **Marche à pied** : développer en priorité la marche dans un rayon de 500m (par exemple autour de la mairie et des écoles)
- **Vélo** : dans un rayon de 250m à 5km, développer le vélo classique en priorité. Au-delà de 5km, le vélo à assistance électrique (VAE) peut être utilisé jusqu'à 12 à 15km en moyenne pour des trajets quotidiens. Cela peut être encouragé en installant des bornes de recharges électriques par exemple ou en incitant les habitants à l'achat de VAE.
- **Transports en commun** : pour les trajets entre 500m et plus de 20 km, le bus, le TCAD puis l'autocar sont les modes à développer. Le train est également un mode à prioriser pour les trajets de plus de 5km, lorsqu'une ligne ferroviaire est présente.
- **Covoiturage** : Le covoiturage est à encourager pour les trajets de plus de 5 kilomètres.
- **La voiture/voiture électrique** : ces modes seront utilisés pour les trajets de plus de 15 kilomètres. Le covoiturage sera à encourager sur ces trajets.



250m	Piéton
500m	Piéton Vélo
5km	Lignes régulières Vélo
15km	Train/Bus/TAD/ Autocar VAE Covoiturage
20km et +	Train/Bus/TAD/ Autocar Covoiturage Voiture/ Voiture électrique

Source: Ingetec

Figure 7- Schéma du principe d'aménagement utilisé

### 3.2 Les éléments communs aux scénarii

En tenant compte de ces principes d'aménagements, trois scénarii sont proposés :

- Un scénario tendanciel, allant dans la continuité des projets portés par la CCS et des tendances actuelles de déplacements ;
- Un scénario plus volontariste sur les déplacements domicile-travail, avec un travail des mobilités au niveau des zones d'activités notamment ;
- Et un scénario volontariste envers tous les types de déplacements.

Ces trois scénarios présentent des propositions communes, qui constituent donc des « invariants », car répondant à des enjeux forts sur le territoire.

	Éléments communs aux scénarios
Mobilités douces	Valoriser l' <b>utilisation des modes doux</b> sur de courtes distances : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Apaiser la circulation dans les bourgs</b> ;</li> <li>- Améliorer les <b>déplacements en modes doux au sein des ZAC</b>.</li> </ul>
Transports en commun	Développer les <b>points d'intermodalité</b> sur le territoire : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les services en gares (installation de consignes sécurisées, places de covoiturage pour les parkings non équipés...) ;</li> <li>- Poursuivre le <b>maillage du territoire avec des stations de mobilité</b> (borne de recharge électrique + place de covoiturage + arrêt de bus).</li> </ul>
Autres	Améliorer la <b>communication sur les mobilités</b> , notamment sur la plateforme de covoiturage.

Figure 8- Proposition pour les éléments communs à tous les scénarios

### 3.2.1 Les propositions en matière de mobilités douces

La première proposition est de poursuivre et/ou initier la démarche d'apaisement des centres-bourgs et en premier lieu du centre-ville de Méru. Une large palette d'aménagements et de réglementations permet un meilleur partage de l'espace public à moindre coût : doubles sens cyclables, modifications des plans de circulation locaux, création de points de stationnement, création de zones de rencontre...

La deuxième proposition est de faciliter les déplacements doux au sein des zones industrielles et artisanales. Il est possible d'intégrer dans les projets et extensions de ZAC des aménagements piétons et cyclables et de mener une réflexion sur l'amélioration des cheminements sur les zones existantes (insertion de bandes cyclables, chaussées à voie centrale banalisée, amélioration des cheminements existants...).



Figure 9- Double-sens cyclable, Villejuif



Figure 10- Semi-impasse, Rue d'Anglemont



Figure 11- Rétrécissement de chaussée, Maisons-Laffitte

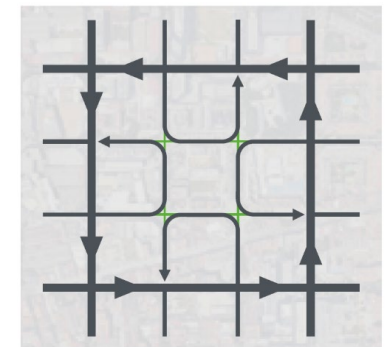


Figure 12- Principe de hiérarchisation de la voirie pour l'apaisement des voies résidentielles (extrait du guide de PeS)

### 3.2.2 Les propositions en matière de transports en commun

L'enjeu ici est de développer les points d'intermodalité sur le territoire. La première proposition est donc d'améliorer les services en gare en installant des consignes à vélo sécurisées en gare de Méru et Bornel et en créant des places de covoiturage pour les parkings de gare non équipés à l'heure actuelle (Esches et Laboissière-Le Déluge).



Figure 13- Exemple de consignes sécurisées en gare

Il est également proposé de mailler le territoire de « stations de mobilités » en s'appuyant sur le maillage existant de bornes de recharge électriques pour les compléter avec d'autres offres de mobilité. L'objectif est d'améliorer la visibilité de l'offre de mobilités alternatives, avec point unique par ville/village regroupant l'ensemble des mobilités : arrêt de bus scolaire, TCAD, point de rencontre covoiturage, stationnement vélos...



Figure 14- Exemple de point d'intermodalité en milieu rural (source : L'école du Design, Denis Charrier)

### 3.2.3 Les propositions en matière de mobilités alternatives

Ici la proposition principale est d'améliorer la communication autour de la plateforme covoiturage-oise.fr, qui reste encore peu connue. Une campagne de communication ciblée peut être envisagée pour augmenter son usage, et ainsi développer l'offre de mobilités, notamment pour les personnes non motorisées.

### 3.3 Scénario 1 : Scénario tendanciel

Ce scénario vise à prolonger et développer les actions déjà mises en place par la Communauté de communes. Ainsi, les principes de ce scénario sont d'améliorer les déplacements piétons et cyclables au sein et autour de Méru, d'améliorer les transports en commun en direction de Méru en améliorant l'efficacité du TCAD et d'encourager au covoiturage et aux mobilités alternatives à la voiture. Les actions de ce scénario sont tournées vers le pôle principal, Méru.

	Scénario 1 : Tendanciel
Eléments communs à tous les scénarios	<p>Valoriser l'utilisation des <b>modes doux</b> sur de courtes distances:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apaiser la circulation dans les bourgs ;</li> <li>- Améliorer les déplacements en modes doux au sein des ZAC.</li> </ul> <p>Développer les <b>points d'intermodalité</b> sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les services en gares (installation de consignes sécurisées, places de covoiturage pour les parkings non équipés...) ;</li> <li>- Continuer le maillage du territoire avec des stations de mobilité (borne de recharge électrique + place de covoiturage + arrêt de bus).</li> </ul> <p>Améliorer la <b>communication sur les mobilités</b>, notamment sur la plateforme de covoiturage et le réseau Sablons Bus.</p>
Mobilités douces	<p>Améliorer les <b>liaisons piétonnes et cyclables</b> dans les centre-bourgs au niveau des établissements scolaires, des centres commerciaux/centres-villes et des accès aux gares ;</p> <p>Créer des itinéraires cyclables sécurisés vers les communes à <b>moins de 5 km de Méru</b>;  <b>Jalonner des itinéraires cyclables</b> sur un périmètre de 15 km autour de Méru.</p>
Transports en communs	Améliorer <b>l'efficacité du TCAD</b> en optimisant les arrêts proposés.
Voitures et mobilités alternatives	Actions auprès des entreprises pour favoriser le covoiturage et les mobilités alternatives à la voiture individuelle

Figure 15- Propositions des actions pour le scénario 1

**Scénario 1**

**Éléments communs aux scénarios**

- ★ Améliorer les services en gare
- Améliorer les modes doux dans les ZAC
- Station de mobilité (borne de recharge, place de covoiturage et arrêt de bus si existant)

**Mobilité douces**

- ▨ Améliorer les centres bourgs en direction des écoles, centres commerciaux et gares
- ↔ Liaison sécurisée sur les 5km autour de Méru
- ↔ Jalonement sur les 15km autour de Méru

**Transports en commun**

- Optimisation des arrêts de TCAD

**Voiture et mobilités alternatives**

- ★ Développer les places de covoiturage dans les ZAE

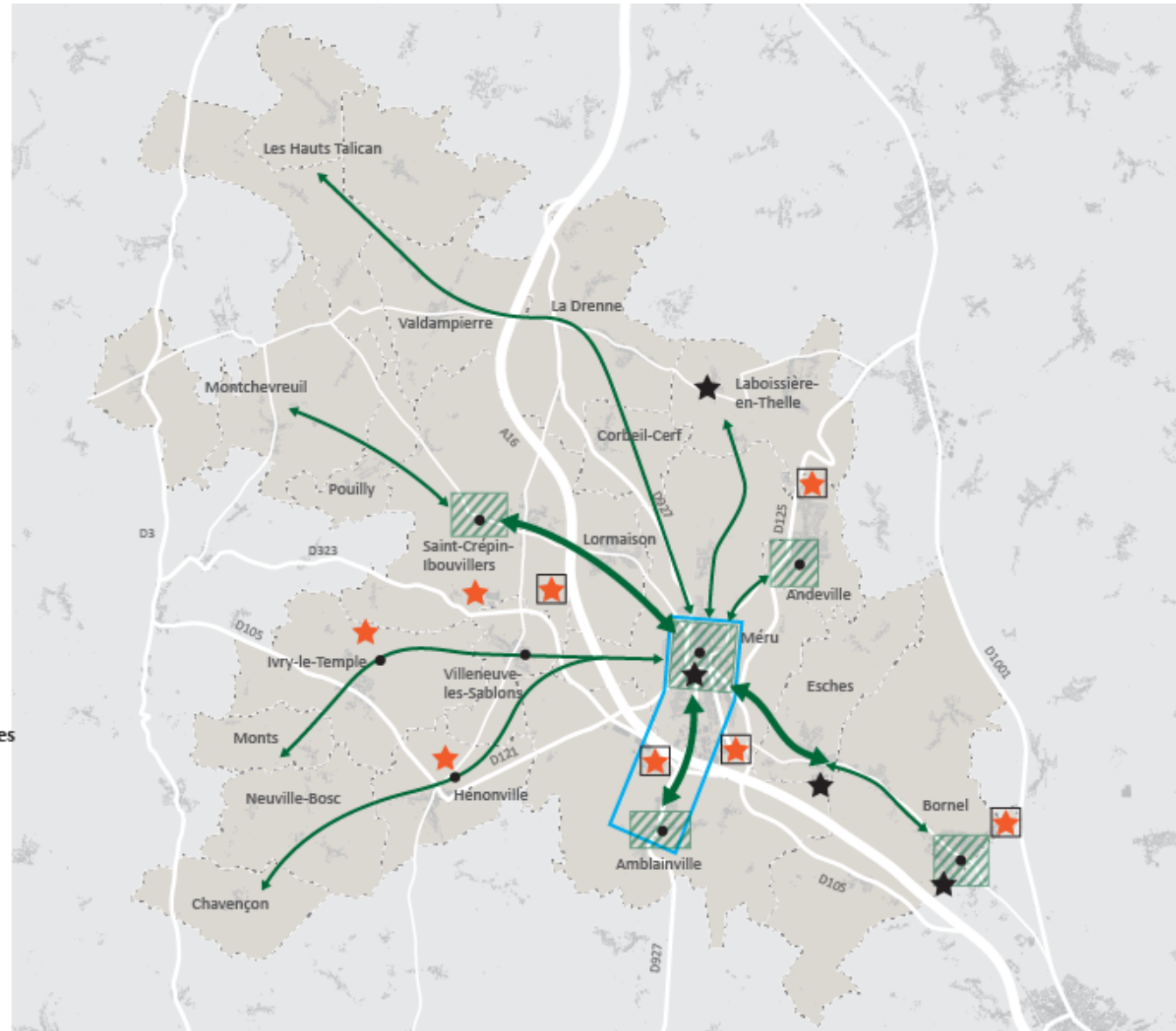


Figure 16- Schéma du scénario 1

### 3.3.1 Les propositions en matière de mobilités douces

Pour favoriser la mobilité douce, il est préconisé d'améliorer la circulation des cyclistes et des piétons au sein des centres-bourgs et centres-villes, notamment au sein de Méru. La marche à pied est déjà bien développée, le vélo a un potentiel important sur les déplacements de courtes distances. Cependant, la pratique doit être sécurisée par des aménagements cyclables. Les accès aux gares, aux équipements scolaires (collèges et lycées) et les centres commerciaux sont les zones à aménager en priorité.

Il est également préconisé d'aménager des liaisons douces sécurisées entre Méru et les principales communes à moins de 5 kilomètres : Saint-Crépin-Ibouwillers via Lormaison, Amblainville, Esches et Andeville. Pour Saint-Crépin-Ibouwillers et Amblainville, il est proposé de prolonger les liaisons douces projetées. Les 5 kilomètres permettent de cibler tous types de publics, avec des vélos classiques ou électriques (durée de trajet d'environ 20 minutes).

Enfin, des itinéraires cyclables peuvent être jalonnés dans un périmètre de 15 kilomètres en utilisant des routes peu circulées. Cela permet aux habitants ayant un vélo à assistance électrique ou ayant une bonne condition physique de rejoindre Méru en sécurité pour des déplacements du quotidien. Il y a là également un intérêt pour le développement du vélo de loisirs et touristique.

### 3.3.2 Les propositions en matière de transports en commun

Pour les transports en commun, l'objectif est d'améliorer la desserte en TCAD depuis les communes rurales vers Méru. Pour offrir plus de courses, le but est d'améliorer son efficacité. Pour cela, plusieurs solutions sont proposées :

- Division du TAD en plusieurs zones (correspondant à chaque véhicule) pour plus d'efficacité
- Optimiser les arrêts desservis (limitation du nombre d'arrêts desservis à Méru et définition des points d'arrêts spécifiques)
- Réutilisation d'un ou plusieurs véhicules scolaires pour augmenter l'offre de services
- Permettre une réservation via internet/application mobile
- Fonctionnement le samedi

Un benchmark des solutions appliquées sur d'autres réseaux de transports en commun a été effectué.



➤ *Exemple du TAD de Saint-Flour : Division du TCAD en zones*

### Contexte et mise en service:

- Communauté de communes d'environ 23 500 habitants et 53 communes
- Située au sud-ouest de la région Auvergne Rhône Alpes

### Le +:

- Division en 3 zones du TAD pour plus d'efficacité

### Présentation du service

- Mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2019
- Desserte des 53 communes
- Service complémentaire aux autres offres de mobilités du territoire
- Forme zonale avec une organisation semi-polarisée
- Territoire divisé en 3 secteurs pour plus d'efficacité dans la prise en charge des personnes
- Public : principalement les personnes âgées et les jeunes non motorisés

**le TAD*i*, c'est quoi ?**

Le TAD*i* est un service de transport à la demande. Il vous permet de vous déplacer de votre domicile jusqu'à Saint-Flour.

**Pour qui ?** Tous les habitants de la Communauté de communes du Pays de Saint-Flour - Margeride peuvent utiliser le TAD*i*.

**Où ?** Les résidents de Saint-Flour peuvent utiliser le TAD*i* si leur domicile est situé à plus de 500 m d'un arrêt du Flairbus.

**Quand ?** Le TAD*i* fonctionne uniquement sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Saint-Flour - Margeride : communes d'Arboux, Anglades de Saint-Flour, Chaliers, Chalignes, Coran, Cussac, Favennes, Latsch, Lavastrie, Les Terres, Lortières, Loupessac, Mandières, Monchamps, Paulhus, Reiffac, Ruynes-en-Margeride, Saint-Georges, Saint-Flour, Saint-Jur, Saint-Marc, Séviers, Soulagues, Taxavelle, Thiers, Vabres, Médières-Saint-Loup, Vieillespesse, Villédeu.

**ARRIVÉE à Saint-Flour** DÉPART de Saint-Flour

à 9h30 à 14h00 à 12h00 à 17h00

**Comment réserver mon TAD*i* ?**

Réservation par téléphone du lundi au samedi entre 8h00 et 20h00 (sauf jours fériés)

**04 71 60 71 72**

La réservation se fait jusqu'à la veille de la course le soir vers 18h00.

La veille, avant 20h, le transporteur vous précise, par téléphone, votre horaire de départ de votre domicile et l'heure d'arrivée chez vous, si vous avez fait le choix d'un aller-retour.

**Combien ça coûte ?** 4€ l'aller par personne

Tarif unique quelle que soit la distance 2€ l'aller-retour Gratuit pour les enfants de - de 5 ans Les 65€ et plus versés à bord du TAD*i* déduisent votre montant ?

**le transport à la demande Simple et économique**

4€ l'aller par personne 7€ l'aller-retour

A partir de 16 ans

Prise en charge de votre domicile vers Saint-Flour

Réservation la veille avant 18h00

**04 71 60 71 72**

4 juin 2019

➤ *Exemple du TCAD de Riom Limagne : Création d'arrêts et de lignes définies*

**Contexte et mise en service:**

Communauté d'agglomération de 31 communes du Puy-de-Dôme

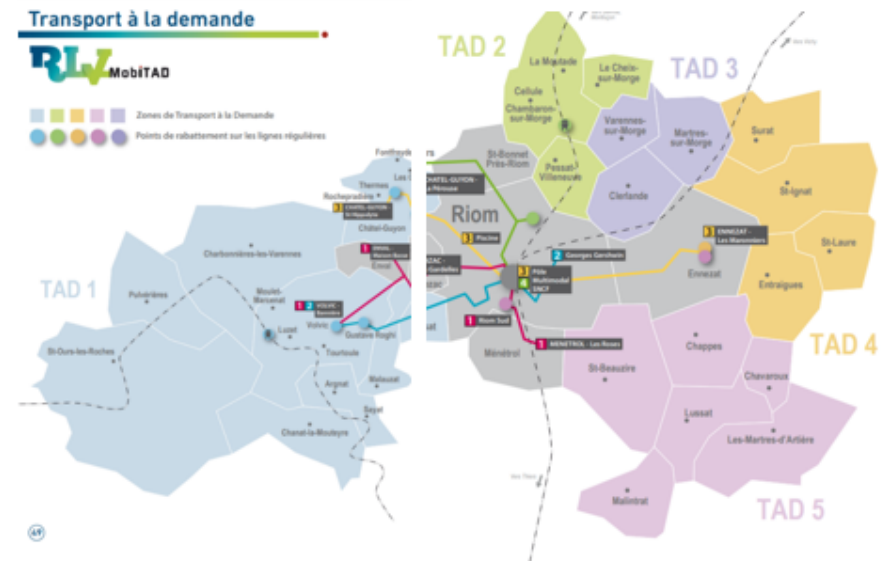
Population : environ 67 000 habitants

**Présentation du service**

- Territoire desservi par 4 lignes régulières
- Une offre de TAD qui complète l'offre
- S'adresse aux habitants des communes non desservies par les lignes régulières
- TAD de forme zonale avec une organisation arrêt par arrêt

**Les +:**

- Division en zones du TAD pour plus d'efficacité
- Les utilisateurs se rendent à des arrêts
- Différents types de tarifs sont proposés selon les profils (abonnement jeune, tarif réduit, pass solidarité, occasionnel etc.)



Source: RLV

Figure 18- Exemple du TCAD de Riom Limagne

➤ *Exemple du TCAD de Privas Centre Ardèche :  
Réutilisation des bus scolaires*

**Contexte et mise en service:**

Communauté d'agglomération française, située dans le département de l'Ardèche  
43 500 habitants

**Le +:**

- Réutilisation des véhicules de transports scolaires

**Présentation du service**

- Mis en place en septembre 2018
- TAD circule sur l'ensemble des communes non desservies par les lignes régulières
- Service hebdomadaire le jour de marché
- Public : principalement les personnes âgées
- Fonctionnement : horaires et points d'arrêts définis en amont. Circulation du véhicule après le transport scolaire (pas de coût de mise à disposition du véhicule)
- Utilisation : 182 courses déclenchées par 420 usagers, pour un coût de 13 000 €

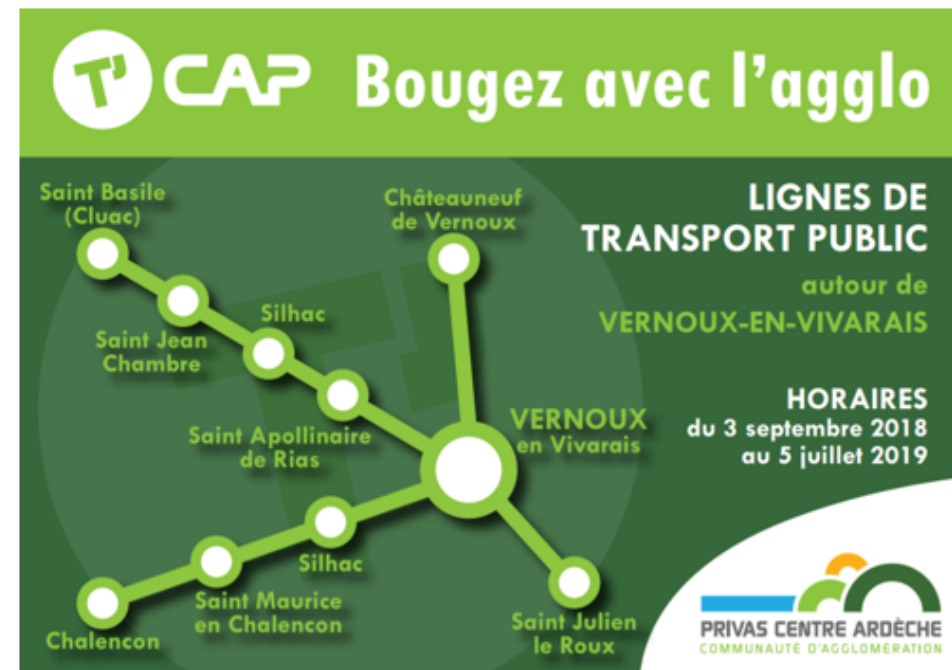


Figure 19- Exemple du TCAD de Privas Centre Ardèche

### *3.3.3 Les propositions en matière de mobilités alternatives*

Pour développer les mobilités alternatives, des actions devront être menées auprès des entreprises pour favoriser le covoiturage et les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Dans un premier temps, les entreprises pourront relever les besoins de leurs employés et jouer un rôle pour faciliter la mise en relation pour le covoiturage (exemple : mettre en relation les personnes habitant dans la même commune afin qu'elles discutent de leurs horaires). La communauté de communes pourra sensibiliser les entreprises du territoire sur la mise en place du forfait mobilités durables en organisant des ateliers d'accompagnement. Elle pourra également les accompagner sur l'implantation de stationnement vélo et jouer un rôle d'unificateur pour la mise en œuvre de Plan de déplacements Inter-entreprises à l'échelle des principales zones industrielles et artisanales.

De plus, la mobilité alternative pourra être promue lors d'événements du type « Semaine de la mobilité » en organisant des challenges dans les entreprises et/ou en organisant des événements permettant aux habitants d'être informés sur l'offre du territoire, d'avoir un diagnostic mobilité, de tester des vélos à assistance électriques etc. Il peut également y avoir des séances d'informations et de sensibilisation sur la mobilité durable.

### 3.4 Scénario 2 : Scénario volontariste pour les déplacements domicile-travail

Le scénario 2 vise à développer les solutions de mobilités pour les déplacements domicile-travail en particulier. Ces flux sont un levier important car ils sont quotidiens et nombreux. Les objectifs seront donc d'améliorer les flux entre la gare et les zones d'activités, mais également la desserte des communes sur le territoire en direction de ces ZAC. Il est également proposé de mettre à disposition des flottes mutualisées au sein des ZAC pour que les employés puissent disposer d'une voiture et/ou un vélo en cas de déplacement professionnel.

Scénario 2 - Volontariste vers les déplacements domicile-travail	
Éléments communs à tous les scénarios	<p>Valoriser l'utilisation des modes doux sur de courtes distances:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apaiser la circulation dans les bourgs ;</li> <li>- Améliorer les déplacements en modes doux au sein des ZAC.</li> </ul> <p>Développer les points d'intermodalité sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les services en gares (installation de consignes sécurisées, places de covoiturage pour les parkings non équipés...);</li> <li>- Continuer le maillage du territoire avec des stations de mobilité (borne de recharge électrique + place de covoiturage + arrêt de bus).</li> </ul> <p>Améliorer la communication sur les mobilités, notamment sur la plateforme de covoiturage.</p>
Mobilités douces	<p>Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables dans les centre-bourgs au niveau des établissements scolaires, des centres commerciaux/centres-villes, des accès aux gares et aux arrêts de transports en commun équipés de stationnements vélo ;</p> <p>Créer des itinéraires cyclables sécurisés vers les communes à moins de 5 km de Méru et des pôles relais ; Jalonner des itinéraires cyclables sur un périmètre de 15 km autour de Méru ;</p> <p>Proposer un service de location de VAE</p>
Transports en communs	<p>Proposer des nouveaux points d'arrêts de TCAD dans les zones d'activités de Saint-Crépin-Ibouvillers et Andeville ;</p> <p>Equiper les arrêts de transports en commun de consignes vélo sécurisées ;</p> <p>Equiper la gare de Méru d'un parking relais payant (hors abonnement TER), d'une voiture en libre-service et d'un parc à vélo.</p>
Voitures et mobilités alternatives	<p>Actions auprès des entreprises pour favoriser le covoiturage et les mobilités alternatives à la voiture individuelle</p> <p>Equiper les ZAC de flottes mutualisées de vélos cargos électriques et de véhicules électriques.</p>

Figure 20 - Propositions pour le scénario 2

**Scénario 2**

**Éléments communs aux scénarios**

- ★ Améliorer les services en gare
- Améliorer les modes doux dans les ZAC
- Compléter le maillage de station de mobilité

**Mobilité douces**

- ▨ Améliorer les centres bourgs en direction des écoles, centres commerciaux, gares et arrêts TC
- ↔ Liaison sécurisée sur les 5km autour de Méru
- ↔ Jalonement sur les 15km autour de Méru
- ↔ Liaison sécurisée de moins de 5km depuis les pôles relais

**Transports en commun**

- Optimisation des arrêts de TCAD
- ▨ Création d'arrêts de TCAD
- Equiper les arrêts TC de consignes vélo
- ★ Equiper la gare de Méru d'un P+R, d'une voiture libre service et d'un parc vélo

**Voiture et mobilités alternatives**

- ★ Développer les places de covoiturage dans les ZAE



**INGETEC**  
04/2021

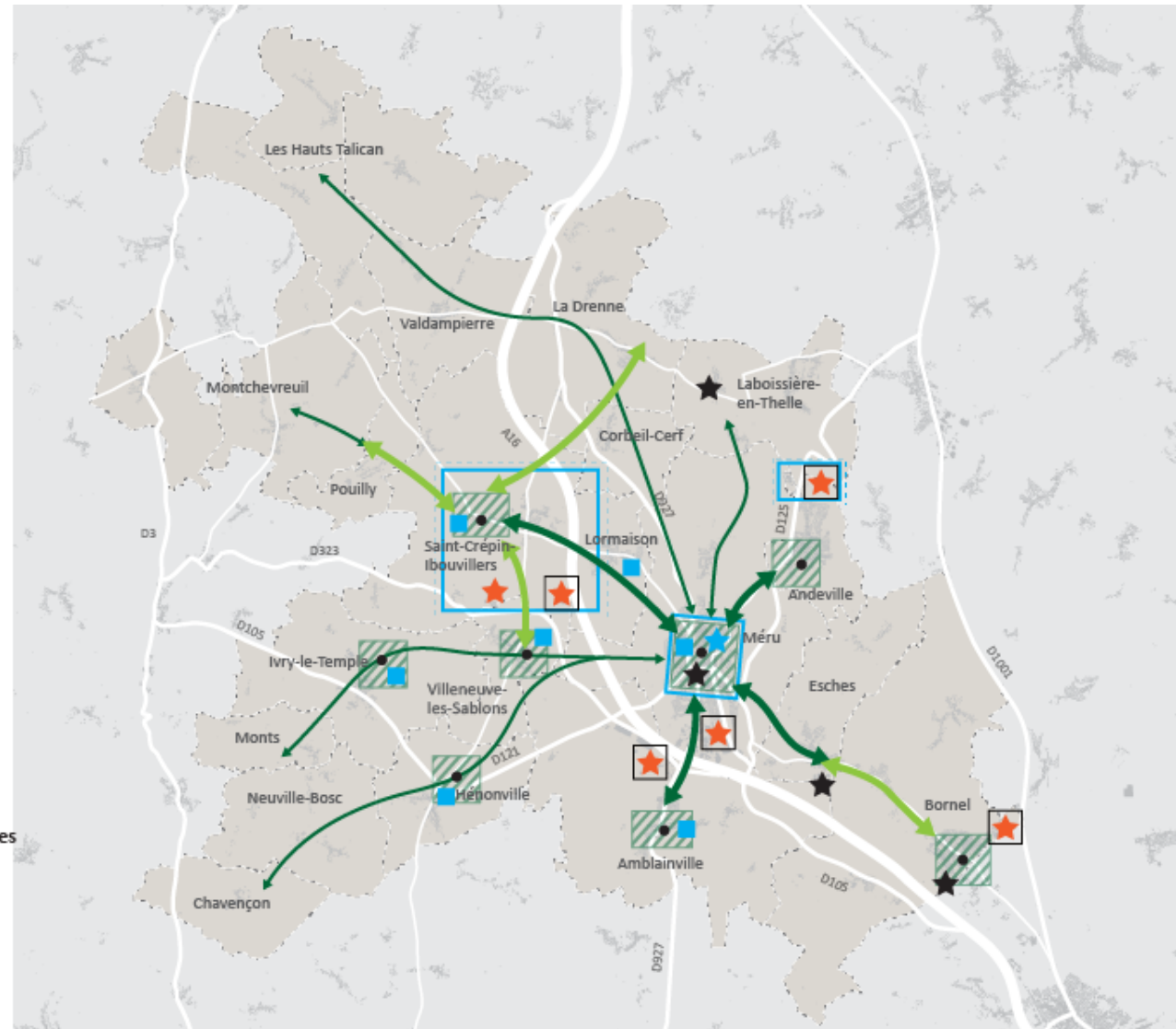


Figure 21 – Schéma du scénario 2

### *3.4.1 Les propositions en matière de mobilités douces*

Le réseau cyclable est complété avec des liaisons sécurisées de moins de 5km autour des pôles relais de Bornel et Saint-Crépin-Ibouwillers. Cela permet aux employés habitant sur le territoire de se rendre à vélo sur les lieux de travail.

De nombreux employés habitent également dans les territoires voisins. Afin de permettre à ces habitants de se rendre autrement sur les ZAC, il est proposé de mettre en place un service de location longue durée en gare pour les employés des entreprises. Cela leur permettra d'avoir l'assurance de trouver un vélo à leur arrivée pour rejoindre leur lieu de travail, en supprimant la contrainte du vélo dans le train. Cette action devra être complétée par la mise à disposition d'espaces de stationnement vélo ou de consignes sécurisées par les entreprises, sur site afin de stationner le vélo en journée.

Pour cela, il existe plusieurs services de location de vélos, comme la location de vélo au sein d'une communauté de communes ou les vélos en libre-service, tenu par des exploitants privés comme Zoov ou Green On (voir benchmark en pages suivantes).

### Contexte

Communauté de communes du Val de Drôme: 30 communes, 30 000 hab.

Zone avec peu de relief en vallée et des dénivelés plus importants sur les contreforts des Alpes.

### Présentation du service vélo

La communauté de communes Val de Drôme a mis en place un service de location de vélo dans le cadre d'une expérimentation « 2 roues » entre 2017 et 2019.

Dans le cadre de cette expérimentation, la CCVD a acquis 22 vélos électriques, 5 vélos électriques 45 km/h et 5 scooters électriques.

1 mois	2 mois	3 mois	6 mois
30 euros	60 euros	90 euros	150 euros

Figure 22 – Durée des locations proposées et tarifs, sur la base d'1 jour = 1 euro

### Usages et fréquentations

15 communes ont participé à l'expérimentation. 500 utilisateurs ont testé les vélos électriques et scooters.

### Coûts de la mise en place du service

L'expérimentation a coûté **100 000€** pour les deux ans. La CC a reçu une subvention à hauteur de **64 000€** par le programme TEPCV.

Tous les 2 ans, les vélos sont revendus aux habitants du territoire pour un prix de 800 euros/vélo.

Il reste 1516 euros par vélo (toutes charges comprises, assurances, réparations et transport) à la charge de la CCVD.

**=> Autre exemple à proximité : La CC Plaine d'Estrée a mis en place un service de location de 17 VAE et vélos cargos.**



### Contexte et mise en service:

Orsay, commune de l'Essonne de 15 500 habitants a mis en place un service de vélo Zoov en libre service en 2018.

### Présentation du service vélo en libre service

Les stations de vélo sont implantées vers la gare RER, et dans le reste de la ville vers les pôles générateurs de mobilité tel que les lieux d'études. Il s'adresse à toutes personnes souhaitant se déplacer sur le territoire. Un nouveau modèle de station composée d'une seule borne permet de garer jusqu'à 20 vélos sur une place de parking standard. Les vélos créent une ligne d'énergie partagée, sur laquelle chaque vélo peut se connecter pour apporter de l'énergie ou en recevoir. Le vélo dispose d'une autonomie de 45km et se recharge de 5km en 10 minutes. Les utilisateurs du service seront facturés après chaque trajet au tarif de 1€ + 0,15€ la minute. Pour les entreprises qui installent des stations devant leurs locaux, Zoov propose le tarif préférentiel de 2€ les 20 minutes.

### Le mode de gestion

Partenariat privé public avec zoov et la collectivité.



Figure 23 – Station vélo Zoov Essonne, source : Zoov

### Contexte et mise en service:

L'agglomération de Saint Nazaire compte 153 000 habitants. Mise en place du service opéré par Green One le 1<sup>er</sup> Mars 2018.

### Présentation du service vélo en libre service

Les stations de vélo sont implantées à la gare. Partenariat avec la SNCF dont le but est de finir les derniers kilomètres entre la gare et le lieu de travail. Il s'adresse donc aux travailleurs du quotidien. Les travailleurs prennent le vélo à la station proche de la gare, se rendent sur leur lieu de travail et le redéposent le soir à cette même station.

La station positionnée à la gare a une capacité de 15 vélos.

#### TARIFS :

Utilisateurs occasionnels non abonnés TER : **1€/heure**

Utilisateurs occasionnels abonnés TER : **0,50€/heure**

Abonnement illimité pour abonnés TER : **9€/mois (durée maximum d'un emprunt : 15 h)**

### Le mode de gestion

Partenariat privé public avec la SNCF, la collectivité et Green One.

Peuvent être implantés pour une collectivité ou une entreprise



Figure 24 – Station vélo, Gare SNCF Saint Nazaire

## AU DÉPART



### 1. LA VÉLOSTATION

- Le vélo est disponible
- Le vélo est réservé ou indisponible



### 2. DÉBLOQUER UN VÉLO

Scannez le QR code ci-contre avec un smartphone ou une tablette ou allez sur le site [www.vls-carene.fr](http://www.vls-carene.fr) et suivez les instructions.



### 3. TAPEZ LE CODE

Tapez le code obtenu sur le pavé numérique à droite du vélo choisi



### 4. LIBÉRER UN VÉLO

Poussez le vélo en avant puis tirez-le pour le décrocher.



## EN CHEMIN

### 5. ACCROCHER SON VÉLO

En dehors de la station, accrochez systématiquement le vélo à un point fixe avec le cadenas prévu à cet effet.

#### > ACCROCHER L'ANTIVOL

Enfoncez le bout de l'antivol dans l'encoche située à gauche de l'accroche frontale. À droite se trouve la clé : faites un quart de tour dans le sens anti-horaire et tirez.

#### > DÉCROCHER L'ANTIVOL

Enfoncez la clé, tournez d'un quart de tour dans le sens horaire et tirez en même temps sur le cadenas.

## AU RETOUR Le vélo est restitué sur la station de départ



### 6. RESTITUER UN VÉLO

Enfoncez fermement le vélo dans une borne libre. Un signal sonore annonce le bon retour du vélo.



### 7. LOCATION TERMINÉE

- Votre vélo est bien verrouillé et est disponible pour un prochain utilisateur

Figure 25 – Mode de fonctionnement des vélos Green On

### 3.4.2 Les propositions en matière de transports en commun

Concernant les transports en commun, le premier objectif est d'étendre le service de TCAD aux zones d'activités de Saint-Crépin-Ibouwillers et d'Andeville en créant un point d'arrêt ayant le même statut que ceux de Méru et Amblainville.

Les ZAC d'Amblainville et de Méru sont déjà desservies par le TCAD, Esches et Bornel sont desservies par le train, il est donc nécessaire de desservir également les ZAC de Saint-Crépin-Ibouwillers et d'Andeville, qui sont en développement. L'action est complétée par l'amélioration du TCAD figurant dans les éléments communs à tous les scénarios afin d'améliorer le nombre de courses journalières. La desserte de ces ZAC permet aux habitants du territoire habitant dans des zones non desservies par la ligne E de se rendre sur les zones d'activités pour travailler. C'est donc un potentiel d'employés supplémentaire pour les entreprises, qui peuvent attirer des locaux ne disposant pas de permis de conduire ou de voiture.

A cette action s'ajoute l'équipement des arrêts de transports en commun de consignes vélos sécurisés. Cette action permet aux salariés de stationner leur vélo à l'arrêt de bus et d'utiliser le vélo en complément du bus en sécurité.

La dernière action est de transformer le parking de la gare de Méru en parking-relais. Les objectifs sont de limiter le rabattement de personnes extérieures au territoire vers la gare de Méru par « effet d'aubaine » ainsi que d'encourager le rabattement en modes doux vers la gare, pour les habitants de Méru notamment. Cela permet également de générer des recettes pour la collectivité, qu'elle pourra réinvestir pour développer l'offre de mobilités alternatives. La voiture étant un mode parfois

obligatoire en zone rurale pour certains travailleurs, le système pourra comprendre un prix réduit voire gratuit pour les personnes disposant d'un abonnement TER. Les navetteurs quotidiens n'ayant pas le choix d'utiliser la voiture pourront donc continuer de se stationner sur le parking de la gare. Il est également recommandé de mettre à disposition une voiture en libre-service à la gare afin de favoriser l'intermodalité, notamment pour les visiteurs extérieurs au territoire.

### 3.4.3 Les propositions en matière de mobilités alternatives

Il est proposé d'équiper les zones d'activités avec des flottes mutualisées de vélos électriques (y compris des vélos cargos, permettant le déplacement de charges lourdes ou de matériel sur des courtes distances) et des véhicules électriques. L'objectif est de permettre aux salariés de venir grâce à des modes alternatifs à la voiture et d'avoir des véhicules à disposition sur place pour les déplacements professionnels. La mutualisation entre les entreprises permet de réduire le nombre de véhicules stationnés et non utilisés. Un calendrier mutualisé peut être mis en place afin de s'assurer de la disponibilité des voitures/vélos. Cela permet également de connaître le taux d'occupation des véhicules. Cette solution demande une évaluation juste des besoins avec la mise en place d'un Plan Inter-Entreprise ainsi que d'une organisation entre les entreprises et une rigueur de la part des employés afin de recharger les batteries pour les prochains utilisateurs.

La communauté de communes de Lunéville à Baccarat a mis à disposition sur son territoire un réseau de véhicules électriques mutualisés, exploité par l'entreprise Clem.

## Contexte

La communauté de communes du territoire de Lunéville à Baccarat, se situe dans la Meurthe et Moselle et compte environ 40.000 habitants.

## Présentation du service

Mise en place: 07/2020.

42 véhicules électriques en autopartage sont répartis dans les villes et les villages de la communauté de communes (1 voiture/commune minimum).

## Fonctionnement

Les usagers doivent s'inscrire sur une plateforme via internet. Il existe différentes formules avec ou sans abonnement. Coût de location : entre 1,50 et 5 euros/h.

## Les coûts d'investissement et modalités de financement

L'investissement pour ce projet s'élève à 1.600.000 euros (dont aides européennes) pour 42 véhicules soit 38 000 euros/ voiture installée.

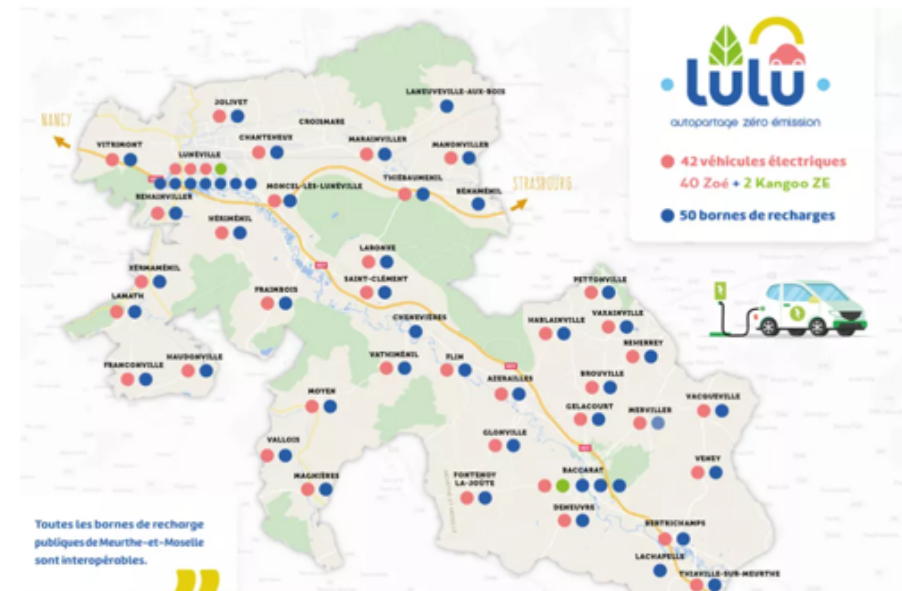


Figure 26 – Localisation des véhicules électriques et des bornes déployées, source : Clem

### 3.5 Scénario 3 : Scénario volontariste pour tous types de déplacements

Le scénario 3 est le plus volontariste, il cible en effet tous les types de déplacements : domicile-travail mais également les déplacements de loisirs, les déplacements des scolaires etc. Les actions proposées sont complémentaires à celles proposées dans les scénarios précédents.

Scénario 3 - Volontariste vers tous types de déplacements	
Eléments communs à tous les scénarios	<p>Valoriser l'utilisation des modes doux sur de courtes distances:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apaiser la circulation dans les bourgs ;</li> <li>- Améliorer les déplacements en modes doux au sein des ZAC.</li> </ul> <p>Développer les points d'intermodalité sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les services en gares (installation de consignes sécurisées, places de covoiturage pour les parkings non équipés...);</li> <li>- Continuer le maillage du territoire avec des stations de mobilité (borne de recharge électrique + place de covoiturage + arrêt de bus).</li> </ul> <p>Améliorer la communication sur les mobilités, notamment sur la plateforme de covoiturage.</p>
Mobilités douces	<p>Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables dans les centre-bourgs au niveau des établissements scolaires, des centres commerciaux/centres-villes, des accès aux gares et aux arrêts de transports en commun équipés de stationnements vélo ;</p> <p>Créer des itinéraires cyclables sécurisés vers les communes à moins de 5 km de Méru et des pôles relais ;  <b>Créer des itinéraires cyclables locaux entre les pôles de vie;</b>            Jalonner des itinéraires cyclables sur un périmètre de 15 km autour de Méru ;</p> <p><b>Proposer un service de location de VAE.</b></p>
Transports en communs	<p>Proposer des nouveaux points d'arrêts de TCAD en direction du centre-bourg de Saint-Crépin-Ibouwillers et de sa zone d'activités;</p> <p><b>Optimiser les lignes régulières (A, B, C et E) au sein de Méru et étendre la ligne C jusqu'à la ZAC Angleterre d'Andeville ;</b></p> <p>Equiper les arrêts de transports en commun de consignes vélo sécurisées;</p> <p>Equiper la gare de Méru et <b>Bornel</b> d'un parking relais payant (hors abonnement TER), d'une voiture en libre-service et <b>d'un parc à vélos.</b></p>
Voitures et mobilités alternatives	<p>Actions auprès des entreprises pour favoriser le covoiturage et les mobilités alternatives à la voiture individuelle</p> <p><b>Mettre à disposition des habitants des coachings de mobilité.</b></p>

Figure 27 – Propositions pour le scénario 3

**Scénario 3**





**Éléments communs aux scénarios**

- ★ Améliorer les services en gare
- Améliorer les modes doux dans les ZAC
- Compléter le maillage de station de mobilité


**Mobilité douces**

-  Améliorer les centres bourgs en direction des écoles, centres commerciaux, gares et arrêts TC
-  Liaison sécurisée sur les 5km autour de Méru
-  Jalonnement sur les 15km autour de Méru
-  Liaison sécurisée de moins de 5km depuis les pôles relais
-  Itinéraire cyclable entre les bourgs

**Transports en commun**

-  Création d'arrêts de TCAD vers la ZAC de St-Crépin-Ibouvillers
-  Optimisation des lignes régulières
-  Equiper les arrêts TC de consignes vélo
-  Equiper la gare de Méru et Bornel d'un P+R, et la gare de Méru d'un service de location VAE

**Voiture et mobilités alternatives**

-  Equiper les ZAE de places de covoiturage et amélioration des modes doux

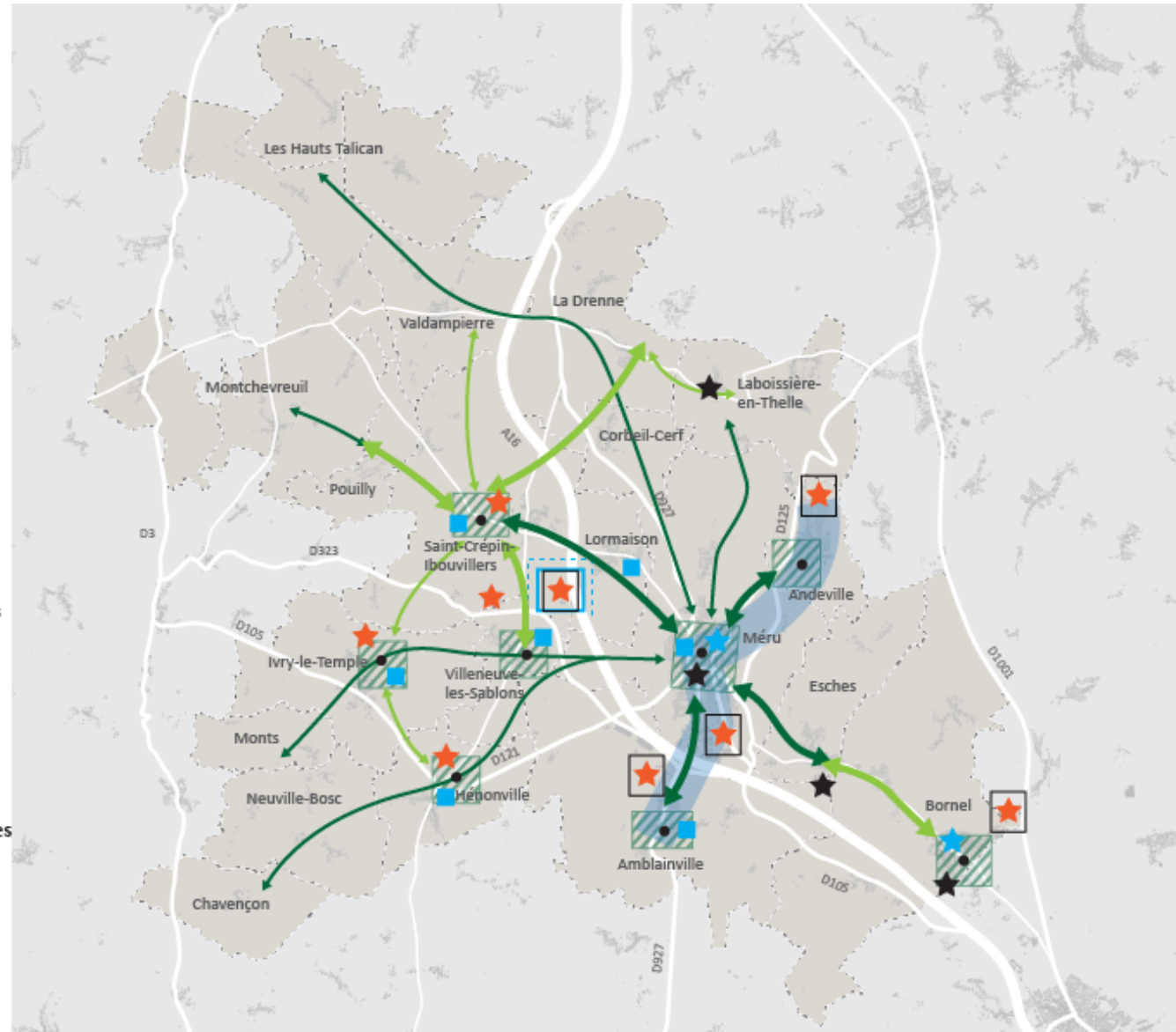


Figure 28 – Schéma du scénario 3



### 3.5.1 Les propositions en matière de mobilités douces

Dans ce scénario, il est proposé de compléter les aménagements cyclables en créant des itinéraires entre les pôles de vie, c'est-à-dire les communes ayant une attractivité entre elles grâce à leur proximité ou l'attrait d'un pôle générateur (gare, commerces, zones d'emplois etc.). Les liaisons proposées sont entre Ivry-le-Temple et Hénonville pour la desserte des zones d'activités, entre Valdampierre et Saint-Crépin-Ibouwillers et Ivry-le-Temple/Saint-Crépin-Ibouwillers pour l'attraction des commerces de Saint-Crépin-Ibouwillers et entre La Drenne et Laboissière-en-Thelle pour la desserte de la gare.

De plus, un service de location de VAE est également proposé dans ce scénario 3, mais à destination des habitants. Il est possible de mettre en place un service longue durée, entre 6 mois et 1 an (voir le système de location de la communauté de communes du Val de Drôme, page 31) ou une location de courte durée, situé dans des stations sur espace public ou dans un point d'accueil type Office de Tourisme ou Communauté de communes.

### 3.5.2 Les propositions en matière de transports en commun

Il est proposé d'optimiser les lignes régulières de Méru et Amblainville en modifiant les arrêts desservis afin d'étendre une ligne vers la ZAC d'Andeville. Il est possible de diminuer le nombre d'arrêts de transports au sein de Méru car les arrêts sont relativement proches. Il est possible d'augmenter la distance inter-arrêts et de favoriser la marche à pied et les déplacements à vélo à l'intérieur de la commune, notamment en direction des établissements scolaires. Cela permet d'améliorer les temps de parcours et le nombre de courses par jour. Il sera donc également possible

d'étendre une ligne, éventuellement la ligne C pour créer une « ligne des entreprises », qui dessert la ZAC d'Amblainville, de Méru et d'Andeville. La desserte d'Andeville permet de pallier le dénivelé entre Méru et la commune, limitant les flux piétons et cyclistes.

En complément de cette action, la gare de Bornel sera équipée d'un parking relais, comme la gare de Méru dans le scénario 2. Cela permet d'éviter les « effets d'aubaine », des habitants de Chambly ou Persan qui viennent à Bornel prendre le train pour avoir un stationnement gratuit. De plus, cela permet d'inciter les habitants de Bornel à se rendre à la gare à pied ou à vélo.

### 3.5.3 Les propositions en matière de mobilités alternatives

Les actions de sensibilisation et de communication sur les mobilités alternatives sont reprises dans ce scénario. Elles sont également accompagnées de mise en place d'ateliers de coaching mobilités/formation à la mobilité. Le but est de proposer des ateliers d'accompagnement pour changer sa mobilité, où les habitants peuvent exposer leurs difficultés, et où les solutions de mobilités les plus adaptées à leur cas leur seront proposées. Cette action permet de faire connaître les solutions qui sont mises en place et qui existent sur le territoire. Il existe également des applications mobiles, permettant de rassembler les informations sur les différentes mobilités. C'est la solution qui a été adoptée à Caux Seine Agglo.

**Contexte :** Caux Seine Agglo est située entre Rouen et le Havre. Territoire rural et industriel, avec 77 114 habitants. Bassin d'emploi concentré à Port-sur-Jérôme-sur-Seine

### Présentation du service

Le but est :

- d'informer la population sur le territoire des offres de mobilités existantes, en s'appuyant sur la technologie accessible à tous;
- d'accompagner par des moyens humains des personnes isolées qui en ont besoin.

L'application mobile «Barnabé mon conseiller mobilité » guide au mieux les usagers dans leur choix de déplacements.

### Fonctionnement

L'application aura vocation à proposer une offre personnalisée et adaptée aux besoins et aux ressources des usagers, capable d'identifier les solutions de mobilités dont disposent potentiellement les habitants pour chacun de leurs déplacements.

Elle fonctionne via une inscription sur internet. Ce compte permet de connaître au mieux l'utilisateur pour lui proposer les meilleures alternatives de mobilité.

### Les coûts d'investissement et modalités de financement

Coût du projet : 230 000 euros.

## 4 Evaluation des scénarii proposés

### 4.1 L'offre visée

L'objectif du Plan de mobilité simplifié est dans un premier temps de sécuriser les pratiques puis d'augmenter le nombre d'alternatives à la voiture pour tous types d'habitants. L'intérêt est d'améliorer l'intermodalité et la mobilité des habitants afin d'avoir des solutions adaptées selon les pratiques et les distances.

Publics	Mobilité d'aujourd'hui	Mobilité de demain
<b>Scolaires (collégiens, lycéens)</b>	Accompagnement VP parent Lignes régulières et scolaires Vélo et marche à pied	Lignes régulières et scolaires <b>Vélo</b> et marche à pied Accompagnement VP parent
<b>Actifs motorisés</b> <i>Habitant à Méru</i> <i>Habitant dans une commune rurale des Sablons</i> <i>Habitant dans une commune voisine</i>	Voiture/Lignes régulières/Marche à pied Voiture/TAD/Covoiturage Voiture	<b>Vélo</b> /Marche à pied/Lignes régulières/Voiture Covoiturage/TAD/Voiture <b>Transports en commun + covoiturage et/ou autopartage</b> /Voiture
<b>Actifs non motorisés</b>	Lignes régulières TAD	Lignes régulières TAD <b>Vélo</b>
<b>Personnes âgées motorisées/non motorisées</b>	Voiture TAD	Voiture <b>TAD vers d'autres destinations internes à la communauté de communes</b>

Figure 29 – Quelles offres pour quels usagers ? Aujourd'hui et demain ...

## 4.2 Evaluation multicritères

Les coûts et difficultés de mise en œuvre, impacts sur la mobilité des personnes, etc. dépendront en grande partie du niveau d'intervention et des actions retenues pour chaque scénario. Le scénario 3 est le plus ambitieux mais également le plus coûteux. Les trois scénarios sont complémentaires, il est donc possible de les utiliser comme phasage (dans un premier temps, mise en place du scénario 1 puis du scénario 2 puis du dernier scénario).

	Scénario 1 : Tendanciel	Scénario 2 : Centré sur les déplacements domicile-travail	Scénario 3 : Volontariste tous déplacements
Dév. de l'offre de mobilités : - Personnes âgées et à mobilité réduite - Scolaires et jeunes - Actifs	TAD optimisé (+) Développement des liaisons douces (++) Liaisons douces + covoiturage (+)	TAD optimisé (+) Développement des liaisons douces et stationnement(++) Service location de VAE et flottes mutualisées entreprises (+++)	Extension du TAD (+++) Extension lignes régulières et réseau modes doux (+++) Liaisons douces + covoiturage + TC(+)
Coût de mise en œuvre	Faible = Optimisation du TAD + actions locales	Important = Extension du TAD + service de location VAE	Elevé = Extension du TAD + itinéraires cyclables locaux + extension du réseau TC régulier + service location VAE
Modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination avec les communes pour le développement des itinéraires cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination avec les communes pour le développement des itinéraires cyclables</li> <li>• Actions et coordinations entreprises pour le développement de services</li> <li>• Sélection d'un prestataire ou gestion en régie du service location de VAE</li> <li>• Coordination avec gestionnaire réseau TC pour extension TAD et lignes régulières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination avec les communes pour le développement des itinéraires cyclables</li> <li>• Sélection d'un prestataire ou gestion en régie du service location de VAE</li> <li>• Coordination +++ avec gestionnaire réseau TC pour extension TAD et lignes régulières</li> </ul>

Figure 30 – Evaluation multicritères des scénarios proposés

## 5 Le scénario retenu

A la suite du comité technique et du comité de pilotage, des solutions ont été écartées car elles ont été jugées trop coûteuses, peu adaptées aux besoins du territoire ou présentant des difficultés en termes de faisabilité selon les partenaires. Une solution mixant les propositions déclinées dans les différents scénarii a donc été retenue, pour répondre au mieux aux besoins des habitants du territoire, en prenant en compte les possibilités financières de la Communauté de Communes.

Pour les mobilités douces, il a été choisi de développer un réseau cyclable en créant des liaisons sécurisées à moins de 5km de Méru et des pôles relais et des itinéraires cyclables vers les communes situées dans un périmètre de 15km et entre les pôles de vie. Cela permet les déplacements des habitants entre chacune des communes sur les liaisons principales.

De plus, cette mesure s'accompagne de l'apaisement de la circulation routière dans les centres-villes et centres-bourgs afin d'améliorer la cohabitation des voitures et des cyclistes. La sécurisation des écoles, des collèges et lycées avec des aménagements et des accompagnements a également été choisie.

La communauté de communes des Sablons souhaite encourager l'intermodalité, en installant des stationnements vélos sécurisés à proximité des arrêts de bus et dans la gare de Méru et Bornel.

Enfin, il a été choisi d'améliorer la desserte des zones d'activités en implantant un service de location de VAE longue durée en gare pour permettre aux employés de relier la gare et la zone d'activités à vélo. De

plus, la création d'aménagements sécurisés pour faciliter le déplacement au sein des zones est conservé dans ce scénario.

Concernant les transports en commun, les axes de travail choisis sont l'optimisation des lignes régulières au sein de Méru pour améliorer les temps de parcours et offrir plus de courses. Ces lignes régulières pourront être renforcées notamment par la mise en place d'une ligne de bus le samedi.

Le TCAD sera également optimisé en créant des arrêts de TCAD à proximité des habitations. Cela a pour but de diminuer les temps de parcours et de pouvoir offrir plus de courses aux habitants. De plus, la création d'un arrêt de TCAD à Saint-Crépin-Ibouwillers, au sein de la ZA Reine Blanche, a été choisi. Cela permet d'améliorer l'accès à la zone pour les personnes habitant sur le territoire.

La mise en place de parking relais a également été décidée afin d'encourager aux mobilités alternatives et limiter les accès à la gare en voiture.

Pour les mobilités alternatives, l'objectif est de favoriser l'intermodalité avec la création de stations de mobilités et d'encourager à la pratique du covoiturage, à la mise en place du forfait mobilités durables par les entreprises et de plans de déplacements inter-entreprises.

**Scénario retenu**

**Mobilité douces**

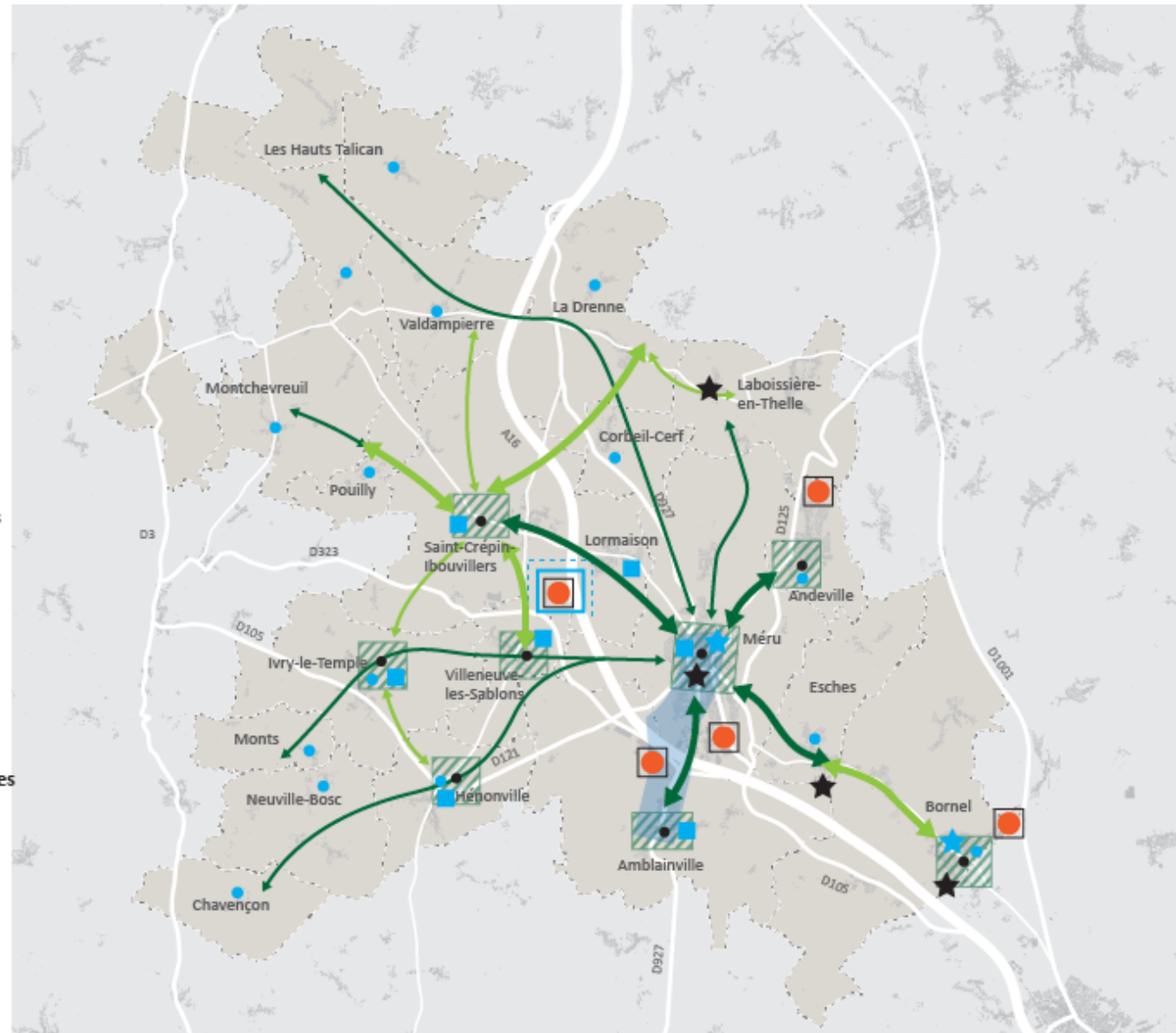
- Liaison sécurisée sur les 5km autour de Méru
- Jalonnement sur les 15km autour de Méru
- Liaison sécurisée de moins de 5km depuis les pôles relais
- Itinéraire cyclable entre les bourgs
- Améliorer les centres bourgs en direction des écoles, centres commerciaux, gares et arrêts TC
- Améliorer les services en gare
- Améliorer les modes doux dans les ZAC

**Transports en commun**

- Création d'arrêts de TCAD vers la ZAC de St-Crépin-Ibouwillers
- Optimisation des lignes régulières
- Optimisation du TCAD
- Equiper les arrêts TC de consignes vélo
- Equiper la gare de Méru et Bornel d'un P+R, et la gare de Méru d'un service de location VAE

**Voiture et mobilités alternatives**

- Compléter le maillage de station de mobilité
- Equiper les ZAE de places de covoiturage et amélioration des modes doux



*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)

