



REALISATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Rapport technique de la phase 3 : Elaboration du plan d'actions

INGETEC

Approbation et mises à jour

B	05/08/2021	Alizée Betsch	Léonore Lucas	Lionel Bonnard	V2
A	22/07/2021	Alizée Betsch	Léonore Lucas	Lionel Bonnard	V1
Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Description

Table des matières

.....	1		
1	Introduction.....	6	
1.1	Rappel du contexte.....	6	
1.2	Rappel des objectifs.....	7	
1.3	Rappel de l'organisation de l'étude.....	7	
1.4	Rappel de la démarche de concertation.....	7	
1.5	Rappel du planning de l'étude.....	8	
2	Rappel du scénario retenu.....	9	
2.1	Les enjeux liés aux mobilités douces.....	9	
2.2	Les enjeux pour les transports en commun.....	9	
2.3	Les enjeux liés aux mobilités alternatives.....	9	
3	Plan d'actions.....	11	
3.1	Actions proposées pour les mobilités douces.....	11	
3.1.1	Création d'itinéraires cyclables dans les 5km autour de Méru	11	
3.1.2	Liaisons cyclables à moins de 5 km depuis les pôles relais.....	17	
3.1.3	Jalonnement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 15 km autour de Méru.....	20	
3.1.4	Création/jalonnement d'itinéraires cyclables entre les pôles de vie.....	22	
3.1.5	Equiper les arrêts de transports en commun/transports scolaires de stationnements vélos sécurisées.....	24	
3.1.6	Apaiser les centres-villes et centres-bourgs.....	26	
3.1.7	Sécuriser les accès cyclables et piétons aux écoles, collèges et lycées.....	29	
3.1.8	Implanter des consignes vélos sécurisées en gare de Méru et Bornel.....	32	
3.1.9	Service de location de VAE longue durée entre les gares et les zones d'activités.....	34	
3.1.10	Faciliter les déplacements doux au sein des zones industrielles.....	36	
3.1.11	Actions de sensibilisation sur la pratique du vélo, notamment à destination des publics scolaires.....	38	
3.2	Les actions proposées pour les transports en commun.....	40	
3.2.1	Optimiser le service de lignes régulières.....	40	
3.2.2	Améliorer l'efficacité du TCAD.....	41	
3.2.3	Créer un arrêt de TCAD sur la ZAC La Reine Blanche à Saint-Crépin-Ibouvillers.....	44	
3.2.4	Développer les lignes de TCAD virtuelles avec points d'arrêt intermédiaires sur le trajet existant.....	46	
3.2.5	Transformer les parkings des gares de Méru et Bornel en P+R.....	48	
3.2.6	Proposer une offre de service ciblée le samedi.....	50	
3.3	Les actions proposées pour les mobilités alternatives.....	52	
3.3.1	Création de stations de mobilités.....	52	
3.3.2	Actions de communication sur le covoiturage et la plateforme de covoiturage.....	54	

3.3.3 Actions ciblées auprès des entreprises pour favoriser la mise en place du forfait mobilités durables et des plans de déplacements....	55
4 Mise en place des actions proposées	58
4.1 Chiffrage	58
4.2 Phasage.....	61

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 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 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^{er} 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

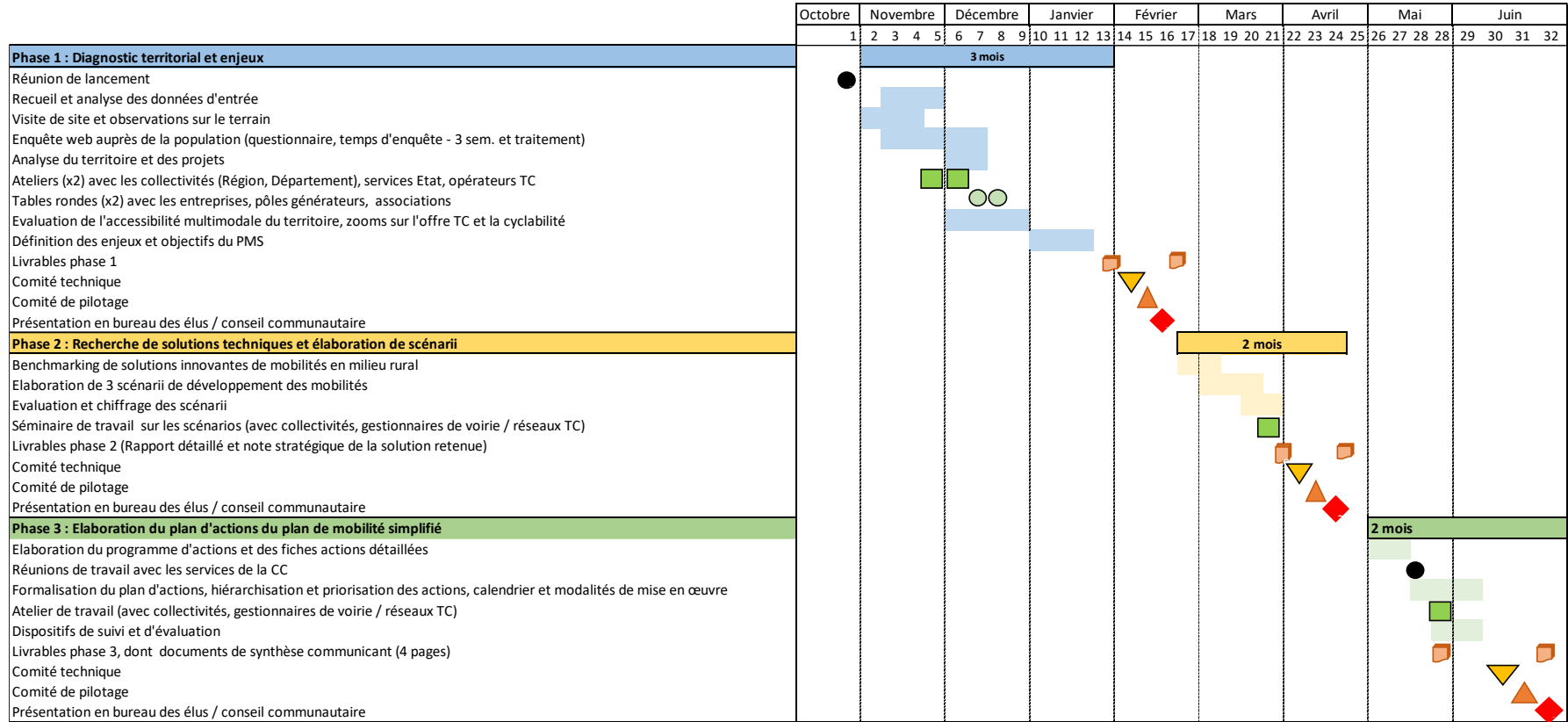


Figure 2- Planning de l'étude

2 Rappel du 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.

2.1 Les enjeux liés aux mobilités douces

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.

2.2 Les enjeux pour les transports en commun

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.

2.3 Les enjeux liés aux mobilités alternatives

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

 0 5Km

INGETEC
04/2021

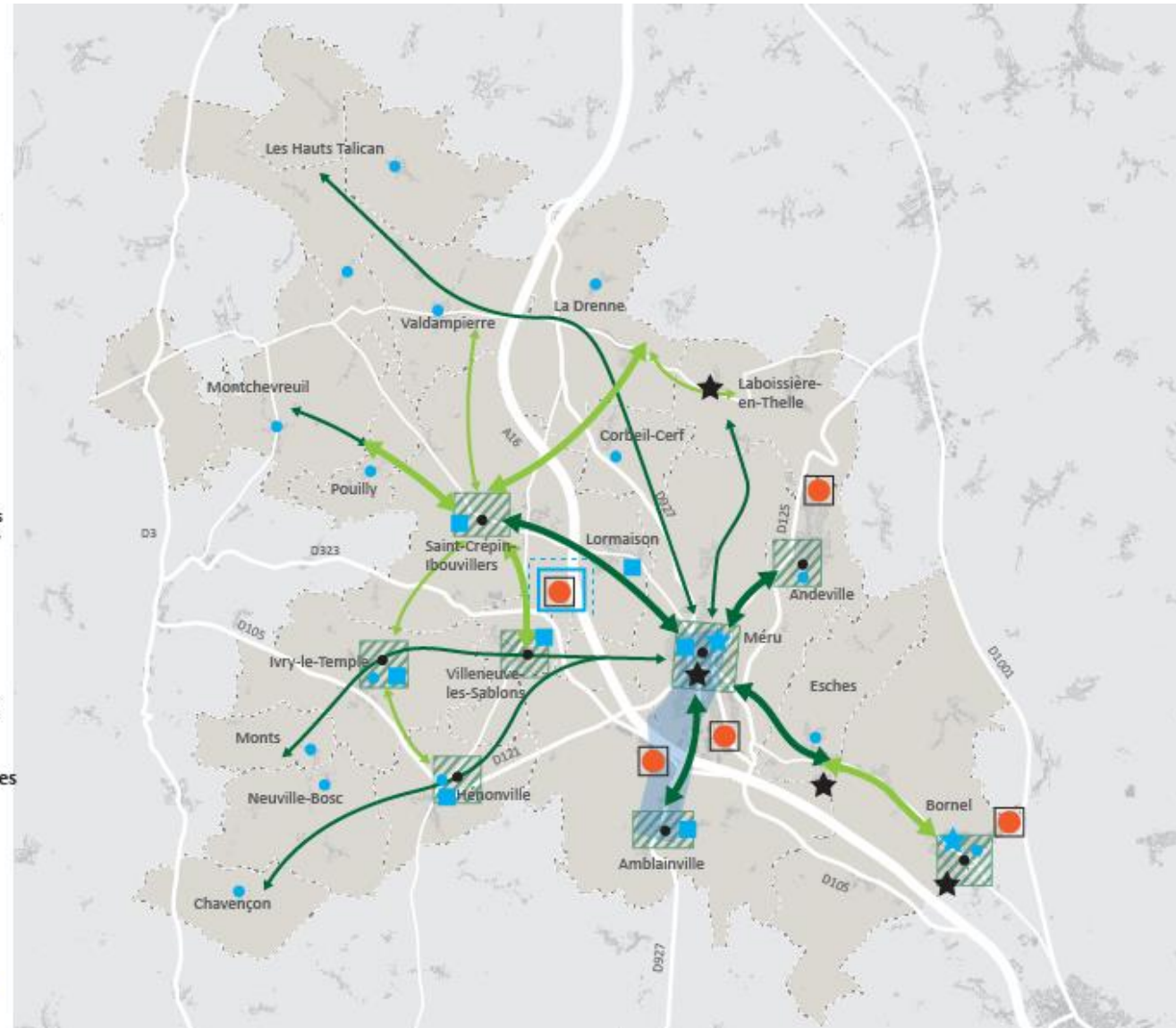


Figure 3- Scénario retenu pour développer la mobilité sur le territoire des Sablons

3 Plan d'actions

3.1 Actions proposées pour les mobilités douces

3.1.1 Création d'itinéraires cyclables dans les 5km autour de Méru

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD1
Description de l'action	Créer des itinéraires cyclables vers Saint-Crépin-Ibouwillers, Esches et Amblainville, situées dans les 5 kilomètres autour de Méru (distance parcourable en 20 minutes à vélo). Ces itinéraires se traduisent sous la forme de voie verte lorsqu'une liaison est en cours de création (exemple de la liaison entre Lormaison et Méru ou entre Amblainville et la ZAC des Vallées) ou de jalonnement via des routes peu fréquentées.
Objectif	Favoriser les déplacements à vélo pour les habitants résidant dans un rayon de 5km autour de Méru vers le centre-ville. Augmenter la part modale du vélo sur des trajets domicile-travail et trajets du quotidien.

Localisation

Méru/Saint-Crépin-Ibouwillers : Création d'une liaison douce à la sortie de Lormaison jusqu'au pont au dessus de l'A16, puis CVCB sur le pont avec modération de la vitesse des automobilistes et liaison douce par la suite jusqu'au village de Saint-Crépin.

Méru/Esches : Aménagement d'une CVCB de 400m sur la route départementale ou une piste cyclable le long de la route, puis réaménagement du chemin agricole et jalonnement jusqu'au nord d'Esches.

Méru/Amblainville : Prolongement de la liaison douce puis mise en place d'un encorbellement sur le pont au dessus de l'A16 (présence de PL trop importante pour une CVCB) puis aménagement sur la route départementale.



Exemple d'une CVCB sur un pont, Saint-Fortunat-sur-Eyrieux, Ardèche



Exemple d'encorbellement, dans le Lot

Schéma des liaisons et itinéraires cyclables proposés pour la CCS

-  Aménager les centres-bourgs en faveur des modes doux vers les écoles, centres commerciaux et gares
-  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
-  Amélioration de la circulation modes doux au sein des ZAC

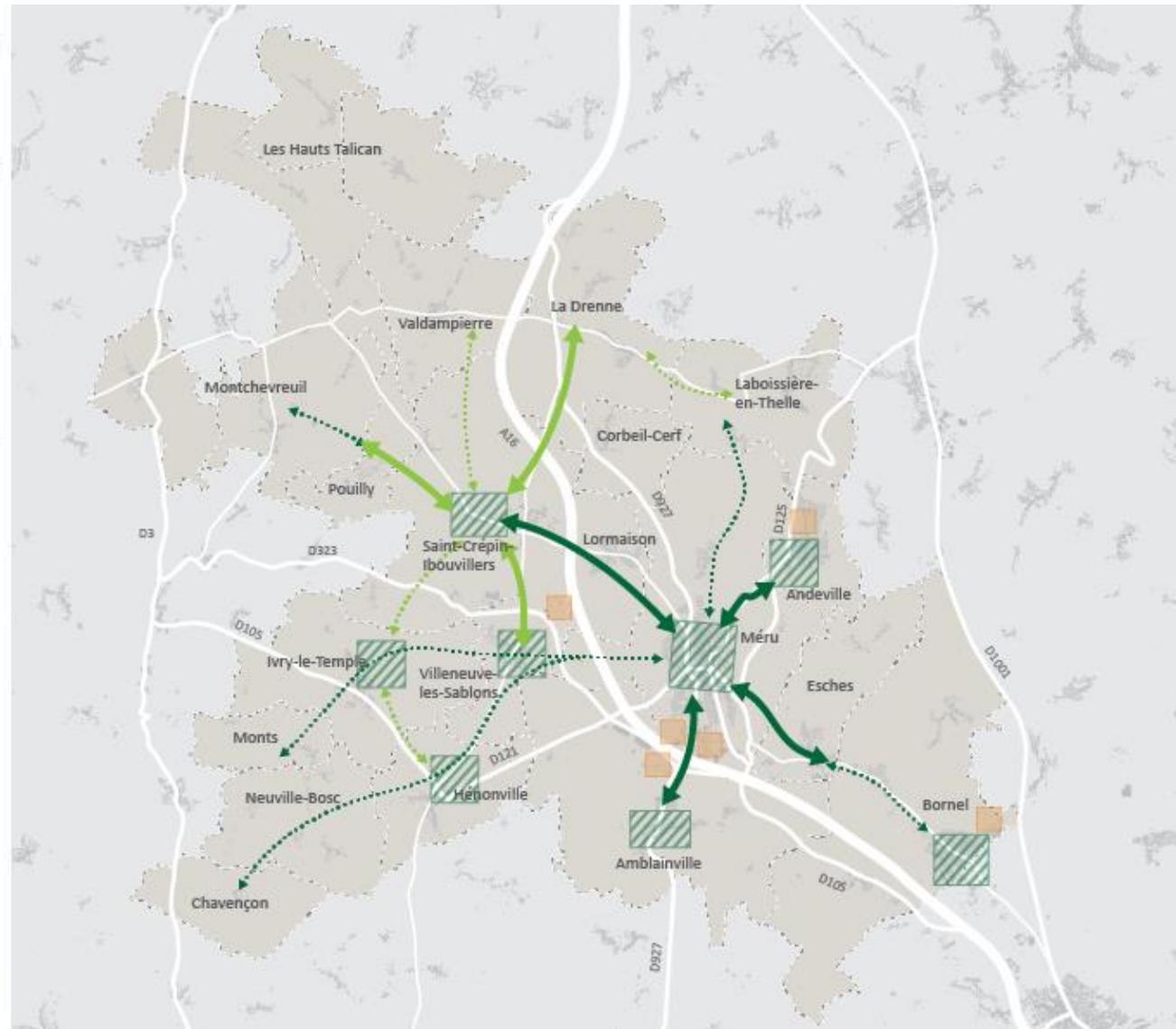


Figure 4-Schéma des liaisons et des itinéraires cyclables proposés pour la CCS

Liaison Méru – Saint-Crépin Ibovillers



Linéaire: environ 1,5km

Coût: environ 950 000€
dont 25 000 € pour la CVCB

- Liaison douce en cours de réalisation
- Prolongement de la liaison douce
- CVCB avec modération de trafic
- Apaisement du centre-bourg pour permettre la cohabitation voiture/vélo

Figure 5-Schéma de principe des aménagements sur la liaison Méru- Saint Crépin Ibovillers

Liaison Méru – Esches



Linéaire: environ 2,8km

Coût: Environ 900 000€ dont 770 000 euros de piste cyclable le long de la départementale (nombre de camion et de véhicule trop important)

-  Bandes cyclables
-  Piste cyclable
-  Reprise du giratoire

Figure 6-Schéma de principe des aménagements sur la liaison Méru-Esches

Liaison Méru – Amblainville



Linéaire: environ 1km

Coût: environ 600 000€
dont 250 000€ pour
l'encorbellement

- Liaison douce en cours de réalisation
- Prolongement de la liaison douce
- Encorbellement sur le pont au dessus de l'A16

Figure 7-Schéma de principe des aménagements sur la liaison Méru-Amblainville



Figure 8-Schéma de principe des aménagements sur la liaison Méru-Andeville

Linéaire: environ 4km

Coût: environ 100 000€

--- Jalonement

— Modération du trafic et
aménagement cyclables
sur la RD

Déroulement opérationnel	Concertation avec les communes et département Lancement des études de faisabilité Travaux
Maitrise d'ouvrage	Communes (voies communales) Département (routes départementales)
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etudes de maîtrise d'œuvre externalisée 0,5 ETP pour le suivi des études et chantier
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Comptages de trafic annuels (vélos et voitures) Evolution de la part modale vélo entre les communes et Méru
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coût des travaux Contrainte foncière



Coût travaux

- Entre 1,5 et 2 millions d'euros



Subventions possibles

- AAP Continuités cyclables de l'Etat
- Subventions locales : DSIL, DSID...



Planning de mise en œuvre

- Court à moyen terme

3.1.2 Liaisons cyclables à moins de 5 km depuis les pôles relais

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD2
Description de l'action	Créer des liaisons sécurisées entre les pôles relais et les communes principales à moins de 5 km avec des voies séparées de la chaussée sur les portions possibles et jalonnement via des itinéraires peu circulés.
Objectif	Sécuriser les trajets à vélo de courte distance sur le territoire Favoriser l'utilisation du vélo au quotidien

Localisation

Saint-Crépin-Ibouvillers – Pouilly: Réhabilitation du chemin agricole sur 1,5 km entre la D129 et Montoiselle ou jalonnement simple via la RD

Saint-Crépin-Ibouvillers – La Drenne: Jalonnement via la route de Corbeil-Cerf

Saint Crépin-Ibouvillers – Villeneuve-les-Sablons: Mise en place d'une CVCB sur la RD5 entre le giratoire de la RD205 et la gendarmerie de Saint-Crépin-Ibouvillers et sécurisation du giratoire puis jalonnement jusqu'à Villeneuve-les-Sablons



Chemin agricole à réhabiliter entre Saint Crépin et Pouilly



Exemple d'une CVCB sur une route départementale, Saillans

Déroulement opérationnel	Concertation entre la communauté de communes, les communes et le département Lancement des études de faisabilité Travaux
Maitrise d'ouvrage	Communes (voies communales) Département (routes départementales)
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etudes de maîtrise d'œuvre externalisée 0,5 ETP pour le suivi des études et chantier
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Evolution de la part modale vélo entre les communes Comptages de trafic annuels (vélos et voitures)
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coordination et concertation avec les communes et le département



Coût travaux

- Entre 150 000€ et 600 000€



Subventions possibles

- Département sur les routes départementales
- AAP Continuités cyclables de l'Etat
- DSIL/DETR



Planning de mise en œuvre

- Moyen terme

3.1.3 Jalonnement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 15 km autour de Méru

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD3
Description de l'action	Mise en place d'itinéraires jalonnés via des routes peu fréquentées des communes dans un rayon de 15km (domaine de pertinence du VAE – 40 minutes à vélo) autour de Méru. Les panneaux installés peuvent indiquer éventuellement le temps de parcours à vélo et les points d'intérêts.
Objectif	Sécuriser le trajet des cyclistes du quotidien, des cyclistes sportifs, cyclotouristes ou usagers du VAE via des itinéraires moins circulés, plus agréables et sécurisants à vélo. Communiquer sur l'usage du vélo (affichage des temps de parcours, etc.)

Localisation

Les communes de Laboissière-en-Thelle, Andeville, Ivry-le-Temple, Villeneuve-les-Sablons, Bornel, Hénonville, Chavençon, Neuville-Bosc et Monts sont visées. Les habitants de la commune des Hauts Talicans se tournent davantage vers Auneuil pour les commerces et services pour une question de proximité.



Exemple d'itinéraire jalonné: route peu circulée et signalétique verticale

Déroulement opérationnel	Concertation entre la communauté de communes, les communes et le département Lancement des études de faisabilité et de maîtrise d'œuvre Travaux
Maitrise d'ouvrage	Communes (voies communales) Département (routes départementales)
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etudes de maîtrise d'œuvre externalisée 0,5 ETP pour le suivi des études et chantier
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Evolution de la part modale vélo entre les communes et Méru Comptages de trafic annuels (vélos et voitures)
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coordination avec les communes et le département



Coût travaux et signalétique

- Environ 150 000€



Subventions possibles

- Département sur les routes départementales
- DSIL
- DETR



Planning de mise en œuvre

- Moyen terme

3.1.4 Création/jalonnement d'itinéraires cyclables entre les pôles de vie

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD4
Description de l'action	Lier les communes ayant des échanges entre elles par du jalonnement sur des routes peu circulées
Objectif	Inciter les habitants à se déplacer à vélo pour les trajets de courtes distances Améliorer la cohabitation voiture/vélo sur les routes peu fréquentées

Localisation

Saint-Crépin-Ibouwillers – Valdampierre: Jalonnement via le Château de Pontavesne

Saint-Crépin-Ibouwillers – Ivry-le-Temple: Jalonnement via la RD5 sécurisée puis jalonnement de la RD507 de l'action MD6

Ivry-le-Temple – Hénonville: Jalonnement via la RD121, le chemin agricole longeant le golf des Templiers puis la rue du pont Evette

Laboissière-en-Thelle – La Drenne: Jalonnement via la RD46



Exemple d'un itinéraire jalonné



Panneau A21 à implanter lorsque l'itinéraire jalonné croise une route pour informer les automobilistes

Déroulement opérationnel	Concertation entre la communauté de communes, les communes et le département Lancement des études de faisabilité Travaux
Maitrise d'ouvrage	Communes (voies communales) Département (routes départementales)
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etudes de maîtrise d'œuvre externalisée 0,5 ETP pour le suivi des études et chantier
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Evolution de la part modale vélo entre les communes Comptages annuels véhicules + vélos
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coordination et concertation avec les communes et le département



Coût travaux et signalétique

- Environ 80 000 €



Subventions possibles

- Département sur les routes départementales
- DSIL
- DETR



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.1.5 Equiper les arrêts de transports en commun/transports scolaires de stationnements vélos sécurisés

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD5
Description de l'action	Installer des consignes vélos sécurisés aux abords des arrêts de transports en commun, si possible sur une station de mobilité dans les villages équipés.
Objectif	Faciliter l'intermodalité vélo/bus Permettre une accessibilité au réseau de transports pour les habitants dans les bourgs éloignés



Exemple d'une consigne vélo proche d'un arrêt de transports en commun, Montoisson

Localisation

Ces consignes sont mises aux abords des arrêts scolaires et de la ligne E.



Arrêts sur les lignes régulières pouvant être équipés

Déroulement opérationnel	<p>Concertation avec la Région et l'exploitant de transport</p> <p>Identification d'arrêts prioritaires (arrêts scolaire, arrêts de la ligne E à Ivry-le-Temple et/ou Hénonville par exemple)</p> <p>Vérification la disponibilité du foncier</p> <p>Installation des arrêts prioritaires comme expérimentation</p> <p>Développement du réseau</p>
Maitrise d'ouvrage	<p>Communauté de communes</p> <p>Région</p>
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	<p>Suivi de l'utilisation des consignes (relevés de stationnement réguliers)</p>
Obstacles possibles à la mise en œuvre	<p>Disponibilité du foncier</p>



Coût investissement/fonctionnement

- Environ 3 000 à 4 500 € par emplacement



Subventions possibles

- Subvention possible auprès de la Région sur les arrêts scolaires
- Programme Alvéole : finance à 60% des stationnements vélos



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.1.6 Apaiser les centres-villes et centres-bourgs

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD6
Description de l'action	<p>Des aménagements légers peuvent être testés dans un premier temps tels que les coussins berlinois ou des chicanes modulables.</p> <p>Pour aller plus loin, des études localisées permettront de modifier des sens de circulation, créer des zones apaisées, des aménagements cyclables et autres, notamment pour Méru.</p> <p>Exemple: mise en place d'une zone de rencontre dans le centre de Méru, désengorger la ville de voiture en supprimant des places de stationnement</p>
Objectif	<p>Améliorer la cohabitation entre tous les usagers (automobilistes, cyclistes et piétons) en réduisant la vitesse des automobilistes</p> <p>Faire respecter les zones 30 déjà existantes</p>

Exemples d'actions ciblées

Méru : Aménagement d'un double sens cyclable sur la rue Anatole France, aménagement des giratoires en direction de la zone commerciale à la sortie de la rue Marcel Coquet et du giratoire au Nord de la rue Anatole France, création d'une zone de rencontre dans le centre-ville de Méru, créer des boucles de circulations autour du centre-ville afin de décourager le trafic de transit

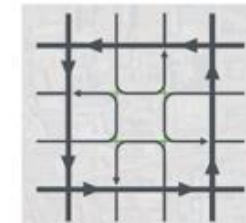
Saint-Crépin-Ibouvillers: Apaisement de la rue de l'Europe, du Chemin du Tour de ville jusqu'à la rue Pierre Ricour avec des coussins berlinois et création d'une zone 30 sur la rue, voire création d'un plateau surélevé au carrefour de la D5 et de la D129. Mise en place de bandes cyclables sur la rue Basse et jalonnement vélo entre la rue de l'Europe et le chemin du Tour de Ville via la rue des Puits et la rue Basse.



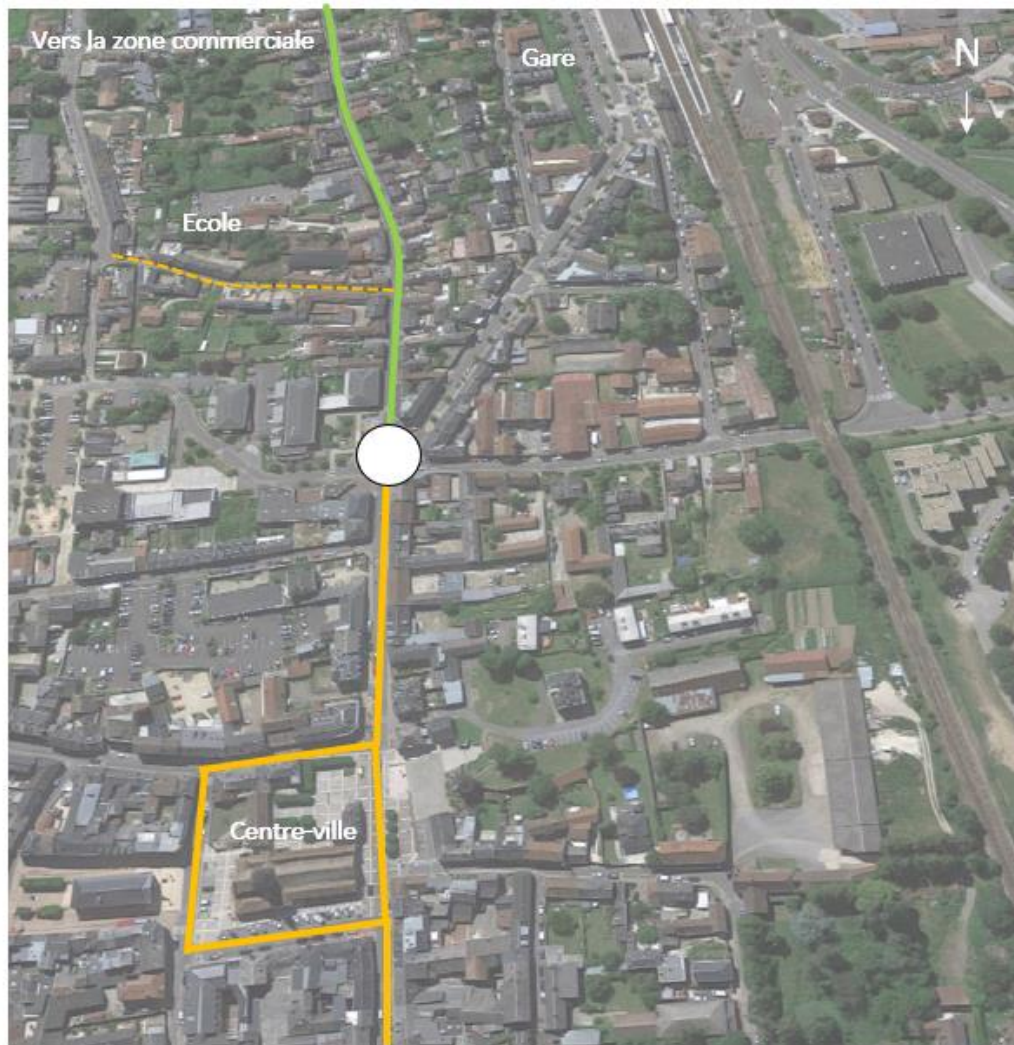
Double sens cyclable, Villejuif



Semi-impasse, Rue d'Anglemont



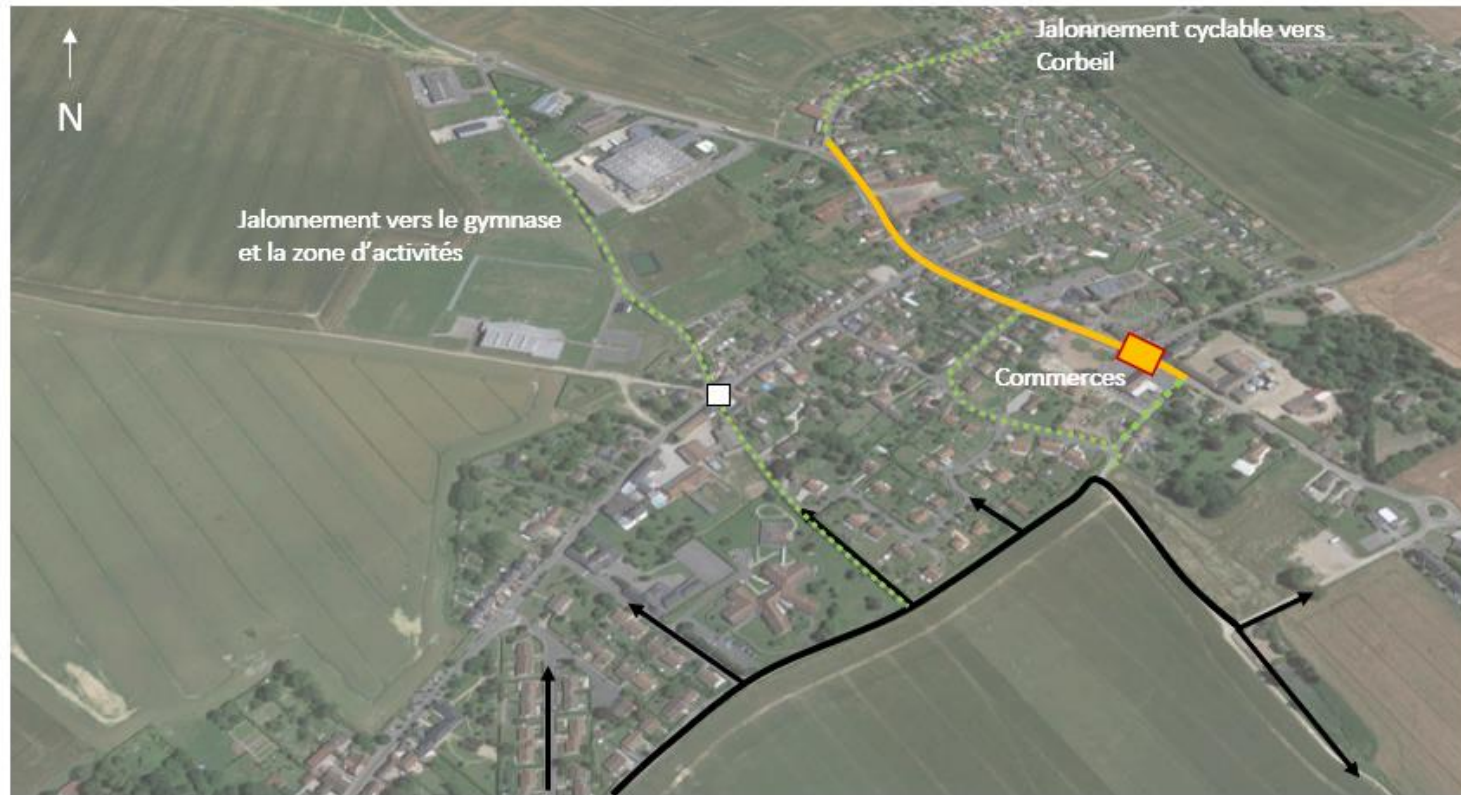
Principe de hiérarchisation de la voirie pour l'apaisement des rues (extrait du guide de PeS)



Aménagements proposés

- Aménagement d'un double sens cyclable
- Aménagement d'une zone de rencontre
- - - - Aménagement d'une rue-école
- Sécurisation du giratoire et matérialisation de la trajectoire des cyclistes avec des chevrons vélo au sol

Figure 9-Schéma de principe des aménagements au sein de Mériu



Aménagements existants

— Dorsale cyclable et piétonne existante

Aménagements proposés

--- Jalonnement

— Zone 30 sur la rue de l'Europe

■ Aménagement d'un plateau surélevé

□ Sécurisation du carrefour avec des pictogramme vélo au sol et panneau en amont concernant la traversée de cycliste, à destination des automobilistes

Figure 10-Schéma de principe des aménagements au sein de Saint-Crépin-Ibouvillers

Déroulement opérationnel	<p>Concertation avec les communes</p> <p>Expérimentation avec des aménagements légers</p> <p>Lancement d'études de faisabilité par les communes</p> <p>Concertation avec le département</p> <p>Recherche de subventions</p> <p>Lancement des travaux</p>
Maitrise d'ouvrage	<p>Pilotage par les communes sur voies communales et par le département sur les routes départementales</p>
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	<p>Etudes et travaux en régie ou maîtrise d'œuvre externalisée</p> <p>A définir par les maitres d'ouvrages</p>
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	<p>Comptages de trafic annuels (VP et vélo)</p> <p>Vitesse moyenne des véhicules</p>
Obstacles possibles à la mise en œuvre	<p>Coût des études/travaux</p> <p>Contrainte foncière</p>



Coût investissement

- Environ 200 000 euros



Subventions possibles

- Département si aménagement sur route départementale
- DETR/DSIL



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.1.7 Sécuriser les accès cyclables et piétons aux écoles, collèges et lycées

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD7
Description de l'action	<p>Cela nécessite de mettre en place des aménagements cyclables, une signalétique appropriée et la modération du trafic à proximité des établissements scolaires.</p> <p>Le département peut lancer des plans de déplacement scolaires pour les collèges afin de déterminer les aménagements à mettre en place selon la carte scolaire et les besoins.</p> <p>Il est préconisé de lancer des études de faisabilité pour définir les aménagements appropriés.</p> <p>Pour aller plus loin, des rues peuvent être également banalisées au moment des entrées et sorties des écoles pour créer des rues-écoles. Cela permet de rendre la rue sécurisée et utilisable par les enfants et autres usagers. Dans le même principe, il est possible de créer un pédibus vers les écoles primaires.</p>
Objectif	<p>Rendre autonome les enfants et adolescents sur leurs déplacements domicile-école</p> <p>Former et inciter à l'usage des modes doux</p>

Exemple d'actions ciblées

Méru : Création d'une rue-école sur la rue Camille Desmoulins (parking existant rue Mimaut pour la dépose)



Exemple de rue aux enfants, Bordeaux



Exemple de rue-école, Rue de l'avenir



Exemple de pédibus, Normandie

Déroulement opérationnel	<p>Concertation avec le département pour lancer les plans de déplacements scolaires autour des collèges</p> <p>Lancement des études de faisabilité pour les lycées et écoles</p> <p>Concertation avec les associations de parents d'élèves pour la mise en place du pédibus</p>
Maitrise d'ouvrage	<p>Communes pour les écoles, département pour les collèges et région pour les lycées</p>
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	<p>1 personne par itinéraire en bénévolat</p>
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	<p>Comptages réguliers du nombre de vélos stationnés</p> <p>Enquêtes auprès des écoliers</p>
Obstacles possibles à la mise en œuvre	<p>Coût des études et des travaux</p>



Coût investissement/fonctionnement

- Mise en place d'une rue-école : environ 1500-2000 euros pour des barrières aux deux extrémités
- Mise en place d'un pédibus : 100 à 500 euros/an pour impression et diffusion d'un itinéraire



Subventions possibles

- Région/Département
- Appel à projets Continuités cyclables
- Appel à projets Rue d'avenir



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.1.8 Planter des consignes vélos sécurisées en gare de Méru et Bornel

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD8
Description de l'action	<p>Planter des consignes vélos sécurisées en gare de Méru et Bornel. Le stationnement actuel peut être laissé en supplément pour les usagers n'ayant pas d'abonnement pour accéder aux consignes.</p> <p>Pour Méru, selon la nouvelle loi LOM, la gare doit disposer d'une offre minimum de 50 places, soit environ 3% de part modale des usagers. Pour atteindre l'objectif national de 9% de part modale vélo, il faudrait 150 places.</p> <p>En gare de Bornel, pour les mêmes ratios, il faut créer 20 places pour une part modale de 3% et 60 places pour atteindre les 9%.</p> <p>Coût à définir: par exemple, les consignes avec abonnement TER coûtent 35 euros/an et des consignes sans abonnement en moyenne 50 euros/an.</p>
Objectif	<p>Faciliter le report modal des habitants utilisant le train.</p> <p>Favoriser les déplacements intermodaux vélo + train.</p>

Localisation

En gare de Méru : Deux consignes vélo implantées de chaque côté des voies ferrées, à la place du stationnement existant ou à proximité.

En gare de Bornel : En remplacement du stationnement existant ou à proximité, facilement accessibles depuis la gare et les quais.



Stationnement actuel en gare de Méru, pouvant être conservé pour les personnes sans abonnement



Exemple de consignes vélos sécurisées en gare



Système de double rack à l'intérieur des consignes

Déroulement opérationnel	Concertation entre la communauté de communes et la SNCF
Maitrise d'ouvrage	SNCF
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Comptages réguliers du nombre de vélos stationnés Enquêtes auprès des usagers en gare
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Réglementation et foncier de la SNCF pour l'installation de consignes



Coût investissement

- Environ 75 000 euros



Subventions possibles

- Financement de la SNCF
- Programme Alvéole : 60 % de l'investissement (avant novembre 2021)



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.1.9 Service de location de VAE longue durée entre les gares et les zones d'activités

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD9
Description de l'action	Mettre en place un service de location libre-service de vélo électrique. Ce service fonctionne avec un système d'abonnement au mois ou au trimestre. Les entreprises peuvent réserver des vélos pour leurs employés ou les employés peuvent prendre un abonnement. Cela permet aux actifs d'utiliser le train et le vélo en ayant l'assurance d'avoir un vélo à l'arrivée.
Objectif	Favoriser l'intermodalité Désengorger les transports en commun en encourageant la pratique du vélo

Localisation

Location d'une dizaine de vélos à la gare de Méru, les vélos seront mis dans un local sécurisé ou dans les consignes vélos afin d'éviter les dégradations.



Exemple d'une station vélos libre-service, Mobendi

Déroulement opérationnel	Mise en place d'une expérimentation avec une station sans génie-civil. Si l'expérimentation fonctionne, pérennisation du système.
Maitrise d'ouvrage	Communauté de communes
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Maintenance par une entreprise externe
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Nombre d'abonnements vendus Nombre de vélos utilisés
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coût du service



Coût investissement/fonctionnement

- Coût à la location*: Environ 22 000€ pour une expérimentation d'un an
- Coût à l'achat: 40 000€ pour 10 vélos + 400€/mois**



Subventions possibles

- DSIL/DETR



Planning de mise en œuvre

- Court terme, expérimentation d'un an

**Compris dans le prix : Location vélo + location de la borne + Logiciel de suivi + maintenance et assurance*

*** Maintenance et assurances pour 10 vélos*

3.1.10 Faciliter les déplacements doux au sein des zones industrielles

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD10
Description de l'action	<p>Des bandes cyclables ou des chevrons peuvent être installés afin d'offrir un refuge aux cyclistes sur les portions où le trafic de poids lourds est peu important comme la rue Amsterdam, qui a peu de trafic PL mais permet d'accéder aux chemins vers Amblainville. Les accotements peuvent être aménagés avec des pistes cyclables. Les chemins piétons existants peuvent être agrandis afin de permettre la circulation des vélos également.</p> <p>La création d'aménagements cyclables est à intégrer dans les règlements de ZAC pour les futurs aménagements.</p>
Objectif	<p>Permettre aux salariés de se déplacer à vélo sur la zone d'activités.</p> <p>Encourager la pratique du vélo sur les trajets domicile-travail.</p>

Localisation

Dans la ZAC d'Amblainville: pictogramme ou bandes cyclables sur la rue Amsterdam en direction d'Amblainville

Dans la ZAC de Méru: pictogramme et chevrons sur l'allée Louis Lumière

Dans la ZAC Angleterre: Création d'itinéraires piétons et vélos à prévoir dans l'extension de la ZAC

Déroulement opérationnel	Inscrire dans les règlements des ZAC la création d'aménagements cyclables en cas de future extension et de création de nouvelles ZAC Améliorer l'existant
Maitrise d'ouvrage	Communauté de communes et entreprises
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etudes de maîtrise d'œuvre externalisée 0,5 ETP pour le suivi des études et chantier
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Comptages de trafic annuels (voitures et vélos) Part modale vélo des salariés des ZAC
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Problématique vis-à-vis des poids lourds



Coût travaux

- Environ 30 000€ à court terme pour la mise en place de chevrons



Modalités de financements

- Entreprises
- Communauté de communes



Planning de mise en œuvre

- Court terme : aménagements légers
- Moyen-long terme: aménagements plus importants type piste cyclable

3.1.11 Actions de sensibilisation sur la pratique du vélo, notamment à destination des publics scolaires

Thématique	Mobilités douces
Numérotation	MD12
Description de l'action	<p>Sensibilisation du public en participant à des challenges comme Mai à vélo ou en organisant des challenges mobilités.</p> <p>Affiche autour du vélo, diffuser des informations sur les éventuelles aides de l'Etat et sur les actions faites par la Communauté de communes sur le Facebook de la CC.</p> <p>Organiser des ateliers de sensibilisation au vélo dans les écoles.</p> <p>Communication sur la sécurité à vélo et le port des équipements type casque, lumières et bandes réfléchissantes.</p>
Objectif	Encourager la pratique du vélo, notamment sur les courtes distances.

Localisation

Dans toutes les villes de la Communauté de communes.



Exemple d'affiche Mai à Vélo, invitant les habitants à se réunir autour d'une thématique liée au vélo



Bus Mission Energie, pour sensibiliser les scolaires à l'économie d'énergie et l'utilisation du vélo

Déroulement opérationnel	La communauté de commune planifie et organise les évènements. Travail avec le service de communication.
Modalités de pilotage	Communauté de communes
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	1 personne en charge de l'animation à la CCS
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Nombre de personnes aux évènements. Comptages manuels des cyclistes.
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Volonté des habitants



Coût fonctionnement

- Environ 5 000€/an pour l'organisation d'un évènement vélo



Subvention possible

- Programme Mission Energie : sensibilise les scolaires à l'économie d'énergie



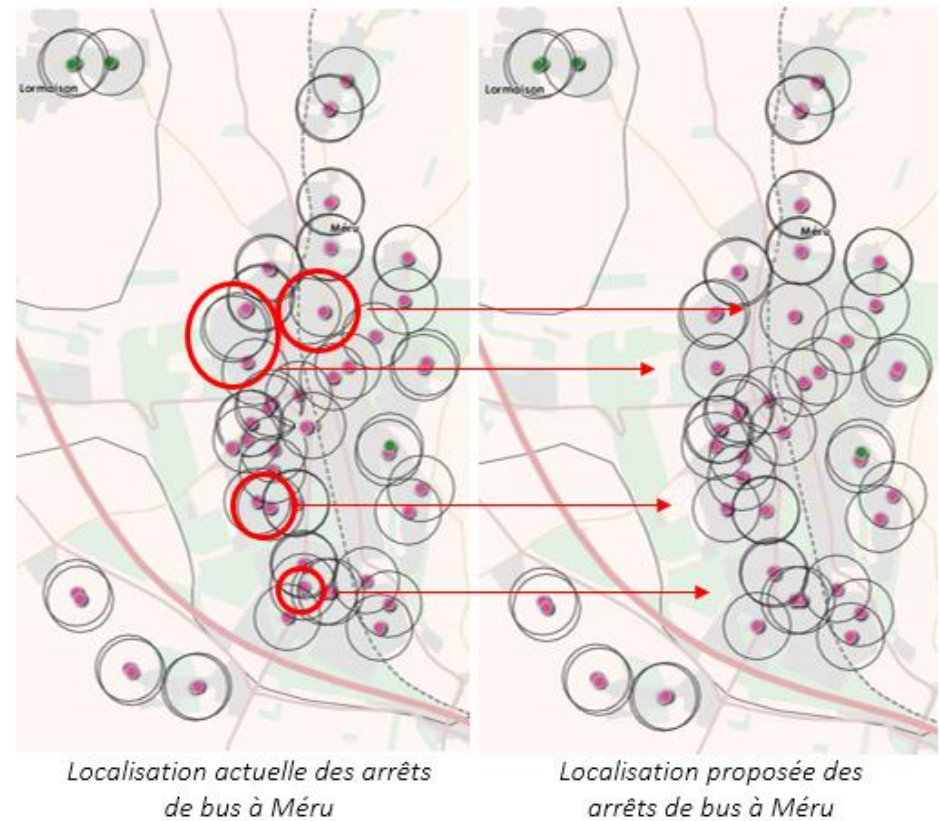
Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.2 Les actions proposées pour les transports en commun

3.2.1 Optimiser le service de lignes régulières

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC1
Description de l'action	<p>Fermeture définitive de la rue de la République et de la rue Salengro pour 6 mois</p> <p>Refonte du réseau par Cabaro pour la rentrée : 2 lignes de bus avec points de correspondances en gare</p> <p>Améliorer le service en journée avec la création d'une 4ème ligne circulant toute la journée et toute l'année.</p>
Objectif	Améliorer les temps de parcours des lignes régulières.



Déroulement opérationnel	Expérimentation des arrêts à supprimer et à déplacer
Maitrise d'ouvrage	CC Sablons
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Constant pour la refonte des 2 lignes, 1 véhicule pour la mise en place d'une 4 ^{ème} ligne
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Mesure des temps de parcours Nombre de montées sur les arrêts supprimés/fusionnés
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Acceptabilité des habitants et usagers des Sablons Bus Garantir des horaires correspondant au public scolaire



Coût investissement/fonctionnement

- Refonte des 2 lignes : constant
- Mise en place d'une 4^{ème} ligne : 116 800€



Modalités de financements

- CCS



Planning de mise en œuvre

- Court à moyen terme

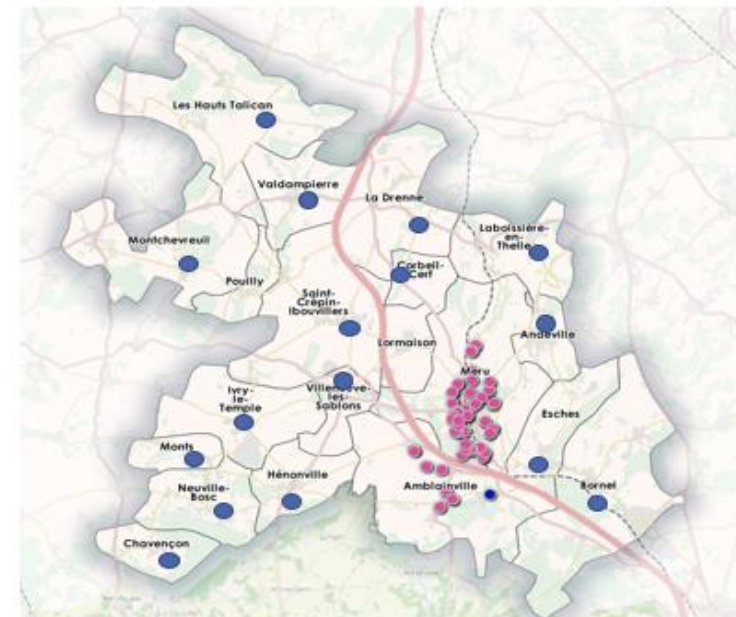
3.2.2 Améliorer l'efficacité du TCAD

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC2
Description de l'action	Créer des points d'arrêt permettant de récupérer les usagers. Le but est de gagner en efficacité et de réduire le temps passé par course afin d'accepter davantage de demandes. Des dérogations peuvent être effectuées avec une carte d'invalidité. Le maillage des arrêts doit être fin pour éviter des trajets à pied trop important jusqu'à l'arrêt (aire d'attractivité recommandé: 300m autour de l'arrêt).
Objectif	Optimiser les temps de parcours du TCAD

Localisation

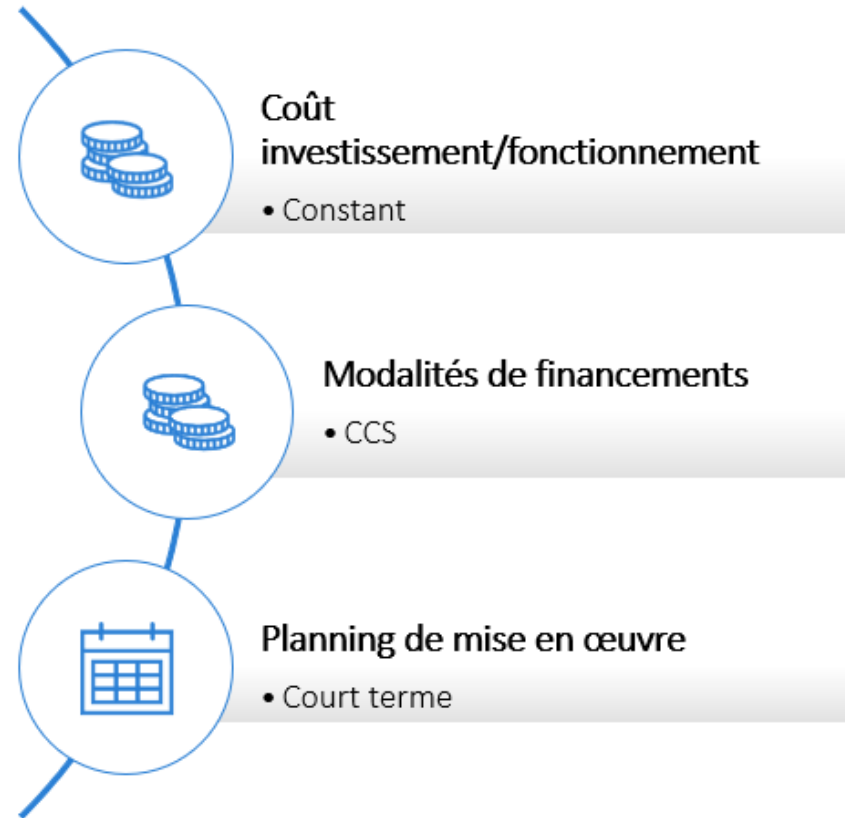
Aire d'attraction des arrêts : 300 mètres, sur les voies principales.

Maillage fin du territoire basé sur les arrêts scolaires.



Un arrêt de TCAD par commune minimum, à placer au centre du village et/ou sur la station de mobilité

Déroulement opérationnel	<p>Etude de localisation des points d'arrêts</p> <p>Concertation avec le SMTCO et Oise mobilité pour la mise en place des arrêts.</p> <p>Mise en place d'une expérimentation conjointe avec une communication auprès des usagers et habitants sur les changements via le site Oise mobilités.</p> <p>Pérennisation du système si l'expérimentation fonctionne.</p>
Maitrise d'ouvrage	CC Sablons
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Constant
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Temps de parcours du TCAD Fréquentation du service
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Acceptabilité des usagers Difficulté de passer d'un service domicile-arrêt aux arrêts physiques

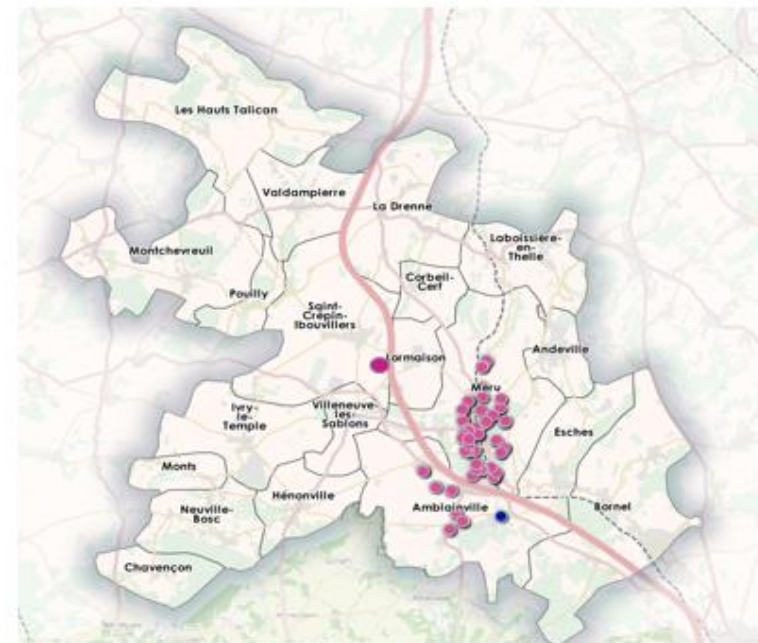


3.2.3 Créer un arrêt de TCAD sur la ZAC La Reine Blanche à Saint-Crépin-Ibouwillers

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC3
Description de l'action	Créer un point d'arrêt desservi par la ligne E aux heures de pointes puis par le TCAD sur la zone d'activités de la Reine Blanche. Cela permet aux employés d'accéder à la zone en développement depuis la gare sans réserver aux heures de pointes.
Objectif	Permettre la desserte de la ZA de la Reine blanche aux employés.

Localisation

Un arrêt à la ZAC La Reine Blanche.



Un arrêt TCAD supplémentaire à Saint-Crépin-Ibouwillers

Déroulement opérationnel	Concertation avec le SMTCO pour la mise en place des arrêts. Mise en place d'une expérimentation conjointe avec une communication auprès des usagers et habitants sur les changements. Pérennisation du système si l'expérimentation fonctionne.
Maitrise d'ouvrage	CCS / Oise mobilité
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	<i>A déterminer</i>
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Suivi du nombre d'usagers du TCAD en lien avec Saint-Crépin-Ibouvillers
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Moyens matériels et humains pour la création d'une desserte supplémentaire (circuits modifiés). Ils peuvent être prévus dans le cadre d'un futur marché.



Coût investissement/fonctionnement

- 2*150 euros pour un mat
- 2*10 000 euros pour la création d'un quai PMR



Modalités de financements/subventions possibles

- Région/CCS/SMTCO

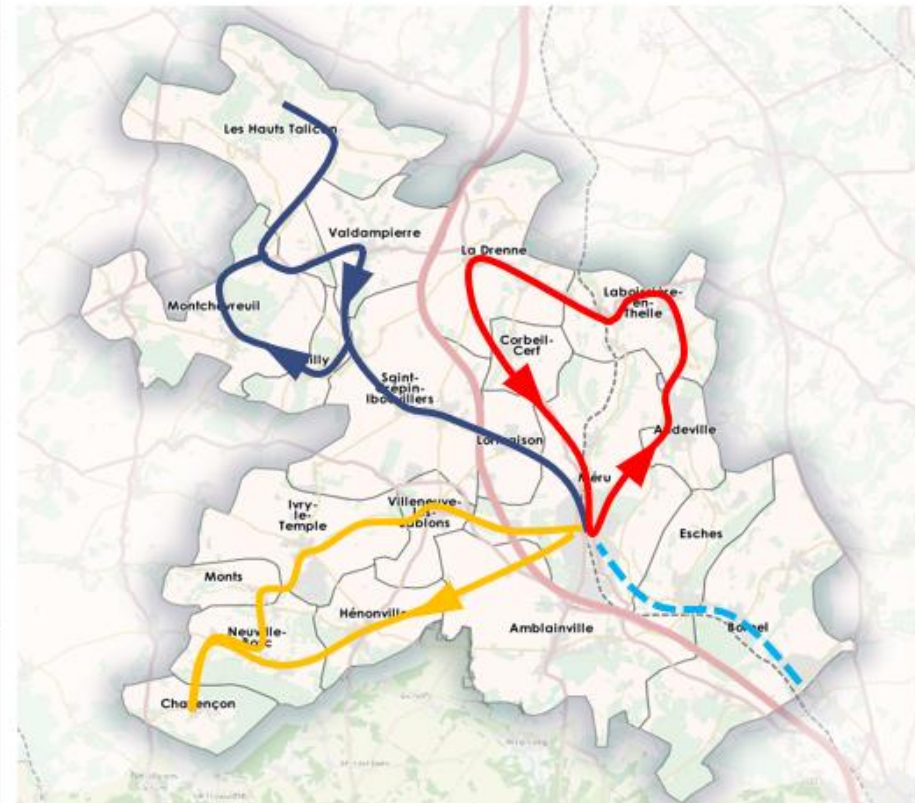


Planning de mise en œuvre

- Court terme

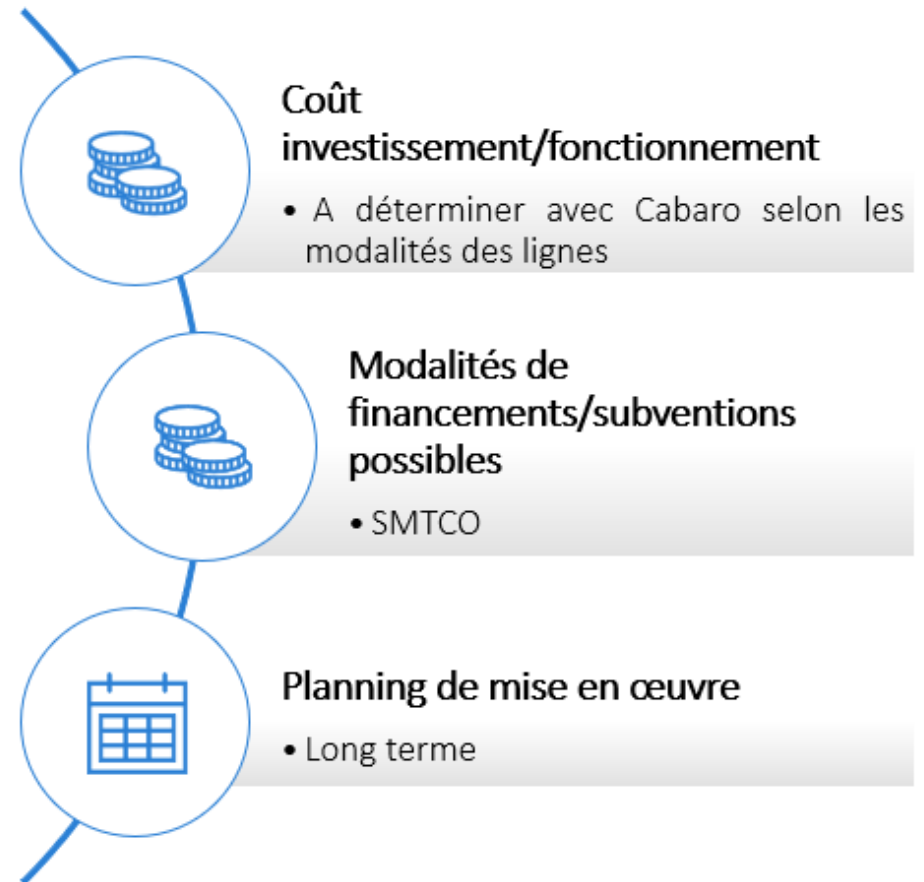
3.2.4 Développer les lignes de TCAD virtuelles avec points d'arrêt intermédiaires sur le trajet existant

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC4
Description de l'action	<p>Développer des lignes virtuelles avec des arrêts définis dans chaque commune traversée par le TCAD . Ces lignes peuvent avoir un horaire prédéfini, notamment aux heures de pointes pour créer une correspondance avec les trains en gare ou pour correspondre aux horaires de marchés. En heure creuse, le TCAD peut rester à horaire flexible.</p> <p>A long terme, des arrêts intermédiaires pourraient être proposés.</p>
Objectif	<p>Gagner en efficacité avec des lignes et des points d'arrêts définis</p> <p>Améliorer les temps de parcours</p> <p>Améliorer les correspondances avec le train</p>



Proposition de lignes virtuelles à développer

Déroulement opérationnel	Concertation avec le SMTCO / Oise mobilité pour créer les lignes correspondant aux besoins de la population
Maitrise d'ouvrage	CC Sablons
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etude de développement des lignes virtuelles
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Temps de parcours du transport en commun à la demande Fréquentation du TCAD
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coût de la mise en place Difficulté de passer du service domicile-arrêts aux lignes virtuelles



3.2.5 Transformer les parkings des gares de Méru et Bornel en P+R

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC5
Description de l'action	<p>Créer un parking relais dans les gares de Méru et Bornel en installant un contrôle d'accès. Une caméra type FARECO permet de détecter le nombre de personne dans une voiture et d'inciter donc le covoiturage avec des prix plus bas.</p> <p>Mise en place de gratuité ou d'abonnement à tarif préférentiel pour les usagers du TER ou réseau de transports en commun.</p>
Objectif	<p>Favoriser l'intermodalité</p> <p>Inciter à utiliser les transports en communs plutôt que la voiture</p>

Localisation

Dans les gares de Méru et Bornel



Exemple de borne de paiement



Exemple de parking avec barrière automatique

Déroulement opérationnel	Concertation avec la commune de Méru, la SNCF, Oise mobilités et SMTCO Définition des abonnements Mise en place du système
Maitrise d'ouvrage	Communes et communauté de communes
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	Etude de tarification des parkings relais pour inciter au report modal
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Enquêtes de stationnement régulières et enquêtes auprès des usagers de la gare
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Acceptabilité des usagers



Coût investissement/fonctionnement

- Barrière levante: entre 1000 et 3 500 euros
- Caisse automatique : environ 10 000 euros
- Caméra de détection des passagers: environ 1 000 euros



Planning de mise en œuvre

- Méru: court terme, Bornel : moyen terme

3.2.6 Proposer une offre de service ciblée le samedi

Thématique	Transports en commun
Numérotation	TC6
Description de l'action	Proposer une offre de TCAD voire de ligne régulière le samedi, desservant les zones d'emplois et de loisirs Plages horaires conseillées: 2 le matin (8h/9h), un le midi, un l'après-midi (15h) et deux le soir (16h30/17h30)
Objectif	Proposer une solution de mobilité le week-end sur des trajets bien spécifiques

Localisation

4 à 5 arrêts: Gare, Centre-ville, ZAC Les Vallées, Piscine et Centre commercial

Déroulement opérationnel	Concertation avec Oise mobilité et SMTCO Mise en place d'une expérimentation du dispositif accompagné de communication Pérennisation du dispositif si l'expérimentation est concluante
Maitrise d'ouvrage	CC Sablons
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	1 chauffeur avec un véhicule pour l'expérimentation
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Nombre de fréquentation du TCAD sur ces horaires
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coût de la mise en place / moyens matériels et humains supplémentaires



Coût investissement/fonctionnement

- 50 000 euros



Modalités de financements/subventions possibles

- CCS
- SMTCO si modifications conséquentes de l'offre



Planning de mise en œuvre

- Court terme

3.3 Les actions proposées pour les mobilités alternatives

3.3.1 Création de stations de mobilités

Thématique	Mobilités alternatives
Numérotation	MA1
Description de l'action	Création d'un point central des mobilités dans les communes, regroupant une place de covoiturage, une borne de recharge électrique pour les voitures et éventuellement pour les vélos, un stationnement sécurisé pour les vélos type consigne et si possible, l'arrêt de bus et arrêt de TCAD de la commune.
Objectif	Avoir une identification visible d'un point dédié à la mobilité dans les communes, permettant également de faciliter les lieux de rendez-vous covoiturage Permettre l'intermodalité vélo-bus/vélo-covoiturage/voiture électrique-bus/bus-covoiturage

Localisation

Ivry-le-Temple, Andeville, Méru, Saint Crépin, Amblainville



Exemple de station de mobilité, regroupant arrêt de bus, borne de recharge et stationnement vélo



Borne de recharge électrique déjà présente

Déroulement opérationnel	Expérimentation d'une station Etude de la localisation des stations selon les besoins de chaque commune Estimation du foncier disponible Aménagements des stations, en concertation avec Oise mobilité
Maitrise d'ouvrage	Communauté de communes
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Utilisation de la station Comptage manuel des personnes qui pratiquent l'intermodalité dans les stations
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Coût de la mise en œuvre Arrêts de bus et/ou bornes déjà implantés et non regroupables



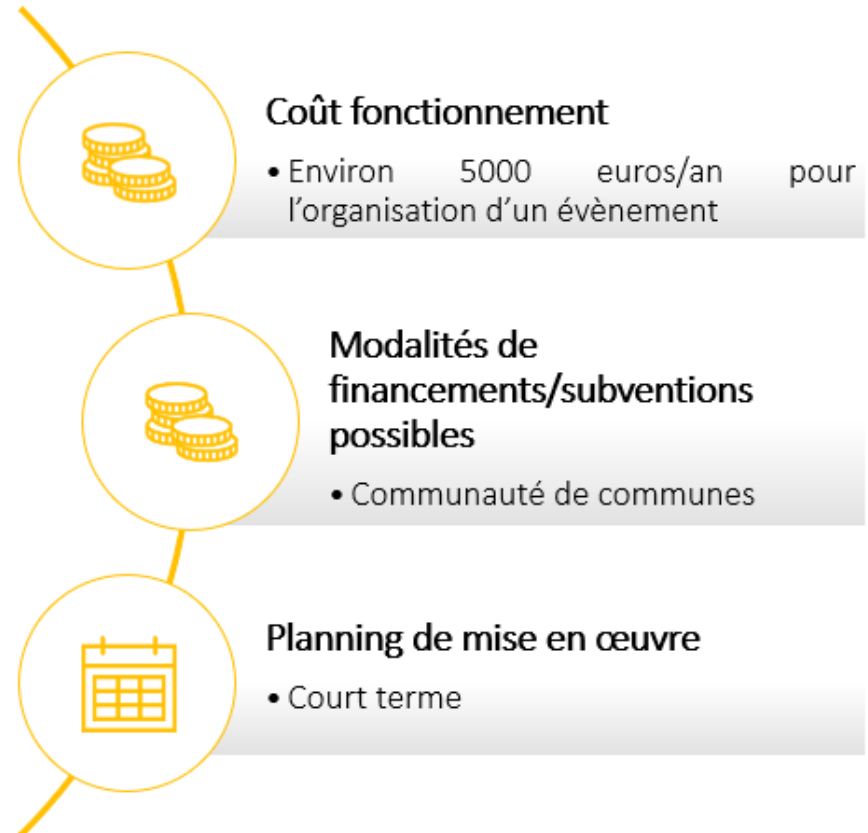
3.3.2 Actions de communication sur le covoiturage et la plateforme de covoiturage

Thématique	Mobilités alternatives
Numérotation	MA2
Description de l'action	<p>Promouvoir le covoiturage via la plateforme Covoiturage-Oise.fr et autres formes de mobilité lors d'évènements fort type « Semaine de la mobilité ».</p> <p>Mettre des affiches sur le covoiturage et la plateforme de covoiturage dans les bus.</p> <p>Sensibiliser les entreprises et le personnel administratif.</p> <p>Pour aller plus loin, la CCS peut remettre des lots aux personnes qui covoiturent beaucoup dans le cadre des évènements.</p>
Objectif	<p>Inciter les automobilistes à prendre plus de personnes en covoiturage afin d'avoir plus de conducteurs à disposition sur la plateforme</p> <p>Accompagner les personnes voulant faire du covoiturage mais aillant des appréhensions</p>

Localisation

Toutes les communes de la collectivité.

Déroulement opérationnel	Mise en place des actions par la communauté de communes Concertation avec le SMTCO, Site Oise et les services de communication pour diffuser au grand public
Maitrise d'ouvrage	Communauté de communes
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	0,5 ETP en charge des actions et animations mobilités
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Utilisation de la plateforme de covoiturage Nombre de réservations de covoiturage
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Appréhension des habitants face au covoiturage



3.3.3 Actions ciblées auprès des entreprises pour favoriser la mise en place du forfait mobilités durables et des plans de déplacements

Thématique	Mobilités alternatives
Numérotation	MA3
Description de l'action	<p>Sensibiliser les chefs d'entreprises à la mise en place d'incitations à la mobilité alternative dans leur entreprise en organisant des évènements d'informations type La fresque du climat.</p> <p>Inciter à la création de Plan Déplacement Inter-entreprise et créer le lien entre les entreprises</p> <p>Inciter à la mise en place de stationnement sécurisé.</p>
Objectif	Inciter les entreprises à encourager les mobilités alternatives

Localisation

Dans les zones d'activités principales: ZA Les Vallées, ZA Nouvelle France et ZA La Reine blanche.

Déroulement opérationnel	Concertation avec les entreprises Mise en place d'atelier d'apprentissage Accompagnement dans la mise en place du Plan de déplacement inter-entreprise
Maitrise d'ouvrage	Communauté de communes
Modalités d'intervention/Moyens humains à mobiliser	0,5 ETP en charge des actions et animations mobilités
Outils d'évaluation/Indicateurs de suivi	Evolution des incitations mises en place dans les entreprises
Obstacles possibles à la mise en œuvre	Mobilisation et volonté des entreprises



Coût investissement/fonctionnement

- Environ 150 euros/personne (HT) pour l'organisation d'un atelier la Fresque du Climat



Subventions possibles

- Communauté de communes
- Programme Tous covoitureurs!
- Programme V-Logistique



Planning de mise en œuvre

- Court terme

4 Mise en place des actions proposées

La mise en place de ces actions a été programmée avec la Communauté de communes des Sablons afin de fixer des échéances de réalisation des projets et d'établir les budgets nécessaires par année.

4.1 Chiffrage

Dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié, 70 kilomètres de voirie sont proposés à sécuriser pour les cyclistes, dont 14 km avec des aménagements cyclables. La dépense est estimée à 4,1 millions d'euros. Les aménagements cyclables ont pu être chiffrés selon les propositions effectuées dans les fiches actions. Les itinéraires sécurisés sont plus coûteux car ils nécessitent de créer une voirie propre pour les mobilités douces, et notamment la création d'ouvrages d'art pour les franchissements. Ces prix comprennent le coût des travaux et des matériaux. Le prix des acquisitions foncières éventuelles ne sont pas comprises.

Concernant les transports en commun, les investissements sont sur la création de nouvelles lignes et la création d'arrêts fixes pour le TCAD.

Enfin, pour les mobilités alternatives, les coûts de la création de stations de mobilités dépendront du nombre d'équipements mis en place et du nombre de stations installées.

De plus, un plan pluriannuel d'investissement a été réalisé en annexe de ce rapport.

Mobilités douces	3 019 500 €
MD1 Création d'itinéraires cyclables dans les 5 km autour de Méru	2 185 000 €
MD2 Liaisons cyclables de moins de 5km depuis les pôles relais	123 500 €
MD3 Jalonnement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 15km	129 000 €
MD4 Création/jalonnement d'itinéraires cyclables entre les pôles de vie	76 000 €
MD5 Equiper les arrêts de transports en commun/transports scolaires de stationnements vélos sécurisés	50 000 €
MD6 Apaiser les centres-villes et centres-bourgs	184 000 €
MD7 Sécuriser les accès cyclables et piétons aux écoles, collèges et lycées	150 000 €
MD8 Implanter des consignes vélos sécurisées en gare de Méru et Bornel	75 000 €
MD9 Service de location de VAE longue durée entre les gares et les zones d'activités	22 000 €
MD10 Faciliter les déplacements doux au sein des zones industrielles	20 000 €
MD11 Actions de sensibilisation sur la pratique du vélo, notamment pour le public scolaire	5 000 €
Transports en commun	201 100 €
TC1 Optimiser le service des lignes régulières	116 800 €
TC2 Améliorer l'efficacité du TCAD	12 000 €
TC3 Créer un arrêt de TCAD à Saint-Crépin-Ibouwillers	300 €
TC4 Développer les lignes virtuelles de TAD	-
TC5 Transformer les parkings des gares Méru et Bornel en P+R	22 000 €
TC6 Proposer une offre de service ciblée le samedi	50 000 €
Mobilités alternatives	15 000 €
MA1 Création de stations de mobilités	-
MA2 Actions de communication sur le covoiturage et la plateforme de covoiturage	5 000 €
MA3 Actions ciblées auprès des entreprises pour favoriser la mise en place du forfait mobilités durables et des plans de déplacements	10 000 €
	3 235 600 €

Figure 11-Chiffrage du Plan de Mobilité Simplifié

Types d'aménagements	Route départementale		Route communale		Autres (chemins ruraux)	
	Linéaire	Coût	Linéaire	Coût	Linéaire	Coût
Piste cyclable	2600	1 463 000 €	–	–	–	–
Piste cyclable sur voie agricole	–	–	–	–	1200	396 000 €
Bande cyclable	–	–	500	50 000 €	–	–
CVCB/Chevrons	2500	125 000 €	400	20 000 €	–	–
SUL	–	–	850	42 500 €	–	–
Modération de trafic	–	–	1600	80 000 €	–	–
Jalonnement	28800	144 000 €	27200	136 000 €	1200	6 000 €
Sécurisation de giratoire/carrefour	–	1 000 €	–	4 000 €	–	–
Encorbellement	50	250 000 €	–	–	–	–
Total	33950	1 983 000 €	30550	332 500 €	2400	402 000 €
			Total		66900	2 717 500 €

Figure 12-Répartition des coûts selon les aménagements et la domanialité

4.2 Phasage

Des actions peuvent être rapidement mises en œuvre pour desservir le maximum d'habitants dans un premier temps. C'est le cas des aménagements modes doux à proximité de Méru et des pôles relais. Ici les délais peuvent être allongés en cas d'acquisition foncière. L'apaisement des centres-villes et des centres-bourgs ainsi que la sécurisation des accès cyclables et piétons aux écoles, collèges et lycées sont également considérés comme prioritaires, et relativement simple à mettre en place.

Le stationnement est également un point important à mettre en œuvre rapidement afin d'inciter à l'usage du vélo. Pour cela, l'équipement des arrêts de transports en commun et des gares peut être mis en place à court terme, suivi dans un deuxième temps par un service de location de vélos à assistance électrique de longue durée pour relier la gare avec les zones d'activités.

Pour les transports en commun, l'optimisation des lignes régulières, et la création de la ligne supplémentaire le samedi, permettra d'améliorer significativement le confort des usagers et les temps de parcours. Ces solutions seront mises en place durant l'année 2022. De plus, l'optimisation du TCAD et la création d'un arrêt de TCAD supplémentaire à Saint-Crépin-Ibouvillers pourra également être mis en place à la même période, et permettra de desservir de nouvelles entreprises par les transports en commun.

Enfin, la mise en place de ces actions doit être accompagnée de communication et de sensibilisation de la population sur les aménagements mis en place et sur les mobilités alternatives à la voiture, tout au long de la mise en œuvre du plan de mobilités simplifié.

Court terme		Moyen terme			Long terme
2022	2023	2024	2025	2026	2027 et +
Création d'itinéraire dans les 5km autour de Méru					
		Liaisons cyclables de moins de 5km autour des pôles relais			
		Jalonnement d'itinéraire dans un rayon de 15km autour de Méru			
		Jalonnement entre les pôles de vie			
Equiper les arrêts de TC de stationnements vélos					
Apaiser les centres-villes et centres-bourgs					
Sécuriser les accès cyclables aux écoles					
Implanter des consignes vélos dans les gares de Méru et Bornel					
		Service de location de VAE longue durée			
		Faciliter les déplacements doux dans les ZAC			
Actions de sensibilisation sur la pratique du vélo, notamment du public scolaire					

Figure 13-Programmation des actions en lien avec la mobilité douce

Court terme			Moyen terme			Long terme
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et +
	Optimiser le service de lignes régulières					
	Améliorer l'efficacité du TCAD					
	Créer un nouvel arrêt de TCAD dans la ZAC de Saint-Crépin-Ibouvillers					
					Développer les lignes virtuelles de TCAD	
		Transformer le parking de Méru en P+R				
			Transformer le parking de Bornel en P+R			
	Proposer une offre de service ciblée le samedi					
		Créer des stations de mobilités				
	Actions de communication sur le covoiturage et la plateforme de covoiturage					
	Actions ciblées auprès des entreprises pour favoriser la mise en place du forfait mobilités durables et des plans de déplacements					

Figure 14-Programmation des actions en lien avec les transports en commun et les mobilités alternatives

INGETEC

67 rue Damesme

75013 Paris

Tél : +33 2 35 07 94 20

E-mail : ingetec@ingetec.fr

www.ingetec.fr

