

**ANNEXE A LA DELIBERATION N°22-C018 : APPROBATION DU PLAN DE MOBILITES DU BASSIN CREILLOIS ET DES VALLEES BRETHOISE**



**PLAN DE MOBILITE DU GRAND CREILLOIS**



**ANALYSES ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**

*Version du 20/12/2021*



AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES PROJET DE MEMOIRE EN REPONSE					
PPA	Action concernée	Type d'avis (réserve, objection, point de vigilance, validation / confirmation / mise à jour...)	Avis formulé	Réponse	Modification à apporter
CD 60	Action 4.	Objection	"L'action consiste à développer un maillage de pistes cyclables sur le territoire. Le tracé de la Trans'Oise dans le périmètre du plan répond en partie à cet objectif. Cette action bénéficierait avantagement d'un élargissement de l'éventail des cofinanciers. La Région est en effet susceptible de cofinancer les itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes"	La Région aurait dû apparaître dans le document comme financeur sur les itinéraires fléchés au SR3V. D'ailleurs la voie cyclable en traversée de Nogent-sur-Oise (dont les travaux doivent débiter très prochainement) peut répondre aux attentes du SR3V Hauts-de-France qui flèche l'itinéraire Creil-Clermont comme un axe d'intérêt régional.	Rajouter la Région dans la rubrique Financeurs
CD 60	Action 5.	Objection	"La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la Région et le Département. Le Département est identifié en raison de son programme d'aires labellisé Covoitur'Oise. Le déploiement des aires Covoitur'Oise peut s'envisager sur le ressort du syndicat en étroite concertation avec celui-ci et le SMTCO, partenaire financier du Département pour ce programme, dans la limite du cadre de programmation technique et budgétaire de notre collectivité et de notre partenaire. Cette action bénéficierait avantagement d'un élargissement de l'éventail des maîtres d'ouvrage et des financeurs identifiés, notamment les EPCI."	On peut rappeler que la création d'un schéma régional des aires de covoiturage est une obligation de la LOM pour les Région. Aujourd'hui seul un schéma interdépartemental sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais existe. Le schéma régional devra être bâti en cohérence avec le Réseau Routier d'intérêt Régional (RRIR) et en concertation avec le CD60, le SMTCO et les AOM. La dynamique de développement du covoiturage dans l'Oise dépendra des aides régionales qui pourraient être accolées à ce schéma. Le CD60 comme co-maître d'ouvrage s'explique également par la volonté d'avoir une signalétique unique qui reprendrait celle de covoitur'oise. Le développement de l'utilisation partagée de la voiture rentre dans les attributions des AOM locale. La participation financière des EPCI à la création d'aire de covoiturage s'entend surtout si les aires sont multimodales.	Rajouter le SMTCO et les AOM dans les rubriques Maîtres d'ouvrage et Financeurs.

CD 60	Action 15	Réserve	"Outre la Trans'Oise, l'action prévoit également la réalisation de pistes cyclables le long de routes départementales. L'adhésion du Département et son intervention en qualité de maître d'ouvrage sont strictement conditionnées, en application des dispositions de la loi d'orientation sur la mobilité, au cas de travaux d'élargissement de ses routes hors agglomérations, sous la réserve que l'opportunité de l'aménagement soit démontrée et que des impossibilités techniques ou financières n'y fassent pas obstacle."	D'après sa politique de circulations douces, Le Département assure la maîtrise d'ouvrage des itinéraires cyclables de la Trans'Oise hors agglomération et subventionne les itinéraires de la Trans'Oise en agglomération (sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales). Les plans de mobilité déterminent les éventuels besoins de création de nouvelles liaisons. Pour ces aménagements, le Département peut intervenir de deux manières : subvention de leur création (acquisitions foncières et travaux) / ou réalisation (par exception) à l'occasion de travaux d'aménagement du réseau routier au sens de la LOM avant transfert de gestion aux AOM par voie de convention. Le Département propose que les EPCI assurent la maîtrise d'ouvrage des sections de la Trans'Oise en agglomération, des aménagements le long des RD et des projets portés par les EPCI sur toutes les autres voiries. Le Département serait alors susceptible d'apporter des subventions aux projets concernés, en accordant une priorité aux projets s'inscrivant dans le tracé de la Trans'Oise ou le long des RD (les modalités précises sont définies dans la délibération du Département de novembre 2021). En réponse à l'avis du Département, le SMBCVB rappelle que le Département n'est pas obligé à prendre la maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables sur RD (hors agglo) qui apparaissent sur un plan de mobilité ou un schéma cyclable. Cependant, l'article L.228-3 du code de l'environnement indique que l'opportunité de créer une voie cyclable doit être analysée à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération (et non seulement en cas d'élargissement). Cette analyse se fait en associant les AOM et le résultat doit être rendu public. Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans un plan de mobilité, le besoin est réputé avéré (la non réalisation devant être justifiée d'un point de vue technique ou financier).	Préciser les conditions de participation du Département, selon sa politique de circulations douces (novembre 2021). Rappeler également les dispositions du code de l'environnement concernant la maîtrise d'ouvrage des itinéraires définis dans le PDM.
-------	-----------	---------	--	--	--

CD 60	Action 18.	Réserve	"Le Département ne pourrait intervenir en qualité de maître d'ouvrage d'aménagements spécifiques que dans l'enceinte des collèges."	Remarque en accord avec la fiche action, Plusieurs maîtres d'ouvrages ont bien été listés dans la fiche action notamment les communes pour les interventions/aménagements dans les écoles primaires et sur les voiries adjacentes. L'intervention du CD60 s'entend uniquement pour les collégiens et dans les limites des compétences du Département.	Aucune
CD 60	Action 23.	Validation / confirmation	"Sans préjudice des démarches qui seraient retenues par la Région et notre collectivité dans le cadre des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire, prévus par la loi d'orientation sur la mobilité, dont elles pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, la maîtrise d'ouvrage du Département peut trouver son expression dans la sensibilisation du public ciblé par l'action sociale."	Remarque en accord avec la fiche action, Implicitement, la fiche action cible le CD60 pour participer à la mise en œuvre du dernier point via des actions de sensibilisation »> « Dans le cadre de l'accompagnement des structures sociales, proposer une formation et un soutien à la mobilité, avec une pédagogie adaptée aux publics ciblés (temporalité longue, outils adaptés à l'illettrisme, travail en groupe). » Les actions de sensibilisation à la mobilité pourraient se faire via les Maisons Départementales de la Solidarité (MDS). Le territoire dispose de 4 MDS. Le Pass Avenir Citoyen peut aider les 18/21 ans à s'équiper en moyens de mobilité. Une communication du département pourrait aller dans ce sens.	Aucune
CD 60	Action 39.	Objection	"Le Département est identifié ici comme partenaire et non comme maître d'ouvrage. Un éventuel transfert de domanialité des voies qualifiées d'avenues d'agglomération devra être concilié avec la stratégie départementale en matière de classement et déclassement."	L'action 39 du PDM incite bien à classer les « avenues d'agglomérations » comme voies d'intérêt communautaire pour garantir la continuité et la cohérence des aménagements. Une discussion pourra être engagée entre l'ACSO et le CD60 dans l'intérêt du projet gare cœur d'agglo.	Le Département peut apparaître aussi en tant que maître d'ouvrage.
CD 60	Action 39	Réserve	"Les caractéristiques techniques et le trafic supporté par la RD1016 rendent peu réalistes l'objectif d'en faire une « voie routière à vocation multimodale »."	La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/véhicule en moyenne.	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les aménagements,

					avant leur pérennisation.
CD 60	Action 42	Objection	"Les études actuellement menées par le Département pour la modernisation de la RD1016 entre les échangeurs avec les RD200 et RD201 ne permettent pas d'envisager de dédier une voie de l'infrastructure existante aux transports collectifs ou aux modes actifs tout en y recevant le trafic routier supporté aujourd'hui et à terme. Eu égard aux contraintes lourdes que sont, notamment, le volume du trafic supporté, la géographie naturelle (rivière Oise et ses coteaux) et son environnement périurbain dense, la transformation multimodale à l'horizon 2040 de cet axe semble très hypothétique. Cette action bénéficiera toutefois d'une attention toute particulière du Département, notamment lors des échanges envisagés lors de la concertation à engager dans le cadre du projet de modernisation de la RD1016 conduit par notre collectivité."	La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/véhicule en moyenne.	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les aménagements, avant leur pérennisation.
CD 60	Action 42	Réserve	"Dans l'attente d'une démonstration technique de la faisabilité et de l'opportunité d'une telle évolution des RD1016 et RD200, le Département réserve son adhésion à une maîtrise d'ouvrage de cette action"	La remarque du département se base sur les flux actuels. Le PDM propose de lancer une étude d'opportunité visant à rendre la rocade de l'agglomération creilloise (RD1016) multimodale à l'horizon 2040. Cette action s'entend en tenant compte des objectifs de réduction du trafic automobile. A l'échelle des Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise (grand creillois, clermontois, pays d'oise et d'halatte, senlis sud oise et aire cantilienne), les objectifs qui ont été validés visent en 2030 un trafic automobile de 334 000 déplacements/jours contre 467 000 aujourd'hui. De plus, en incitant au covoiturage, le taux de remplissage des véhicules passera de 1.4 à 1.94 personnes/véhicule en moyenne.	Préciser que cette action est conditionnée à une réduction du trafic, mais aussi qu'elle contribuera à cette réduction du trafic (le cas échéant). Cet axe pourrait aussi faire l'objet d'une mesure expérimentale, permettant de tester les



					aménagement, avant leur pérennisation,
Etat (DDT)	Actions n°18, 22, 39, 42	Objection	"Le PDM devra prévoir un observatoire de l'accidentologie comme le prévoit l'article L1214-3 du Code des Transports"	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Cet outil intégrera un suivi des indicateurs de sécurité routière. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise les Vallées.	Intégration d'indicateurs d'accidentologie dans les actions n°18, 22, 39, 42 (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...) + mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM
Etat (DDT)	Aucune	Point de vigilance	"Il conviendra de vérifier que l'ACSO et la CCLVD ont effectivement délibéré pour arrêter le projet de PDM conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des Transports"	En effet, l'approbation du PDM devra l'objet d'un vote par les deux conseils communautaires. Cela sera fait suite à l'enquête publique.	Aucune
Etat (DDT)	Aucune	Objection	"Il est recommandé d'améliorer les objectifs de réduction des émissions de polluants afin de s'inscrire dans les objectifs du Plan de Prévention de l'Atmosphère de Creil (PPA) : -15% sur 5 ans contre -16% sur 10 ans pour le PDM"	Oui, cette remarque sera prise en compte. Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.	Modification de l'évaluation environnementale. Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.

Etat (DDT)	Aucune	Objection	"La thématique économique bien qu'étudiée actuellement dans le cadre de la révision du SCOT, mériterait d'être approfondie avec notamment le recensement des pôles générateurs de flux, une cartographie et un schéma de desserte. Les actions concernant le transport de marchandises sont assez peu nombreuses. Or, ce sujet est prégnant sur le territoire."	Oui, cette remarque sera prise en compte. La PDM intégrera une carte de l'accessibilité des zones d'activités. Concernant les actions sur le transport de marchandises, elles sont peu nombreuses, mais structurantes pour le fonctionnement du territoire (ex : plateforme logistique). Ces actions pourront être approfondies dans le cadre du SCOT et de la mise en oeuvre du PDM. Voir réponse à l'avis n°38 de la DREAL.	Approfondissement de la partie sur les zones d'activités dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Voir réponse à l'avis n°38 de la DREAL.
Etat (DDT)	Aucune	Objection	"Les quartiers prioritaires sont, de par leur localisation et les nombreuses actions entreprises antérieurement dans le cadre de la Politique de la Ville, assez bien intégrés au tissu urbain. Ils auraient néanmoins pu faire l'objet d'un focus plus affirmé."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le réseau urbain de l'ACSO dessert les quartiers de la ville. De plus, le futur réseau de la CCLVD desservira le quartier des Abords du Parc (Liancourt). Par ailleurs, l'ACSO offre des tarifs avantageux pour les publics en difficultés, tandis que la CCLVD réfléchit à la gratuité de son réseau.	Approfondissement de la partie sur l'inclusion sociale dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Précisions à apporter dans l'action n°23 du plan d'actions, concernant la mobilité des publics vulnérables.
Etat (DDT)	Actions 15, 16 et 17	Objection	"L'augmentation de la part des vélos paraît ambitieuse et une attention particulière devra être portée au suivi des actions dédiées. Il conviendrait également d'indiquer le nombre de kilomètres de pistes cyclables et ainsi que leur lien avec les pôles générateurs de flux. Les autres modes doux mériteraient d'être plus investis. La sécurisation de ces déplacements paraît un enjeu essentiel à développer"	Ces éléments ont été définis dans les schémas directeurs de liaisons douces de chaque EPCI (préconisés par le PDM). L'action n°15 intégrera les cartes des itinéraires cyclables planifiés dans chaque EPCI, s'imposant aux décisions des gestionnaires de voirie. Le SMBCVB réalisera un suivi de la mise en oeuvre des itinéraires définis dans les schémas cyclables dans le cadre de son observatoire de mobilité (ex : suivi des marchés de maîtrise d'oeuvre...).	Intégration des cartes des schémas de liaisons douces de l'ACSO et la CCLVD dans le PDM. Le cas échéant, rappel du linéaire d'itinéraires cyclables planifiés. Prise en compte de ce linéaire dans les indicateurs du PDM (suivis par le SMBCVB).
Etat (DDT)	Aucune	Point de vigilance	"De manière générale, il convient de suivre avec vigilance les indicateurs, ainsi que le calendrier. Ils pourraient être, le cas échéant, redéfinis lors d'une évaluation à mi-parcours du PDM qui devra avoir lieu au bout de 5 ans. De plus, un état initial faciliterait ce suivi et permettrait de mieux évaluer l'impact des actions mises en oeuvre."	Oui, cette remarque sera prise en compte. L'ACSO identifie le SMBCVB en tant qu'acteur référent du suivi du PDM. Cela sera indiqué dans le PDM (à condition d'une validation par la CCLVD).	Précisions sur le suivi technique et la gouvernance de la mise en oeuvre du PDM dans la

					partie sur le suivi du PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	"Le PDM a été élaboré et arrêté par le Syndicat mixte qui a bénéficié pour ce faire d'une délégation de compétence spécifique par les autorités organisatrices de la mobilité du territoire. Cependant, conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des Transports, il revient à l'ACSO et à la CCLVD d'arrêter puis d'approuver le PDM en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité. Dès lors, si cela n'a pas encore été fait, ces EPCI doivent dans un premier temps délibérer pour arrêter le projet. Son approbation interviendra après l'enquête publique et après la consultation des comités de partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de l'article 15 de la loi d'orientation des mobilités."	En effet, l'approbation du PDM devra l'objet d'un vote par les deux conseils communautaires. Cela sera fait suite à l'enquête publique.	Aucune
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	"Le projet de PDM manque d'ambition sur la diminution des émissions de particules par rapport aux objectifs du PPA de la région de Creil. En effet, le PPA fixe un objectif de réduction de 15 % sur 5 ans alors que le PDM indique dans son évaluation environnementale une baisse de 16 % à l'horizon 2030 (soit sur 10 ans). Par ailleurs, il apparaît que les pourcentages de réduction sont identiques pour tous les polluants considérés. L'évaluation environnementale mérite d'être retravaillée pour donner une estimation plus précise de l'impact du PDM sur les émissions des différents polluants (notamment PM10 ou PM 2.5)."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.	Modification de l'évaluation environnementale. Voir réponse à l'avis n°102 de la MRAE.
Etat (DREAL)	Aucune	Réserve	"Les indicateurs étant nombreux, la question de leur suivi peut être posée sachant qu'il n'y a aucune donnée chiffrée en l'état actuel du PDM (ni état de référence, ni objectif cible). Il convient donc de s'assurer qu'ils pourront être aisément renseignés dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des actions, plus particulièrement pour le bilan à 5 ans obligatoire du PDM (cf L1214-8 du code des transports)."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées.	Mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM

Etat (DREAL)	Actions n°18, 22, 39, 42	Réserve	"Si l'amélioration des conditions de sécurité des déplacements de l'ensemble des catégories d'usagers devrait être induite par la somme des actions prévues par le PDM (apaisement de zones, diminution de vitesse de circulation, actions de sensibilisation, développement d'aménagements cyclables de qualité....), il convient de signaler l'absence de création d'un observatoire de l'accidentologie. Il s'agit d'une obligation prévue à l'article R 1214-3 du code des Transports. Il dispose que « pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ». Pour être conforme, le PDM doit donc être modifié dès à présent et intégrer la création de cette instance."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le SMBCVB mettra en place un observatoire de la mobilité (tableau de bord des indicateurs du PDM), alimenté par les deux EPCI et les collectivités partenaires. Le websig de l'ACSO sera mobilisé pour suivre les indicateurs de mobilité. Cet outil intégrera un suivi des indicateurs de sécurité routière. Un partenariat sera aussi établi avec l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées.	Intégration d'indicateurs d'accidentologie dans les actions n°18, 22, 39, 42 (nombre d'accidents annuels, gravité, types d'usagers impliqués, localisation des accidents...) + mention de la construction d'un observatoire de mobilité piloté par le SMBCVB dans la partie sur le suivi du PDM
Etat (DREAL)	Actions 15, 16 et 17	Réserve	"Enfin, la disposition de la LOM relative à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons inscrite à l'article L1214-2-1 du code des transports doit être prise en compte. Elle prévoit que « Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied »."	Ces éléments ont été définis dans les schémas directeurs de liaisons douces de chaque EPCI (préconisés par le PDM). L'action n°15 intégrera les cartes des itinéraires cyclables planifiés dans chaque EPCI, s'imposant aux décisions des gestionnaires de voirie. Le SMBCVB réalisera un suivi de la mise en œuvre des itinéraires définis dans les schémas cyclables dans le cadre de son observatoire de mobilité (ex : suivi des marchés de maîtrise d'oeuvre...).	Intégration des cartes des schémas de liaisons douces de l'ACSO et la CCLVD dans le PDM. Le cas échéant, rappel du linéaire d'itinéraires cyclables planifiés. Prise en compte de ce linéaire dans les indicateurs du PDM (suivis par le SMBCVB).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"La présentation du réseau viaire est plutôt satisfaisante avec des informations sur la hiérarchisation des voies, le niveau de trafic et les principaux projets routiers prévus par le Conseil départemental de l'Oise. Cependant, les cartes mériteraient d'être plus lisibles en affichant par exemple le nom des axes routiers."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Modification de la carte de la hiérarchie et du niveau de trafic (diagnostic)

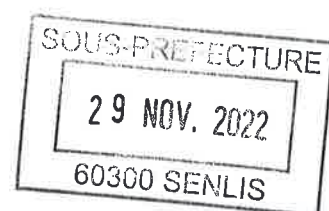


Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	"Il convient de noter que le réseau [de bus urbains] de l'ACSO a évolué depuis le 1er septembre 2021. Les éléments du diagnostic ne sont donc pas actualisés."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	"Il convient de noter qu'à partir du 1er septembre 2021, ce réseau [réseau de bus interurbains] est modifié avec plus de lignes au niveau de Creil et au niveau de Liencourt notamment (+1 ligne)."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Mise à jour	"Il aurait été opportun que le nouveau réseau TER Hauts de France mis en service fin 2019 (ci-dessus précisé) soit pris en compte puisqu'il a pu modifier certaines informations du diagnostic. Ce territoire bénéficie d'une offre ferroviaire satisfaisante (notamment vers Paris) avec une fréquentation en hausse et d'une accessibilité routière aux gares facilitée (avec un temps de trajet compris entre 5 et 15 min pour accéder aux différentes gares). Comme il est souligné dans le document, les différents projets ferroviaires « Roissy-Picardie » et « Grand Paris Express » devraient favoriser l'usage des TC avec un accès à la région parisienne plus direct et plus rapide et un accès au réseau TGV et donc à de nouvelles destinations." [Information complémentaire sur la liaison Roissy-Picardie page 5]"	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la partie sur les transports collectifs de la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"La carte des itinéraires cyclables, qui distingue les itinéraires structurants d'intérêt européen (eurovélo notamment), d'intérêt départemental (projet de « TransOise » en cours de réalisation) et les itinéraires locaux, aurait pu localiser les pôles générateurs de flux pour apprécier leur desserte. Cette carte permettrait également d'évaluer le niveau d'intermodalité offert sachant que son développement est un enjeu majeur du PDM."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Réalisation d'une carte croisant les itinéraires cyclables et les équipements (synthèse du diagnostic).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"Par ailleurs, alors que l'ACSO a adopté en 2013 son schéma intercommunal des circulations douces, qui prévoyait la réalisation de 50 km d'itinéraires, il aurait été utile d'avoir un bilan de sa mise en œuvre (linéaire réalisé en km et répertorié sur une carte par exemple). Il est seulement indiqué qu'il fait l'objet d'étude complémentaire pour intégrer les communes de l'ex CC Pierre Sud Oise. Enfin, il n'y a pas d'information sur le maillage existant sur la CCLVD."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Approfondissement de la partie sur les itinéraires cyclables dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Éléments à récupérer auprès

					de l'ACSO (si déjà réalisé dans le nouveau schéma de circulations douces).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"L'annexe [accessibilité] aurait pu être complétée avec des éléments sur l'accessibilité du matériel roulant (au-delà des points d'arrêts), celle de l'information et la formation des conducteurs par exemple."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter sur le matériel roulant dans l'annexe accessibilité. Éléments à récupérer auprès de l'ACSO.
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"Par ailleurs, une incohérence sur le nombre de points d'arrêts accessibles du réseau de bus urbains de l'ACSO peut être soulevée : 123 sur 184 accessibles dans le diagnostic contre 180 sur 184 dans l'annexe. Les actions à envisager sont bien reprises dans le plan d'actions et répondent aux manquements identifiés."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Mise en cohérence du diagnostic et de l'annexe accessibilité
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"Il aurait pu être opportun d'avoir un bilan du dispositif « Rézo Pouce » qui existe depuis 2018 (nombre de personnes inscrites en distinguant conducteur et passager, profil des utilisateurs, points d'arrêts les plus utilisés...)."	A ce jour, la donnée est indisponible. Cette donnée sera récupérée auprès du PNR et intégrée au diagnostic, si elle est disponible.	Précision à apporter dans la partie sur le covoiturage dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Données à récupérer auprès du PNR (à condition qu'elle soit disponible).
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"Si l'étude sur le stationnement est intéressante avec à la fois des informations sur l'offre en stationnement dans les principaux pôles d'échange du territoire (nombre de places, gratuité ou non) et taux de rotation, il est regrettable qu'elle n'ait pas été réalisée sur l'ensemble du périmètre du PDM. À noter que selon l'EDVM de 2017, les habitants de la CCLVD et de l'ACSO qui ont participé n'ont très majoritairement aucun problème de stationnement sur leur lieu de travail."	Une telle enquête de stationnement a vocation à être menée uniquement sur les secteurs les plus stratégiques du territoire, soumis à une pression particulière des besoins de stationnement, (centres-villes, autour des gares...). Le dispositif proposé dans le PDM a notamment permis de compléter le recensement déjà effectué aux abords des principaux pôles d'échanges (études d'intermodalité).	Aucune

Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"Le diagnostic n'aborde pas le fret ferroviaire. Il ne semble pas y avoir de ligne ferroviaire dédiée au fret sur ces 2 EPCI, toutefois, le territoire possède un potentiel pour développer l'intermodalité dans le transport de marchandises avec des infrastructures fluviales. Il manque une analyse de fond sur l'identification des flux, leur typologie (origine/destination, nature des produits transportés...), sur les infrastructures logistiques existantes (infrastructures de transports, entrepôts logistiques, tissu industriel...), préalable indispensable pour définir des actions efficaces. Enfin, l'Oise qui traverse l'agglomération, est un axe navigable d'importance qui va être renforcé par le projet MAGEO ainsi que par le projet du Canal Seine-Nord Europe. D'ores et déjà, l'agglomération compte deux plateformes fluviales à dimension économique gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO) à Nogent-sur-Oise et St Leu d'Esserent."	Difficulté liée à l'absence de données disponibles. Cela nécessiterait une enquête auprès des zones d'activités et des transporteurs. Depuis la Loi Climat et Résilience, les DAAC doivent désormais intégrer un volet logistique. Ainsi, conformément à l'article L.141-6 du Code de l'urbanisme, le SCoT en cours de révision comprendra un DAAC. Ce dernier déterminera les conditions d'implantation des constructions commerciales et logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et sur les équilibres territoriaux. Ces implantations seront déterminées en fonction de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes et les marchandises. Cette étude obligatoire sera réalisée en 2022.	Evaluation qualitative du potentiel des différents modes de transport de marchandises (à partir des entretiens et ateliers). Mention de la réalisation du DAAC dans le cadre du SCOT (en application de la Loi Climat et Résilience) dans l'action n°32, concernant l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain.
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	[S'agissant du transport de marchandises] "Si le diagnostic identifie les principaux pôles et équipements générateurs de déplacements, principalement concentrés sur l'agglomération de Creil, il aurait été opportun qu'il présente les conditions d'accessibilité tous modes (TC et modes actifs). En effet, seule l'accessibilité routière est abordée."	Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.	Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.
Etat (DREAL)	Aucune	Objection	"S'agissant de la logistique urbaine, le diagnostic présente de manière limitée les conditions de livraison dans les centres-villes de certaines communes dont celle de Creil. Les éléments sont partiels, ne concernent qu'une faible partie du périmètre du PDM et ne permettent pas d'identifier les points positifs et/ou les freins pour optimiser le transport des marchandises et développer un transport plus durable. Les connaissances méritent d'être plus approfondies (quid de la réglementation sur la circulation des PL dans les communes, des parts modales, de la typologie des véhicules, du jeu des acteurs publics et privés...)."	Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.	Voir réponse à l'avis n°39 de la DREAL.

Etat (DREAL)	Action 2	Point de vigilance	"La CCLVD, depuis le 1er juillet 2021, et l'ACSO disposent de la compétence mobilité au sens de l'article L1231-1 du Code des Transports. Le comité des partenaires que chaque autorité organisatrice de la mobilité doit mettre en place en application de la LOM pourra être consulté et informé sur la mise en œuvre du PDM. Ces deux actions liées à la gouvernance de la mobilité sont importantes pour la mise en œuvre du présent PDM et peuvent conditionner sa réussite. Les services de l'Etat pourraient être associés au suivi du PDM."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le contenu du PDM a été présenté aux comités des partenaires ACSO et CCLVD. Les services de l'Etat seront associés ou tenus informés des échanges en comité des partenaires.	Précisions à apporter dans la partie sur le suivi du PDM.
Etat (DREAL)	Action 4	Validation / confirmation	"Cette action concerne l'ensemble du périmètre du Sud de l'Oise (donc le présent PDM et les 5 PGD). Elle est importante puisqu'elle devrait garantir la coordination, la connexion et la sécurisation des itinéraires cyclables entre EPCI. Elle devrait favoriser l'usage du vélo en connectant chacun des EPCI au reste du territoire par au moins un itinéraire continu et balisé à l'horizon 2030. Cette action doit être rapprochée notamment des actions 15, 16 et 17."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°4 avec les actions n°15, 16 et 17 (partie sur les interactions entre les actions).
Etat (DREAL)	Action 5	Validation / confirmation	"Cette action doit être rapprochée de l'action 31 qui vise à compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMCVB et prévoit et localise la réalisation de 3 aires de covoiturage. Elle répond à une obligation de la LOM qui confie aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont la Région, le soin d'élaborer des schémas de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°5 avec l'action n°31 (partie sur les interactions entre les actions).
Etat (DREAL)	Action 6	Objection	"Si ce dispositif existe déjà sur certaines communes du Sud de l'Oise et sur le périmètre de l'ACSO depuis 2018, il est regrettable que le PDM n'ait pas présenté un bilan de cette action pour en connaître les résultats. S'il est précisé le nombre de communes de l'ACSO adhérentes (11) et le nombre d'arrêts (200 sur le Sud Oise et 80 sur l'ACSO), il aurait été opportun de connaître le nombre d'inscrits (conducteur et passager)."	A ce jour, la donnée est indisponible. Cette donnée sera récupérée auprès du PNR et intégrée au diagnostic, si elle est disponible.	Précision à apporter dans la partie sur le covoiturage dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM. Données à récupérer auprès du PNR (à condition qu'elle soit disponible).

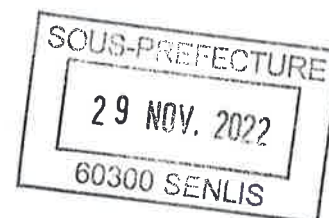


Etat (DREAL)	Action 6	Objection	"Par ailleurs, une carte localisant à la fois les arrêts, les principaux générateurs de flux (zones d'activités, établissements scolaires, hôpital...) et le réseau de TC aurait été intéressante pour mieux apprécier cette offre. Ce travail d'articulation pourrait être mené dans le cadre du déploiement du dispositif (une centaine d'arrêts sont prévus d'ici 2025), particulièrement adapté pour les déplacements de courtes distances dans les zones de faible densité peu desservies par les transports en commun."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le PNR dispose d'une base SIG des arrêts Rézo Pouce, qui sera traitée dans le diagnostic.	Réalisation d'une carte croisant les arrêts d'autostop, les arrêts de transports collectifs et les équipements (si les données des arrêts d'autostop sont disponibles en SIG).
Etat (DREAL)	Action 7	Objection	"L'inscription de cette action comme « complémentaire » et non « prioritaire » peut être regrettée puisque le développement de la mobilité électrique est un enjeu fort pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Sur le déploiement des infrastructures ouvertes au public, il peut être rappelé la possibilité pour les collectivités ou établissements publics, de réaliser un Schéma Directeur de développement des Installations de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE). Il s'agit d'un dispositif facultatif qui donne à la collectivité un rôle de « chef d'orchestre » du développement de l'offre de recharge sur son territoire, pour aboutir à une offre coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins. Les AOM doivent être associées à son élaboration. À l'issue de l'élaboration de leur schéma directeur, les collectivités doivent publier les données de synthèse de celui-ci en open data sur data.gouv.fr, pour permettre un suivi national de leur déploiement. Ces schémas bénéficient d'un soutien financier spécifique et un guide d'accompagnement réalisé sous le pilotage du Ministère de la transition écologique et du Ministère chargé des transports est disponible. Enfin, le plan de mobilité peut intégrer et tenir lieu de schéma directeur des IRVE."	Oui, cette remarque sera prise en compte. La réalisation du SDIRVE pourra être préconisée dans l'action n°7 (à condition d'une validation par les élus).	Mention du SDIRVE dans l'action n°7, concernant le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques, si validation par les élus. Changement de priorité de l'action, si validation par les élus.
Etat (DREAL)	Action 9	Objection	"Le SRADET a identifié et cartographié les pôles d'échanges multimodaux régionaux (PEM) et les PEM de rabattement vers les métropoles. Seule la gare d'Orry-Coye est identifiée comme PEM de rabattement vers les métropoles. Les autres gares concernées par cette action correspondent aux autres typologies de gare définies dans le référentiel des gares et points d'arrêts du SRADET. Les mesures de l'action 9 semblent correspondre aux attentes spécifiques définies dans ce document."	Les pôles d'échanges de niveau 3 ne sont pas des pôles de rabattement vers les métropoles. Il s'agit d'une catégorie inférieure, à décliner localement dans les plans de mobilité. Il est proposé de classer la gare d'Orry-Coye dans cette catégorie (au lieu de celle du rabattement vers les métropoles), afin de réduire la pression dans ce secteur. De plus, la gare de Liencourt-Rantigny est à considérer comme un pôle d'échanges de niveau 2, et non de niveau 3 comme proposé dans le	Aucune

				SRADET (volonté politique de la CCLVD et des communes concernées de redynamiser le pôle gare d'ici 2030).	
Etat (DREAL)	Action 15	Objection	"Concernant la création d'aménagements cyclables, il est prévu pour l'ACSO environ 100 km d'itinéraires cyclables sur 5 ans (item « estimation financière) et il serait opportun de savoir si cet objectif comprend les 50 km qui étaient prévus dans le schéma adopté en 2013 ou s'y ajoute. Pour aller plus loin, le guide du CEREMA "Rendre la voirie cyclable - les clés de la réussite" pourrait être utilement consulté dans ce cadre."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précision à apporter dans la présentation de l'action. Echange à prévoir avec l'ACSO concernant l'élaboration du schéma de liaisons douces.
Etat (DREAL)	Action 15	Objection	"S'agissant de la mesure visant à améliorer les conditions de franchissement des coupures urbaines y compris les passages à niveau, il convient de souligner l'absence, dans le diagnostic, d'identification des passages à niveau posant des difficultés."	Une carte des coupures urbaines et naturelles sera intégrée dans le PDM, à partir des analyses réalisées dans les schémas de circulations douces de l'ACSO et la CCLVD. Cette carte intégrera les voies ferrées et les passages à niveau difficilement franchissables, ainsi que les voies routières (RD 1016, RD200), les cours d'eau (Oise, Brèche, Thérain), en montrant les points de franchissement. Les commentaires de cette carte présenteront les logiques de déplacements mises en place afin de franchir ces obstacles.	Carte des coupures urbaines et des franchissements de ces coupures (y compris les passages à niveau) à intégrer dans l'action 15.
Etat (DREAL)	Action 17	Mise à jour	"Il convient de noter que cette action est en partie réalisée puisque sur l'ACSO, un service de location a été mis en place en mai 2021 (120 vélos disponibles)."	Oui, cette remarque sera prise en compte. Le service de location de vélos mis en place par l'ACSO sera mentionné dans l'action n°17, ainsi que le service de VLS prévu dans la CCLVD en 2022.	Intégration des informations sur les services de location de vélos en fonctionnement ou en projet dans l'action n°17.
Etat (DREAL)	Action 19	Objection	"Si la fiche-action rappelle la disposition du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Creil qui oblige les entreprises de plus de 500 salariés à réaliser un plan de mobilité, il aurait été utile de connaître le nombre d'entreprises soumises à cette obligation et le nombre de celles qui ont effectivement réalisé un plan de mobilité."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précisions à apporter dans la fiche de l'action 19. Cela nécessite un échange avec l'ACSO, pour

					obtenir cette information.
Etat (DREAL)	Action 19	Objection	"S'agissant de la mesure liée aux PLU, il convient de rappeler a minima les dispositions réglementaires inscrites au code de la construction (articles L113-18 à L113-20 et R113-11 à R113-17 du code de la construction)."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Précision à apporter dans la partie sur les interactions de l'action 19.
Etat (DREAL)	Action 23.	Objection	"La fiche-action cite quelques quartiers dont un faisant partie des « quartiers prioritaires de la ville » (QPV). Il serait opportun de savoir si cette action concerne l'ensemble des QPV de l'ACSO et de la CCLVD. L'ACSO en compte 5 ( Les Hauts de Creil à Creil, les Martinets à Mantataire, les Rochers L'Obier / Granges-Cateaux à Nogent-Sur-Oise et Bellevue/Belle-Visée à Villers-Saint-Paul) et la CCLVD en compte un, les Abords du Parc à Liancourt. En effet, l'objectif 2 assigné au PDM par l'article assigné au plan de mobilité par l'article L1214-2 du code des transports prévoit le « renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite »."	En effet, dans l'ACSO, cette action concerne tous les quartiers prioritaires. Quant à la CCLVD, d'après l'étude de préfiguration, le nouveau réseau de bus devra remplir une fonction sociale, tout en desservant les zones les plus densément peuplées. Le quartier Les Abords du Parc à Liancourt sera notamment desservi par ce réseau.	Précisions sur la desserte des quartiers prioritaires à apporter dans la fiche action n°23.
Etat (DREAL)	Actions 21 à 24	Point de vigilance	"En définitive, il convient de rappeler que ces actions 21 à 24 doivent trouver une articulation avec le futur plan d'actions pour une mobilité solidaire prévu par la LOM. En effet, l'article 18 dispose que « l'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », le département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire ». Dans ce cadre, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, la Région et le Département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Pôle Emploi et les acteurs du territoire intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien."	Oui, cette remarque sera prise en compte.	Evoquer le plan de mobilité solidaire dans la partie sur les interactions dans les actions 21 à 24

Etat (DREAL)	Action 25	Point de vigilance	"Le réaménagement du pôle d'échange est prévu d'ici 2030. S'agissant du stationnement, il conviendra d'être attentif à ce que les aménagements et réglementation prévus répondent à la saturation du stationnement « voiture » constatée actuellement sans pour autant favoriser uniquement le recours à la voiture individuelle comme solution de rabattement vers la gare."	Cela est déjà pris en compte dans l'action.	Aucune
Etat (DREAL)	Action 29	Objection	"S'agissant de la restructuration du réseau, cette action est réalisée avec la mise en service du nouveau réseau depuis le 30 août 2021 qui « renforce le lien avec la Gare de Creil et les équipements importants de l'ACSO » selon le site internet du réseau de transports collectifs « AXO ». Il aurait été utile d'avoir une carte matérialisant le réseau actuel et en y ajoutant les orientations retenues, en localisant notamment les principaux pôles générateurs de flux, les QPV, les quartiers vulnérables, les P+R et en précisant le nombre de bus A/R par jour (avant et après restructuration) par ligne."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Mise à jour de la partie sur les transports collectifs dans la synthèse du diagnostic du projet de PDM
Etat (DREAL)	Action 31	Objection	"La conservation de cette fiche-action peut être posée puisqu'elle reprend en totalité des mesures déjà inscrites dans d'autres fiches-actions. Par ailleurs, l'amélioration du TAD de l'ACSO semble être déjà réalisée avec la restructuration du réseau « AXO » intervenue en septembre 2021."	Oui, cette remarque sera prise en compte	L'action n°31 sera davantage ciblée sur la création des aires de mobilité rurales et la mise en place d'un service d'autopartage
Etat (DREAL)	Actions 32 à 34	Mise à jour	"En définitive, s'agissant de la logistique urbaine (actions 32 à 34), le PDM mobilise les mesures habituellement utilisées pour organiser la logistique urbaine (création de plusieurs aires de livraison, optimisation de l'utilisation des places de livraison en dehors des horaires de livraison), la cohérence de la réglementation entre les communes étant la condition principale pour réussir. Pour aller plus loin, les travaux et réalisations issus du programme InTerLUD en cours pourraient être sources d'information pour répondre aux enjeux de la logistique urbaine. Pour mémoire, c'est dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) que le ministère de la Transition écologique a retenu, le 27 février 2020, le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD). Il permettra d'accompagner 50 collectivités de différentes tailles (15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 petites communautés d'agglomération) et de capitaliser les enseignements pour les diffuser au niveau national. Il vise à	Oui, cette remarque sera prise en compte. Les AOM pourront s'appuyer les enseignements des programmes nationaux, diffusés par la DREAL, pour innover sur les solutions de logistique urbaine.	Apporter ces précisions dans les actions n°32, 33 et 34.



			<i>créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie."</i>		
Etat (DREAL)	Actions 32 à 34	Objection	<i>"Enfin, pour la révision du présent PDM, il peut être rappelé ici une disposition de la LOM inscrite à l'article L1214-2-2 du code des Transports qui prévoit que : « Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs ». Cela n'a pas été développé dans le présent PDM."</i>	Cela fait partie de la mise en œuvre de ces actions.	Apporter ces précisions dans les actions n°32, 33 et 34.
Etat (DREAL)	Action 36	Objection	<i>"Pour la mise en œuvre de cette action, l'avis récent de la mission régionale d'autorité environnementale des Hauts-de-France sur le projet de ZAC de Mogneville (cité à plusieurs reprises dans le PDM) peut servir d'exemple sur les attendus en matière de mobilité. Ainsi, attendue en 2020, la future ZAC de Mogneville ne s'est pas encore concrétisée. Dans son avis du 29 juin 2021 portant sur la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Mogneville et la demande d'autorisation environnementale du projet de ZAC du Marais et de son barreau routier sur les communes de Mogneville, Cauffry et Laigneville dans le département de l'Oise, la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France a notamment regretté l'absence de réflexion sur</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte. La CCLVD mène actuellement une étude de préfiguration de son nouveau réseau de bus, intégrant une possible desserte de la Zone d'Activités de Mogneville. Toutefois cela dépendra de la création du barreau routier sur la RD 62. Par ailleurs, le PDM du SMBCVB et le schéma des liaisons douces de la CCLVD prévoient une liaison cyclable entre Laigneville et Mogneville.	Évoquer les actions prévues pour assurer la desserte multimodale de la ZAC de Mogneville. Prévoir un échange avec la CCLVD.

			<i>l'utilisation multimodale de transports (en particulier le recours aux modes ferré et fluvial) et l'absence de prise en compte de l'accessibilité en TC et en modes actifs pour les futurs salariés et usagers de la ZAC. Ses recommandations portent notamment sur :</i> - la justification de l'implantation du projet au regard des possibilités de recourir à l'intermodalité, en tenant compte notamment des grands projets d'infrastructures connus et à venir qui pourraient impacter la logistique (canal Seine-Nord Europe, mise au gabarit européen de l'Oise, etc). - la présentation des moyens de transport en commun et les circulations douces existants sur le secteur du projet ; - la présentation des mesures prises pour développer l'accessibilité de la ZAC de Mogneville par les modes doux et les transports en commun ; intégrer ces mesures dans l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone."		
Etat (DREAL)	Action 37	Mise à jour	<i>"S'agissant des tiers-lieux, il convient de souligner le rôle important des collectivités locales, et en particulier les intercommunalités et Régions pour assurer un maillage équilibré du territoire, structurer les complémentarités entre les lieux et découpler leurs capacités de production et création."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Intégrer les EPCI et les communes dans la maîtrise d'ouvrage dans l'action 37.
Etat (DREAL)	Action 39	Objection	<i>"Cette action doit être rapprochée de l'action 42."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rapprochement de l'action n°5 avec l'action n°31 (rubrique sur les interactions)
Etat (DREAL)	Action 39	Objection	<i>"Il aurait été utile de croiser la carte avec celle du réseau de TC et celle des générateurs de flux"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Réalisation d'une carte croisant la hiérarchie, le réseau TC et les équipements, à intégrer dans l'action 39.
Etat (DREAL)	Actions 40 et 41	Objection	<i>"Ces actions 40 et 41 sont importantes, car au-delà d'améliorer l'offre en mobilité, il est nécessaire d'agir sur la demande et les comportements des usagers mobiles. C'est notamment l'objectif de ces actions qui devraient encourager et accompagner le changement des comportements en matière de mobilité. Une action complémentaire pourrait être d'organiser des « tests gratuits » pour engager un réel essai du mode de transport alternatif."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Proposer des tests de solutions de mobilité dans les actions 40 et 41.

Etat (DREAL)	Action 42	Point de vigilance	"Si l'objectif est de favoriser l'usage des modes actifs en améliorant les conditions de circulation à vélo, il conviendrait de faire attention à ce que les aménagements prévus n'entraînent pas un report des véhicules automobiles sur d'autres axes routiers moins adaptés."	A nos yeux, cette analyse fine relève plutôt du diagnostic du schéma des liaisons douces. Mais cela peut être précisé dans l'action.	Information à préciser dans la partie sur les interactions de l'action 42.
Etat (DREAL)	Action 43	Objection	"Cette action repose sur la réalisation d'une étude de stationnement qui aurait pu être réalisée dans la phase de diagnostic pour identifier les mesures à mettre en place. Il serait utile de savoir si la réglementation du stationnement « dans un rayon de 500 m aux abords de la gare » concerne l'ensemble des gares. Il conviendrait également de savoir ce que recouvre précisément cette mesure : se traduira t-elle par une prescription dans les PLU sur les obligations relatives au stationnement dans les projets d'aménagement ou s'agira t-il seulement de définir des secteurs payants, gratuits... Pour que le stationnement soit un levier pour réduire l'usage de la voiture individuelle, il s'agit de prendre en compte la possibilité offerte par l'article L1214-4 du code des transports qui dispose que : « Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Il précise, en fonction notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés »."	En effet, l'action n°43 concerne la réglementation du stationnement public sur voirie aux abords des pôles d'échanges (et non le stationnement dans les constructions nouvelles). Par contre, l'action n°35 ("Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs") définit les périmètres aux abords des gares dans lesquels les PLU devront appliquer une réduction des normes de stationnement. De plus, les pourcentages de réduction sont indiqués de manière précise. Pour compléter ces informations, les vocations urbaines concernées par cette norme seront précisées (habitat, bureaux...). Il sera aussi précisé que cette "réduction" représente une gradation par rapport à la norme générale de la zone du PLU dans laquelle se trouve le pôle d'échanges.	Précisions sur les vocations urbaines concernées par les normes de stationnement et sur la méthode de calcul de la réduction des normes de stationnement à apporter dans l'action n°43.
ACSO	Actions 3, 9, 25, 26 et 27	Objection	"Rappeler le rôle important de la Région, autorité organisatrice du transport ferroviaire, dont le degré d'implication sera crucial"	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans les actions n°3, 9, 25, 26 et 27

ACSO	Action 1	Point de vigilance	"Il me semblerait cohérent que le suivi du plan puisse se faire au niveau du SMBCVB, qui dispose d'une vision élargie de la thématique mobilités, en lien bien entendu avec chaque EPCI concerné"	En effet, il est cohérent que le suivi du PDM soit réalisé par le SMBCVB, avec la contribution des EPCI. Nous pourrions intégrer cette idée sous forme de préconisation, à condition que cela soit validé par les élus du SMBCVB et des deux EPCI	Indiquer un suivi par le SMBCVB en tant que proposition dans l'action transversale n°1.
ACSO	Toutes	Objection	"Je souhaiterais que l'ensemble des fiches puissent être hiérarchisées selon leur caractère (prioritaire ou non)."	Les actions sont effectivement hiérarchisées, entre les "actions prioritaires" et les "actions complémentaires". Cette distinction est précisée tout en haut des fiches-actions.	
ACSO	Toutes	Objection	"Il me paraîtrait également intéressant que la contribution de chacune des fiches à l'évolution de la part modale à l'horizon 2030 puisse être clairement affichée."	Les actions du plan de mobilité sont conçues pour être mises en oeuvre conjointement, au cours de la période 2020-2030. C'est leur complémentarité qui permettra d'atteindre les objectifs de parts modales à l'horizon 2030, grâce à l'évolution du système de mobilités sur le territoire permettant l'évolution des usages.	
ACSO	Toutes	Objection	"Le pilote de chaque action se doit également d'être clairement identifié."	Oui, cette remarque sera prise en compte	Identifier le pilote parmi les maîtres d'ouvrage lorsqu'il y en a plusieurs.
ACSO	Toutes	Objection	"Chaque fiche devrait mentionner l'état de l'action au point 0, ce qui permettra de mesurer explicitement son évolution tout au long de sa réalisation."	En réponse à cette remarque, il est proposé d'élaborer un tableau de bord du PDM, indiquant la valeur actuelle de chaque indicateur, ainsi que les valeurs cibles (lorsque l'information est disponible). Ce tableau de bord pourra être utilisé pour le suivi de la mise en oeuvre du PDM.	Produire un tableau de bord de mise en oeuvre du PDM.
ACSO	Toutes	Objection	"La question de la qualité de l'air, même si elle est traitée dans l'annexe environnementale, doit être davantage mise en avant dans les fiches-actions."	L'amélioration de la qualité de l'air est un objectif général du plan de mobilités, et l'ensemble des actions vise à participer à la réduction de la pollution, en favorisant l'usage de modes de déplacements moins polluants. Nous proposons de mettre en avant les actions qui apportent la plus grande contribution à l'amélioration de la qualité de l'air, en l'indiquant dans chaque fiche concernée.	Mettre en avant les actions qui apportent une grande contribution à la qualité de l'air, en le précisant dans les fiches concernées.
ACSO	Action 23.	Objection	"La question de la mobilité des personnes vulnérables est fondamentale ; ce sujet est traité dans la fiche-action n°23, qui se doit de mentionner l'ensemble des quartiers politiques de la ville (QPV) : Les Hauts de Creil, les Martinets (Montataire), les	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans l'action n°23



			<i>Rochers - l'Obier / Granges-Coteaux (Nogent), Bellevue/BelleVisée (Villers-Saint-Paul)"</i>		
ACSO	Action 25	Objection	<i>"Préciser que le financement du réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Creil (100ME) comporte également le projet de la passerelle"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Apporter ces précisions dans l'action n°25
ACSO	Actions n°16, 25, 26, 34	Objection	<i>"Les fiches-actions faisant référence au PEM doivent mentionner le CPER dans la partie financements"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Rajouter CPER dans la rubrique "Financeurs" des actions n°16, 25, 26, 34
ACSO	Action 5. territoire	Objection	<i>"La méthodologie de définition des aires de couverture (fiche-action n°5) doit être précisée"</i>	Les aires de couverture ont été définies en fonction des flux domicile-travail, de l'accessibilité routière et du pôle de destination des flux routiers.	Apporter ces précisions dans l'action n°5
ACSO	Action 35.	Objection	<i>"Le schéma présenté en page 296 est issu du programme des espaces publics CITADIA et non du plan guide ANMA"</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Modifier la source de la figure concernée.
ACSO	Actions n°35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43	Objection	<i>"Un certain nombre de fiches-actions font mention d'un objectif de baisse de la part modale de la voiture à hauteur de 40% en 2030 ; or le pourcentage précisé en synthèse (particulièrement ambitieux) est de 36%."</i>	L'objectif de part modale de la voiture est bien de 36% en 2030.	Corriger l'objectif de part modale de la voiture dans les actions n°35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en mettant en place un modèle permettant de reconstituer les flux par mode"</i>	Ce modèle a bien été mis en place, aussi bien pour la situation actuelle que pour chaque scénario. Il a permis d'évaluer les impacts de chaque scénario et il a contribué à la définition du scénario retenu. Si nécessaire, les aspects méthodologiques de ce modèle peuvent être partagés avec la MRAE.	Nous établissons une note méthodologique sur l'évaluation des scénarios, à intégrer dans le dossier de PDM.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en analysant le potentiel de report modal, par exemple en indiquant les volumes de déplacement par classe de distance"</i>	Le potentiel de report modal a été étudié en phase de scénarios. Il est possible d'intégrer ces éléments dans la partie sur les pratiques de mobilité dans le diagnostic.	Compléter le diagnostic en indiquant le potentiel de report modal.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur les déplacements en analysant le potentiel de report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau"</i>	<i>Cette analyse n'a pas été réalisée en raison d'une absence de données sur les flux de marchandises actuels.</i>	Indiquer l'existence d'un potentiel de report, en lien avec les pratiques actuelles et les projets (canal Seine Nord Europe, ec'eau port...), au moins de manière qualitative.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter les objectifs chiffrés avec des objectifs concernant le transport de marchandises."</i>	A ce jour, il serait envisageable d'établir des objectifs chiffrés quand au report modal, mais pas quant aux volumes (faute de données pour la situation actuelle)	Nous établissons des objectifs chiffrés de report modal de la route vers les autres modes.
MRAE	Actions 4, 5, 6, 8, 13, 15, 16, 17, 27, 28, 29 et 31	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de démontrer comment le programme d'action retenu permettra d'atteindre les objectifs chiffrés affichés."</i>	Ce travail a été réalisé à travers un modèle de flux tous modes. Nous proposons de réaliser une note méthodologique sur l'évaluation des impacts des scénarios en termes de pratiques de mobilité, qui sera joint au dossier de plan de mobilité.	Nous établissons une note méthodologique sur l'évaluation des scénarios, à intégrer dans le dossier de PDM.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par une synthèse des actions prévues par le plan de mobilité du Grand Creillois."</i>	Oui, cette remarque sera prise en compte	Intégrer une synthèse des actions du PDM dans le résumé non technique.
MRAE	Aucune	Objection	<i>"L'autorité environnementale recommande de compléter les actions afin de respecter les objectifs du plan de protection de l'air de la région de Creil (le scénario retenu n'apparaît pas compatible avec le PPA de la région de Creil en raison des délais d'application du PDM supérieurs à ceux du PPA. Ceci se traduit par exemple par un objectif de réduction par rapport à la situation actuelle des particules fines issues du transport routier (PM2,5) de 16% à l'horizon 2030 visé par le PDM, quand le PPA fixe une réduction de 15 % sur cinq ans (annexe 2 page 191)."</i>	<i>L'objectif de réduction des particules fines établi dans le PDM nous semble réaliste vis-à-vis des mesures prévues dans ce document. Dans le PPA, la période d'application de cet objectif commence à courir à partir de l'approbation du PDM, c'est à dire qu'il est établi à l'horizon 2028 (contre 2030 dans le PDM). L'écart entre les objectifs est de 2 ans seulement. De plus, les collectivités ont déjà lancé leurs stratégies de mobilité durable. Elles n'ont pas attendu l'approbation pour lancer les premières actions. Cela montre l'engagement des collectivités en faveur de la mobilité durable. A nos yeux, la mise en oeuvre de l'objectif du PPA nécessite des mesures plus contraignantes sur la circulation automobile dans le coeur d'agglomération. A</i>	<i>Préciser le décalage de deux ans par rapport aux objectifs du PPA (dans le EES). Evoquer l'évaluation à mi-parcours, ainsi que les stratégies qui permettraient de revoir les objectifs à la hausse (ex : étude d'opportunité d'une ZFE dans le</i>

				titre d'exemple, on pourra évoquer l'étude d'opportunité pour la mise en place d'une ZFE (dans le cadre du PCAET). Le cas échéant, les effets de cette mesure sont intégrés dans l'évaluation à mi-parcours du PDM. Le PDM du Bassin Creillois représente la première démarche de planification de la mobilité sur le territoire, avec des objectifs ambitieux. A présent, il semble important de l'approuver rapidement. Le PDM fera l'objet d'une évaluation à mi-parcours, dans laquelle les objectifs pourront revus à la hausse. Il est aussi à rappeler que d'après l'article L1214-7 du code des transports, "le plan de mobilité est compatible (...) avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère". Il existe donc une obligation de compatibilité (et non de confirmité). Selon l'appréciation du SMBCVB, le PDM est compatible avec le PPA, en accord avec la législation.	PCAET). Si le SMBCVB souhaite respecter les objectifs du PPA, il faudra proposer des mesures plus contraignantes sur la circulation à court terme. Cela impliquera de repasser en conseil communautaire et de refaire l'évaluation environnementale.
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande de détailler la description des scénarios étudiés avec des éléments quantifiés et l'analyse de leurs impacts sur l'environnement et d'explicitier la démarche d'élaboration du scénario hybride."	Les scénarios non retenus n'ont pas été présentés en détail dans le rapport final du PDM, mais ils peuvent être intégrés en annexe. Le démarche d'élaboration du scénario hybride peut aussi être présentée en annexe. Concernant l'évaluation environnementale, elle présente déjà les impacts potentiels de chaque scénario et la justification du choix du scénario retenu de (scénario hybride) de manière détaillée et quantifiée.	Présenter les scénarios non retenus, ainsi que la démarche d'élaboration du scénario hybride, en annexe du PDM.
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi d'un état de référence, d'une valeur initiale et d'un objectif de résultat."	En réponse à cette remarque, il est proposé d'élaborer une trame de tableau de bord du PDM, dont les valeurs seront complétées par le SMBCVB (lorsque l'information est disponible). Ce tableau de bord pourra être utilisé pour le suivi de la mise en oeuvre du PDM.	Produire une trame de tableau de bord de mise en oeuvre du PDM.
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande de reprendre la codification des incidences pour en faciliter la lecture (dans l'EES, les effets mentionnés dans le tableau 17 « analyse des incidences des actions » (page 99) ne sont pas qualifiés dans les tableaux 18 « caractère des incidences probables du PDM » (page 106) et 19 « temporalité des incidences probables du PDM » (page 112), et obligent à effectuer des allers-retours pour constater s'ils sont positifs, neutres ou négatifs)"	Nous proposons de rester sur l'approche proposée, correspondant aux recommandations du CGDD. Cette approche garantit l'exhaustivité et la lisibilité de l'ensemble des critères traités.	
MRAE	Toutes les actions	Objection	"L'autorité environnementale recommande d'évaluer sommairement et par action la consommation d'espace projetée, de la relier aux valeurs figurant dans les documents de	L'évaluation environnementale a identifié l'ensemble des actions susceptibles de consommer de l'espace. Cependant, à l'heure actuelle, il n'est pas possible	Préciser les orientations à prendre en compte

			planification et d'urbanisme locaux pour démanteler la faisabilité du plan de mobilité du Grand Creillois, ainsi que sa sobriété sur cette thématique à enjeu fort"	d'estimer la consommation d'espace des actions prévues. La démarche intègre des mesures de réduction qui privilégient les zones déjà artificialisées, afin de limiter la consommation d'espace. Nous pouvons aussi donner des orientations pour le SCOT et les PLU, mais l'analyse des PLU dépasse le travail du PDM.	dans le SCOT et les PLU.
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse stratégique des incidences environnementales des projets sur les milieux naturels, en fonction de leur implantation probable et de leur nature, puis de prolonger la démarche en appliquant la séquence éviter, réduire ou compenser"	Ce travail a bien été réalisé. Nous avons estimé l'impact des actions sur les milieux naturels (natura 2000, trame verte et bleue) (voir pages 118-152 de l'EES)	
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande la mise en correspondance des objectifs du plan de mobilité du Grand Creillois avec le plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil ainsi qu'avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Hauts-de-France."	Nous avons analysé en détail les objectifs du SRADET et du PPA, ainsi que le niveau de contribution du PDM à ces objectifs. Le PDM contribue à l'atteinte des objectifs du SRADET et du PPA, sans pour autant assurer une compatibilité complète (voir pages 176, 192). De plus, nous avons fait un tableau de synthèse de la compatibilité avec chaque document de cadrage (pages 194 - 196)	
MRAE	Aucune	Objection	"L'autorité environnementale recommande d'intégrer l'étude d'opportunité portant sur la création d'une zone à faibles émissions-mobilité sous sa forme de projet dans le plan de mobilité du Grand Creillois."	Cette étude d'opportunité sera réalisée dans le cadre du PCAET. La démarche de mise en oeuvre d'une éventuelle ZFE prendra plusieurs années, donc ses impacts ne pourront pas être pris en compte dans le PDM. Ils pourront contribuer à l'atteinte des objectifs du PDM. Cela pourra être prise en compte lors de l'évaluation à mi-parcours du PDM. Nous pourrions aussi évoquer cette étude dans le PDM, mais cela reste à valider avec les élus.	Évoquer l'étude d'opportunité d'une ZFE dans l'évaluation environnementale et dans l'action n°39. Rappeler que cette étude sera réalisée dans le PCAET. Le cas échéant, cette action pourra être intégrée dans l'évaluation à mi-parcours du PDM.



CCI Oise	Aucune	Objection	<p>"Le PdM identifie des enjeux liés au transport de marchandises au niveau routier et pourrait développer ce thème pour renforcer l'appropriation collective du sujet.</p> <p>Le PdM aborde surtout le transport de marchandises au niveau routier et à travers des problématiques qui lui sont associées : nuisances des poids lourds, difficultés de livraison dans le tissu urbain, jalonnement routier perfectible... Son diagnostic ne prend pas en compte les infrastructures de transport ferroviaire de marchandises (cour de marchandises "rue de Verdun à Nogent-sur-Oise, ligne réservée au fret Clermont-de-l'Oise/Avrigny, Installations Terminales Embranchées à Creil...) qui représentent pourtant un potentiel</p> <p>Comme vous le savez, les enjeux du transport de marchandises ne se limitent pas aux nuisances, même si ces dernières constituent souvent une préoccupation. Ainsi, les enjeux de cette branche des transports pourraient être rappelés : approvisionnement des habitants et des entreprises, compétitivité et attractivité du territoire liées aux infrastructures de transport (ports...) permettant une réduction des coûts de transport...</p> <p>En l'occurrence, le PdM identifie plusieurs enjeux liés au transport de marchandises (optimiser l'implantation des activités logistiques, favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces, optimiser la voie d'eau par une mobilisation foncière...). On pourrait également noter que les besoins en matière de fret risquent de se développer en raison du souhait de plus en plus d'entreprises confrontées à la rareté des disponibilités foncières de s'implanter au nord du bassin creillois."</p>	Nous serons en mesure d'apporter ces compléments.	Dans le diagnostic, évoquer les infrastructures de transport ferroviaire de marchandises. Dans le plan d'actions (action n°33), indiquer les enjeux locaux du transport de marchandises.
-------------	--------	-----------	--	---	--

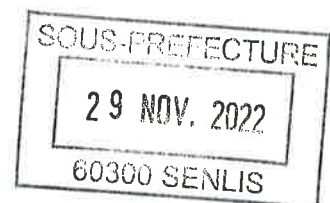
CCI Oise	Action 8.	Objection	<p>"Des objectifs à préciser au niveau fluvial.</p> <p>Le PdM note que "le transport par rail et par voies navigables est sous exploité". La CCI ajoute que l'offre d'infrastructures fluviales publiques de transport de marchandises est actuellement insuffisante le long de l'Oise : cette carence freine le développement du fret fluvial. L'action n°8 du PdM "Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)" devrait donc être prévue sans attendre la réalisation du projet MAGEO. La CCI (concessionnaire du port de commerce de Nogent-sur-Oise et propriétaire de Saint-Leu-d'Esserent) est identifiée parmi les maîtres d'ouvrage dans le cadre de cette action n°8. A ce titre, la chambre de commerce et d'industrie s'interroge sur le sens de l'objectif "Reprendre la gestion des ports ou déléguer la gestion des ports à des opérateurs privés" évoqué dans l'action n°8 du PdM.</p> <p>L'action n°8 compte des objectifs pertinents : étudier le potentiel de valorisation de l'Oise pour le transport de marchandises à l'échelle locale, requalifier les ports pour accueillir de nouvelles activités le cas échéant, préserver la desserte routière et ferroviaire des ports voire envisager de nouvelles infrastructures... A noter : les infrastructures fluviales ne doivent pas se limiter aux quais mais proposer en complément du foncier, des bâtiments (entrepôts couverts et fermés...) en bordure de voie d'eau...</p>	La carence d'infrastructures fluviales sera évoqué dans le PDM. Quant à la mesure de reprise de la gestion des ports, elle fera l'objet d'un échange avec les deux EPCI, avant une éventuelle modification du plan d'actions.	Evoquer la carence d'infrastructures fluviales dans les enjeux de l'action n°8. Echanger avec les deux EPCI au sujet de la reprise de la gestion des ports par les collectivités. Supprimer ou nuancer cette mesure, à condition d'une validation par les deux EPCI.
-------------	-----------	-----------	---	---	--

CCI Oise	Action 15.	Point de vigilance	<p>"L'action n°15 du PdM prévoit quant à elle de « créer une voie verte sur les berges de l'Oise (projet Trans'Oise), assurant une liaison vers les zones d'activités et Pont-Sainte-Maxence ». Le passage de piétons et de cyclistes sur l'emprise d'une infrastructure de fret fluvial peut se révéler risqué (circulation de poids lourds et d'engins de manutention...). Les itinéraires « modes actifs » envisagés autour de la rivière Oise devront donc être compatibles avec les activités économiques et portuaires. »</p>	Oui, cette remarque sera prise en compte.	Rappeler dans l'action n°15 la nécessité de proposer des itinéraires cyclables en site propre le long de l'Oise (en compatibilité avec les activités économiques).
-------------	------------	--------------------	---	---	--

CCI Oise	Aucune	Objection	<p>« Des enjeux de mobilité entre les ZAE et le reste du territoire mais également au sein de ces zones.</p> <p>Des orientations pertinentes visent l'amélioration des mobilités entre les ZAE et le reste du territoire (transports collectifs, modes actifs...). Il serait possible d'approfondir la question des déplacements au sein des ZAE (flux entre les commerces d'une même zone commerciale...) ou entre les ZAE (logistique inverse...). En effet, le PdM note que les ZAE sont « configurées avant tout pour les déplacements en voiture » et forment parfois elles-mêmes des pôles de mobilités (aires de covoyage spontanée...).</p> <p>De plus, certaines ZAE accueillent des services nécessaires aux mobilités (ex : station-service) et/ou des infrastructures constituant une alternative au transport routier (ex : port, réseau de gaz...). En outre, le PdM aborde peu le stationnement des poids-lourds dans les ZAE et en dehors alors que celui-ci peut générer des nuisances mais également être le socle d'activités (restauration...).</p> <p>En matière d'urbanisme, un phénomène de rejet hors du tissu urbain des activités notamment industrielles (remise en cause de sites d'activités existants, restrictions issues des PLU...) augmente la distance entre les sites d'activités repoussés en périphérie et les infrastructures de transport collectif de voyageurs (gare...). Cela favorise les mobilités individuelles (automobile...). A ce titre, la réduction du trafic de poids lourds visée par le PdM doit se faire en tenant compte des activités situées dans le tissu urbain. »</p>	En effet, les zones d'activités disposent d'un rôle important en termes de mobilité, qu'il convient de rappeler dans l'action n°19. Concernant l'urbanisme, la localisation des zones d'activités, à proximité du cœur d'agglomération, semble se prêter à une desserte par les transports collectifs et les modes actifs. Par contre, pour les zones d'activités futures, il sera important de s'assurer que leur localisation est compatible avec la mobilité durable.	Élargir l'action n°19 aux déplacements à l'intérieur des zones d'activités. Rappeler les services de mobilité existants dans les zones d'activités.
-------------	--------	-----------	---	--	---

CCI Oise	Actions 35 et 42	Objection	<p>« Des conditions de circulation et de stationnement à adapter aux besoins du commerce urbain. La CCI observe que les difficultés de circulation et de stationnement représentent l'un des principaux facteurs de déstabilisation des commerces dans le tissu urbain. Il convient donc d'assurer de bonnes conditions d'accès à ces commerces (y compris depuis les zones périurbaines et rurales) et de stationnement. L'enjeu est de maintenir une mixité fonctionnelle limitant autant que faire se peut les distances à parcourir pour l'accès aux commerces et aux services. A ce titre, l'action n°42 du PdM prévoyant notamment une réduction de la chaussée et un « apaisement de la circulation pour les voies d'accès au noyau urbain ne doit en aucun cas se traduire par une réduction de l'accessibilité des commerces du noyau urbain depuis l'extérieur. L'idée évoquée par le PdM d'une « fermeture de la circulation devant les établissements scolaires aux horaires d'entrée et de sortie des élèves mérite d'être éclairée dans toute sa complexité, en tenant compte des effets de cette mesure sur l'accessibilité des activités proches. Une action du PdM prévoit une réduction « des normes de stationnement des PLU aux abords des gares : -30% dans un rayon de 500 m aux abords du pôle d'échanges de Creil [...] ». Cette réduction arithmétique pouvant entraîner une dégradation des conditions de stationnement autour des gares, elle pourrait être nuancée (ex : délimitation à partir d'une carte isochrone, réduction proportionnelle à l'éloignement de la gare...) ou compensée (ex : développement de l'offre de stationnement public). »</p>	<p>En réduisant le trafic de transit dans le cœur d'agglomération et dans les espaces urbanisés, les mesures du PDM favorisent l'accessibilité vers les commerces. De plus, le PDM favorise l'accessibilité multimodale vers les commerces, tenant compte notamment des transports collectifs, des vélos et des piétons. Quant aux expérimentations de fermeture de rues devant les écoles, les impacts sur les commerces devraient être négligeables. Pour finir, les normes proposées pour les PLU concernent uniquement les constructions de logements sur la plupart des gares. Les autres usages. Ces normes concernent les autres vocations (bureaux, équipements, commerces...) uniquement aux abords de la gare de Creil, située en zone dense. Cela ne devrait pas impacter l'accessibilité multimodale des commerces. A nos yeux, cette action n'est pas à modifier, car elle ne dégrade pas l'accessibilité aux commerces. Toutefois, les vocations concernées par cette obligation aux abords des différentes gares seront précisées dans l'action n°35.</p>	<p>Préciser les vocations urbaines concernées par la réduction des normes de stationnement aux abords des différentes gares dans l'action n°35.</p>
-------------	---------------------	-----------	--	--	---

CCI Oise	Aucune	Objection	<p>« Des objectifs en matière de logistique concentrés sur les aspects de logistique urbaine. Si la hiérarchisation des pôles d'échanges constitue un axe important du PdM en matière de transport de personnes, ce document ne définit pas de hiérarchisation des pôles d'échanges en matière de fret. Paradoxalement, le PdM aborde les questions logistiques surtout à l'échelle locale (livraisons dans les centres urbains...) alors que le territoire présente des atouts importants pour le développement d'activités logistiques à l'échelle nationale (proximité de l'Île-de-France, axes structurants...). Concrètement, les objectifs du PdM sont notamment d'atteindre une réduction du transport routier de marchandises et une optimisation de la distribution (« dernier kilomètre...») via l'implantation d'un centre de distribution urbaine, la création de vingt aires de livraison dans les axes commerçants du noyau urbain et de six aires dans le centre urbain de la CCLVD, le développement des modes de transport alternatifs, la massification des livraisons à l'échelle des zones d'activités... A noter : l'estimation des émissions futures de GES dans le cadre des scénarios envisagés prévoit « une baisse de 10% des trajets effectués par les véhicules utilitaires ». Cette hypothèse est paradoxale, un des impacts attendus de l'action n°32 du PdM étant un « report des livraisons en poids-lourds vers les véhicules utilitaires légers [...] ». Un véhicule utilitaire peut également être un « véhicule atelier ». »</p>	<p>A ce jour, le territoire ne porte pas une stratégie de définition et hiérarchisation de plateformes de logistique, au-delà de la création d'un centre de distribution urbaine en périphérie de l'agglomération de Creil. Cela pourra être évoqué avec les élus, si nécessaire. Concernant l'objectif de réduction de trajets effectués par des véhicules utilitaires, il s'agit bien de véhicules polluants (ex : diesel, essence). Cela sera précisé dans l'action n°32.</p>	<p>Préciser dans l'action n°32 que l'objectif de réduction de trafic de véhicules utilitaires concerne les véhicules polluants (ex : diesel, essence).</p>
CCI Oise	Actions 36 et 37	Objection	<p>« Faire évoluer les dispositions réglementaires des PLU de manière souple. L'action n°37 du PdM envisage notamment d'« exiger des vocations diverses aux abords des pôles d'échanges et des aires de mobilité ». Parmi les outils mobilisables, l'action n°37 évoque « des dispositions réglementaires (zonage spécifique, règle de mixité, linéaire de rez-de-chaussée actifs, emplacements réservés...), en priorité dans les PLU de Laigneville et Saint-Leu-d'Esserent [...] ». Un PLU ne peut pas imposer la création d'une activité ou interdire sa disparition. Ainsi, les dispositions d'un PLU imposant la création ou le maintien de locaux à vocation d'activités peuvent être contre-productives (locaux vacants...) par exemple dans les secteurs au potentiel limité par le montant élevé des loyers. La CCI préconise donc d'utiliser ces dispositions de manière justifiée (analyse préalable du contexte économique...)</p>	<p>D'accord, nous apporterons ces nuances dans l'action n°37.</p>	<p>Préciser que la règle de diversité d'activités du PLU doit faire l'objet d'une analyse économique plus détaillée dans les secteurs concernés. Indiquer également que la localisation des ZAE doit tenir compte, en plus de sa desserte multimodale, des</p>



			<p>et en complément des autres leviers (animation commerciale, fiscalité...).</p> <p>L'action n°36 du PdM « identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leur desserte multimodale » est pertinente ; toutefois le développement des ZAE doit répondre aux besoins des entreprises (satisfaction d'un besoin identifié...), s'intégrer au tissu de ZAE existant (ZAE dépassant 10 ha plus attractives pour une activité productive...), participer à la stratégie économique des territoires... »</p>		<p>besoins des acteurs économiques.</p>
CCI Oise	Aucune	Objection	<p>« Certains enjeux spécifiques sont relevés dans les documents (flux liés au tourisme en Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne, projet de regroupement des activités de « Lactel » à Clermont...). Le PdM évoque surtout les enjeux dans les zones urbaines mais des enjeux existent en dehors : voiries « hors gel », besoins saisonniers (betteraves...) ou provisoires (chantier de construction, carrière correspondant à une occupation des sols temporaire...), transports de matières dangereuses... »</p>	<p>Ces enjeux seront intégrés dans le diagnostic.</p>	<p>Intégrer un paragraphe sur les enjeux liés aux flux économiques en dehors des zones urbaines.</p>
CCI Oise	Aucune	Point de vigilance	<p>« Le PdM comprend une orientation destinée à « accompagner la réalisation de plans de mobilité dans les entreprises et équipements de plus de 100 salariés (plus ambitieux que le seuil actuel du PPA) et favoriser la création d'une structure Inter-entreprises intervenant sur cette thématique ». LA CCI de l'Oise travaille déjà sur ce sujet dans le cadre des démarches d'Ecologie Industrielle et Territoriale. »</p>	<p>Cela est bien précisé dans la partie "Management de la mobilité" du diagnostic</p>	
CCI Oise	Aucune	Point de vigilance	<p>« Un des défis du PDM sera d'assurer une transition « douce » entre la situation actuelle (transports routiers dominants...) et la situation souhaitée tout en intégrant au fur et à mesure les multiples innovations dans le domaine des transports (hydrogène, bioqaz carburant...). »</p>	<p>Cela confirme les objectifs du PDM.</p>	