



NOTE DE SYNTHÈSE

Phase Diagnostic Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Vexin-Thelle

Octobre 2023

INGETEC

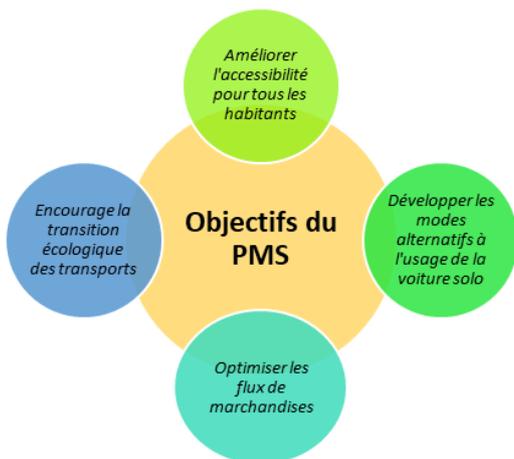
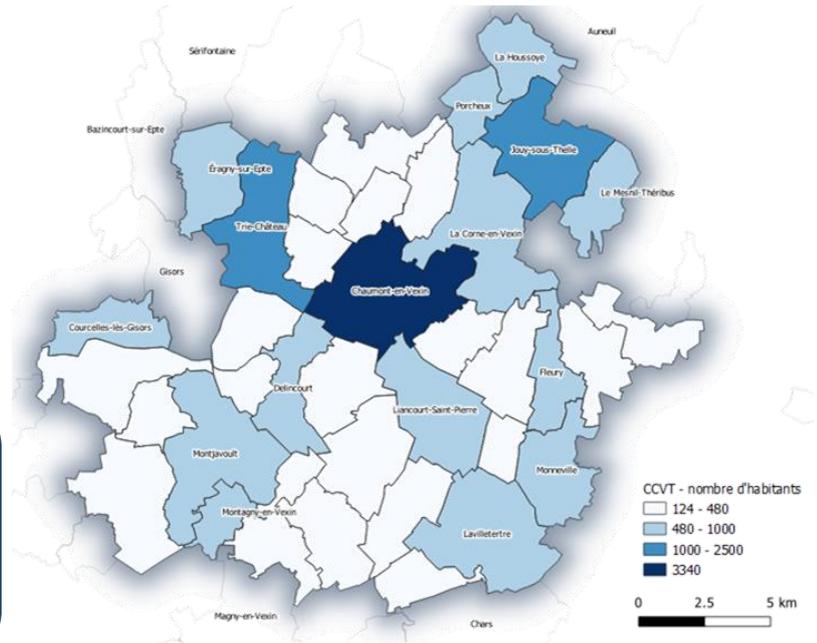


INTRODUCTION :

En 2020, la Communauté de Communes du Vexin Thelle est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et a initié un Plan de Mobilité Simplifié pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire, comprenant 37 communes, avec des interactions significatives avec des centres attractifs tels que Beauvais, Magny-en-Vexin, Cergy-Pontoise, Gisors, Méru. Le diagnostic englobe les enjeux de mobilité sur le territoire qui désiniseront la stratégie territoriale par la suite.

Contexte Territorial :

- **Description** : Territoire étendu, faible densité (65 habitants /km²), cadre de vie agréable.
- **Chiffres Clés** : 21 000 habitants sur 37 communes, dont 3 340 à Chaumont-en-Vexin.



OBJECTIFS DE L'ETUDE :

- Les objectifs visent à améliorer l'accessibilité pour tous les habitants, en mettant l'accent sur les populations captives, en développant des modes de transport alternatifs et en encourageant la transition écologique des transports. L'optimisation des flux de marchandises sur le territoire est également un objectif clé.

ATELIERS DE TRAVAIL ET CONCERTATIONS :

Des ateliers de travail, enquêtes en ligne, réunions publiques, et séminaires ont été planifié pour engager les parties prenantes telles que les collectivités locales, élus, associations d'usagers, employeurs, représentants scolaires, et transporteurs.

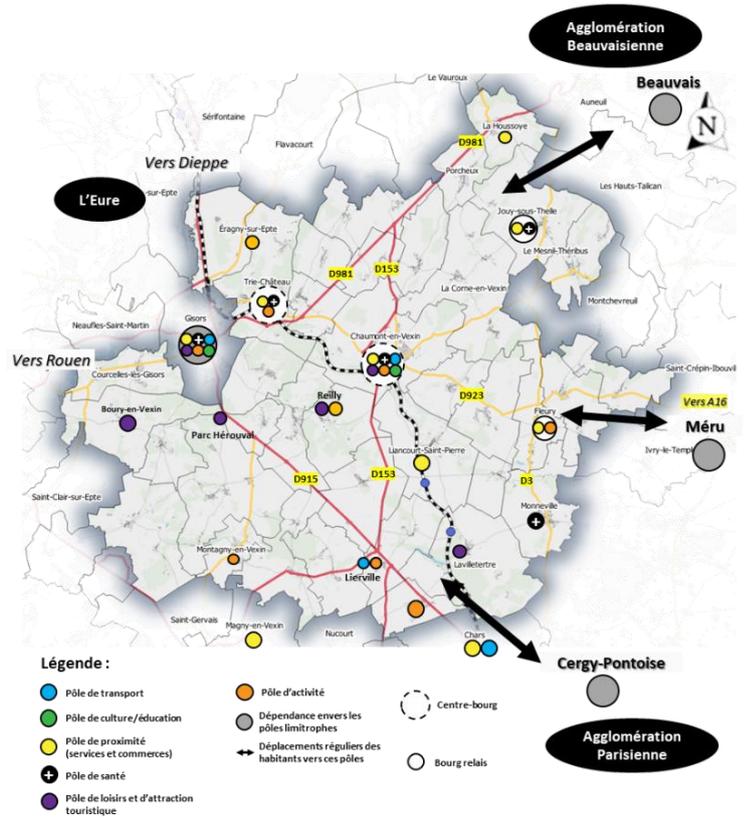


ENJEUX DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO ECONOMIQUES :

Le territoire étudié présente une attractivité notable en raison de sa localisation stratégique à la frontière de l'Île-de-France et de la Normandie, ainsi que de sa proximité avec d'importants pôles d'activités. Les axes routiers majeurs tels que l'A16, la D915 et la D981, ainsi que les liaisons efficaces avec la Région Parisienne via les transports en commun, renforcent son attrait.

Cependant, le territoire dépend largement de pôles externes tels que Gisors, Beauvais, Méru et Cergy-Pontoise en ce qui concerne l'emploi, les équipements scolaires et les services quotidiens. Malgré l'existence de deux pôles internes principaux (Chaumont-en-Vexin et Trie Château) et de deux pôles relais (Jouy-sous-Thelle et Fleury-Monneville), leur influence est limitée en raison de la proximité des grandes villes voisines.

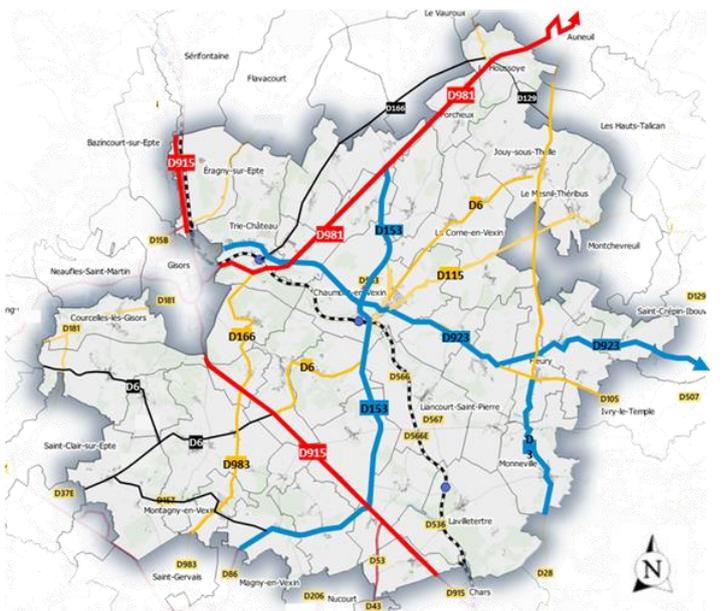
En outre, le territoire abrite plusieurs attractions touristiques et de loisirs, notamment deux terrains de golf, le centre historique et le musée Raymond Pillon à Chaumont-en-Vexin, le château de Boury à Boury-en-Vexin, le Marais de Reilly, le parc d'attractions "Hérouval" et l'étang de Lavilletterte.



ANALYSE DES FLUX ET PROBLEMATIQUES :

Le trafic routier varie significativement entre les différents axes du territoire, avec des problématiques telles que le trafic important de PL à Chaumont-en-Vexin, excès de vitesse, surtout dans les centre-bourgs.

Pour lutter contre ces problématiques, des projets de déviation sont en cours de réflexion notamment autour du futur Lycée à Chaumont-en-Vexin et d'autre seront à identifier avec le Département de l'Oise via la Charte Poids Lourds en cours.



Source : Comptages routier au 31/12/2018 du département de l'Oise

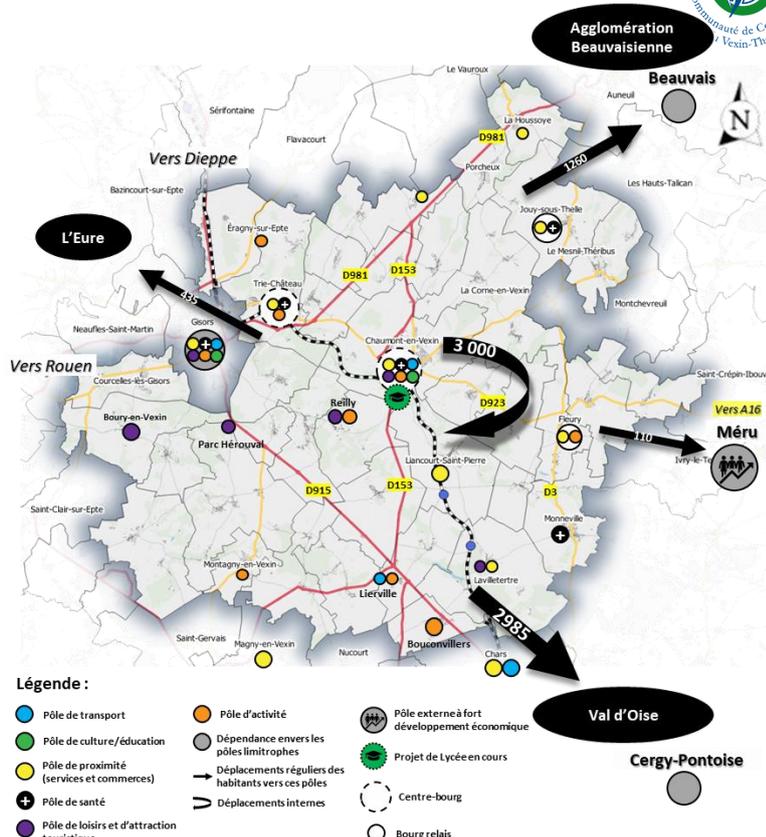
Trafic Routier :

- **Chiffres clés :** Axes principaux assez fréquentés (RD981, RD915, RD153) avec flux entre 7,000 et 16,000 véhicules/jour.
- **Problèmes identifiés :** trafic poids lourds à Chaumont-en-Vexin, excès de vitesse sur RD981 et RD915.

DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL :

Selon les enquêtes de l'INSEE (2019), les données domicile-travail révèlent que 62 % des flux se dirigent vers l'extérieur du territoire, avec une concentration significative vers le Val d'Oise (33%). Les déplacements internes sont également à privilégier, soulignant une dynamique locale importante.

Les communes les plus attractives de la région incluent Gisors, Cergy, Beauvais, Chaumont-en-Vexin et Trie-Château.



Chiffres clés :

FLUX

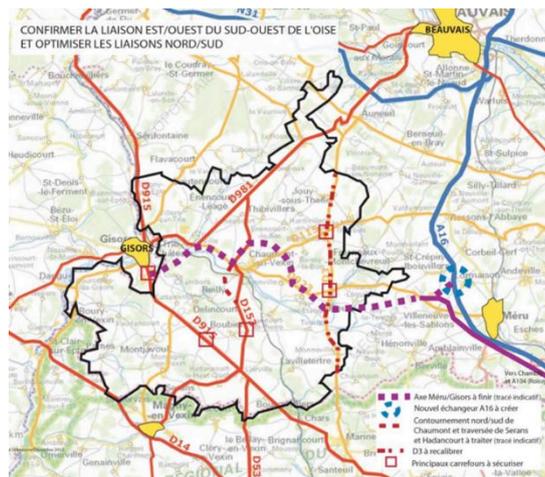
- 66 % des flux vont vers l'extérieur du territoire.
- Le Val d'Oise attire 33 % de ces déplacements.

PART MODALE :

- Forte dépendance à la voiture individuelle (80% des déplacements internes).

ORIENTATIONS STRATEGIQUES ET PROJETS EN DEVELOPPEMENT :

Le SCOT oriente la CCVT vers l'amélioration des conditions de circulation sur les axes forts, avec des projets de déviations et raccordements à l'A16 en réflexion. Des projets en développement tels que le lycée à Chaumont-en-Vexin et le développement économique à Méru nécessitent une attention particulière.



Transports et Emploi :

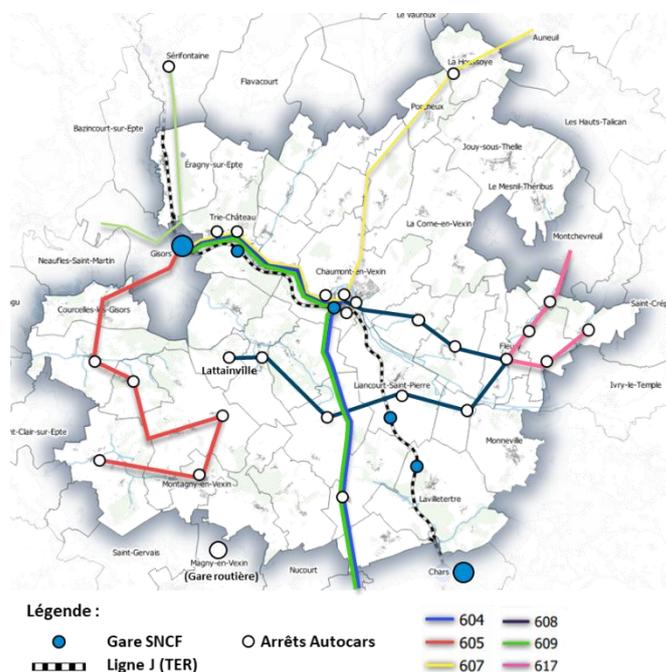
- Description : Projets économiques et éducatifs en cours (lycée, Z.A La Reine Blanche, ZAC La Nouvelle France).
- Chiffres Clés : 506 employés, 3,815 salariés, développement économique à Méru avec potentiel de 700 PL/jour.

Source : SCOT de la CCVT

ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE

Les problèmes liés à la ligne J, notamment des temps de parcours croissants vers Paris, posent des défis pour les utilisateurs. La gare la plus fréquentée, Chaumont-en-Vexin, rencontre des problèmes liés aux achats de billets, notamment pour les tarifs réduits. Les horaires, fréquences et temps de trajet ne répondent pas toujours aux besoins des usagers.

De plus, le rabattement en autocars vers les principales gares de la CC n'est pas assuré, à l'exception de Chaumont-en-Vexin desservie par une seule ligne 608. La ligne 607 (direction Beauvais) depuis Chaumont peut être saturée, accentuée par le développement urbain et les contraintes de capacité. En revanche, la ligne 9546, gérée par Île-de-France Mobilités, offre une liaison pratique avec la gare routière de Magny-en-Vexin, la gare de Chars et les habitants de la CCVT.

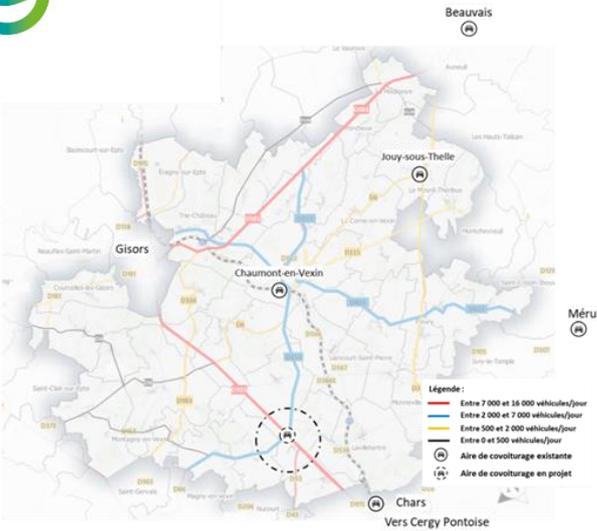


➤ Covoiturage

Aucune ligne de covoiturage n'est actuellement formalisée sur le territoire. Seule deux aires de covoiturage sont établies : à la gare SNCF de Chaumont-en-Vexin et à Jouy-sous-Thelle.

- À Chaumont-en-Vexin, le parking offre 89 places, dont 8 dédiées au covoiturage, et 2 places avec bornes de recharge électriques.
- À Jouy-sous-Thelle, le parking près du stade sur la RD129 propose de 30 à 40 places.

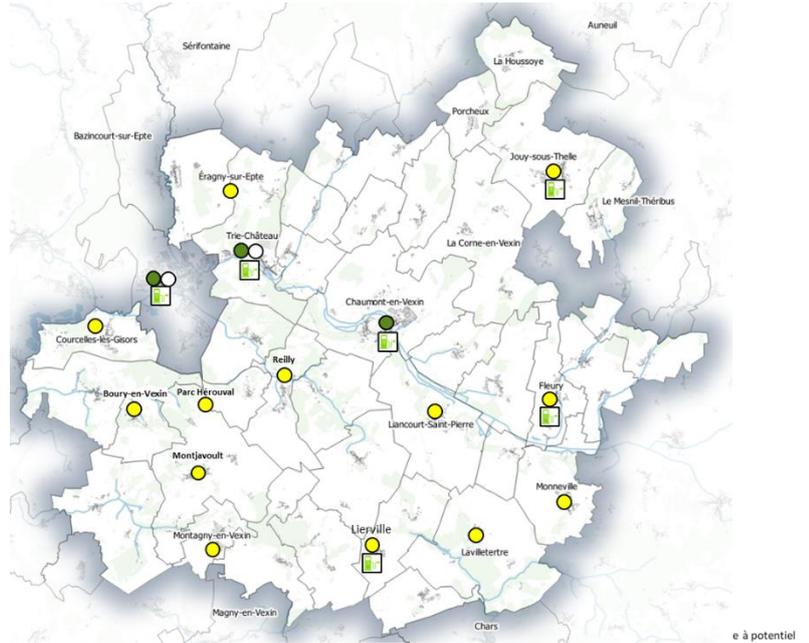
Un projet d'aire est en cours au rond-point de Branchu à Lierville, à l'intersection de la D915 et de la D153.



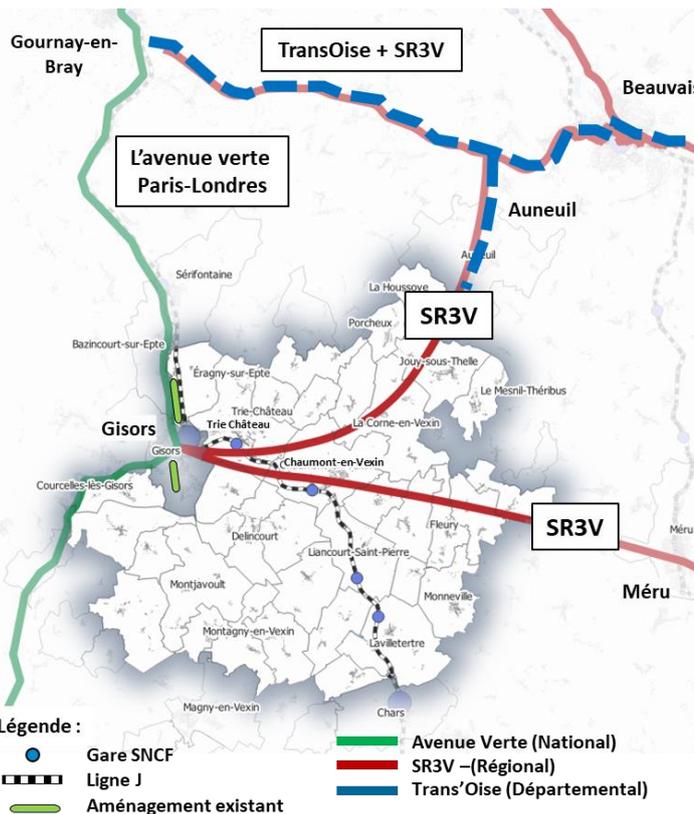
➤ Autopartage et borne de recharge

Des services de location de flotte sont disponibles à Trie-Château et Chaumont-en-Vexin, offrant des options de mobilité. Il existe également une opportunité de renforcer davantage le maillage du territoire en proposant des services de location ponctuels dans les principaux bourgs et les principales zones d'activités.

Le territoire dispose déjà d'un réseau bien développé de bornes de recharge pour les véhicules électriques, facilitant l'utilisation de ces services. Cette expansion facilite l'accessibilité et le développement des solutions de mobilité électrique sur l'ensemble du territoire.



➤ Modes doux



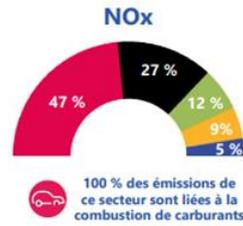
L'analyse de l'infrastructure dédiée aux modes doux a révélé une carence notable en termes d'infrastructures pour les vélos sur le territoire. Il est donc nécessaire de renforcer les cheminements piétons à Chaumont-en-Vexin, en mettant en place plusieurs liaisons cruciales, tant à l'échelle régionale avec la cohérence le projet SR3V en réflexion, qu'à l'échelle locale, en accordant une priorité à la liaison entre Chaumont-en-Vexin et Trie-Château.

Par ailleurs, le développement du cyclotourisme est envisagé, notamment le long des Marais entre le Parc Hérouval, Chambors, Délincourt et Reilly.

En parallèle, il est essentiel d'améliorer l'offre de stationnement, en se concentrant sur les centres bourgs, les zones autour des gares, des équipements, et des zones d'activités.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'étude PCAET (Plan Climat-Air-Énergie-Territorial) s'aligne de manière cohérente avec les objectifs du PMS (Plan de Mobilité Sustainable), qui vise à réduire la dépendance à la voiture et aux carburants. Le rapport Climat-Air-Énergie-Territorial met en lumière que les transports génèrent 34% des émissions de gaz à effet de serre (GES), avec une hausse significative de la facture énergétique liée aux déplacements (138% entre 2017 et 2022). Cette situation souligne la forte dépendance des habitants aux produits pétroliers, renforçant ainsi la nécessité de promouvoir des alternatives à l'utilisation de la voiture en solo.



Source : Extrait de l'étude PCAET de la CCVT

Objectifs 2030 de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle

Objectif atteint et à maintenir pour le NH₃.

Poursuivre la tendance sur l'évolution des NOx et des particules PM2.5.

Poursuivre la tendance tout en la renforçant afin d'atteindre l'objectif pour les particules PM10.



Pistes d'actions sectorielles



Agriculture : réduction de l'utilisation d'engrais, diminution du nombre de passages pour le travail de la terre, couverture des fosses à lisier



Résidentiel : renouvellement des appareils de chauffage au bois, utilisation rationnelle de l'énergie



Transports routiers : réduction du nombre de véhicules en circulation, modes de transports alternatifs, renouvellement du parc

SYNTHESE

La Communauté de Communes Vexin Thelle (CCVT) présente un territoire aux caractéristiques uniques, mêlant zones rurales et bourgs dynamiques. Cependant, les enjeux de mobilité représentent un défi majeur pour assurer la qualité de vie de ses habitants. La synthèse ci-dessous présentera les résultats d'un diagnostic approfondi visant à élaborer le Plan de Mobilité Simplifié, en identifiant les atouts, faiblesses, opportunités, et menaces (AOFM).

Synthèse AOFM

	ATOUTS	FAIBLAISSES	MENACES	OPPORTUNITES
Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> -Lignes ferroviaires connectant le territoire à Cergy-Pontoise et Paris. -Réseau d'autocars régulier reliant la CCVT aux pôles externes proches. 	<ul style="list-style-type: none"> -Le réseau ferroviaire existant est peu pratique pour les déplacements autres que vers Paris. -Les fréquences et horaires des lignes d'autocars ne sont pas adaptés, entravant l'efficacité du système. 	<ul style="list-style-type: none"> -Difficulté de mise en place d'un service de transport à la demande. -Adaptation de l'offre de transport collectif à l'échelle des bassins de mobilité. 	<ul style="list-style-type: none"> -Service de transport à la demande souhaité par les habitants. -Contrats opérationnels des mobilités élaborés par la Région Hauts-de-France.
Modes alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> -Aires de covoiturage existantes et en développement. -Réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques bien développé. 	<ul style="list-style-type: none"> -Une absence de culture du covoiturage chez les habitants. -Les coûts d'investissement élevés pour les services d'autopartage peuvent décourager leur utilisation et leur développement. 	<ul style="list-style-type: none"> -Développement économique susceptible d'aggraver le trafic routier. -Forte attractivité des pôles proches des grandes villes voisines. 	<ul style="list-style-type: none"> -Plan national de covoiturage et incitations financières disponibles. -Services existants dans les territoires voisins.
Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> -Quelques projets de liaisons cyclables à l'échelle intercommunautaire en cours. -Itinéraires touristiques à potentiel 	<ul style="list-style-type: none"> -Relief accidenté et distances domicile-travail importantes. -Omniprésence de la voiture dans la culture des déplacements. 	<ul style="list-style-type: none"> -Coûts d'investissement importants pour les aménagements cyclables. -Aménagements cyclables sur les axes départementaux principaux. 	<ul style="list-style-type: none"> -Potentiel de développement du vélo au quotidien. -Subventions financières pour le développement des infrastructures vélos.

ORIENTATION ET PERSPECTIVES :

Les conclusions du diagnostic ont donné lieu à des orientations et des perspectives qui orienteront l'élaboration de plusieurs scénarios. Ces scénarios seront élaborés afin de mettre en perspective les résultats du diagnostic, tout en identifiant des leviers de changement pour les phases ultérieures.

La stratégie se décline en quatre axes pour la prochaine phase, comprenant des actions proposées :

- Axe 1 : Améliorer les transports en commun pour tous les habitants
- Axe 2 : Offrir des modes alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 3 : Valoriser les modes actifs
- Axe 4 : Assurer une démarche de sensibilisation et de communication

