POA Mobilités

Plan local d'Urbanisme
Intercommunal
Habitat et Mobilités

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU
BEAUVAISIS

SOMMAIRE

1.1 Cadre général 7
1.2 La mobilité durable 7
1.3 Une mobilité résiliente pour répondre aux enjeux du territoire 8
1.4 Une stratégie opérationnelle déclinée au sein du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POA Mobilités) 9
1.5 Les orientations du PLUi-HM 9
ORIENTATION 1. AMELIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES AFIN D'ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS 12
Action 1.1 Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public 12
1.1.1 Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux 13
1.1.2 Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités 13
1.1.3 Développer des zones apaisées sur le territoire 13
1.1.4 Développer le concept de « rues aux écoles » 13
1.1.5 Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux 14
Action 1.2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous 15
1.2.1 Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux 15
1.2.2 Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants 16
1.2.3 Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais 16
1.2.4 Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité 16
1.2.5 Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR 17
1.2.6 Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire 17
1.2.7 Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité 17
1.2.8 Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR 17
ORIENTATION 2. DEVELOPPER LA PRATIQUE DU VELO POUR ENCOURAGER L'ENSEMBLE DES USAGES 19
Action 2.1 Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale 19
2.1.1 Développer les aménagements cyclables sur le territoire 20
Action 2.2 Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination 23
2.2.1 Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux 23

2.2.2 Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants 23

2.2.3 Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire 24

Action 2.3 Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo 25

2.3.1 Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité 25

Action 2.4 Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo 26

2.4.1 Poursuivre les actions permettant à la population de s'équiper 26

2.4.2 Développer un réseau d'ateliers vélo 27

2.4.3 Renforcer la collaboration avec les associations locales 27

2.4.4 Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles 27

2.4.5 Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités 27

Action 2.5 Animer la politique cyclable 29

2.5.1 Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo 29

2.5.2 Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo 29

2.5.3 Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo 29

2.5.4 Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo.... 30

ORIENTATION 3. RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN 31

Action 3.1 Optimiser le réseau de transport en commun 31

3.1.1 Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC..... 32

3.1.2 Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau ... 32

Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau 34

3.2.1 Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus 35

Action 3.3 Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts 36

3.3.1 Etudier le développement des pôles de mobilité 36

Action 3.4 Renforcer l'attractivité du pôle d'échange multimodal de Beauvais 38

3.4.1 Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité 38

3.4.2 Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car 39

ORIENTATION 4. OPTIMISER LES USAGES DE LA VOITURE..... 40

Action 4.1 Encourager les usages partagés de la voiture 40

4.1.1 Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant le financement de services de covoiturage attractifs 40

4.1.2 Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage 41

4.1.3 Renforcer la communication autour du covoiturage 41
4.1.4 Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage 41
4.1.5 Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire 41
4.1.6 Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage 42
Action 4.2 Accompagner l'évolution du parc de véhicules vers des motorisations moins carbonées 43
4.2.1 Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60..... 44
Action 4.3 Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation 45
4.3.1 Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier 46
4.3.2 Mettre en place un observatoire de l'accidentologie 46
4.3.3 Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM 46
4.3.4 Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concession SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section 47
Action 4.4 Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité..... 48
4.4.1 Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale 48
4.4.2 Intégrer dans le PLUi-HM la possibilité de réaliser des places mutualisées 48
Action 4.5 Engager les actions nécessaires à la gestion du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport Beauvais-Tillé 50
4.5.1 Renforcer le contrôle du stationnement sur la voirie aux abords de l'aéroport 50
4.5.2 Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais..... 50
ORIENTATION 5. ACCOMPAGNER LES PUBLICS AU CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITE52
Action 5.1 Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité 52
5.1.1 Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire 52
5.1.2 Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique 53
5.1.3 Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès 53
5.2 Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles..... 55
5.2.1 Encourager et suivre le développement des Plans de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires 55
5.2.2 Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements 56
5.2.3 Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus 56
ORIENTATION 6. DEVELOPPER UNE STRATEGIE HARMONISEE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 58

Action 6.1 Améliorer l'organisation du transport de marchandises 58

6.1.1 Développer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises 59

6.1.2 Harmoniser les arrêtés de circulation des PL 59

Action 6.2 Inciter au report modal du transport de marchandises 60

6.2.1 Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais 60

6.2.2 Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret 60

ORIENTATION 7. METTRE EN PLACE DES CONDITIONS POUR ASSURER LA REUSSITE DE LA POLITIQUE DE MOBILITE 62

Action 7.1 Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité 62

7.1.1 Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire 62

Action 7.2 Disposer d'un cadre de gouvernance efficace 64

7.2.1 Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité 64

7.2.2 Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement 64

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Habitat Mobilités

PARTIE 1

CONTEXTE

1.1 Cadre général

Le PLUi-HM est un document unique de planification stratégique. Il réglemente l'occupation des sols du territoire à travers des règles de constructions applicables à chaque parcelle, pour toutes les communes du Beauvaisis. Son objectif est de **répondre aux besoins des communes et de leurs habitants, tout en garantissant un développement du territoire cohérent, maitrisé et harmonieux**. Il se base sur les 5 orientations stratégiques suivantes : conforter l'attractivité du territoire, notamment sur le plan économique, prendre soin de l'Homme, prendre soin de la nature et du vivant, prendre soin de la ville, des communes et de la ruralité et conforter la gouvernance en réseau du territoire.

Le **volet mobilités du PLUi-HM** équivaut à un Plan de mobilité qui :

- détermine les principes régissant **l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises** sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, ici la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) ;
- définit la **stratégie en termes de mobilité** visant à **équilibrer le développement d'une offre et services accessibles à tous en accord avec les principes urbains de limitation de l'étalement urbain et de protection de l'environnement** ;
- intervient sur **l'ensemble des modes de déplacements** (marche, vélo, transports en commun, voiture…) tant sur une organisation de l'offre, de sa qualité (sécurité routière, performance), que sur l'influence et sa pertinence vis-à-vis des besoins de mobilités des habitants et des usagers du territoire (management de la mobilité).

1.2 La mobilité durable

La mobilité est un droit premier qui se définit par le degré de satisfaction d'un besoin d'accès physique aux services et activités de base. C'est donc la conséquence du développement territorial et des activités socio-économiques. Elle se complète par la notion d'accessibilité, qui est la capacité ou la facilité avec laquelle un lieu ou un service peut être atteint, ou à partir duquel d'autres lieux ou services peuvent être atteints.

D'après le projet de loi d'orientation des mobilités de 2018 : « La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine. »

Ainsi, les enjeux relatifs à la mobilité durable sont divers :

- des enjeux sociaux : problématiques d'accessibilité, d'égalité entre les territoires ou entre les individus, d'accès à l'emploi, aux soins et aux services du quotidien…
- des enjeux économiques : la dépendance à la voiture individuelle motorisée, l'augmentation des coûts du carburant, la précarité énergétique liée aux transports…
- des enjeux environnementaux : émissions de CO_2 (le secteur des transports est le 1er émetteur de CO2), la qualité de l'air et la santé…

1.3 Une mobilité résiliente pour répondre aux enjeux du territoire

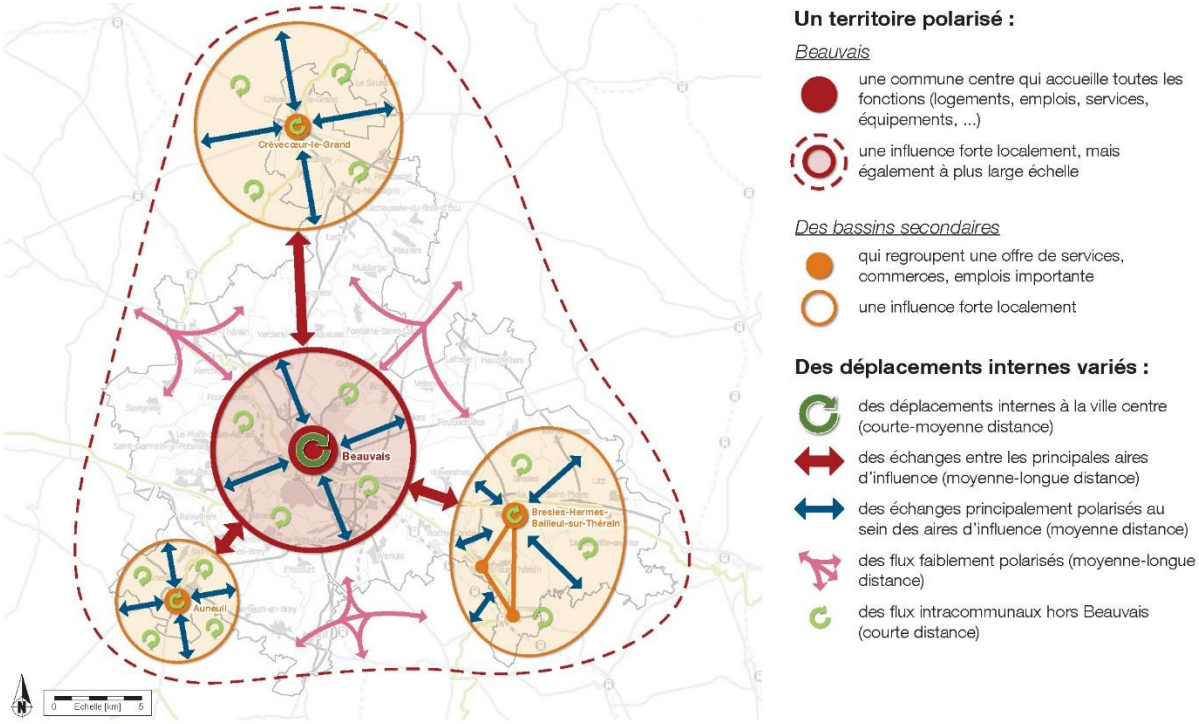


Figure 1 – Synthèse des enjeux de mobilité du territoire

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis est donc peu dense et fortement polarisé par sa ville centre, Beauvais. Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture car ce mode répond aux besoins actuels, en l'absence d'alternatives crédibles développées pour couvrir la diversité des flux. Toutefois, l'usage de la voiture commence à montrer ses limites : source de nuisances diverses et surtout peu résilient dans un contexte économique où il est difficile de maîtriser et prévoir le coût de l'énergie, notamment pour une population fragile.

Les alternatives sont encore peu développées ou peine à être attractives. Cependant, une dynamique est en place, et des pratiques se développent à l'image du covoiturage qui rencontre un succès récent sur le territoire.

Dans ce contexte, comment assurer à l'ensemble des habitants une accessibilité du territoire basée sur une **mobilité résiliente** ?

Le fonctionnement multipolaire du territoire, à plusieurs niveaux, met en évidence la diversité des flux qu'il génère. Cette diversité nécessite **de construire une stratégie multimodale adaptée**, tenant compte de nombreux critères, à la fois de la portée des déplacements, de leur fréquence, des profils des habitants et de leurs habitudes de déplacements…

1.4 Une stratégie opérationnelle déclinée au sein du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POA Mobilités)

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis a volontairement intégré le Plan de mobilité au PLUi-HM afin de répondre aux enjeux de cohérence entre les orientations urbaines et de mobilité.

L'objectif du POA Mobilités est donc de décliner les orientations générales en matière de transports et déplacements de façon plus opérationnelle. Il comprend donc l'ensemble des actions, des mesures, des opérations, mais également des éléments d'information dont la mise en œuvre, programmée, permet de répondre aux orientations du PADD.

1.5 Les orientations du PLUi-HM

Pour répondre aux enjeux de mobilité de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, de grandes orientations ont été déclinées au cours du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi-HM.

4 grandes orientations ont été identifiées :

1 - Améliorer le cadre de vie local

La mobilité sur le territoire doit être traitée à toutes les échelles. L'une des clés permettant d'encourager un report modal consiste notamment à encourager la pratique des modes actifs, pertinents sur les distances les plus courtes.

A l'échelle local, les enjeux de mobilité concernent donc, d'une part, le traitement des espaces publics qui doivent être rééquilibrés au profit des modes actifs et surtout rendus accessibles, et d'autre part, l'apaisement de la circulation automobile dans les centralités.

Il s'agira alors de :

- Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes et favoriser la pratique de la marche et du vélo pour les courtes distances ;
- Apaiser la circulation automobile dans les centralités locales.

2 - Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente

Au-delà de l'amélioration des conditions de déplacements à l'échelle locale, il est important de proposer aux habitants du territoire un panel d'alternatives à la voiture individuelle pour sortir de la dépendance constatée actuelle.

Pour cela, le Plan de mobilités prévoit le développement d'une offre multimodale qui s'appuie notamment sur l'essor de la pratique du vélo, l'optimisation du réseau de transports en commun actuel, et la mise en place de services encourageant les usages partagés de la voiture.

En parallèle, des actions sont prévues permettant de mettre en cohérence l'ensemble de ces modes autours de pôles de mobilité sur le territoire.

Les actions à développer sont donc :

- Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages ;
- Renforcer l'attractivité des transports en commun ;
- Optimiser les usages actuels de la voiture (usages partagés, stationnement, motorisation…) ;
- Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité ;
- Favoriser la transition vers des déplacements plus sobres : réduction de la portée des déplacements (espaces de coworking, télétravail…) ;
- Organiser l'offre multimodale autour d'un maillage de pôles de mobilité cohérent avec l'armature territoriale afin de faciliter l'intermodalité.

3 - Optimiser le transport de marchandises

Le transport de marchandises est une fonction essentielle pour garantir la vitalité économique du territoire. Toutefois, c'est une activité fortement génératrice de déplacements, qu'il faut organiser pour limiter ses impacts, qui s'expriment notamment en milieu urbain.

Des solutions sont alors à rechercher pour d'une part, améliorer les conditions de transports des marchandises actuelles, en se basant sur une optimisation des circuits d'accès aux sites à desservir par exemple, tenant compte de la proximité des habitations, et d'autre part, à encourager la transition de cette activité vers des modes plus vertueux et moins générateurs de nuisances (espaces occupés en centre-ville, bruit…)

Ainsi, le POA prévoit de :

- Améliorer la gestion des flux de poids-lourds à l'échelle de l'agglomération ;
- Encourager le report modal du transport de marchandises pour limiter ses nuisances en ville.

4 - Organiser un système de gouvernance et de suivi de la stratégie de mobilité

Enfin, afin de rendre possible l'ensemble des actions prévues au POA, il est nécessaire d'assurer les moyens humains suffisants et de disposer des bons outils pour permettre de suivre et d'évaluer la politique de mobilité, notamment ses effets, tout au long des dix ans sur lesquels elle doit être mise en œuvre.

Il s'agira pour cela de créer les instances de suivies thématiques, associant l'ensemble des acteurs nécessaires pour avancer de façon opérationnelle et partenariale sur l'ensemble des sujets relatifs à la mobilité.

Des observatoires seront aussi nécessairement mis en place pour évaluer la politique de mobilité dans le temps et ajuster ou non les choix faits en fonction des résultats observés.

Dans le cadre du POA, cette action est intitulée :

- Assurer le suivi de la politique de mobilité.

Ces orientations sont traduites en actions opérationnelles au sein du Programme d'orientations et d'actions (POA).

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Habitat Mobilités

PARTIE 2

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Orientation 1. Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes afin d'encourager la pratique des modes actifs

Action 1.1 Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public

Rappels du diagnostic

Le développement de l'agglomération s'est articulé autour de la mobilité en voiture. Bien que nécessaire aux déplacements des habitants du territoire, ce mode de transport est source de nombreuses nuisances : nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air, insécurité due aux vitesses excessives, stationnement sauvage... Près de la totalité des communes font face à ces problématiques selon des entretiens réalisés à l'été 2022 avec les maires. Ces nuisances impactent négativement la qualité des espaces publics des centre-bourgs qui doivent être des lieux de convivialité et limitent la pratique des modes alternatifs à la voiture.

L'objectif est aujourd'hui de retrouver des centres apaisés, favorisant des espaces publics propices au développement de la marche (dimension, accessibilité, mobilier urbain de pause, végétation…). Toutefois, il est nécessaire de tenir compte des spécificités locales, notamment en milieu rural où l'activité agricole est essentielle et ne doit pas être dégradée pour autant.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.2 – Encourager le développement de la marche pour tous
- Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation
- Fiche action 4.4 – Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité
- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles
- Fiche action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Augmenter le nombre de déplacements en modes actifs sur le territoire
- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans les centralités

Déclinaisons des mesures à mettre en place

1.1.1 Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux

Les espaces publics doivent faire l'objet d'un traitement adapté aux spécificités et aux contraintes du territoire, afin de rendre possible les transformations souhaitées dans le projet du Plan de mobilité tout en garantissant un bon fonctionnement des activités économiques. Afin d'intégrer l'ensemble des enjeux urbains, la réalisation d'un guide des espaces publics permettra de traduire ces enjeux au sein d'un outil méthodologique et technique à disposition des communes et de l'agglomération.

L'objectif de ce guide est donc de proposer des solutions types d'aménagement proposant un meilleur partage de l'espace public, qui concilie les besoins routiers (circulation des engins agricoles, stationnement…), un confort pour les modes actifs (sécurisation des trottoirs, création d'aménagement cyclable…), mais qui intègre également le paysage et la trame verte et bleue.

La réalisation de ce guide doit se faire en concertation avec des experts pluridisciplinaires et associer les habitants du territoire, afin qu'ils expriment leurs besoins.

Réel outil d'aide à la décision, ce guide permet également de créer une cohérence des espaces publics de commune à commune, sans toutefois viser l'uniformisation des formes urbaines.

1.1.2 Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités

En lien avec le guide des espaces publics, et afin de limiter les nuisances liées notamment aux vitesses excessives dans certains communes, des études de mise en place d'une zone 30 pourront être réalisées sur les centralités les plus impactées. L'objectif de ces études est d'identifier le périmètre des zones à apaiser, et de définir une stratégie permettant concrètement l'apaisement des vitesses : aménagements modérateurs de vitesse, traitement des entrées dans la zone… Une stratégie pour contrôler le respect des vitesses devra accompagner ces mesures.

1.1.3 Développer des zones apaisées sur le territoire

A une échelle plus locale, la réduction des vitesses de circulation dans les centralités peut être réalisée en développant des zones apaisées : rues en zone 30, mais également zones de rencontre, vélorues… qui permettent toutes de rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs, au profit des espaces pour les véhicules motorisés.

Ici aussi, l'aménagement de ces zones nécessite des aménagements au-delà de la simple réglementation pour contraindre les vitesses et être plus efficaces. Sur le territoire du Beauvaisis, ce sont près de 14 kilomètres de route qui pourraient être concernés par un apaisement généralisé des centralités, dont 8 km à Beauvais.

1.1.4 Développer le concept de « rues aux écoles »

Une rue aux écoles consiste à apaiser la circulation routière aux abords des écoles en fermant la rue à la circulation motorisée aux horaires d'accès ou de façon plus permanente. Ce dispositif permet ainsi de créer des zones sécurisées pour les enfants, de limiter la pollution de l'air dans les écoles et de créer des nouveaux lieux de rencontre dans les communes.

Pour mettre en place une rue aux écoles, il est nécessaire d'étudier au préalable l'opportunité et la faisabilité de celle-ci, en tenant compte du contexte, du plan de circulation, des trafics routiers et des impacts de la fermeture. Une fois ces sujets traités, la mise en place de la rue aux écoles peut se faire facilement et à faible coût, en impliquant le personnel scolaire et/ou des employés municipaux.

1.1.5 Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux

Le stationnement gênant et/ou dangereux est un frein au développement de la marche sur le territoire. En effet, celui-ci rend difficilement praticables les trottoirs quand ces derniers existent, et force bien souvent les piétons à se mettre en danger en marchant sur la chaussée. Afin de lutter contre le stationnement gênant, en complément d'un bon dimensionnement de l'offre privée, il est nécessaire :

- d'accompagner les communes dans la communication auprès des habitants pour limiter le stationnement gênant sur voirie ;
- de mettre en place un dispositif permettant le renforcement du contrôle du stationnement gênant ou dangereux sur le territoire ;
- de contrôler le stationnement gênant ou dangereux, notamment les véhicules stationnés sur les cheminements piétons, les véhicules masquant la visibilité ou les véhicules gênant la circulation.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
1.1.1	Concevoir un guide des espaces publics et des aménagements cyclables, intégrant les spécificités des centres bourgs ruraux (stationnement public sur voirie, partage de la voirie avec les véhicules agricoles, etc.)	**CT**	150 k€	CAB	CD60, Chambre d'agriculture, Communes
1.1.2	Étudier la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble des centralités	**MT**	25 k€	CAB	-
1.1.3	Développer des zones apaisées sur le territoire	**Continu**	1 000 k€ /km	Communes	-
1.1.4	Développer le concept de "rues aux écoles" dans les communes intéressées (zones piétonnes, zones de rencontre…)	**CT/MT**	28 k€	Communes	-
1.1.5	Renforcer le contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux	**Continu**	Fonct.	Communes	-

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Linéaire de zones apaisées sur le territoire (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne…)	Hausse
Nombre d'écoles où est aménagée une rue aux écoles	Hausse
Part modale des modes actifs pour les déplacements domicile-école	Hausse
Nombre de déplacements réalisés en mode actif sur le territoire (tous motifs)	Hausse

Action 1.2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous

Rappels du diagnostic

La marche est un mode de déplacement pertinent pour des trajets de courte distance (inférieurs à 3km), et pour autant, une majorité de ces déplacements sont toujours réalisés en voiture. Si cela s'explique principalement par la bonne accessibilité offerte par la voiture, liée à une bonne desserte routière et de bonnes conditions de circulation sur la quasi-totalité du territoire ou à l'absence de contrainte sur le stationnement.

À cela s'ajoute des aménagements piétons dégradés. En effet, près de 65 % des maires de l'agglomération estiment qu'il est difficile de circuler à pied sur leurs communes en raison de cheminements trop étroits, non sécurisés, voire inexistants et souvent accompagnés par un volume de trafic important ou à des vitesses excessives. Pour autant, les villes disposent bien souvent d'un réseau de sentes pédestres et de tours de ville bien développé pour des promenades loisirs.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose la prise en compte de toutes les familles de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacements et un travail de concertation. Il convient donc d'assurer l'accessibilité des itinéraires piétons. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) a pour objectif de réaliser un état des lieux de l'accessibilité de la voirie puis d'élaborer un programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ce document est obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. À ce jour, parmi les 16 communes du territoire comptant plus de 1 000 habitants, seule Beauvais a réalisé un PAVE.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 3.2 – Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau de transport en commun

Principaux objectifs visés

- Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire
- Augmenter la pratique de la marche sur le territoire
- Résorber les coupures urbaines

Déclinaisons des mesures à mettre en place

1.2.1 Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux

Favoriser la pratique de la marche nécessite de définir une stratégie claire, notamment à l'échelle des centralités où se concentrent les commerces, services, lieux de vie, etc. Basé sur un diagnostic pertinent, la réalisation de plan piétons constitue un socle permettant d'identifier et définir :

- les principales centralités ;
- les axes piétons structurants ;
- les axes de circulation à apaiser.

Il s'agit dès lors d'établir un plan d'actions stratégique cohérent pour répondre aux besoins des piétons et résorber les freins à la pratique de la marche, avec des actions qui peuvent être pérennes ou temporaires comme la création de zones de rencontre, la neutralisation de stationnements pour élargir les trottoirs ou encore la fermeture de voies à certaines heures.

1.2.2 Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants

Du fait des aménagements principalement orientés pour l'usage de la voiture, la pratique de la marche est plutôt faible. Il existe toutefois une pratique loisirs de la marche sur le territoire, s'appuyant notamment sur les chemins agricoles et les tours de ville, présents dans certaines communes comme le tour de Rotangy, la promenade du rû de la Liovette à Guignecourt, Fontaine-Saint-Lucien et Maisoncelle-Saint-Pierre ou encore la promenade de la Vallée des Miroirs entre Bailleul-sur-Thérain et Montreuil-sur-Thérain.

En se basant sur ces pratiques, l'amélioration du maillage existant, en s'appuyant sur ces itinéraires, permet de renforcer cette pratique, autant pour les loisirs que le quotidien. Ce réseau doit relier les points d'intérêt des villes (commerces, mairies, écoles…) aux promenades des tours de ville et offrir des aménagements sécuritaires pour les déplacements internes.

1.2.3 Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais

La ville de Beauvais est inscrite au programme Action Cœur de Ville dans l'objectif de redynamiser son centre-ville.

Le premier axe identifié est le confort de l'attractivité commerciale et culturelle du centre-ville. L'une des mesures retenues est d'apaiser la circulation en centre-ville. Cela s'est traduit par une modification du plan de circulation et des principes de gestions des carrefours dans le Cœur de ville pour limiter les volumes de trafics et donner plus de place aux piétons.

Le second axe concerne la fluidification des boulevards et la mise en valeur du stationnement dans le centre-ville. Cela se traduit par une optimisation du fonctionnement des carrefours, accompagné de la mise en place d'un jalonnement dynamique des parkings permettant de limiter le trafic lié à la recherche de places et de mieux répartir la demande de stationnement entre voirie et parking.

L'ensemble du projet Action Cœur de ville doit donc être poursuivi afin d'atteindre les objectifs retenus.

1.2.4 Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles

ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'EPCI. Ainsi, la création d'une CIA est une obligation de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transports collectifs, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont :

- de dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

1.2.5 Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR

L'accessibilité est un droit pour tous. Toutefois, l'expérience de déplacement peut être vécue différemment en fonction du profil de l'usager et notamment pour les PMR et personnes handicapées. Ainsi, cette différence doit faire l'objet d'une prise de conscience collective. Pour cela, les publics en relation avec les PMR et personnes handicapées doivent être sensibilisés au sujet, ce qui permettra par la suite d'améliorer l'expérience pour ces publics. Il s'agit par exemples des agents publics, élus, conducteurs de bus….

1.2.6 Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un document obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. Le PAVE précise les mesures susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et aires de stationnement sur le territoire communal et indique les délais de réalisation de ces mesures.

Il s'agira donc de planifier la réalisation ou la mise à jour des PAVE dans toutes les communes où ce document n'a pas encore été élaboré.

1.2.7 Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité

La pratique de la marche nécessite des aménagements accessibles et sécurisés sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. La présence d'obstacles sur l'itinéraire est susceptible de bloquer l'usager qui se reportera sur un autre mode de transport s'il en a la possibilité, ou dans le pire des cas, abandonnera son déplacement.

La cartographie de l'état des cheminements permet d'identifier les points durs, afin de cibler les actions pour les résorber et assurer ainsi une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

1.2.8 Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR

Si les calculateurs d'itinéraires classiques permettent à une grande partie de la population de trouver les itinéraires adaptés à leurs besoins, les résultats peuvent ne pas être adaptés aux besoins des PMR et personnes handicapées : itinéraire proposant d'emprunter un escalier, ou de prendre le bus sur un arrêt non accessible.

Sur la base du recensement de l'accessibilité de la voirie, la mise en place d'un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant ces contraintes et ces points durs permet de mieux guider les PMR et personnes handicapées, rendant ainsi le territoire plus accessible.

Ce type de calculateur prend ainsi en compte le profil de l'usager (en fauteuil roulant, famille en poussette, malvoyant…), ses modes de transports privilégiés et ses besoins spécifiques, tels que la recherche de place PMR, les lieux de pause sur le parcours, etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
1.2.1	Développer des schémas de déplacements piétons locaux dans les centralités, basé des cheminements jalonnés et aménagés	**MT/LT**	80 k€	CAB	Communes
1.2.2	Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de ville existants	**A définir**	Inclus dans le budget de 1.2.1	Communes	CAB, Chambre d'agriculture
1.2.3	Poursuivre Action Cœur de Ville Beauvais	**CT/LT**	2 500 k€	Beauvais	CAB
1.2.4	Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité	**Continu**	Fonct.	CAB	Associations
1.2.5	Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR	**Continu**	Fonct.	CAB	Communes, CCAS…
1.2.6	Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire (communes > 1 000 hab.)	**CT**	40 k€	Communes	CAB
1.2.7	Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité	**CT/MT**	29 k€ et 6 k€/an	Communes	Associations
1.2.8	Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR	**LT**	Fonct.	CAB	SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part des linéaires accessibles sur le territoire	Hausse
Part modale usage de la marche sur le territoire tous motifs	Hausse
PAVE réalisés	16 PAVE
Plans piétons réalisés	1 plan par commune

Orientation 2. Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages

Action 2.1 Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale

Rappels du diagnostic

Sur l'ensemble du territoire, seuls 2 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à vélo. Pour autant, la pratique du vélo est plutôt adaptée sur le territoire car le relief y est globalement peu marqué et une grande partie des flux domicile-travail sont internes et se font sur des distances courtes ou moyennes (intracommunales ou entre communes voisines).

Toutefois, en tant que territoire rural, les distances à parcourir peuvent également être importantes, et la pratique du vélo peut alors principalement se développer dans l'aire d'influence du pôle majeur et des pôles intermédiaires, pour couvrir les besoins du quotidien et de proximité. A cela s'ajoute de nombreux points d'intérêt touristique qui sont répartis sur le territoire et bénéficieraient d'une desserte par un réseau cyclable.

Actuellement, la Trans'Oise, traversant l'agglomération d'est en ouest, est le seul aménagement cyclable structurant du territoire. Cet axe cyclable offre un itinéraire sécurisé et confortable. Cependant, cet itinéraire n'est pas systématiquement relié aux centres-bourgs proches par des infrastructures cyclables. En plus de cet axe, les aménagements cyclables sont surtout concentrés dans Beauvais, et présentent des typologies diverses (chaussée à voie centrale banalisée, pistes ou bandes cyclables, zone de rencontre) et de qualités inégales, sans pour autant constituer de réel maillage. Sur le territoire, l'ensemble des itinéraires cyclables représente 181 km aménagés dont 95 km à Beauvais et 86 km sur le reste de l'agglomération.

La pratique du vélo sur le territoire se heurte donc à un réseau cyclable encore peu développé. Pour répondre à ces enjeux, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis a lancé en 2022 son Schéma directeur cyclable afin de disposer d'un outil opérationnel pour développer cette pratique. Ce document stratégique, élaboré en parallèle des réflexions sur PLUi-HM, s'intègre donc entièrement à ce document.

Pour développer la pratique du vélo, l'État a lancé en 2018 un premier « Plan vélo & mobilités actives », auquel le « Plan vélo et marche 2023-2027 » a succédé. L'objectif de ces deux plans est d'inciter à l'usage du vélo en subventionnant la politique cyclable des territoires et notamment la création d'aménagement cyclable, la formation dans les écoles, et l'accompagnement à l'écosystème vélo (réparation, cyclologistique…).

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Augmenter la pratique du vélo pour tous les motifs de déplacements
- Réduire le nombre d'accidents impliquant un cycliste

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.1.1 Développer les aménagements cyclables sur le territoire

L'aménagement d'un réseau cyclable sur l'agglomération constitue le socle essentiel d'une stratégie cyclable. En effet, le développement d'un réseau d'aménagement continu, sécurisé et maillé est indispensable pour encourager la pratique du vélo.

Pour définir le réseau cyclable, il est important de tenir compte des besoins de déplacements du territoire en :

- s'appuyant sur les itinéraires départementaux pour relier les pôles ;
- identifiant les bassins de vie de proximité et relier les polarités entre elles ;
- confortant les aménagements au sein des communes pour une pratique locale.

Ainsi, 41 liaisons cyclables sont identifiées. Au total, environ 175 km de liaisons cyclables sont confortées ou créées dont :

- 107 km d'aménagements cyclables dédiés ;
- 63 km en mixité avec les véhicules motorisés.

Ce réseau cyclable offre un maillage permettant de relier les communes d'une même centralité entre elles, de se rabattre vers la Trans'Oise et de connecter les différents pôles du territoire.

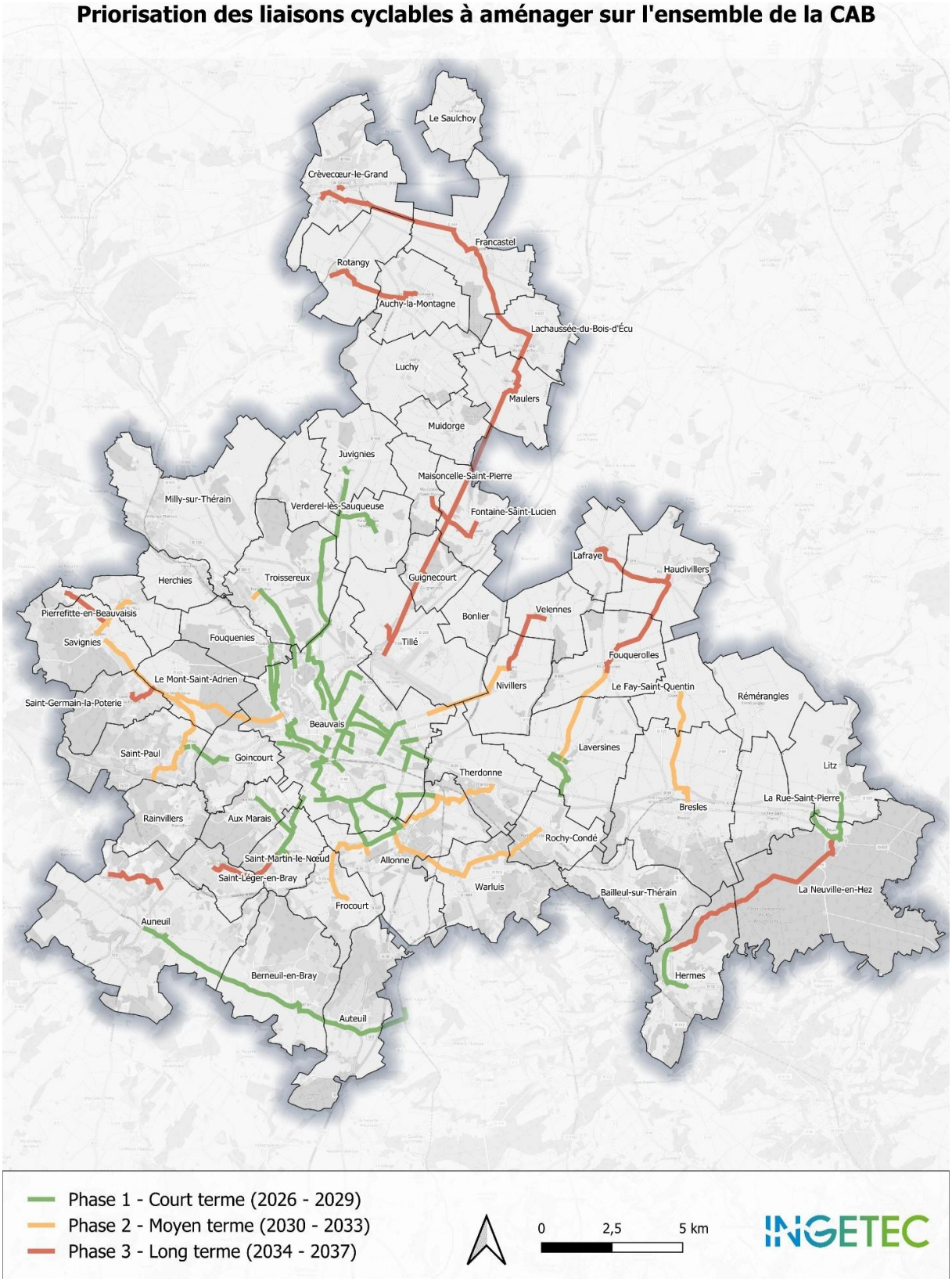


Figure 2 : Liaisons proposées dans le cadre du schéma directeur cyclable - source : INGETEC

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.1.1	Mettre en œuvre le Schéma directeur cyclable	**CT/LT**	SDC	CAB	Communes, CD60, ADEME, Etat, Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	+ 15 km/an
Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	Hausse
Nombre de cyclistes par jour sur des axes structurants	Hausse
Part modale du vélo pour les déplacements par motif	Hausse

Action 2.2 Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Rappels du diagnostic

Aujourd'hui, une offre de stationnement publique majoritairement implantée à Beauvais, sous la forme d'arceaux dédiés à du stationnement courte durée dans le centre-ville. A cela s'ajoute des consignes à vélo sécurisées équipées de prises électriques pour la recharge des VAE, notamment à proximité de la gare de Beauvais.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 4.4 – Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité

Principaux objectifs visés

- Encourager l'équipement et la pratique du vélo sur le territoire
- Sécuriser le stationnement vélo

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.2.1 Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux

L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments et entré en vigueur le 22 décembre 2022 fixe pour les bâtiments neufs le seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos en fonction de la catégorie de bâtiment.

Le PLUi-HM peut aller plus loin dans l'établissement des seuils minimaux de places de stationnement en prenant en compte l'évolution de l'équipement des vélos. Ainsi, en plus des places classiques, des quotas pour les vélos cargo, ou de bornes de recharge pour les vélos électriques peuvent être définis pour les nouvelles constructions. L'intégration de ces normes dans le futur PLUi-HM et leur prise en compte dans les nouvelles constructions permet la création de places de stationnement sécurisées pour les cyclistes et favorise ainsi l'équipement en vélo par les habitants.

2.2.2 Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants

L'aménagement de places de stationnement privé vélo dans le bâti déjà construit est un enjeu complexe, notamment dans l'habitat collectif.

Dans l'habitat social, un accompagnement auprès des bailleurs sociaux doit être proposé afin d'étudier les marges de manœuvre envisageables pour la création de places de stationnement vélo : reconversion de locaux en rez-de-chaussée inutilisés, reconversion de places dans les parkings...

Dans l'habitat collectif privé, un travail d'accompagnement complémentaire est à réaliser auprès des syndics de copropriété pour s'organiser en amont et envisager collectivement les solutions possibles afin d'équiper les immeubles en stationnement sécurisé : création de guide méthodologique, financement, etc.

2.2.3 Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire

L'offre de stationnement publique doit répondre aux besoins de la population. A proximité des polarités du territoire (écoles, mairie, bibliothèques, commerces, gares, équipements sportifs…), une offre adaptée, courte, moyenne et longue durée doit être déployée. Ainsi, le Schéma directeur cyclable identifie environ 900 nouveaux arceaux, 785 arceaux abrités et 17 consignes de 106 places au total.

Compte tenu de l'essor du vélo à assistance électrique, des bornes de recharge pour les vélos électriques peuvent également être installées sur les principaux pôles du territoire.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.2.1	Intégrer dans la réglementation du PLUi-HM des obligations chiffrées applicables aux logements et bureaux	**CT**	Inclus dans le budget de PLUi-HM	CAB	
2.2.2	Engager une réflexion pour développer l'offre de stationnement privée vélo dans les bâtiments existants	**CT**	Fonct.	CAB	Bailleurs sociaux, syndics
2.2.3	Développer une offre de stationnement vélo publique cohérente à l'échelle du territoire	**MT/LT**	Inclus dans le budget de SDC	Communes	CAB, Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de stationnements vélos installés	+ 1750 arceaux et places en consignes
Nombre de stationnements vélos installés	Hausse
Part modale du vélo pour les déplacements tous motifs	Hausse

Action 2.3 Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo

Rappels du diagnostic

Bien que la pratique du vélo soit encore peu développée actuellement, le territoire propose une offre multimodale permettant de couvrir les déplacements longue distance : les transports en commun (lignes interurbaines) et le covoiturage. Ces services, surtout le réseau bus, sont contraints à des arrêts spécifiques, parfois peu accessibles à pied par des habitants souhaitant les emprunter.

Le développement du réseau cyclable doit rendre possible un rabattement vers ces offres complémentaires et favoriser l'intermodalité.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé, organisé autour des pôles de l'armature territoriale
Fiche action 2.2 – Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Principaux objectifs visés

- Encourager le rabattement à vélo vers les arrêts de transport en commun et les aires de covoiturage

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.3.1 Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité

Le rabattement à vélo vers les pôles de mobilité est identifié comme un des enjeux du Schéma directeur cyclable. Pour favoriser l'accès de ces pôles à vélo, il est important d'y assurer une desserte de qualité par des itinéraires sécurisés et la possibilité de stationner son vélo, idéalement dans un espace sécurisé et abrité. Des espaces de stationnement doivent donc être prévus à proximité des aires de covoiturage, principaux arrêts de bus et gares du territoire. Le Schéma directeur cyclable prévoit ainsi la création de consignes vélo de 6 à 10 places sur les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes-Berthecourt ainsi que des consignes vélos de 6 places sur les parkings de covoiturage de Bresles, Bailleul-sur-Thérain et Milly-sur-Thérain.

Des services pour les cyclistes peuvent également être aménagés à proximité de ces pôles comme des pompes à vélo et des outils, une consigne pour le rangement des affaires, des vestiaires pour permettre de se changer, etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.3.1	Intégrer la place du vélo au niveau des pôles de mobilité (stationnement, desserte…)	**CT**	Inclus dans le budget du SDC	CAB	

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de places de stationnement créées à proximité des arrêts de transport en commun	+ 45 places vélo
Nombre de voyageurs se rabattant en gare et bus à vélo	Hausse

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Action 2.4 Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo

Rappels du diagnostic

Depuis 2021, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis subventionne l'acquisition de vélos et d'équipements de sécurité. Ainsi, de 2021 à 2024, ce sont 85 000 € qui ont été alloués à ce budget, permettant à plus de 1 000 personnes de s'équiper en vélo. L'aide concerne autant les vélos classiques qu'électriques, mais aussi les vélos cargos, long tails, etc.

En partenariat avec les associations locales, des évènements sont organisés sur le territoire pour mettre en avant la pratique du vélo. Par exemple, dans le cadre du programme Mai à vélo, le festival Beauvais en Selle est organisé sur deux week-ends avec des animations, sensibilisations, ateliers de réparation et sorties à vélo sur la Place Jeanne Hachette et dans le Parc Marcel Dassault.

Un service de location de courte durée de trottinettes électriques est également mis en place à Beauvais et à Tillé. Ce type de service a d'abord été expérimenté en 2022 avant d'être pérennisé en 2023. En 2024, ce sont près de 55 000 trajets qui ont été réalisés par environ 4 450 utilisateurs.

Le développement de l'écosystème vélo doit ainsi continuer à s'appuyer sur des démarches similaires, à la fois de subventions, d'animations, d'information et de communication, pour encourager la pratique du vélo et s'élargir à l'ensemble du territoire.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.4 – Animer la politique cyclable
- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements tous motifs

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.4.1 Poursuivre les actions permettant à la population de s'équiper

La première étape nécessaire à la pratique du vélo est la mise à disposition d'un vélo pour l'usager. Pour faciliter l'acquisition d'un vélo mécanique ou à assistance électrique, ainsi que l'acquisition d'équipements de sécurité, le dispositif d'aide à l'achat mis en place doit être poursuivi.

Pour les publics souhaitant découvrir le vélo ou essayer des vélos électriques, il peut être intéressant de développer sur le territoire des services de location courte ou longue durée. En effet, le prix d'achat d'un VAE peut être un frein à son acquisition et la location permet de découvrir cette pratique afin d'évaluer si ce mode répond à ses besoins et envisager par la suite l'achat d'un vélo. Ainsi, le Schéma

directeur cyclable prévoit la mise à la location longue durée de 200 vélos de type mécaniques, VAE et vélos spéciaux. Ces vélos seront répartis sur les principales polarités de l'agglomération :

- Beauvais : 155 vélos ;
- Crèvecœur-le-Grand : 10 vélos ;
- Auneuil et Auteuil : 10 vélos
- Bresles, La Neuville-en-Hez, Hermes et Rochy-Condé : 25 vélos.

Ces locations longues durées seront également renforcées par la location courte durée de 100 VAE dont 80 répartis sur Beauvais et les communes limitrophes et 20 vélos sur les pôles secondaires de l'agglomération (gare de Hermes, gare de Rochy-Condé, gare d'Auneuil-Auteuil,).

2.4.2 Développer un réseau d'ateliers vélo

La mise en place d'un réseau d'ateliers de réparation de vélo permet de conforter les cyclistes dans leurs pratiques. Ces ateliers offrent aux adhérents l'occasion d'apprendre à entretenir et réparer leur vélo, d'avoir accès à du matériel, de soutenir des associations, de trouver des pièces d'occasions ou encore d'acheter des vélos d'occasion.

La création d'atelier sur les différents bassins de vie du territoire renforce ainsi la pratique du vélo.

2.4.3 Renforcer la collaboration avec les associations locales

En complément du développement d'atelier vélos sur le territoire, la pratique du vélo peut être mise en avant au travers d'événements. Avec l'aide des associations locales, des événements peuvent être organisés autour de la pratique du vélo : sorties à vélo, formations sur la pratique du vélo, formations à l'entretien et la réparation de vélo, ventes de vélos…

2.4.4 Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles

La mise en œuvre d'un nouveau jalonnement cyclable des principaux pôles générateurs permet d'orienter les cyclistes vers les itinéraires aménagés et sécurisés et donc plus confortables. En plus des itinéraires utiles, des itinéraires de promenades peuvent également être jalonnés sur le territoire. Sur l'ensemble de l'agglomération, le Schéma directeur cyclable prévoit de créer ou de conforter le jalonnement sur environ plus de 60 km d'itinéraires cyclables.

2.4.5 Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités

La micromobilité et notamment les trottinettes électriques se présentent comme une alternative à la voiture individuelle en touchant un public parfois moins attiré par le vélo. Ainsi, en complément de la politique cyclable, le territoire doit continuer d'encourager la pratique de la micromobilité à travers la poursuite du service de location courte durée de trottinettes électriques.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.4.1	Poursuivre les actions permettant à la population de s'équiper en vélo (location courte ou longue durée, aide à l'achat)	**CT/LT**	30 k€ / an	CAB	

2.4.2	Développer un réseau d'ateliers vélo	**A définir**	90 k€	CAB	Communes, Associations
2.4.3	Renforcer la collaboration avec les associations locales	**A définir**	Inclus dans le budget de 2.3.3	CAB	Associations
2.4.4	Mettre œuvre un jalonnement efficace des itinéraires cycles	**MT**	25 k€	CAB	Communes, CD60, Associations
2.4.5	Poursuivre les actions visant à encourager les micromobilités	**Continu**	Fonct.	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre d'ateliers vélos sur le territoire	Hausse
Fréquentation des différents ateliers vélos	Hausse
Fréquentation des évènements organisés	Hausse

Action 2.5 Animer la politique cyclable

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.3 – Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo
- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Encourager la pratique du vélo

Déclinaisons des mesures à mettre en place

2.5.1 Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo

La pratique du vélo peut faire face à de nombreux a priori : dangerosité, exposition à la pollution de l'air, distance trop longue pour faire du vélo… Il est important de lever ces idées parfois préconçues pour encourager la pratique. Pour cela, les actions de sensibilisation déjà mises en place (Mai à vélo) peuvent être reconduites et renforcer pour montrer aux différents publics les enjeux et bienfaits liés à la pratique du vélo, à travers l'organisation d'événements, d'interventions dans les écoles ou les entreprises, etc. Ces actions doivent être menées en partenariat avec les associations locales.

2.5.2 Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo

Le développement de la politique vélo sur le territoire nécessite la participation de l'ensemble des acteurs du territoire (élus du territoire, les techniciens, les associations, les acteurs…). Les élus et personnels techniques doivent maîtriser à la fois les enjeux techniques liés au développement des aménagements cyclables et son écosystème, mais également mieux comprendre les besoins des différents usagers du vélo pour s'adapter à leurs demandes. La mise en place de formations auprès des élus et des techniciens en partenariat avec les associations du territoire garantit la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux liés au vélo dans la déclinaison de la stratégie cyclable, pour tous les profils d'usagers.

2.5.3 Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo

Selon leur taille, les communes du territoire disposent de compétences hétérogènes lorsqu'il s'agit de développer des aménagements cyclables sur leur territoire. En complément des formations des élus et agents, un accompagnement technique peut être mis à disposition pour accompagner ces collectivités à réaliser leurs projets locaux, en les accompagnant dans la conception, sur les bonnes pratiques de partage de la voirie, les matériaux, le mobilier urbain…

Cette expertise technique doit être prévue à l'échelle de l'agglomération, et facilement accessible à l'ensemble des communes.

2.5.4 Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo

La conception d'un guide à destination de tous les habitants permet de réunir sur un seul support toutes les informations nécessaires à la pratique du vélo. Celui-ci présente les bonnes pratiques à avoir quand on fait du vélo, la présentation de la signalétique, les aides et services mis en place sur le territoire, les itinéraires cyclables aménagés, ainsi que l'avancement du Schéma cyclable… Il peut être aussi bien physique et distribuer dans les boites aux lettres ou à disposition en mairie que disponible en ligne et permet ainsi d'informer et sensibiliser la population.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
2.5.1	Sensibiliser la population sur les actions et les bénéfices du vélo	**Continu**	Fonct.	CAB	Communes, associations
2.5.2	Former les élus et les techniciens du territoire aux enjeux liés au développement du vélo	**A définir**	Fonct.	CAB	Associations
2.5.3	Proposer un accompagnement technique aux communes souhaitant réaliser des projets locaux en faveur du vélo	**Continu**	25 k€	CAB	Communes
2.5.4	Concevoir un guide à destination de la population sur les bonnes pratiques à vélo	**MT**	20 k€	CAB	Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Personnes formées par an	Hausse
Nombre de projets accompagnés	Hausse

Orientation 3. Renforcer l'attractivité des transports en commun

Action 3.1 Optimiser le réseau de transport en commun

Rappels du diagnostic

Le territoire de la CAB est desservi par un réseau de bus urbain concentré autour de Beauvais et les villes à proximité et de 3 lignes interurbaines peu fréquentes à destination de Auneuil, Bailleul-sur-Thérain/Bresles et Crèvecœur-le-Grand. Ce réseau est complété par une offre de TAD zonale, organisée autour de ces polarités.

En 2019, avant le COVID, le réseau Corolis était plutôt efficient en comparaison avec des réseaux de taille similaire, du fait :

- d'un faible nombre de km produits (19,1 milliers de km produits en 2019) ;
- d'un nombre de voyages satisfaisant : 4,6 millions de voyages annuels soit environ 55,3 voyages par habitant desservi environ, dans la moyenne des réseaux comparables.

Toutefois, la crise sanitaire a eu un impact à la fois sur l'offre et la fréquentation des réseaux TC dont les effets sont encore présents aujourd'hui. Ainsi, le réseau de bus urbain peine à trouver en attractivité avec seulement 260 000 validations en septembre 2022 contre 342 000 en septembre 2019 soit une baisse de 25 % de la fréquentation.

Par ailleurs, la fréquentation du réseau de bus est fortement polarisée par les 2 lignes chronos qui enregistrent à elles seules 70 % des validations sur le réseau. À l'opposé, les lignes interurbaines sont peu fréquentées.

A ces enjeux de fréquentation s'ajoutent des enjeux budgétaires. Le réseau Corolis fait partie des réseaux où les recettes par voyage sont les plus faibles : seulement 0,16 €/voyage contre une moyenne de 0,40 €/voyage pour les réseaux de taille similaire (hors gratuité). De fait, le taux de couverture des recettes (recettes / dépenses) est faible : 10 % seulement contre 34 % en moyenne en France (UTP, 2019).

Pour s'inscrire dans la stratégie de mobilité multimodale du territoire, le développement du réseau TC doit donc faire face aux enjeux de renforcement de son attractivité, tout en proposant une offre efficace qui réponde au mieux aux besoins du territoire.

À ce réseau de bus urbain, s'ajoutent :

- le réseau de bus régionaux, dont la desserte de la CAB est également organisée en étoile centrée autour Beauvais ;
- le réseau ferroviaire qui permet :
  - principalement de relier Beauvais à Paris en 1h20 en moyenne, via Hermes-Berthecourt,
  - de rejoindre Le Tréport en desservant les gares de Beauvais, Milly-sur-Thérain et Rochy-Condé.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun
- Améliorer la performance des bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.1.1 Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC

Pour renforcer l'attractivité du réseau Corolis, la mise en place d'un observatoire des performances du réseau TC est un dispositif efficace à mettre en place. Il s'agit alors de déterminer les indicateurs de performances à suivre, qui sont :

- des indicateurs relatifs à l'exploitation : kilomètres produits, fréquentations en nombre de voyages, vitesse d'exploitation…, taux de remplissage des bus ;
- des indicateurs de satisfaction des usagers : réponse aux besoins, appréciations des niveaux de services…

Ces indicateurs doivent être mis à jour régulièrement, à une échelle réseau, mais aussi à l'échelle locale (ligne, voire tronçon) pour permettre d'identifier facilement des pistes d'optimisation, permettant de répondre à la fois aux enjeux d'attractivité et d'efficacité du réseau TC.

3.1.2 Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau

Sur la base des indicateurs évalués dans le cadre de l'observatoire des performances du réseau, il s'agit d'identifier et de prioriser les actions à mener pour renforcer l'attractivité du réseau. Selon les cas, ces pistes pourraient être constituées :

- d'études de performances TC sur une ligne ou un axe, permettant d'évaluer les mesures à mettre en place pour améliorer les vitesses commerciales et donc la régularité de la ligne ;
- d'études d'opportunité permettant de redéfinir le tracé d'une ligne et évaluer les impacts sur la qualité de la desserte, le coût de la ligne et ses performances ;
- etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.1.1	Mettre en place un observatoire des performances du réseau TC	**Continu**	Fonct.	CAB	Exploitant
3.1.2	Identifier les pistes d'optimisation des performances et de l'attractivité du réseau	**CT**	80 k€	CAB	Exploitant

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Vitesse commerciale des bus urbains	Hausse
Fréquentation du réseau de transport urbain	Hausse

Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau

Rappels du diagnostic

La loi Handicap de 2005 pose le principe que l'ensemble de la chaîne de déplacement doit être accessible à toute et tous. Cette chaîne se compose des différents éléments qui interviennent dans le déplacement : de l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements recevant du public (ERP) en passant par le réseau de transports collectifs. Sur le réseau de transport urbain, tous les véhicules acquis depuis 2014 sont aux normes en termes d'accessibilité. Aujourd'hui, le parc du réseau Corolis est composé de 39 véhicules dont 33 bus et 6 minibus tous entièrement accessibles.

Le réseau Corolis compte, en 2024, au total 584 points d'arrêt, incluant 44 lignes dont : 8 lignes urbaines régulières, 3 lignes interurbaines structurantes, 11 lignes principalement scolaires, 11 lignes RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal), 8 services de transports à la demande et 3 navettes spécifiques.

Dans le cadre du diagnostic de l'Ad'Ap, l'accessibilité des 313 arrêts (réseau antérieur à septembre 2022) a été diagnostiquée sur les points suivants :

- une hauteur de quai supérieure à 16 cm pour permettre une pente de la rampe inférieure à 12 % ;
- un cheminement d'au moins 1,40 m de large dans un rayon de 50 m autour de l'arrêt ;
- l'absence d'obstacle ;
- une faible pente d'accès (pente inférieure à 5 %).

Le bilan est globalement bon sur la qualité du revêtement, l'espace disponible autour des points d'arrêts et le cheminement en fauteuil dans un rayon de 50 m. En revanche, cela n'intègre pas la hauteur du quai et les traversées piétonnes qui posent encore des difficultés sur certains arrêts.

Selon ce diagnostic, 61 points d'arrêts du réseau sont concernés par des travaux de mise en accessibilité à différentes échelles dont 57 sont prioritaires au sens de la loi.

Pour l'accessibilité du réseau ferré, à Beauvais le bâtiment et l'espace de vente de la gare sont accessibles et des ascenseurs PMR sont à disposition des voyageur·euse·s pour accéder aux différents quais de la gare. De plus, un service d'accompagnement PMR est disponible en gare afin de faciliter l'accès aux trains (assistance simple, rampe, fauteuil…). En 2021, ce service a été sollicité près de 200 fois à la gare de Beauvais.

La traversée des quais s'effectuant en traversant la voie dans les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes – Berthecourt, des rampes d'accès permettent de rejoindre les quais. Toutefois, ces gares ne présentent pas de service d'accompagnement personnalisé directement sur place.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.2 – Encourager le développement de la marche pour tous

Principaux objectifs visés

- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.2.1 Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus

Conformément au Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD'AP), la CAB doit prévoir de poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain, afin que l'ensemble des 57 arrêts identifiés comme prioritaires soient accessibles d'ici la fin du PLUi-HM.

La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie au-delà de cette échéance afin d'accompagner les projets d'aménagements liés au réseau de bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires sur demande des usagers.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.2.1	Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	**CT/MT**	250 000 € /an	CAB	Associations

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part d'arrêts prioritaires accessibles	Hausse - 100% des arrêts à l'échéance du PLUi-HM
Part d'arrêts accessibles	Hausse

Action 3.3 Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts

Rappels du diagnostic

La gare de Beauvais constitue le principal pôle d'intermodalité du territoire, constitue :

- de la gare SNCF, qui a accueilli plus de 1,8 millions de voyageurs en 2023 (5ème gare du Département de l'Oise et la 13ème gare à l'échelle régionale). Bien que située en centre-ville de Beauvais, la gare de Clermont-de-l'Oise est privilégiée par une part importante des habitants du territoire du fait de son accessibilité et du niveau de service proposé pour les liaisons avec Paris ;
- du réseau de transports en commun urbain Corolis, accueillant les deux lignes Chrono et presque toutes les lignes principales du réseau sur des arrêts à proximité directe du bâtiment gare ;
- du réseau interurbain, cependant plus éloigné, la gare routière se situant à 350 m du bâtiment voyageurs de la gare ;
- d'une Vélostation, gérée par Beauvélo, permettant de louer et réparer son vélo ;
- d'un parking vélo sécurisé de 32 places.

Au-delà de la gare de Beauvais, le territoire ne présente pas de véritable lieu d'intermodalité, malgré la présence d'autres gares SNCF (Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes).

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 2.3 – Favoriser l'intermodalité en lien avec le vélo

Principaux objectifs visés

- Favoriser les déplacements intermodaux ;
- Améliorer l'accessibilité de l'offre de transports en commun.

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.3.1 Etudier le développement des pôles de mobilité

Le développement de pôles de mobilité consiste à identifier des lieux stratégiques sur le territoire où se concentrent tout ou partie de l'offre multimodale, à savoir les réseaux routiers, bus, cyclables et les services tels que le covoiturage. L'objectif est de valoriser ces nœuds multimodaux afin de répartir les pôles de mobilité en cohérence avec les bassins de vies et l'armature urbaine et proposer ainsi une offre de mobilité variée à l'ensemble des habitants.

Ces pôles peuvent intégrer de nombreux équipements relatifs à la mobilité tels que :

- des arrêts de bus accessibles en lien avec des lignes de bus, qu'elles soient structurantes ou de TAD ;
- un parking permettant le rabattement, mais intégrant également des places réservées au covoiturage ;
- de places de stationnement pour les vélos, facilitant le rabattement à vélo vers ces pôles ;
- des bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques ;
- etc.

Enfin, afin de garantir l'attractivité des pôles de mobilité, mais également s'inscrire complètement dans la chaine de déplacements des voyageurs, les pôles de mobilité pourraient accueillir une offre de services complémentaires, tels que des consignes pour récupérer des colis, des commerces de proximité, des services de réparation de vélo…

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.3.1	Etudier le développement des pôles de mobilités et services de proximité où renforcer l'offre multimodale et de services	**MT**	80 k€	CAB	Communes, SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de pôles de mobilité	Hausse
Nombre de déplacements intermodaux	Hausse

Action 3.4 Renforcer l'attractivité du pôle d'échange multimodal de Beauvais

Rappels du diagnostic

Dès 2015, des réflexions ont été engagées sur le réaménagement de la gare vers un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM). La première étude identifie 4 enjeux pour améliorer l'aménagement et l'intermodalité autour de la gare :

- regrouper les 3 sites pour améliorer l'intermodalité, avec notamment une réflexion sur le déplacement de la gare interurbaine ;
- améliorer l'information voyageurs ;
- encadrer le rabattement automobile : une offre actuelle bien dimensionnée, mais une réglementation à adapter et une dépose-reprise à réorganiser ;
- valoriser l'accessibilité des modes actifs : mieux connecter la gare via des espaces piétons et des aménagements cyclables confortables, et renforcer l'offre de stationnement vélo, notamment sécurisée.

Un projet de PEM est en cours et intègre désormais la réalisation d'une passerelle pour permettre de franchir les voies ferrées et relier le nord et le sud plus facilement, afin d'améliorer les perméabilités autour de la gare.

Rattachement aux autres fiches actions

Fiche action 3.3 – Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun pour les mobilités domicile-travail
- Augmenter la lisibilité de l'offre multimodale à la gare de Beauvais

Déclinaisons des mesures à mettre en place

3.4.1 Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité

Le PEM de Beauvais joue un rôle primordial au sein de la stratégie multimodale du territoire, à la fois porte d'entrée et lieu de diffusion dans le Beauvaisis. Ainsi, le projet de PEM doit garantir les principales fonctionnalités à assurer pour un pôle d'échanges, à savoir :

- des fonctionnalités « transports » qui relèvent de l'offre des réseaux de transports collectifs, de la lisibilité des arrêts et de la qualité des cheminements entre les arrêts. Dans le cas présent, le réaménagement de la gare routière facilitera l'orientation des voyageurs vers les lignes de bus et cars à leur disposition ;
- des fonctionnalités « services » avec principalement la vente de titres, une information en temps réel des horaires des réseaux, permettant à chaque usager d'organiser son temps d'attente, et des services annexes permettant de profiter de la très bonne accessibilité du secteur et d'améliorer le confort d'attente des usagers ;
- des fonctionnalités « lien entre les fonctions d'intermodalité » facilitant son orientation (signalétique) et son parcours (qualité de l'accès de la zone) ;

- des fonctionnalités « autres modes de déplacements », au cœur des enjeux de rabattement sur la gare : intégration des services pour le vélo, des espaces pour les taxis, etc.

3.4.2 Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car

Actuellement, la ligne Beauvais/Paris Nord qui compte 53 trains/j et permet de rejoindre Paris en 1h20 en moyenne est peu compétitive en comparaison avec d'autres liaisons à proximité comme la liaison Clermont/Paris Nord réalisée en 40 min environ et disposant d'un meilleur niveau de service (meilleure fréquence et plus grande amplitude horaire).

De plus, Beauvais ne dispose pas de liaison ferroviaire vers les grandes villes voisines, telles qu'Amiens, Rouen ou Compiègne.

Afin de renforcer l'attractivité de la gare de Beauvais, et plus généralement, l'usage des transports ferroviaires pour les déplacements en échange avec l'extérieur du territoire, les démarches suivantes doivent être mises en œuvre :

- poursuivre les échanges avec les Régions Hauts-de-France, Île-de-France et la SNCF pour évaluer la possibilité de renforcer la fréquence et/ou de diminuer la durée de trajet de la liaison ferroviaire Paris-Beauvais. ;
- engager des discussions et études pour améliorer les liaisons interurbaines en car entre Beauvais et les autres pôles régionaux à proximité (Compiègne, Amiens, Rouen…)

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
3.4.1	Finaliser la réalisation du PEM de Beauvais en tant que principal pôle d'intermodalité	**CT/LT**	15 000 k€	CAB	Région HDF, SNCF
3.4.2	Engager les actions nécessaires au renforcement des liaisons de transport en commun vers les autres agglomérations notamment la liaison ferrée Paris-Beauvais, et des liaisons interurbaines en car	**MT/LT**	Fonct.	Région HDF	CAB, SNCF

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part de rabattement en modes alternatifs sur les pôles d'échanges	Hausse
État d'avancement des études	

Orientation 4. Optimiser les usages de la voiture

Action 4.1 Encourager les usages partagés de la voiture

Rappels du diagnostic

Le covoiturage de courte distance est une pratique bien présente sur le territoire de la CAB. Deux services sont aujourd'hui organisés :

- Passpasscovoiturage.fr, géré par le SMTCO, qui met en contact les conducteurs et les passagers ;
- BlablaCar Daily (ex-Klaxit), opérant sur le territoire de la CAB, met en contact les conducteurs et les passagers, et travaille avec les entreprises pour organiser le covoiturage entre les employés. Ce dispositif est aujourd'hui subventionné par l'agglomération.

Ce service de covoiturage, couplé à la subvention proposée par la CAB, encourage la pratique, avec en moyenne 23 200 voyages réalisés par mois en covoiturage en 2023 et près de 40 000 voyages au mois de mars 2023. En février 2024, la CAB est le 9e territoire français « qui covoiture le plus » (hors région Île-de-France) selon le baromètre du covoiturage de Blablacar Daily.

Cette pratique est accompagnée sur le territoire par 4 aires de covoiturage labellisées « Covoiturage Oise », présentes sur les communes de Beauvais, Milly-sur-Thérain, Bresles et Bailleul-sur-Thérain.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Réduire l'autosolisme dans les déplacements pendulaires
- Réduire les phénomènes de congestion ponctuels
- Réduire les besoins en stationnement

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.1.1 Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant le financement de services de covoiturage attractifs

L'aide au covoiturage mise en place sur la CAB a permis de fortement développer la pratique du covoiturage du quotidien sur le territoire.

Avec les récentes hausses du coût de l'énergie, le covoiturage se présente comme une alternative pertinente à l'autosolisme pour les déplacements pendulaires. De plus, l'augmentation du covoiturage permet de limiter le nombre de véhicules circulant sur les routes et par conséquent réduit les besoins en stationnement et les émissions de GES.

Ainsi, le subventionnement de la pratique est à poursuivre pour pérenniser la pratique sur le territoire, mais ses modalités peuvent évoluer pour s'adapter à l'évolution des usages.

4.1.2 Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage

Ces dernières années, la pratique de covoiturage a fortement évolué sur le territoire du Beauvaisis, notamment en lien avec la mise en place du service BlablarCar Daily (ex-Klaxit). Ce service étant fortement subventionné, il est nécessaire d'évaluer ses performances régulièrement pour adapter la stratégie à mettre en place, afin de soutenir au mieux la pratique.

La mise en place d'un observatoire est un dispositif simple et efficace permettant l'aide à la décision. Il doit intégrer des indicateurs simples à évaluer, tels que le nombre de voyages réalisés, la distance moyenne, le taux d'occupation des véhicules, etc., et s'accompagner d'enquêtes de satisfaction et d'usages auprès des voyageurs.

4.1.3 Renforcer la communication autour du covoiturage

Pour encourager la pratique du covoiturage, il faut informer la population des services à disposition et des avantages que le covoiturage présente.

Le covoiturage courte distance étant plutôt utilisé pour des trajets domicile-travail ou domicile-étude, les entreprises du territoire et écoles du territoire sont une porte d'entrée prioritaire afin d'atteindre un grand nombre d'usagers potentiels. Dans les entreprises, la mise en avant du covoiturage peut également avoir lieu au travers de la mise en place de plans de déplacements entreprise.

4.1.4 Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage

La réalisation d'aires de covoiturage offre de nombreux avantages :

- cela organise la pratique du covoiturage et la rend possible en concentrant des places de stationnement réservées et un panel de services, répartis sur le territoire à des endroits stratégiques (convergence de flux routiers) ;
- cela rend visible sur le territoire la pratique du covoiturage, avec une signalétique claire, mettant en avant ce mode de déplacement au quotidien.

Le développement de ces aires est donc un facteur pour installer le covoiturage comme une pratique pérenne sur le territoire.

Le schéma directeur permet d'identifier les lieux stratégiques, sur la base de l'étude des flux, du potentiel de covoiturage et de définir le nombre de places de stationnement ainsi que les services qui doivent accompagner l'aménagement de l'aire pour renforcer son attractivité.

4.1.5 Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire

En application du schéma directeur des aires de covoiturage, chaque aire doit être aménagée en intégrant :

- un parking avec des places réservées pour les usagers du covoiturage, dimensionné selon l'évaluation du potentiel de l'axe à proximité ;
- de services de mobilité, tels que du stationnement vélo, des arrêts de bus accessibles, permettant l'intermodalité ;
- divers services pratiques, s'intégrant dans une chaine de déplacements, afin de limiter les étapes pour les usagers : consignes, dépôt de pain, livraison de panier de légumes…

4.1.6 Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage

La mise en place d'un service d'autopartage peut avoir un intérêt sur le territoire. En effet, une voiture étant à l'arrêt 95 % du temps, l'autopartage permet d'augmenter son utilisation. Ainsi, selon l'ADEME, une voiture en autopartage en boucle (prise et restitution du véhicule au même endroit) remplace 5 à 8 véhicules personnels et libère entre 1 et 3 places de stationnement sur voirie.

La mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire pourrait favoriser la démotorisation des ménages et réduire les besoins en stationnement, tout en offrant une solution de transport à des ménages qui ne seraient pas motorisés.

Cela doit s'accompagner d'une communication importante auprès de la population pour présenter le fonctionnement et les avantages d'un tel service.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.1.1	Soutenir la pratique du covoiturage en poursuivant l'offre de services de covoiturage attractifs	**Continu**	800k€/an	CAB	Opérateur, Communes
4.1.2	Mettre en place un observatoire de la politique de covoiturage (indicateurs clés, et financement)	**Continu**	Fonct.	CAB	Opérateur
4.1.3	Renforcer la communication autour du covoiturage, notamment auprès des principaux employeurs	**Continu**	Inclus dans le budget de 4.1.1	CAB	Opérateur, Communes
4.1.4	Réaliser un schéma directeur des aires de covoiturage	**CT**	25 k€	CAB	Communes
4.1.5	Développer un réseau d'aires de covoiturage maillé sur le territoire	**MT/LT**	500 k€ et 2 k€/an	Communes	CAB
4.1.6	Expérimenter la mise en place d'un service d'autopartage	**CT**	50 k€	CAB	Opérateur

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de déplacements réalisés en covoiturage sur le territoire	+10%
Nombre d'aires de covoiturage	Hausse
Part des ménages multimotorisés	Baisse

Action 4.2 Accompagner l'évolution du parc de véhicules vers des motorisations moins carbonées

Rappels du diagnostic

Sur le territoire de l'agglomération, le renouvellement du parc automobile est important. Entre 2012 et 2022, la part de véhicules Crit'Air 1 (voitures au gaz et hybrides rechargeables, voitures à essence immatriculées à partir de 2011, poids-lourds à essence ou biodiesel immatriculés à partir de 2014) est passée de 15 % à 45 % du parc VP, avec notamment une réduction de 50 % du parc de véhicules diesel. La tendance est toutefois fortement pondérée par le parc immatriculé à Beauvais, composé à 57 % de Crit'Air 1 contre 24 % pour le reste de l'agglomération. Bien que la part des véhicules électriques ou hydrogène reste faible, son évolution est rapide.

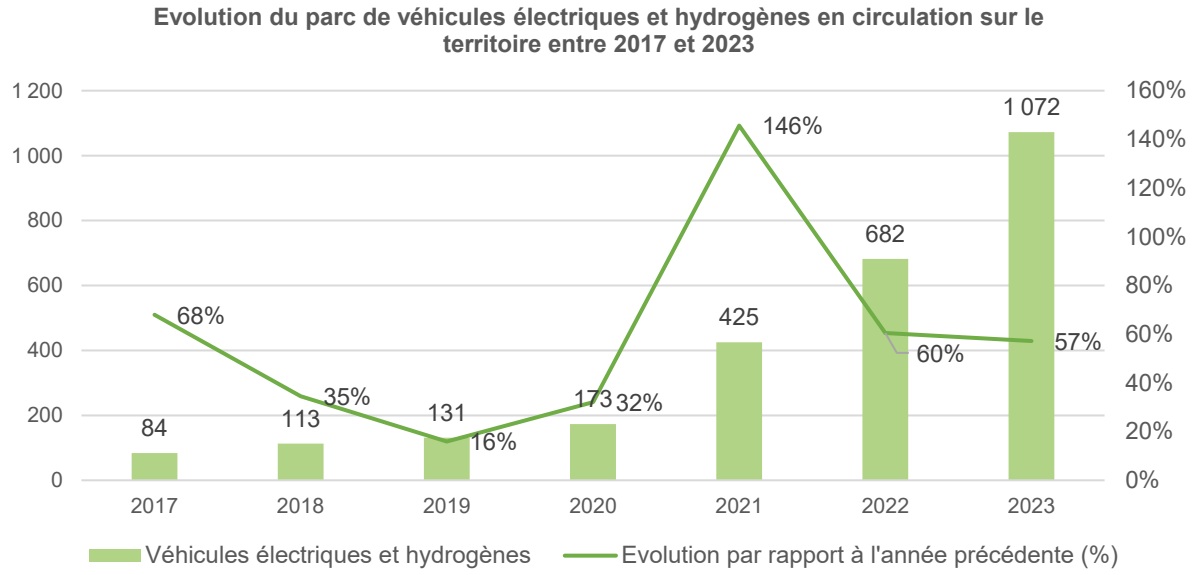


Figure 3 – Evolution du parc de véhicules électriques et hydrogènes en circulation sur le territoire en 2017 et 2023 (SDES, 2024)

Depuis 2017, le SE60 déploie des bornes de recharge sur l'ensemble du département de l'Oise, y compris sur le territoire de la CAB. L'objectif fixé est une mise en service de 300 points de charges supplémentaires sur l'agglomération entre 2025 et 2030. À ces installations s'ajoutent les 17 bornes de recharge du réseau Stations-e installées par la CAB à Beauvais, Crèvecoeur-le-Grand, Milly-sur-Thérain et Saint-Paul.

Rattachement aux autres fiches actions

-

Principaux objectifs visés

- Accompagner la transition des véhicules thermiques vers des véhicules à plus faible émission

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.2.1 Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60

L'électrification du parc automobile devrait s'accélérer ces prochaines années, avec d'une part, les politiques nationales de zones à faibles émissions et d'autre part, l'interdiction de vente de voitures thermiques dans l'Union Européenne prévue en 2035.

L'implantation d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique doit être anticipée afin de faciliter la transition pour tous les habitants du territoire. Déjà amorcé par le SE60, la CAB peut accompagner ce déploiement en identifiant les besoins selon les secteurs et en finançant une partie des bornes à implanter.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.2.1	Accompagner le schéma directeur d'installation de bornes de recharge du SE60	**Continu**	Fonct.	SE60	CAB, Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de bornes de recharges électriques implantées sur la CAB selon leur typologie	Hausse
Taux de motorisation en véhicules électriques	Hausse

Action 4.3 Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Rappels du diagnostic

L'agglomération de Beauvais est desservie par un réseau en étoile structuré autour de trois axes principaux : l'autoroute A16 (Nord-Sud), la nationale N31 (Est-Ouest) et la départementale D1001 (Nord-Sud), complétés par plusieurs routes départementales reliant les différentes parties du territoire. Ce réseau assure une bonne desserte routière, mais engendre des niveaux de trafic élevés qui sont susceptibles de générer des embouteillages aux heures de pointe sur les principales entrées de ville de Beauvais.

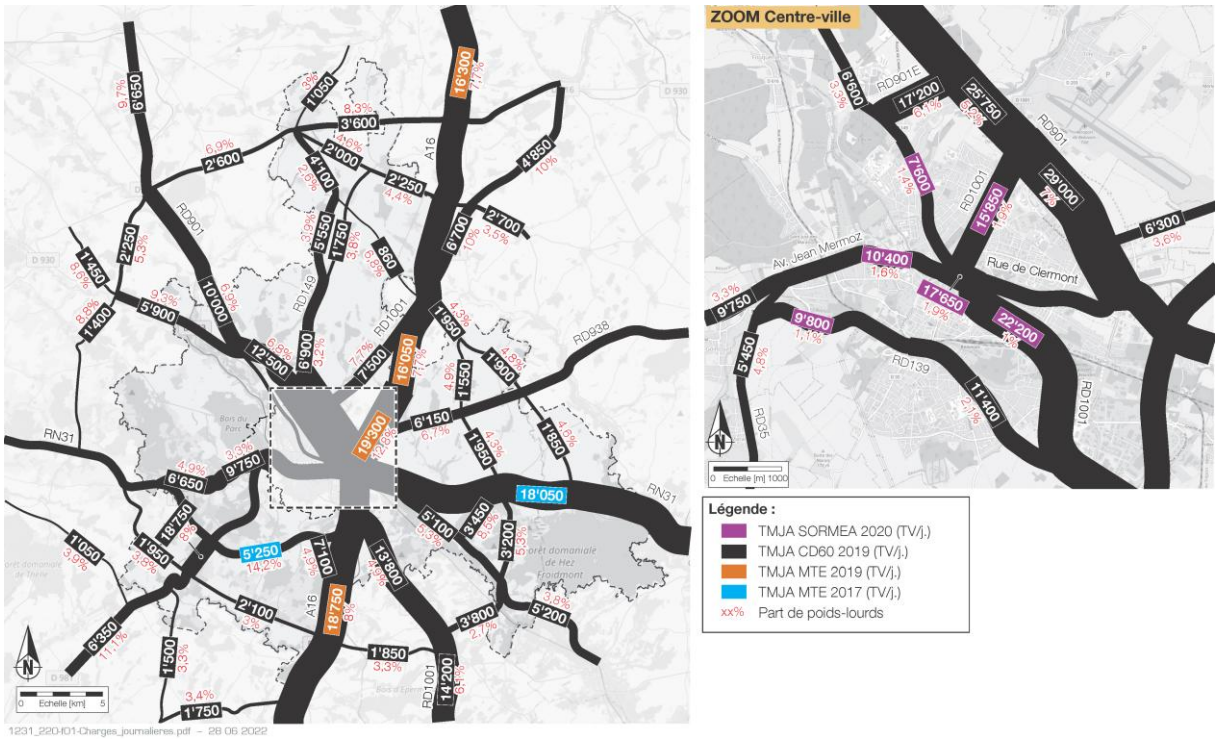


Figure 4 : Charges de trafic journalière sur la communauté d'agglomération du Beauvaisis - Sources : SORMEA 2020, CD60 2019, Ministère de la Transition Ecologique 2017&2019

Au-delà de Beauvais, les principales nuisances observées sont sonores et liées à l'insécurité routière due à des vitesses excessives, en particulier dans les centres-bourgs traversés par des routes départementales.

Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le nombre d'accidents corporels de la circulation a augmenté ces dernières années, atteignant près de 180 accidents recensés en 2022 (cette hausse doit toutefois être nuancée par l'évolution des pratiques de recensement). Ces accidents sont majoritairement concentrés à Beauvais, qui représente près de 50 % des accidents de l'agglomération, ce qui s'explique par une plus forte concentration des flux de circulation, notamment du trafic automobile. En dehors de Beauvais, la RD12 à Bailleul-sur-Thérain enregistre également un nombre significatif d'accidents de la route.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.1 – Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale
- Fiche action 3.1 – Optimiser le réseau de transport en commun
- Fiche action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Limiter les nuisances liées au trafic automobile
- Réduire le nombre d'accidents sur le territoire

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.3.1 Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier

Le réseau routier joue un rôle central dans le développement de la stratégie de mobilité, car il constitue le support principal de l'offre multimodale.

La réalisation d'une étude de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de définir une organisation multimodale cohérente, intégrant l'ensemble des projets de mobilité du territoire tout en garantissant son accessibilité. Cette étude devra être menée à l'échelle de l'agglomération et en accord avec les échéances du PLUi-HM.

4.3.2 Mettre en place un observatoire de l'accidentologie

L'accidentologie a augmenté sur le territoire ces dernières années. Le suivi régulier des accidents de la route tous modes (y compris vélo et piéton) sur le territoire dans le cadre de la création d'un observatoire permet d'identifier les secteurs les plus accidentogènes. Dans ce cadre, l'analyse des données collectées (lieu, mode de transport des victimes, heures de l'accident…), permettra d'établir une liste de mesures à mettre en œuvre pour adapter les aménagements existants, les régimes de priorité, les limitations de vitesse, etc. et ainsi sécuriser ces secteurs. À la suite de l'observatoire, les mesures doivent être rapidement mises en place.

À ce jour, les données fournies par l'ONISR sont facilement accessibles.

4.3.3 Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM

Le Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis vise à encourager l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle thermique. Dans cette optique, tout nouveau projet urbain devra intégrer les objectifs fixés par ce document de planification. Ainsi, la validation des futurs permis de construire et permis d'aménager devra prendre en compte l'intégration d'actions pour promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture tels qu'un juste dimensionnement de l'offre de stationnement, en cohérence avec l'offre de transports alternatifs à disposition, de la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos, de la réalisation de Plan de déplacements d'entreprise…

Outre la validation des permis, ces objectifs se traduisent dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

4.3.4 Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concession SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section

Un scénario de référence est un ensemble d'hypothèses d'évolution exogènes au projet considérées comme les plus plausibles, à la fois économiques, sociales et environnementales. Sur le territoire du Beauvais, le scénario de référence défini par l'Etat consiste à considérer la fin de la concession de la SANEF sur l'autoroute A16, ce qui pourrait induire une gratuité de la portion de l'autoroute traversant le territoire.

Cela risque d'impliquer une modification des comportements des automobilistes : en effet, il est probable que de nombreux automobilistes évitent actuellement l'autoroute pour circuler sur le territoire, et transitent donc par le réseau moins structurant. La gratuité de la portion d'autoroute pourrait alors voir s'opérer un report d'itinéraire vers l'autoroute et réduire le trafic sur certains axes du territoire.

Afin de faire de ce changement une opportunité plutôt que de créer un appel d'air à une circulation supplémentaire, une étude préalable doit être lancée qui permettrait de :

- mesurer le trafic de transit actuel sur le territoire, qui pourrait être intéressé de passer sur l'autoroute, une fois celle-ci gratuite ;
- identifier les axes où la baisse de trafic serait significative ;
- évaluer les projets rendus possibles par cette baisse de trafic sur ces axes afin de rééquilibrer l'espace public et limiter les appels d'air.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.3.1	Réaliser une étude de hiérarchisation multimodale du réseau routier	**CT**	50 k€	CAB	Communes
4.3.2	Mettre en place un observatoire de l'accidentologie	**Continu**	Fonct.	CAB	ONISR
4.3.3	Mettre en place un suivi de la cohérence des études d'impact avec les objectifs du PLUi-HM	**Continu**	5k€/an	CAB	Communes
4.3.4	Anticiper les impacts du scénario de référence sur la fin de la concessions SANEF sur l'A16 et la gratuité de la section	**CT**	100 k€	CAB	Etat

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Niveau de trafic automobile en cœur d'agglomération	Baisse
Nombre d'accidents sur le territoire	Baisse

Action 4.4 Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.2 – Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports en commun pour les mobilités domicile-travail
- Améliorer la vitesse commerciale des bus dans Beauvais

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.4.1 Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale

Actuellement, la politique de stationnement de Beauvais est principalement axée sur l'accessibilité du centre-ville en voiture. Le projet inscrit dans le PLUi-HM vise à améliorer l'accessibilité multimodale sur le territoire, notamment en développant des alternatives à l'autosolisme, favorisant ainsi un report modal. Pour atteindre ces objectifs, la stratégie de stationnement doit être adaptée afin de devenir un levier efficace de la politique de mobilité. Cela implique de soutenir les objectifs de la stratégie de mobilité tout en garantissant l'attractivité du centre-ville. Cet accompagnement pourra se traduire par une réflexion sur l'adaptation de la politique de stationnement de Beauvais. Pour cela, une étude sera réalisée et intègrera, pour les zones pertinentes, un inventaire des places de stationnement et, si nécessaire, la mise à jour de la localisation des différentes zones de stationnement et de leurs tarifications selon le type d'usage.

4.4.2 Intégrer dans le PLUi-HM la possibilité de réaliser des places mutualisées

Le PLU fixe les règles de dimensionnement du stationnement en fonction du type de constructions et du zonage. Au-delà de ce dimensionnement, il est possible de définir d'autres modalités relatives à l'offre de stationnement privé, notamment la création de stationnement mutualisé.

Historiquement, chaque programme de construction s'accompagne de son propre stationnement. Cependant, les enjeux de maîtrise de la consommation d'espace et des coûts de construction nécessitent de repenser les besoins de stationnement. Dans les programmes mixtes, les besoins de stationnement peuvent varier au cours de la journée : par exemple, des besoins élevés la nuit pour les logements, mais faibles en journée, et inversement pour les bureaux.

La mutualisation du stationnement permet de répondre à ces besoins en réduisant le nombre de places à créer, tout en offrant un parking plus adaptable et évolutif.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.4.1	Adapter la stratégie de stationnement de Beauvais en cohérence avec la future offre multimodale	**MT**	60 k€	Ville de Beauvais	
4.4.2	Intégrer dans le PLU la possibilité de réaliser des places mutualisées	**CT**	Inclus dans le budget de PLUi-HM	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Fréquentation des parkings	Hausse

Action 4.5 Engager les actions nécessaires à la gestion du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport Beauvais-Tillé

Rappels du diagnostic

L'aéroport de Beauvais-Tillé constitue un important générateur de déplacements, notamment en voiture. Bien qu'il dispose d'une offre de stationnement conséquente sur site (environ 4 600 places), il engendre néanmoins des phénomènes de stationnement illicite dans les communes voisines. En effet, certains voyageurs, souhaitant éviter le paiement du stationnement officiel, choisissent de se garer sur la voirie ou dans des parkings privés des communes limitrophes telles que Tillé, Nivillers, Bonlier, Guignecourt ou Beauvais. Par ailleurs, plusieurs parkings privés et particuliers proposent des places de stationnement sur leurs parcelles à des tarifs nettement inférieurs à ceux pratiqués par l'aéroport.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public

Principaux objectifs visés

- Réduire le stationnement sauvage à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé et dans les communes limitrophes.

Déclinaisons des mesures à mettre en place

4.5.1 Renforcer le contrôle du stationnement sur la voirie aux abords de l'aéroport

L'usage de l'espace public pour du stationnement à destination de l'aéroport peut générer des problématiques pour les riverains (occupation de places destinées à d'autres usages, circulation difficile du fait d'un stationnement gênant, etc.). De plus, le stationnement d'un véhicule sur l'espace public pour une durée supérieure à 7 jours est considéré comme du stationnement abusif, sanctionné par une amende avec potentiellement immobilisation du véhicule.

Pour lutter contre ce type de stationnement, il est nécessaire de mettre en place dans les communes concernées un dispositif de contrôle renforcé du stationnement abusif.

4.5.2 Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais

Le stationnement des véhicules sur des parcelles privées est à l'origine de nombreuses nuisances, d'une part pour le voisinage mais aussi pour l'environnement. D'après le Ministère auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé des comptes publics : *« Le caractère frauduleux de ces activités est multi-factoriel, en ce qu'elles peuvent emporter à la fois des délits d'urbanisme, des pratiques commerciales trompeuses, du travail dissimulé ou encore des atteintes à l'environnement »* (source JO Sénat, 21/08/2025).

Pour lutter contre ces pratiques, un travail conjoint avec les services concernés, doit être engagé. Ce travail permettra d'identifier plus efficacement les éventuels parkings frauduleux et d'engager les leviers potentiels pour lutter contre ces parkings sauvages.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
4.5.1	Renforcer le contrôle du stationnement sur voirie	**Continu**	Fonct.	Communes	-
4.5.2	Engager / poursuivre les procédures contre les parkings illégaux en lien avec l'aéroport de Beauvais	**Continu**	Fonct.	Communes	État

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de véhicules stationnés de façon abusive	Baisse
Nombre de parkings illégaux en lien avec l'aéroport	Baisse

Orientation 5. Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité

Action 5.1 Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité

Rappels du diagnostic

Sur le territoire, l'information est diffusée via plusieurs services, dont la principale plateforme est Oise Mobilité, gérée par le SMTCO. Cette plateforme est un système d'information permettant aux usagers de prévoir leurs déplacements sur l'ensemble du département. Oise Mobilité propose un calculateur d'itinéraire multimodal et diffuse en temps réel l'ensemble des informations sur l'offre et les services de mobilité du territoire. Les usagers peuvent accéder à cette plateforme via un site internet ou une application mobile.

Sur le réseau de transport Corolis, l'information voyageurs est disponible par le biais d'une agence en centre-ville, de points de vente de tickets et de bornes d'information aux principaux arrêts de la ville. Des relais d'information sont également présents dans les mairies, sous forme de grilles horaires affichées ou de supports papier.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 5.2 – Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Principaux objectifs visés

- Faciliter l'accès à l'information voyageur et à l'information sur l'offre de mobilité à disposition

Déclinaisons des mesures à mettre en place

5.1.1 Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire

Le concept de « Mobility as a Service » (MaaS), ou Mobilité servicielle en français, consiste à intégrer plusieurs services de mobilité au sein d'une seule plateforme afin de faciliter l'accès aux différentes offres d'un territoire. Le MaaS repose sur trois principes fondamentaux : la centralisation de l'information, l'optimisation du calcul d'itinéraire et l'intégration de fonctionnalités telles que le paiement et la réservation.

Le principe de MaaS simplifie l'utilisation des transports alternatifs en rendant le processus de recherche d'itinéraire et d'achat de tickets plus convivial. Étant donné que les offres de transport sont gérées par de nombreux acteurs différents (AOM, Région, entreprises privées, etc.), la conception d'un MaaS nécessite un travail partenarial. Des réflexions doivent donc être engagées pour définir des objectifs communs et co-construire le MaaS, en s'appuyant notamment sur le SMTCO, acteur essentiel de cette démarche dans l'Oise.

5.1.2 Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique

Avec le développement des nouvelles offres et services de mobilité sur le territoire, les sources d'information se multiplient pour les usagers, ce qui peut entraîner une perte de qualité de l'information. Il est désormais essentiel de centraliser toutes ces informations afin de faciliter la mobilité des usagers et de garantir leur bonne information.

Sur le territoire, le SMTCO est déjà identifié comme la principale source d'information, à la fois à travers son agence physique et sa plateforme Oise Mobilité. Ce service peut donc se développer pour devenir un catalyseur des initiatives en matière de mobilité. Il pourrait offrir des conseils personnalisés, animer et promouvoir les solutions de mobilité disponibles, organiser des événements et orienter les nouveaux arrivants.

5.1.3 Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès

Le changement des comportements de mobilité représente un enjeu stratégique majeur pour le Plan de mobilité. Si les habitudes de déplacement sont profondément enracinées chez les résidents actuels du territoire, ce n'est pas toujours le cas pour les nouveaux arrivants, qui doivent s'adapter à de nouvelles pratiques de mobilité.

En mettant en place un processus d'identification des nouveaux arrivants et/ou des nouveaux salariés, il est possible d'offrir une variété de services d'accompagnement et d'information, tels que :

- une prise de contact personnalisée, pour présenter le ménage, ses besoins et ses options pour se déplacer de la façon la plus vertueuse ;
- la mise à disposition d'un support présentant les informations centralisées et les démarches simplifiées ;
- l'invitation à des expérimentations de services, voire d'offrir l'abonnement de transports pour une période donnée.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
5.1.1	Engager avec les partenaires institutionnels la réflexion autour du développement du MaaS sur le territoire	**LT**	Fonct.	CAB	SMTCO, Région, Exploitant
5.1.2	Centraliser l'information sur les offres de mobilité du territoire au sein du guichet unique	**MT/LT**	300k€/an	SMTCO	CAB
5.1.3	Sensibiliser les nouveaux arrivants aux offres de mobilités à disposition et les conditions d'accès	**MT/LT**	Inclus dans le budget de 5.1.2	SMTCO	CAB

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre d'utilisations de la plateforme Oise Mobilité	Hausse
Avancement des réflexions sur le Maas	

5.2 Développer l'accompagnement individuel ou collectif de publics cibles

Rappels du diagnostic

L'accompagnement et la sensibilisation des publics constituent des éléments essentiels de la politique de mobilité. Cette démarche peut être réalisée de manière ciblée ou généralisée. Les lieux de travail et d'étude sont pertinents pour accompagner les publics car ces structures peuvent concentrer un grand nombre de personnes. De plus, les motifs domicile-travail et domicile-école représentent en cumulé un déplacement sur trois d'après l'enquête-ménages de 2010.

Pour encourager les salariés du territoire à adopter des modes de transport autres que la voiture individuelle, de nombreuses entreprises mettent en place des Plans de Mobilité Entreprise, obligatoires pour celles comptant plus de 100 salariés.

À l'instar des Plans de mobilité entreprise, les Plans de déplacement des établissement scolaires (PDES) permettent de mettre en place au sein des écoles, collèges et lycées des actions pour limiter les déplacements des élèves en voiture. Sur le territoire, seule l'école de Bailleul-sur-Thérain, avec le soutien de la CAB, de Beauvélo et d'ECOCO2, a mis en œuvre un PDES. Ce plan vise à promouvoir les déplacements à pied ou à vélo pour se rendre à l'école.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 2.3 – Développer l'ensemble de l'écosystème vélo
- Fiche action 2.4 – Animer la politique cyclable
- Fiche action 4.1 – Encourager les usages partagés de la voiture
- Fiche action 5.1 – Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité

Principaux objectifs visés

- Encourager les élèves à se déplacer autrement qu'en voiture pour aller à l'école
- Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail

Déclinaisons des mesures à mettre en place

5.2.1 Encourager et suivre le développement des Plans de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires

Les entreprises et les écoles jouent un rôle crucial en tant qu'importants générateurs de déplacements sur le territoire. La promotion de la mobilité durable auprès de ces publics permet de cibler efficacement un nombre significatif de personnes autour de sites spécifiques ou multiples.

L'accompagnement des entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements Entreprises (PDE) permet de fournir des conseils personnalisés adaptés aux besoins des employés, tenant compte de leurs trajets domicile-travail et de leurs contraintes. Cela permet de mettre en place des solutions favorisant une mobilité plus durable. À l'échelle du territoire, cette démarche peut évoluer vers des Plans Interentreprises, bénéficiant ainsi d'économies d'échelle pour proposer des services supplémentaires.

Pour les établissements scolaires, du primaire à l'enseignement supérieur, le Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES) constitue un outil stratégique similaire visant à promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture. Cela comprend plusieurs actions telles que :

- le réaménagement des abords de l'école : exemple avec les rues aux écoles ;
- l'organisation d'actions collectives comme le covoiturage, les transports en commun, le vélobus, ou encore le pédibus, etc. ;
- d'organisation d'événements pédagogiques et de campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques.

5.2.2 Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements

Le PLUi-HM offre une opportunité unique d'intégrer une politique d'urbanisme avec une politique de mobilité concomitante. Pour réduire la dépendance aux déplacements motorisés, il est essentiel de minimiser les besoins de déplacements de moyenne ou longue distance, en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture lorsque cela est pertinent.

Ainsi, plusieurs réflexions peuvent être envisagées :

- encourager l'implantation de commerces de proximité dans les polarités secondaires ;
- décentraliser certaines démarches administratives avec des permanences en mairie ;
- développer les démarches à distance (téléconsultation par exemple) ;
- développer les lieux de coworking ;
- etc.

5.2.3 Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus

Accompagner les enfants à pied à l'école dans le cadre d'un pédibus ou à vélo avec un cyclobus, par un parent, un bénévole ou un agent municipal, représente une solution de mobilité douce à promouvoir activement pour les écoles maternelles et primaires. Cette approche permet aux parents habitués à déposer leurs enfants en voiture d'envisager un mode de transport alternatif, sans nécessiter une organisation préalable de la dépose.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
5.2.1	Encourager et suivre le développement des Plan de mobilité en entreprises et auprès des établissements scolaires	**Continu**	Inclus dans le budget de 5.1.2	CAB	SMTCO
5.2.2	Evaluer l'opportunité de développer des lieux et services permettant de réduire les distances de déplacements	**Continu**	Inclus dans le budget de 5.1.2	CAB	Communes
5.2.3	Expérimenter des actions de type cyclobus ou pédibus	**Continu**	5k€/an	Communes	

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part modale des modes actifs et du transport en commun dans les déplacements domicile-travail et domicile-école	Hausse
Part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail	Hausse

Orientation 6. Développer une stratégie harmonisée pour le transport de marchandises

Action 6.1 Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Rappels du diagnostic

Le transport de marchandises est une activité vitale pour le fonctionnement du territoire, mais il pose également des problèmes de nuisances, tant environnementales que sonores, ainsi qu'en termes d'occupation de l'espace public. Pour atténuer ces impacts, plusieurs communes ont adopté des arrêtés interdisant la circulation des poids-lourds sur leur territoire, mais cette approche manque de cohérence globale, ce qui complique le respect de ces règles par les différents transporteurs.

Dans l'objectif d'améliorer la cohabitation des poids-lourds et de la population, le conseil départemental de l'Oise a élaboré en 2025 une charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds. Cette charte, signée en octobre 2025 par la CAB, offre une boite à outil aux différents acteurs pour les accompagner dans la mise en place d'actions. Le conseil départemental identifie 4 leviers différents :

- Agir sur la planification de l'aménagement du territoire et les autorisations délivrées ;
- Agir sur les flux ;
- Agir sur les donneurs d'ordres, les consommateurs et les acteurs de la chaine logistique ;
- Agir sur les infrastructures de transports

À Beauvais, la majorité des livraisons sont concentrées dans le centre-ville et sur la ZAC de Ther, deux pôles commerciaux principaux de l'agglomération. Dans le centre-ville, ces livraisons sont en constante augmentation, amplifiées par l'essor des services de livraison à domicile. Elles posent principalement des problèmes de stationnement, notamment le manque d'aires dédiées ou le non-respect des zones de livraison, entraînant souvent des stationnements en double-file qui contribuent à la congestion urbaine.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 1.1 – Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
- Fiche action 4.3 – Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation

Principaux objectifs visés

- Réduction des nuisances liés au transport de marchandise

Déclinaisons des mesures à mettre en place

6.1.1 Développer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises

Les nuisances générées par la livraison en ville sont souvent attribuables aux difficultés rencontrées par les transporteurs pour effectuer leurs livraisons. Pour résoudre ces problèmes, la première étape consiste à créer une instance regroupant les principaux acteurs concernés : les transporteurs, les commerçants, les communes et les habitants. Un travail partenarial entre cette instance et le Département doit être engagée pour permettre l'adéquation entre les démarches et actions mises en place dans le cadre de la charte départementale et les réflexions sur le territoire de la CAB.

Cette instance devra alors élaborer une stratégie intercommunale sur le transport de marchandises, incluant notamment :

- un diagnostic pour identifier les principaux obstacles aux livraisons ;
- une réflexion sur la cohérence des arrêtés de circulation pour les poids lourds ;
- un canal de communication simplifié entre transporteurs et collectivités territoriales.

6.1.2 Harmoniser les arrêtés de circulation des PL

En raison des nuisances locales, chaque commune a mis en place ses propres arrêtés de circulation, imposant parfois des restrictions de tonnage, de gabarit, etc. Ces arrêtés, diffusés au niveau communal, ne tiennent généralement pas compte des mesures similaires mises en place par les communes voisines.

Pour simplifier le transport des marchandises par les transporteurs, il est crucial d'instaurer des restrictions de circulation claires et uniformes à l'échelle du territoire. Cette harmonisation des arrêtés doit résulter d'une collaboration entre les communes et les transporteurs. La nouvelle réglementation intercommunale ainsi établie devra être publiée de manière transparente et accessible à tous les acteurs concernés.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
6.1.1	Développer une stratégie intercommunale de circulation des transports de marchandises (accès, aires de services…)	**CT**	50 k€	CAB	CCI, Transporteurs, CD60
6.1.2	Harmoniser les arrêtés de circulation des PL	**CT**	30 k€	CAB	Communes

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Nombre de points durs de stationnement identifiés	Baisse
Avancement du schéma directeur de circulation des poids-lourds	Étude terminée

Action 6.2 Inciter au report modal du transport de marchandises

Rattachement aux autres fiches actions

- Action 6.1 – Améliorer l'organisation du transport de marchandises

Principaux objectifs visés

- Favoriser le report modal des livraisons vers des modes plus responsables
- Réduire les conflits liés aux livraisons et à la circulation des véhicules de livraisons en ville

Déclinaisons des mesures à mettre en place

6.2.1 Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais

La majorité des livraisons effectuées au centre-ville de Beauvais sont assurées par des véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids lourds (PL). Cette circulation intensive de véhicules de gros gabarit pose des problèmes en termes d'utilisation de l'espace public et de tranquillité urbaine, avec des aires de livraison souvent occupées et des congestions dues au stationnement en double-file.

Pour atténuer ces nuisances liées aux livraisons en centre-ville, il est essentiel d'étudier le développement d'une stratégie de livraison du dernier kilomètre adaptée à Beauvais. Cette stratégie repose sur la mise en place d'un entrepôt logistique de proximité, situé entre le centre-ville et la périphérie, spécifiquement conçu pour accueillir les véhicules lourds. Une flotte de véhicules légers, tels que des VUL électriques ou des vélos-cargo, serait alors chargée de récupérer les marchandises à l'entrepôt pour les livrer en centre-ville.

Les conditions de réussite d'une telle politique nécessitent une étude approfondie, impliquant la collaboration active des commerçants et des transporteurs.

6.2.2 Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis bénéficie d'une ligne de chemin de fer desservant efficacement l'ensemble du territoire, avec quatre gares situées le long de la vallée du Thérain. Ces gares sont stratégiquement localisées à proximité de zones d'activités.

Profitant de cette infrastructure ferroviaire existante, il est opportun d'étudier la faisabilité et les avantages de renforcer le fret ferroviaire. Cette initiative vise à réduire la circulation des poids lourds sur l'ensemble du territoire, en optimisant le transport de marchandises par voie ferroviaire.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires
6.2.1	Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais	**MT**	30 k€	CAB	CCI, Transporteurs
6.2.2	Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret	**LT**	70 k€	CAB	CCI, SNCF

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Part modale des modes alternatifs au transport routier pour le transport de marchandises	Hausse
Nombre de hubs locaux déployés	Hausse

Orientation 7. Mettre en place des conditions pour assurer la réussite de la politique de mobilité

Action 7.1 Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité

Rappels du diagnostic

Les pratiques de mobilité actuelles sur le territoire sont insuffisamment documentées. La dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD) menée remonte à 2010, à une époque où le territoire comptait 31 communes et 80 000 habitants. Bien que les données fournies par l'INSEE, les exploitants de services de mobilité et les enquêtes ponctuelles offrent une vue d'ensemble raisonnable de la mobilité locale, elles demeurent incomplètes car elles ne couvrent pas tous les indicateurs nécessaires au suivi efficace de la politique de mobilité.

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 7.2 – Disposer d'un cadre de gouvernance efficace

Principaux objectifs visés

- Observer l'évolution des pratiques de mobilité

Déclinaisons des mesures à mettre en place

7.1.1 Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire

Les enquêtes sur la mobilité et les déplacements sont un outil essentiel pour les politiques publiques car elles permettent :

- de disposer d'un état des lieux précis des pratiques de mobilité de son territoire ;
- de suivre l'efficacité des politiques mises en place ;
- d'évaluer les impacts sur l'environnement des pratiques de mobilité.

Le Cerema a élaboré une méthodologie permettant d'avoir une vision globale des déplacements à l'échelle d'un territoire : l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²). Cette enquête est réalisée sur un échantillon de 1 à 2% de la population, avec un minimum de 70 ménages par secteur d'enquête.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
7.1.1	Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire	**MT**	300 k€	CAB & PETR	SMTCO

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Réalisation de l'enquête ménage déplacement	Enquête terminée

Action 7.2 Disposer d'un cadre de gouvernance efficace

Rattachement aux autres fiches actions

- Fiche action 7.1 Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité

Principaux objectifs visés

- Suivre et évaluer l'avancement du PLUi-HM
- Partager l'avancement du PLUi-HM

Déclinaisons des mesures à mettre en place

7.2.1 Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité

Pour que la stratégie de mobilité définie dans le cadre du PLUi-HM soit efficacement mise en œuvre, il est essentiel de mettre en place les conditions favorables à sa réussite. Cela nécessite que la Communauté d'agglomération du Beauvaisis dispose :

- d'un effectif d'agents adéquat, capable de suivre et d'animer les divers projets initiés dans le cadre de cette démarche ;
- de la mise en place d'instances thématiques et partenariales permettant d'échanger, d'informer et de se tenir informé auprès des acteurs du territoire ;
- de surveiller et de maintenir les différents observatoires qui seront mis en place.

7.2.2 Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement

Le Programme d'orientations et d'actions en matière de mobilité est un outil crucial pour soutenir la politique de mobilité du territoire. Il est primordial de maintenir ce plan actif en le traduisant sous forme de tableau de bord pour la Direction des Mobilités de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB). Cela permettra de suivre de près l'avancement des actions prévues et de garantir une gestion coordonnée des projets par tous les services impliqués.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Mesures		Horizon	Budget	MOA	Partenaires principaux
7.2.1	Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité	**CT/LT**	Inclus dans le budget de 7.2.2	CAB	Tous
7.2.2	Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement	**Continu**	25k€/an	CAB	Tous

CT : Court terme – MT : Moyen terme – LT : Long terme

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

Indicateur	Tendance souhaitée
Tenue des réunions de comité de suivi du PLUI-HM	1 à 2 par an
État des indicateurs de mobilité	1 mise à jour annuelle