

RÉUNION PUBLIQUE

Communauté d'agglomération du Beauvaisis / Avril 2024

PLUi-HM CA du Beauvaisis Volet mobilité



Sommaire

Planifier la mobilité

Cadrage général

La mobilité durable

Diagnostic

Un territoire dominé par
l'automobile

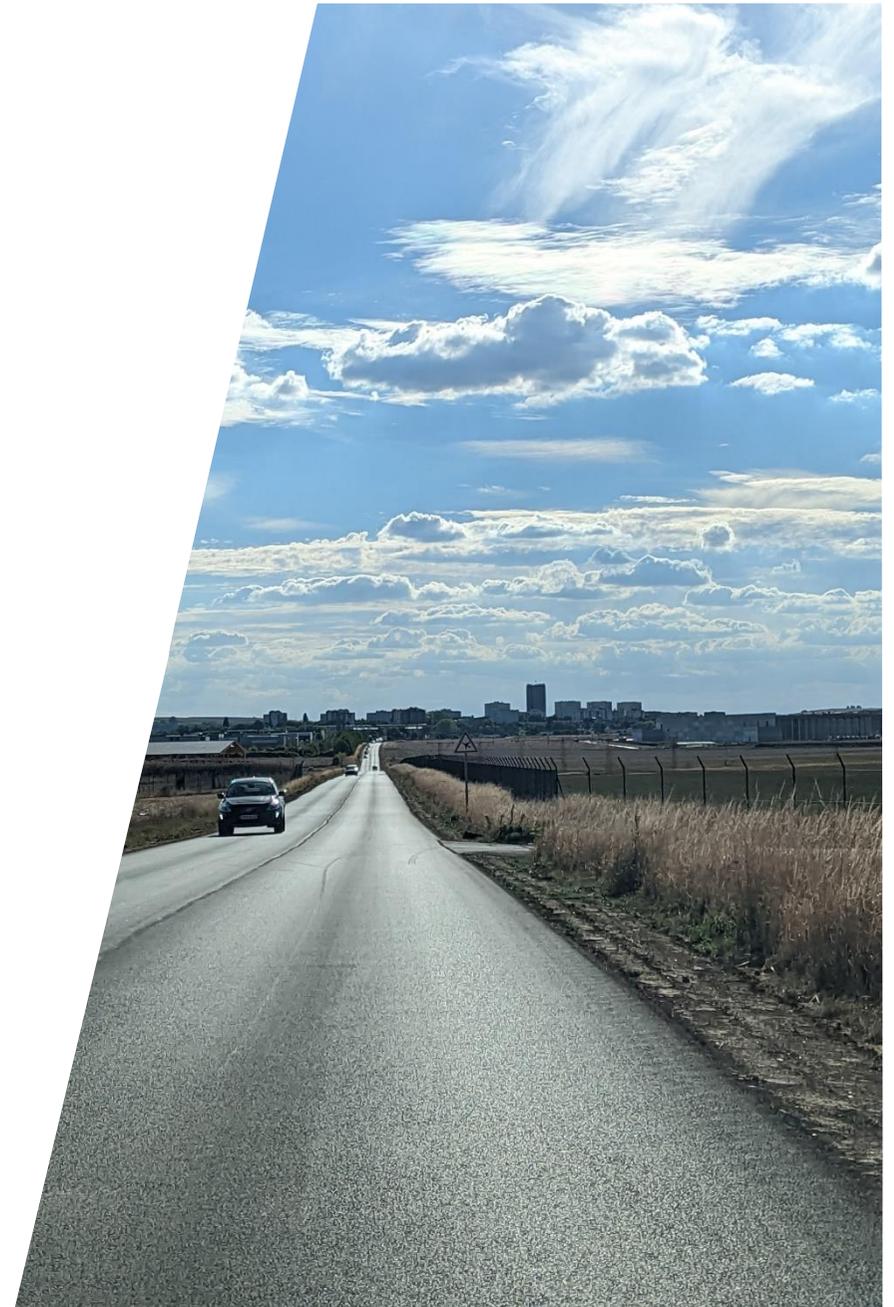
Des alternatives à développer

Un territoire dépendant à la voiture :
est-ce soutenable ?

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

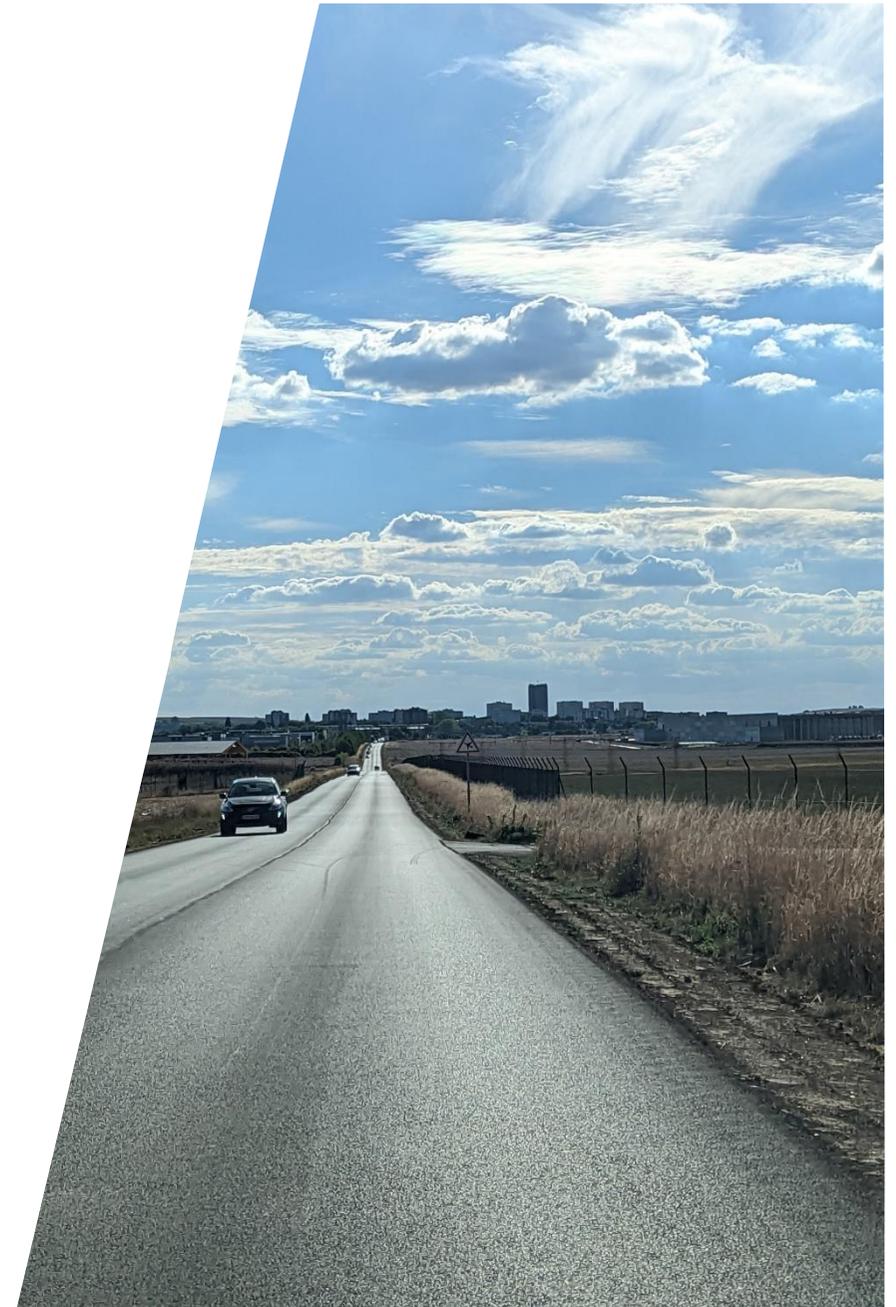
Programme d'orientations et d'action (POA)

Planifier la mobilité



Planifier la mobilité

Cadrage général



PLUi-HM : outil au service d'un projet de territoire



- Le PLUi-HM est un **document unique de planification stratégique**. Il régit l'occupation des sols du territoire à travers des règles de constructions applicables à chaque parcelle et 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, maîtrisé et harmonieux. Il se base sur les 5 orientations stratégiques suivantes :
 - conforter l'attractivité du territoire, notamment au 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 ;
 - conforter la gouvernance en réseau du territoire.

Un volet mobilité valant Plan de mobilité

- Le volet mobilité 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 CAB ;
 - définit la stratégie en terme 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).

Les étapes du PLUi-HM : zoom sur le volet mobilité

Les grandes étapes d'élaboration du PLUi-HM

Phase actuelle



Diagnostic territorial

Quelle est la situation aujourd'hui ?

- Une analyse fine des documents/ études existant(e)s
- Un important travail de terrain
- Des rencontres avec les communes et des acteurs clés
- Les conversations du territoire



PADD

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Quel territoire pour demain ?

- Une hiérarchisation des enjeux
- Des ateliers de projet
- L'élaboration du scénario



La traduction réglementaire

Règlement écrit Zone OAP POA mobilité

Comment atteindre notre but ?

- Une construction partagée (ateliers de conception, formes urbaines)
- Des pièces réglementaires testées



La phase administrative

- Arrêt du projet
- Avis des PPA
- Enquête publique

Planifier la mobilité

La mobilité durable



Définition et enjeux de la mobilité durable

« 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. »

Projet de loi d'orientation des mobilités, 2018

Dans les enjeux de la mobilité durable s'inscrivent alors :

- des **enjeux sociaux** : accessibilité, inégalité entre les territoires ou les individus, accès à l'emploi, aux soins et aux services du quotidien...
- des **enjeux économiques** : dépendance à la voiture individuelle motorisée, augmentation des coûts du pétrole, précarité énergétique liée aux transports...
- des **enjeux environnementaux** : premier secteur émetteur de CO₂, importance des déplacements motorisés individuels, qualité de l'air et santé...

- La mobilité est :
 - un droit premier ;
 - le degré de satisfaction d'un besoin d'accès physique aux services et activités de base ;
 - une conséquence du développement territorial et des activités socio-économiques.
- L'accessibilité est la capacité ou la facilité avec laquelle un lieu ou un service peut être atteint, ou à partir duquel d'autres lieux/services peuvent être atteints

Un sujet transversal et forcément multimodal

Des objectifs souvent divergents, des contraintes

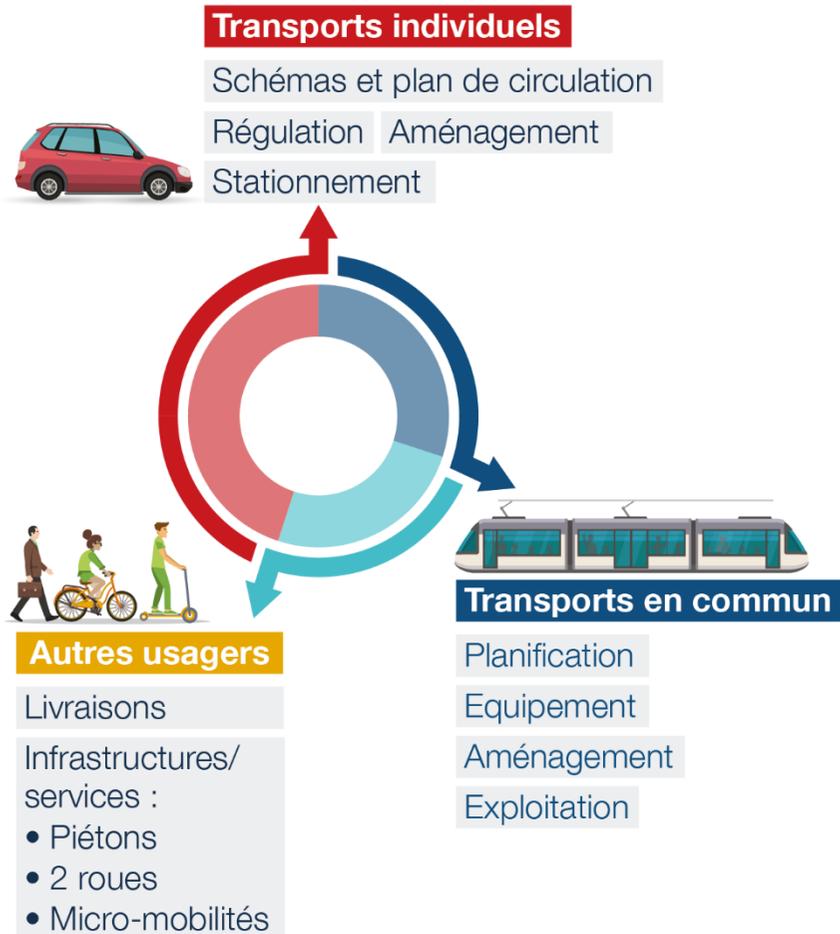
- Aménagement du territoire
- Développement urbain
- Traitement des espaces publics

- Environnement
- Sécurité
- Qualité de vie

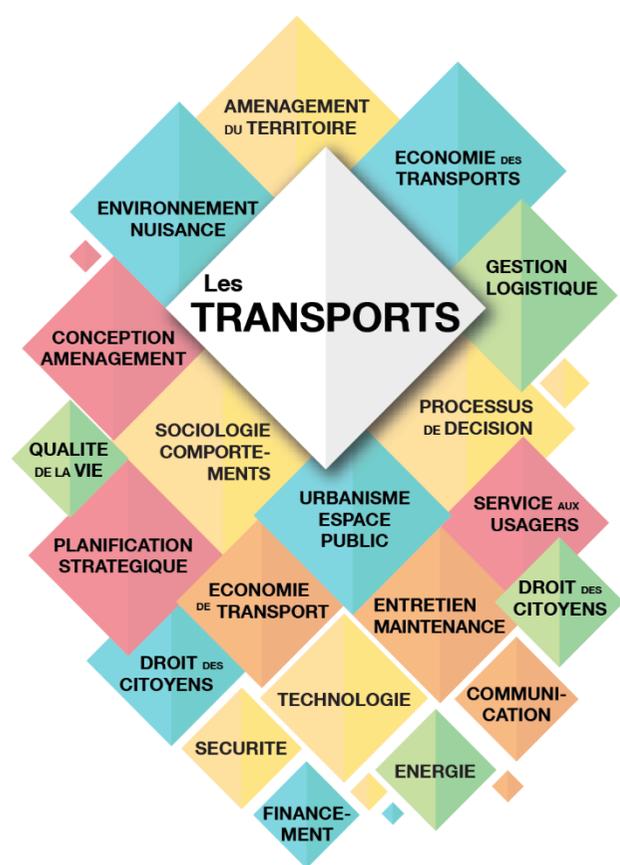
- Mobilité
- Accessibilité
- Liberté de mouvement

- Dynamisme économique
- Financement

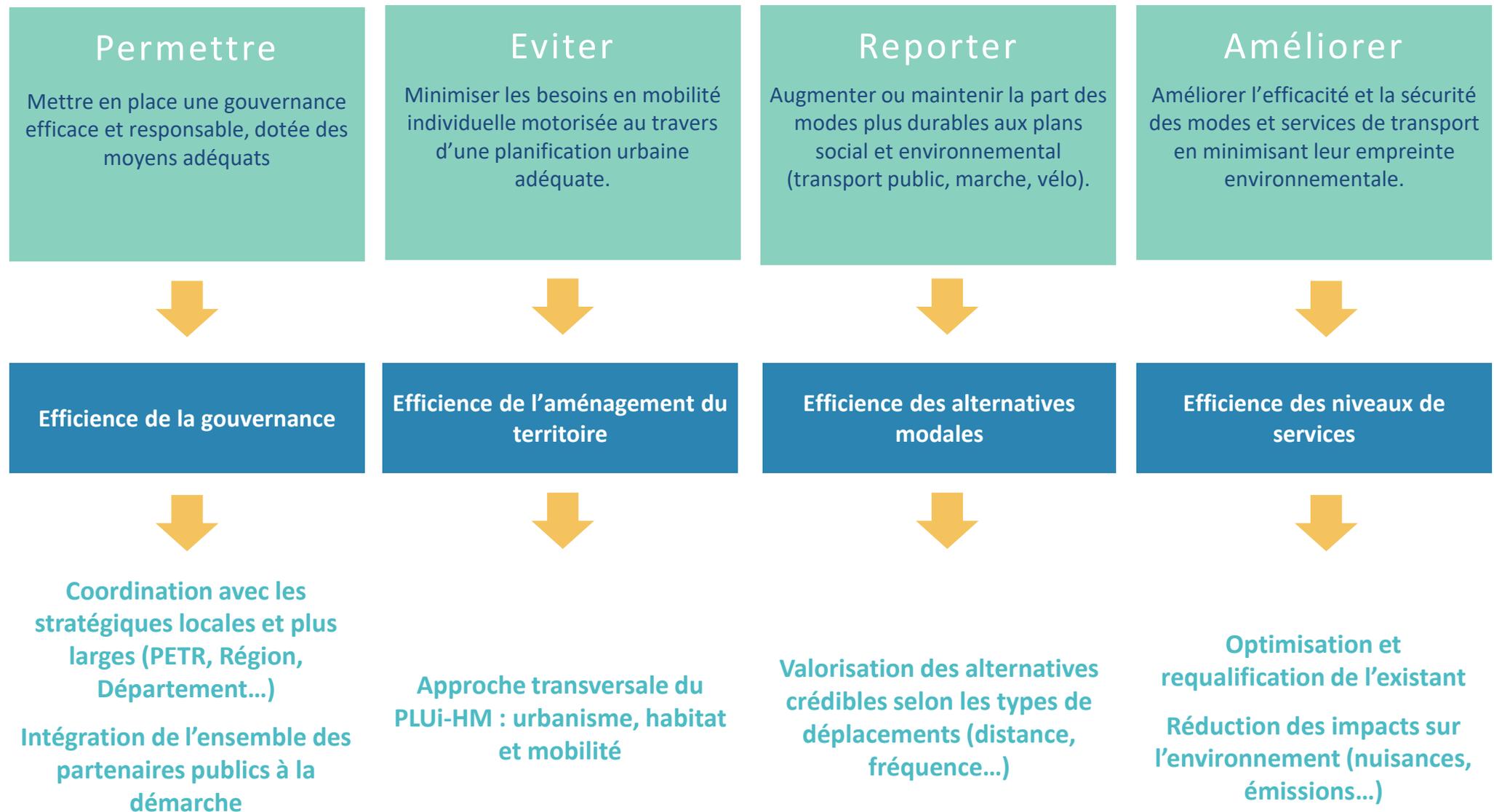
Un nombre très important de réponses possibles



Une multitude de personnes concernées



Comment définir la stratégie de mobilité ?

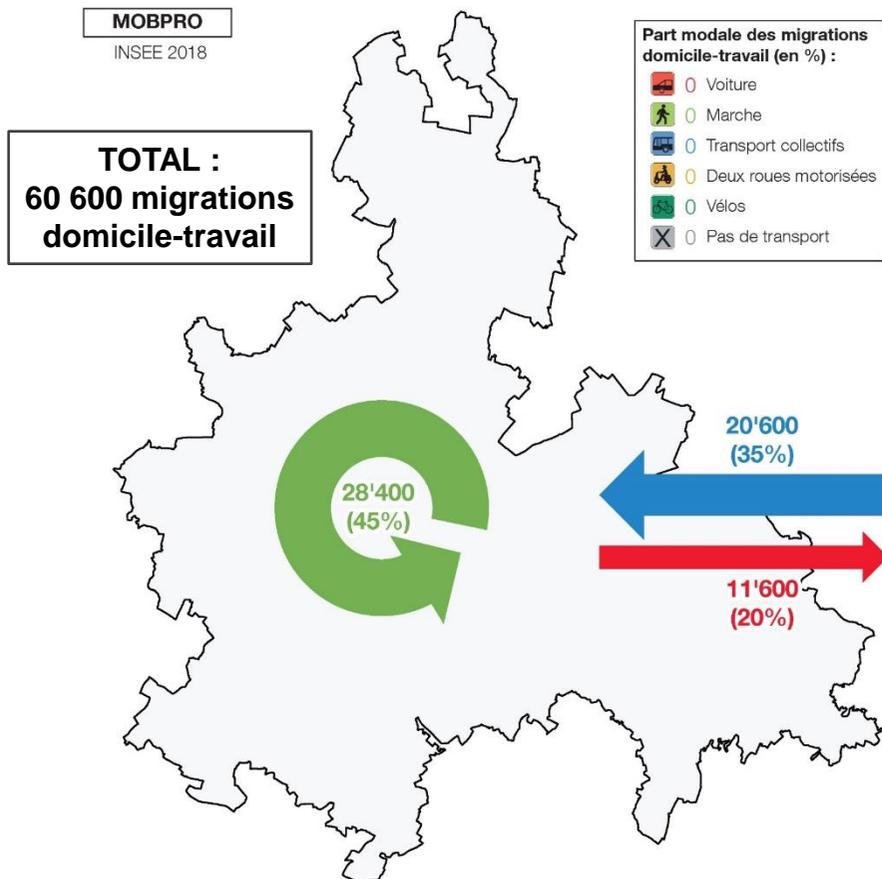


Diagnostic

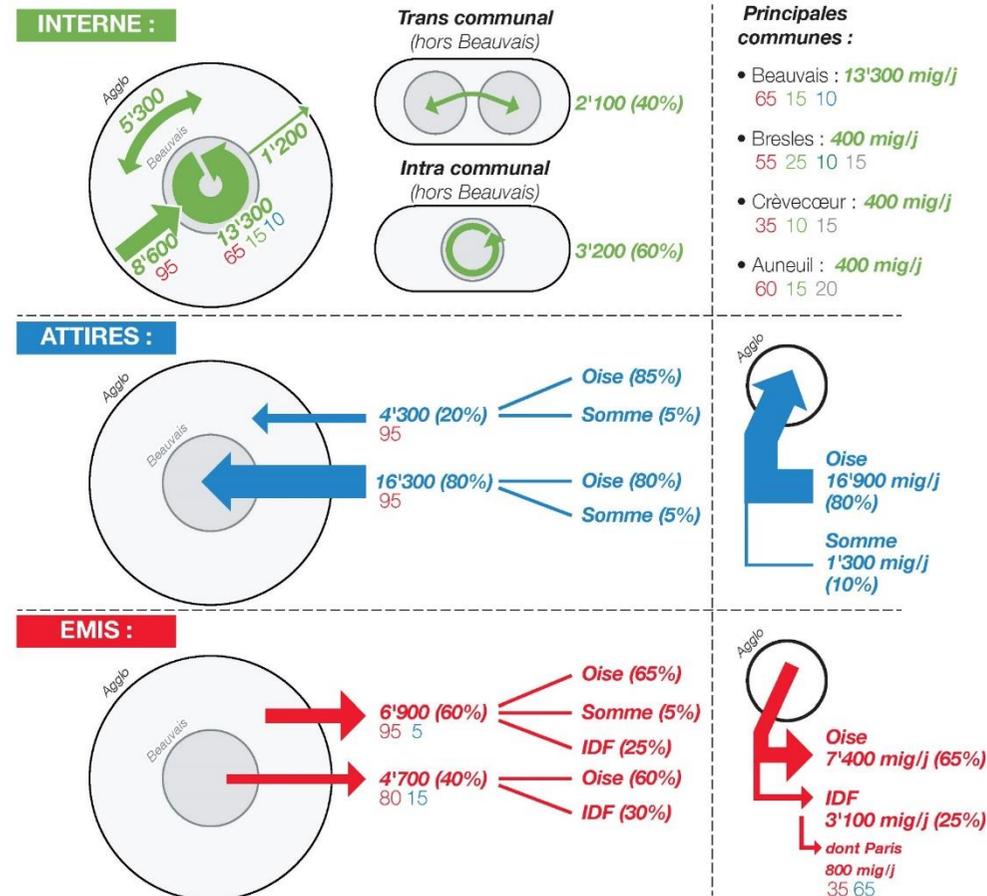
Diagnostic

Un territoire dominé par l'automobile

D'importants déplacements internes au territoire



1231_220402-MOBPRO.pdf - 29 06 2022



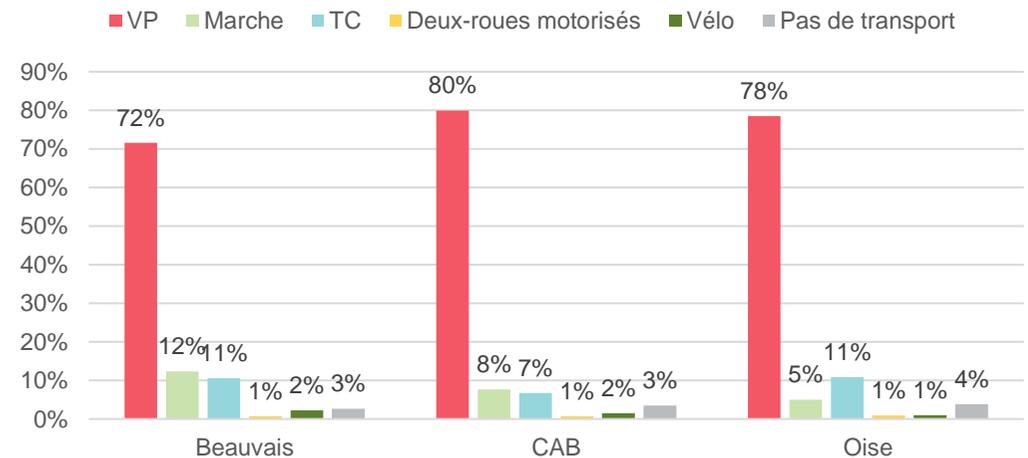
1231_220402-MOBPRO.pdf - 29 06 2022

- **Près d'un déplacement sur deux interne à l'agglomération** → un territoire qui fonctionne beaucoup en autonomie ;
- Parmi ces flux internes, **80 % des flux sont en lien avec Beauvais** ;
- Un territoire qui attire près de 2 fois plus de flux qu'il en émet : des flux majoritairement de l'Oise (hors CAB) vers Beauvais ;
- Des flux fortement motorisés en général, mais une part importante de la marche pour les flux intracommunaux.

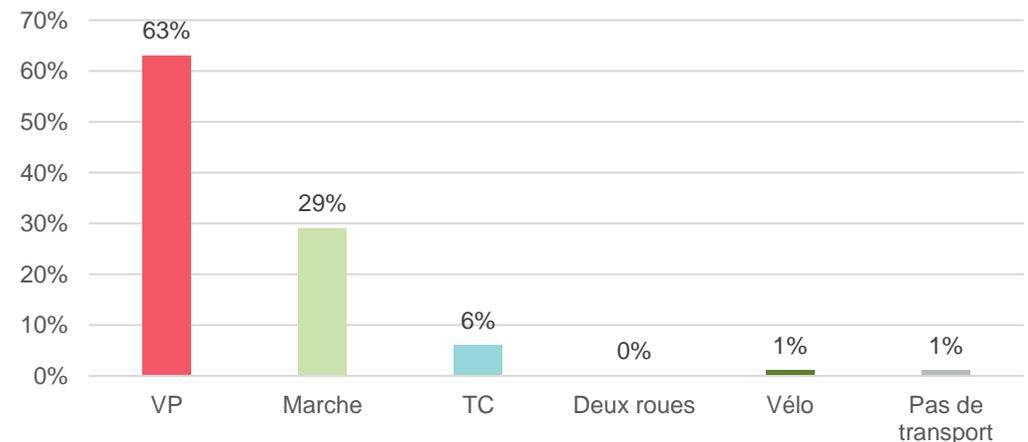
Des déplacements principalement en voiture

- Près de **3/4 des actifs de Beauvais se rendent au travail en voiture**, et c'est le cas pour 8 actifs sur 10 à l'échelle de l'ensemble du territoire (équivalent au Département) ;
- La **marche** ressort toutefois comme un mode de déplacement important : autour d'**un déplacement sur 10** à Beauvais ou au niveau de l'agglomération ;
- Tous motifs (EDMV 2010) :
 - une part modale de la voiture plus faible → des déplacements non domicile-travail où la part de la voiture est plus faible (loisirs, commerces, dépose...)
 - la marche montre à nouveau son importance avec près de 1/3 des déplacements ;
 - le TC reste marginal avec une part modale de 6 %.

Parts modales des migrations domicile-travail émises (INSEE 2018)

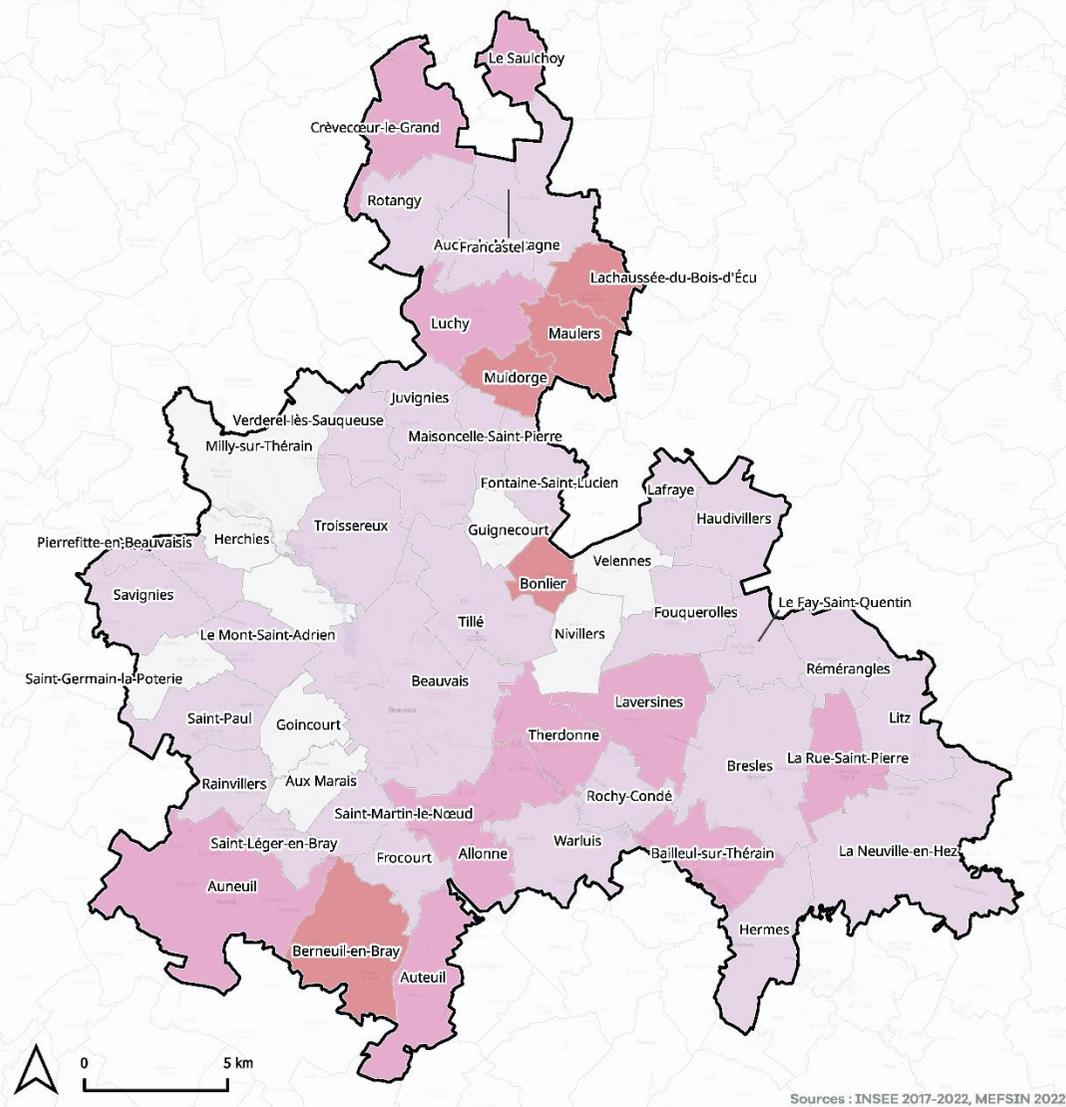


Parts modales tous motifs à l'échelle du SCoT de Beauvais (EDMV 2010)



Un coût significatif dans le budget des ménages

Taux d'effort énergétique liés aux déplacements domicile-travail en voiture (actuel)



Taux d'effort énergétique liés aux déplacements domicile-travail (TEE DT)

- indicateur permettant d'évaluer le coût des dépenses liées aux déplacements domicile-travail réalisés en voiture individuelle comparé au revenu médian par commune ;
- tient compte d'une distance moyenne de déplacement, d'un coût moyen de la voiture, du carburant, etc.

- En considérant un prix du carburant actuel (fin octobre 2022), 5 communes présentent un TEE DT supérieur à 10 % : c'est-à-dire qu'en moyenne, les ménages dépensent près d'un dixième de leur revenu pour les dépenses liées à leurs déplacements en voiture ;
- La majorité du territoire se situe plutôt entre 5 à 8 % de TEE DT.

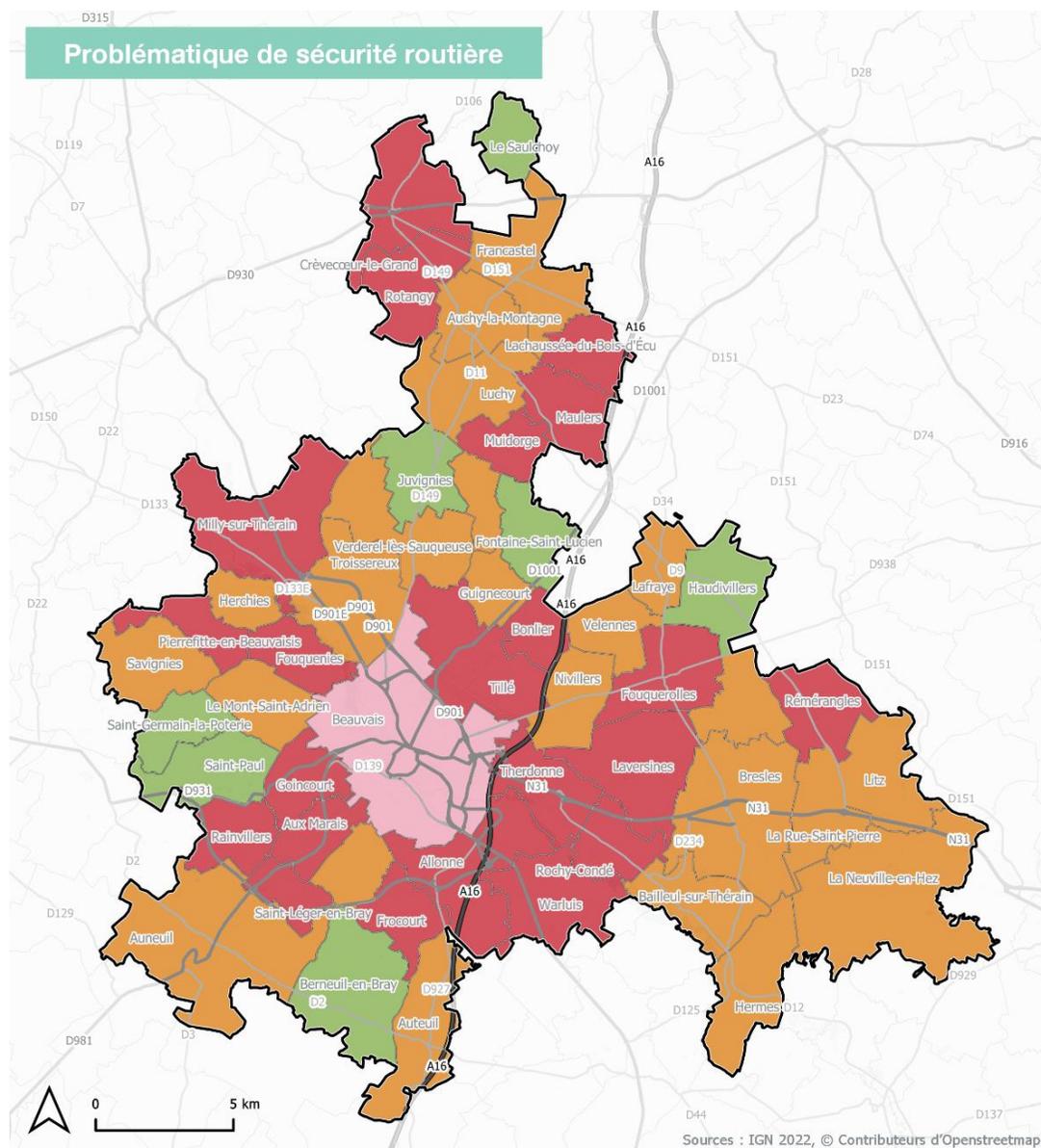
Légende

□ CA du Beauvaisis

Taux d'effort énergétique liés déplacements domicile-travail

- < 5 %
- 5 % à 8 %
- 8 % à 10 %
- > 10 %

Des nuisances régulières liées à la circulation



■ Au cours des entretiens, près de la totalité des maires ont fait remonter des problématiques liées :

- à des vitesses excessives, notamment en entrée de ville, ou sur des axes rectilignes : chaque commune a mis sa propre stratégie en place, entre chicanes, dos d'âne, stop, plateau, radars pédagogiques... mais ces excès sont souvent encore constatés ;
- au transit à travers les centres-bourgs ;
- à la cohabitation avec les PL et engins agricoles ;
- au stationnement sur trottoir gênant la visibilité et le cheminement des piétons.

Diagnostic

Des alternatives à développer

Des cheminements piétons inadaptés au développement de la marche



Des cheminements sous-dimensionnés



Des itinéraires non sécurisés



Une occupation de la voiture récurrente



Des cheminements trop étroits



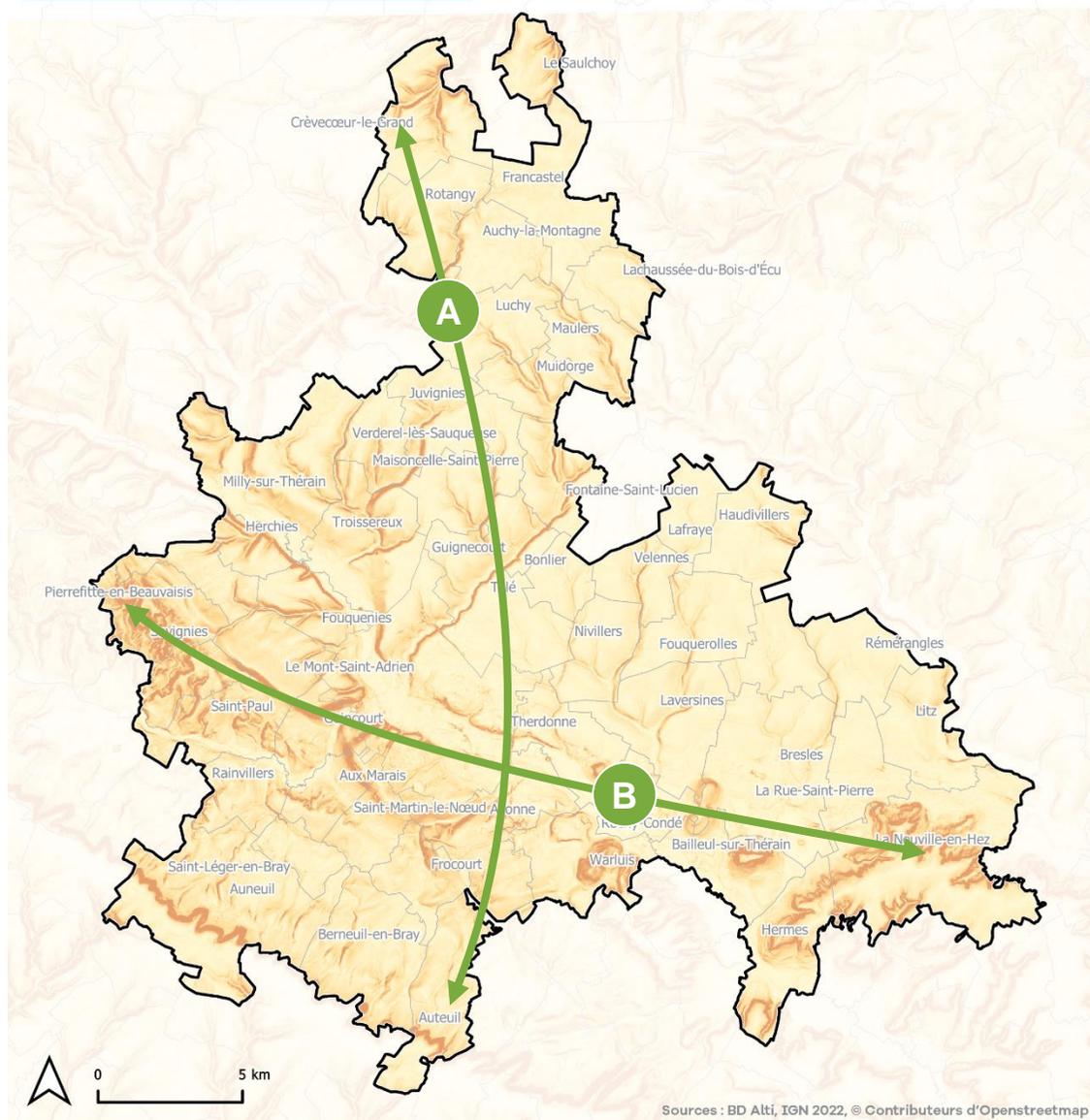
Des itinéraires non sécurisés



Absence de cheminements piétons

Une topographie peu marquée

Relief et pente sur le territoire



- Une topographie faiblement marquée dans les secteurs nord et est, notamment sur le plateau Picard sud et le cœur de l'agglomération ;
- Un relief plus marqué sur le secteur ouest Thérain-Avelon ;
- Dans l'ensemble, un territoire où les pentes sont peu marquées sauf très ponctuellement ;
- Une pratique du vélo dès lors envisageable a priori, mais qui compte tenu des distances, nécessite probablement l'appui des VAE pour développer la pratique à l'échelle de l'intercommunalité.

A

↑ 185 m · ↓ 218 m



B

↑ 41 m · ↓ 106 m



Légende

□ CA du Beauvaisis

Pentes

□ < 5 % : praticable à vélo facilement

□ 5 à 10 % : selon distance, profil ou en VAE

□ > 10 % : sportifs et VAE uniquement

L'émergence d'un maillage cyclable structurant



- A l'échelle intercommunale :
 - un seul itinéraire existant aujourd'hui avec la Trans'Oise traversant l'agglomération d'est en ouest, encore partiellement aménagé à Beauvais notamment ;
 - un projet d'aménagement de la V32 Lille-Paris en projet entre Beauvais et Crèvecœur-le-Grand : un itinéraire nord-sud potentiellement structurant.
- A l'échelle locale, des aménagements ponctuels, mais peu variés, et des centres-bourgs qui ne sont pas connectés à la Trans'Oise.

Légende

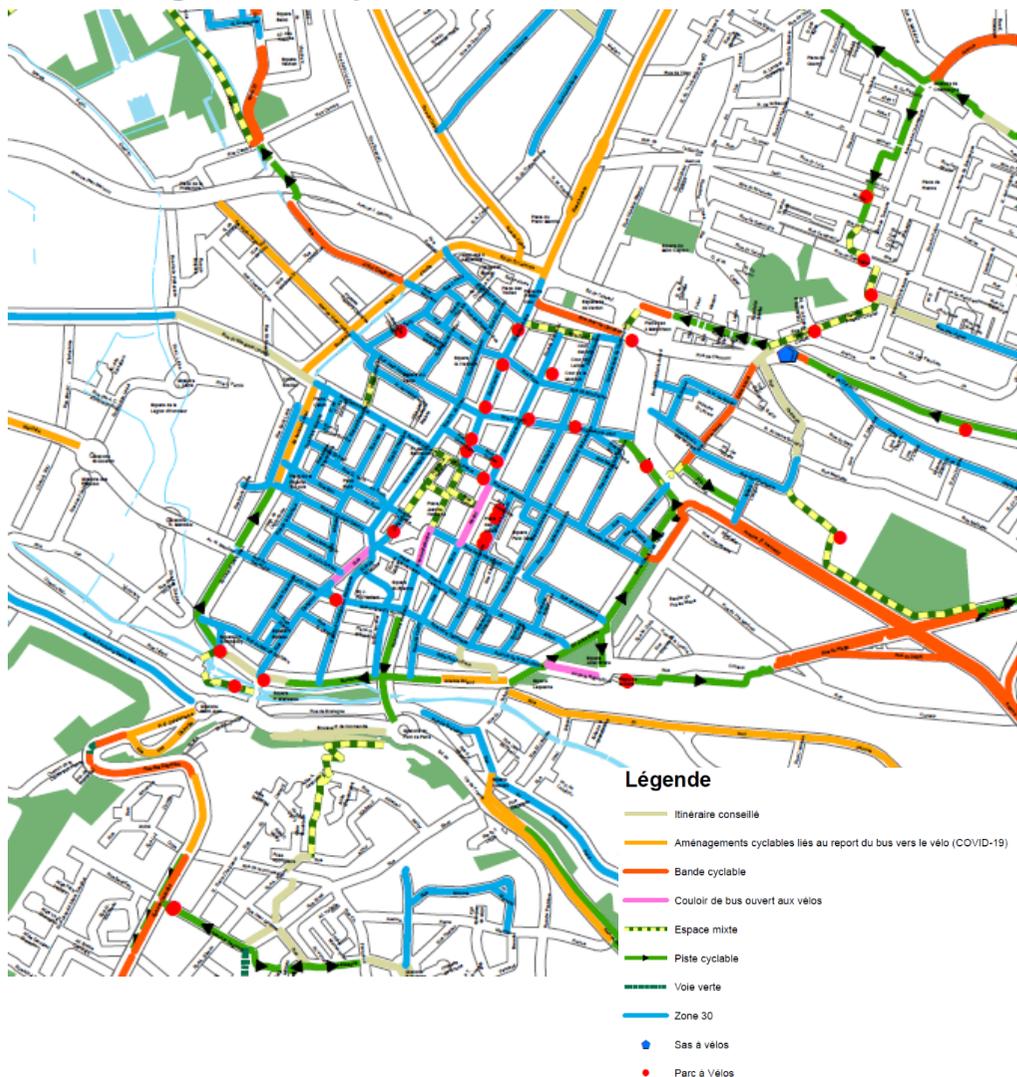
- CA du Beauvais
- Limites communales

Itinéraires vélos structurants

- En projet
- Réalisé

A Beauvais, des aménagements hétérogènes

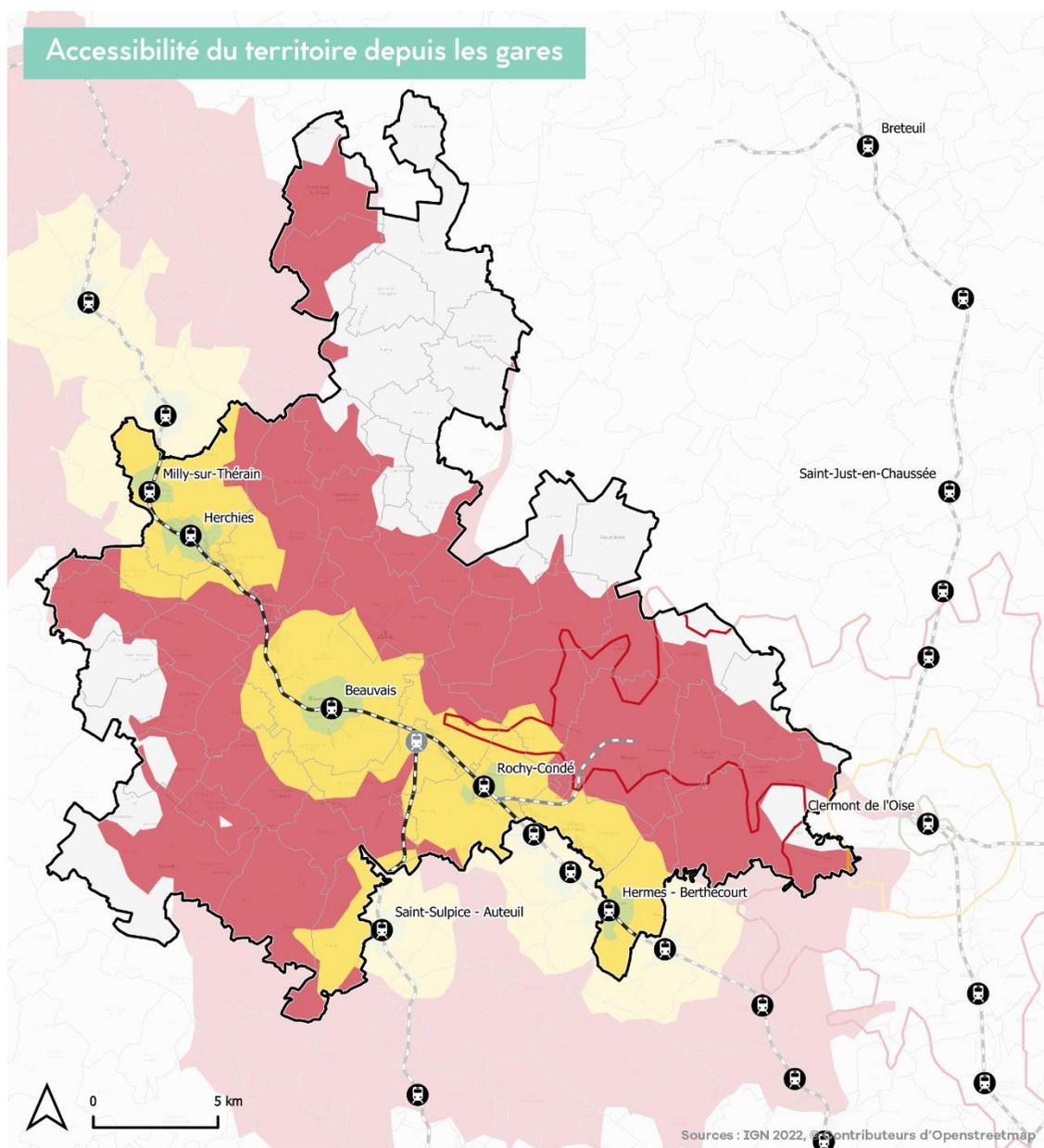
Aménagements cyclables en centre-ville de Beauvais



Ville de Beauvais 2021

- A Beauvais, un réseau davantage maillé, mais des aménagements très diversifiés ;
- Un centre-ville de Beauvais présentant une bonne proportion de voies cyclables, soit environ 30 % du linéaire ;
- Toutefois, des aménagements souvent anciens, étroits et hétérogènes, présentant parfois des ruptures de continuité ;
- Des chaucidous aménagés durant la période COVID peu qualitatifs : manque de lisibilité des tracés, absence d'accompagnement, absence de signalétique verticale.

Des gares qui couvrent bien le territoire



Temps d'accès aux gares	Nombre d'habitants	Part d'habitants de l'agglomération	Part de surface de l'agglomération
<15 min de marche	25'700	25%	>5%
<15 min de vélo	70'500	70%	25%
<15 min de voiture	96'200	95%	75%

Légende

CA du Beauvaisis

Lignes du réseau ferré

Exploitée

Non exploitée

TC+SERVICES

Gares voyageurs

En exploitation

Non exploitée

Accessible en 15 mn depuis les gares

A pied

A vélo

En voiture

Aire d'attractivité de Clermont en 15 mn

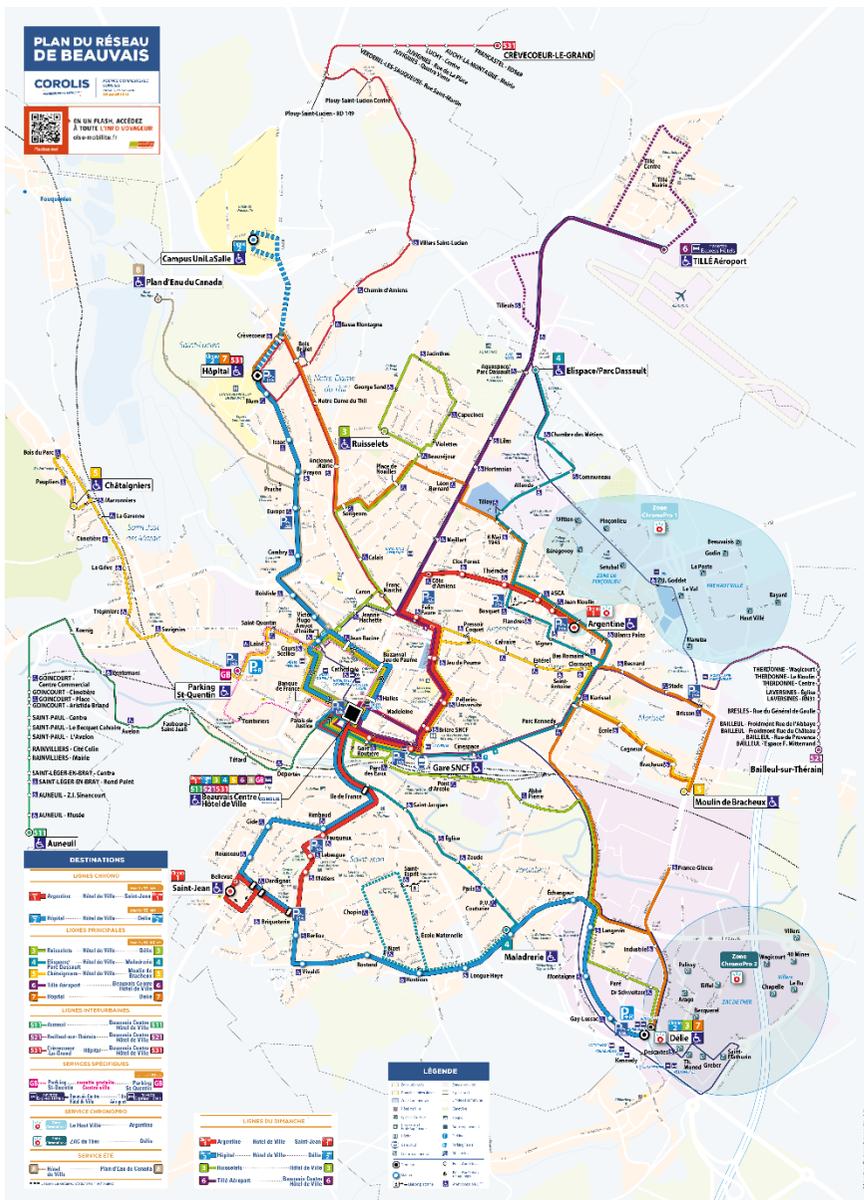
A pied

A vélo

En voiture

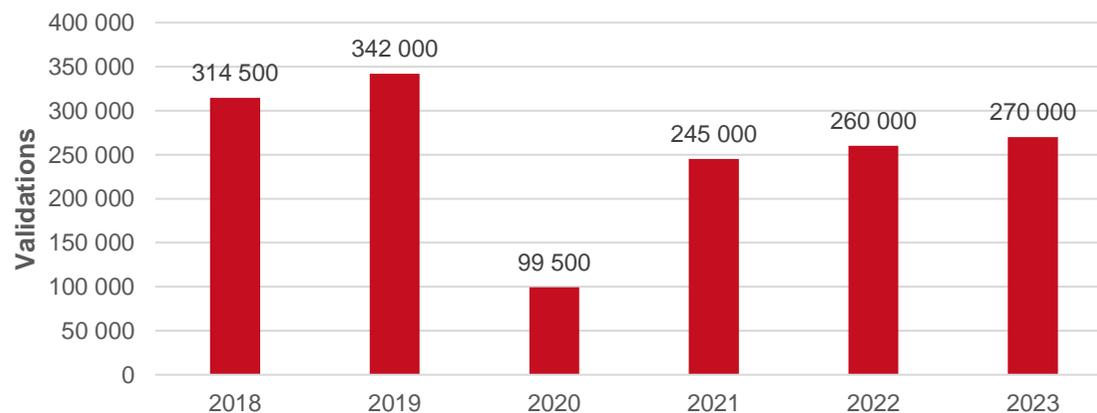
- Les gares du territoire et de ses alentours directs desservent bien la population : 70 % habite à 15 mn à vélo d'une gare ;
- Toutefois, le secteur nord est moins bien couvert, mais concerne une population plus faible ;
- L'est du territoire est également polarisé par Clermont offrant une meilleure liaison avec Paris ;

Une fréquentation du réseau de bus en demi-teinte



- Un réseau de transports urbains à Beauvais exploité par Corolis (Transdev) et desservant principalement Beauvais. Une desserte intercommunale assurée par les lignes 511, 521, et 531 et par le TAD.
- Une fréquentation concentrée sur les lignes C1 et C2, enregistrant 70% des voyages du réseau ;
- Une fréquentation fortement impactée par la crise sanitaire de 2020-2021 avec un nombre de validations au mois de septembre ayant diminué d'environ 25 % sur l'ensemble du réseau entre 2019 et 2022 ;
- Un réseau de bus rencontrant régulièrement des difficultés d'exploitation liés aux conditions de circulation.

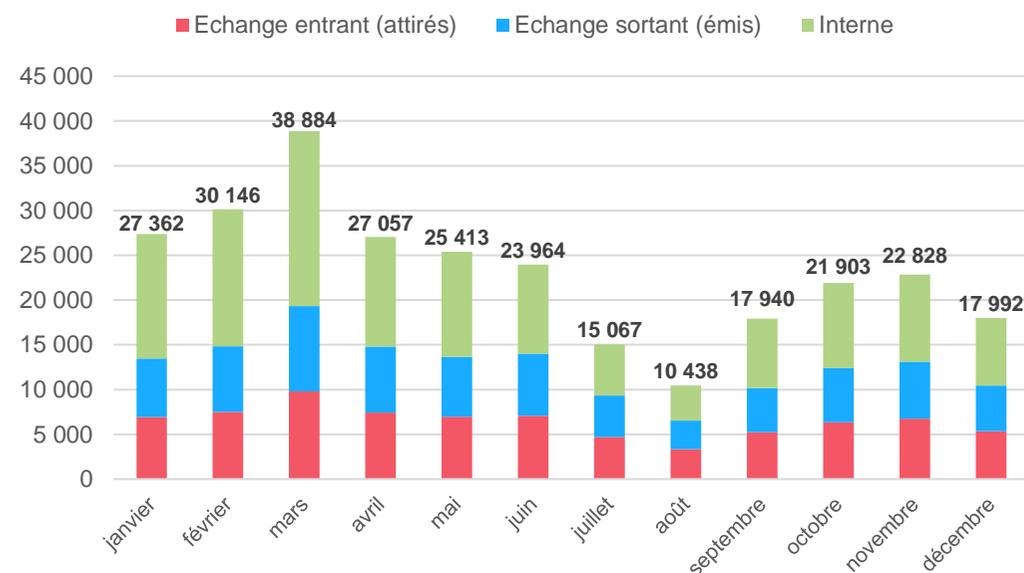
Nombre de validations sur l'ensemble du réseau Corolis au mois de septembre



Le covoiturage, une alternative qui fait ses preuves

- Le covoiturage constitue une alternative intéressante à l'autosolisme, notamment sur **un territoire où les flux internes sont importants comme la CA du Beauvaisis** ;
- Sur le territoire 2 options de covoiturage sont déployées :
 - le site « Covoiturage Oise » géré par le SMTCO ;
 - la plateforme Klaxit (entreprise privée), davantage utilisée sur le territoire ;
- En 2023, ce sont en moyenne **23 250 voyages/mois** qui ont été réalisés en covoiturage en lien avec le territoire, dont plus de la moitié internes à la CAB, avec un pic à près de 40 000 voyages/mois en mars 2023 ;
- En février 2024, Beauvais est le 9^{ème} territoire français à réaliser le plus de trajets en covoiturage (hors IDF).

Preuves de covoiturage en lien avec le territoire en 2023



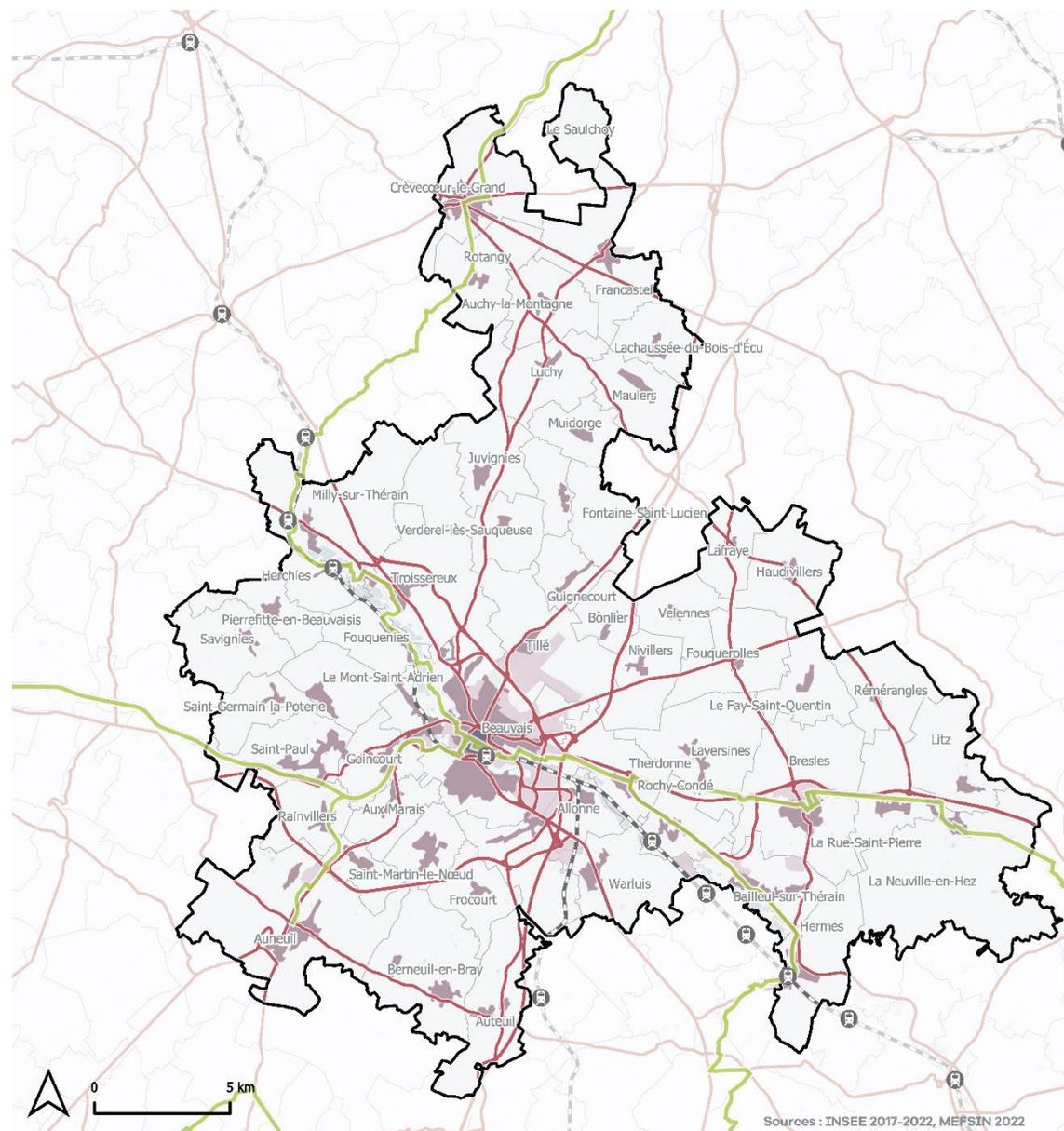
Structure covoiturage	Part des trajets	Distance moyenne en km	Durée moyenne en mn
Interne	46 %	8,3	14
Echanges entrants (attirés)	28 %	37,2	37
Echanges sortants (émis)	27 %	37,7	39
Total	100 %	24,2	27

Diagnostic

Un territoire dépendant à la voiture : est-ce soutenable ?

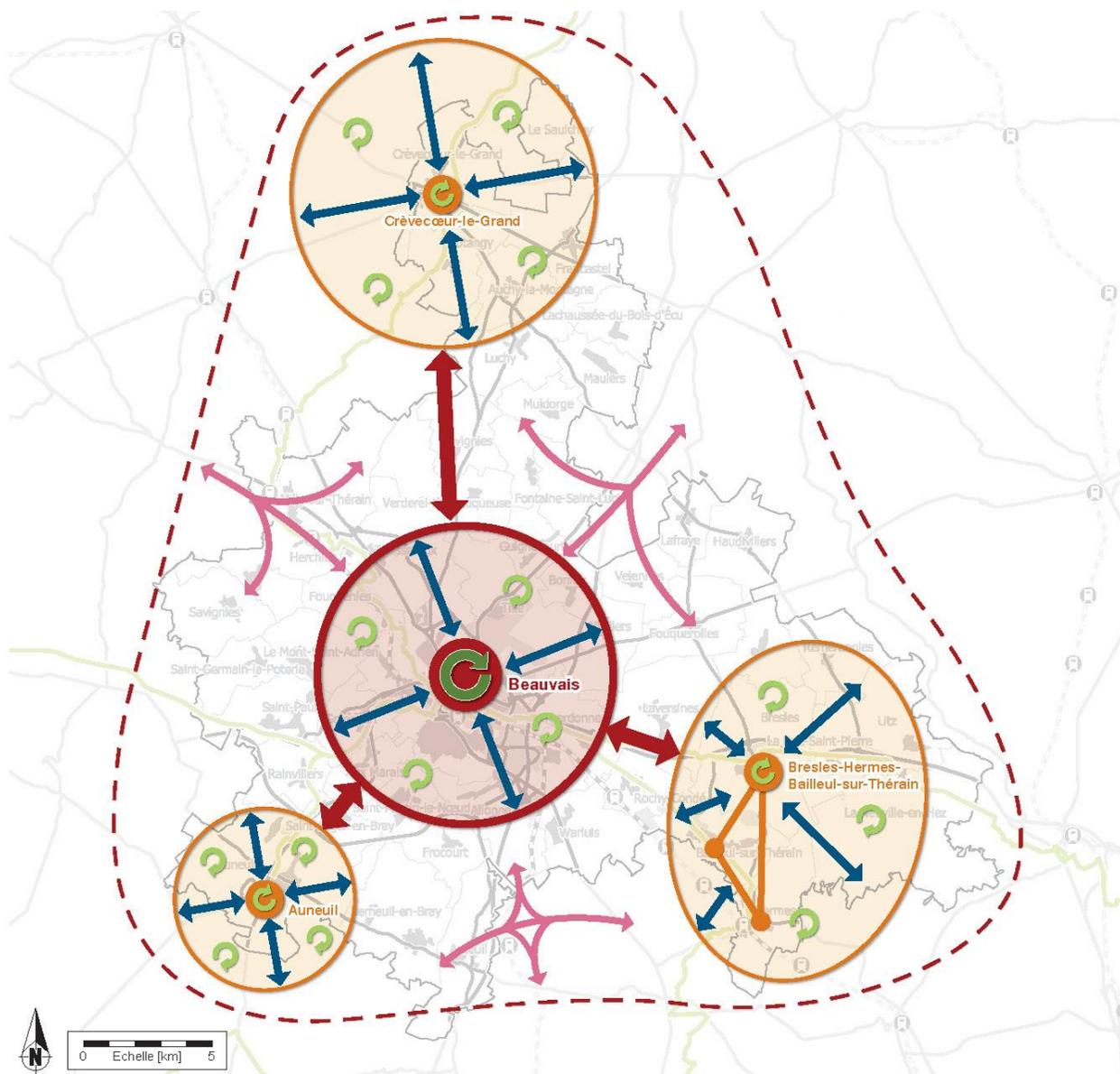


Comment garantir l'accessibilité du territoire ?



- Un territoire peu dense, polarisé, qui génère de nombreux déplacements ;
- Des déplacements majoritairement réalisés en voiture : un mode qui répond aux besoins du territoire, mais qui commence à montrer ses limites → nuisances et instabilité ;
- Des alternatives soit peu développées (modes actifs), soit qui peinent à être attractives (transports en commun), vis-à-vis de la concurrence de l'automobile notamment ;
- Toutefois, des services qui commencent à se faire une place importante (covoiturage).
- Au final, une dépendance à la voiture liée à un territoire où les alternatives sont encore...
- Dans un contexte incertain de crise énergétique, d'inflation... comment assurer **une accessibilité du territoire basée sur une mobilité résiliente ?**

Des réponses à adapter à la diversité des flux



Un territoire polarisé :

Beauvais

-  une commune centre qui accueille toutes les fonctions (logements, emplois, services, équipements, ...)
-  une influence forte localement, mais également à plus large échelle

Des bassins secondaires

-  qui regroupent une offre de services, commerces, emplois importante
-  une influence forte localement

Des déplacements internes variés :

-  des déplacements internes à la ville centre (courte-moyenne distance)
-  des échanges entre les principales aires d'influence (moyenne-longue distance)
-  des échanges principalement polarisés au sein des aires d'influence (moyenne distance)
-  des flux faiblement polarisés (moyenne-longue distance)
-  des flux intracommunaux hors Beauvais (courte distance)

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Vers les actions du Plan de mobilités

Principaux axes du PADD sur les aspects mobilités

- **Améliorer le partage de l'espace public et apaiser la circulation automobile** dans les centres-villes et centres-bourgs

- **Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente :**
 - **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 ;**
 - Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité, développer les services, communiquer, sensibiliser.
 - Favoriser la transition vers des déplacements plus sobres en permettant le développement d'espaces dédiés au coworking, au télétravail, etc.
 - Organiser l'offre multimodale autour d'un maillage de pôles de mobilité cohérent avec l'armature territoriale afin de faciliter l'intermodalité.

- **Optimiser le transport de marchandises**

Des orientations hiérarchisées

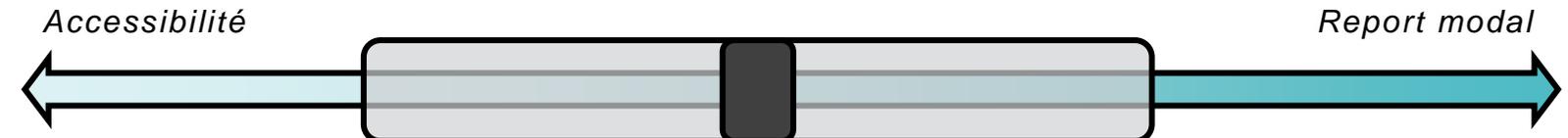
Améliorer le partage de l'espace public et apaiser les centralités



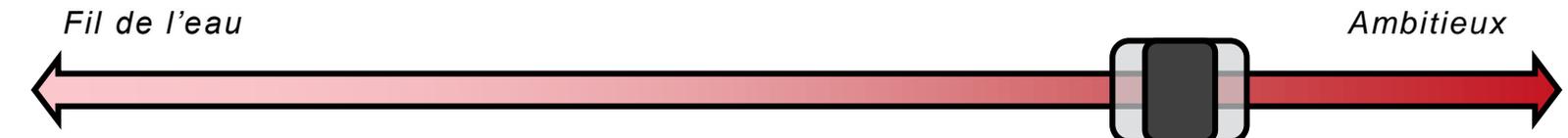
Développer la pratique du vélo



Renforcer l'attractivité des transports en commun



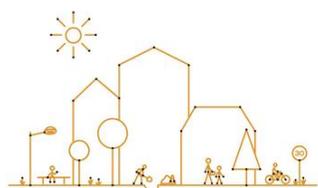
Encourager les usages partagés de la voiture - covoiturage



Programme d'orientations et d'action (POA)

Une traduction en plan d'actions (POA)

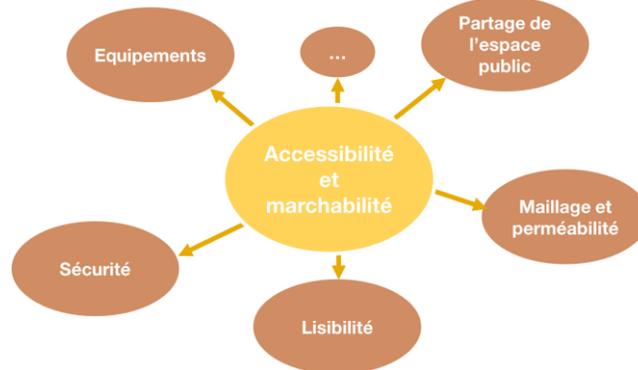
Orientation PADD	Sous-orientation	Action
Améliorer le cadre de vie local	Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes afin d'encourager la pratique des modes actifs	Apaiser les centralités et améliorer le partage de l'espace public
		Encourager le développement de la marche pour tous



GUIDE
DE CONCEPTION
DES ESPACES PUBLICS
MÉTROPOLITAINS



Guide des espaces publics de Bordeaux Métropole



Rue du Lavoir « Après »



Rue du Lavoir « Après »



Avant/après réaménagement en milieu rural

Une traduction en plan d'actions (POA)

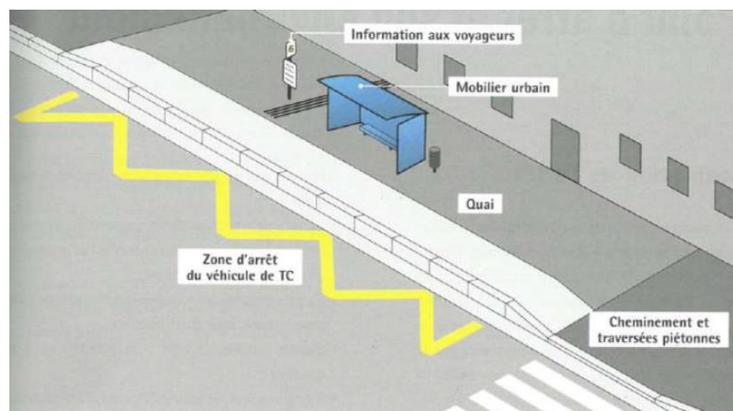
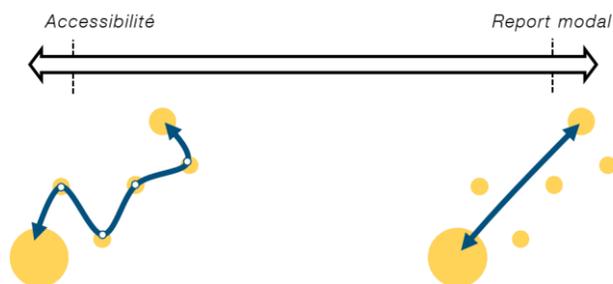
Orientation PADD	Sous-orientation	Action
<p>Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente</p>	<p>Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages</p>	<p>Créer un maillage cyclable hiérarchisé organisé autour des pôles de l'armature territoriale</p>
		<p>Organiser des espaces de stationnement à domicile et à destination</p>
		<p>Développer l'ensemble de l'écosystème autour du vélo</p>
		<p>Animer la politique cyclable</p>

Liste des mesures incluses

- Cf. présentation du Schéma directeur cyclable

Une traduction en plan d'actions (POA)

Orientation PADD	Sous-orientation	Action
Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente	Renforcer l'attractivité des transports en commun	Optimiser le réseau de transport en commun
		Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau
		Développer l'intermodalité autour des principaux lieux d'arrêts
		Renforcer l'attractivité du pôle d'échange multimodal de Beauvais



Arrêt TC accessible (CEREMA)



Gare de Beauvais (ville de Beauvais)

Une traduction en plan d'actions (POA)

Orientation PADD	Sous-orientation	Action
<p>Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente</p>	<p>Optimiser les usages de la voiture</p>	<p>Encourager les usages partagés de la voiture</p>
		<p>Inciter l'évolution du parc de véhicules vers des motorisations moins carbonées</p>
		<p>Améliorer le réseau routier et optimiser les conditions de circulation</p>
		<p>Repenser le rôle du stationnement comme levier de la politique de mobilité</p>



Communication sur le covoiturage (Le Parisien)



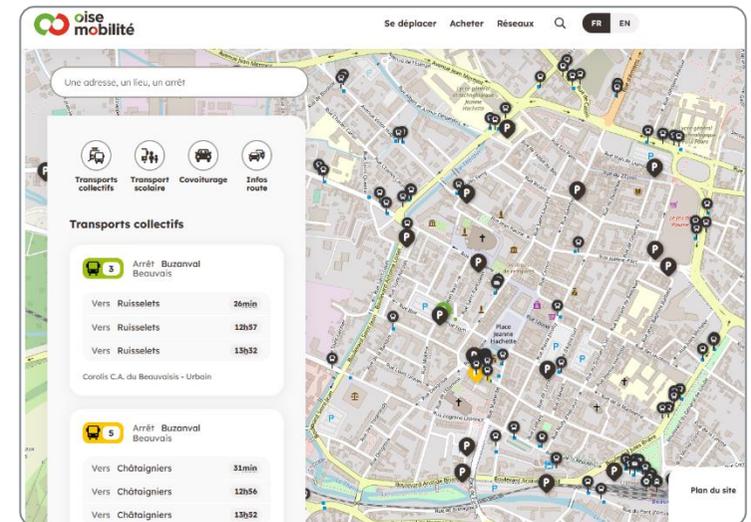
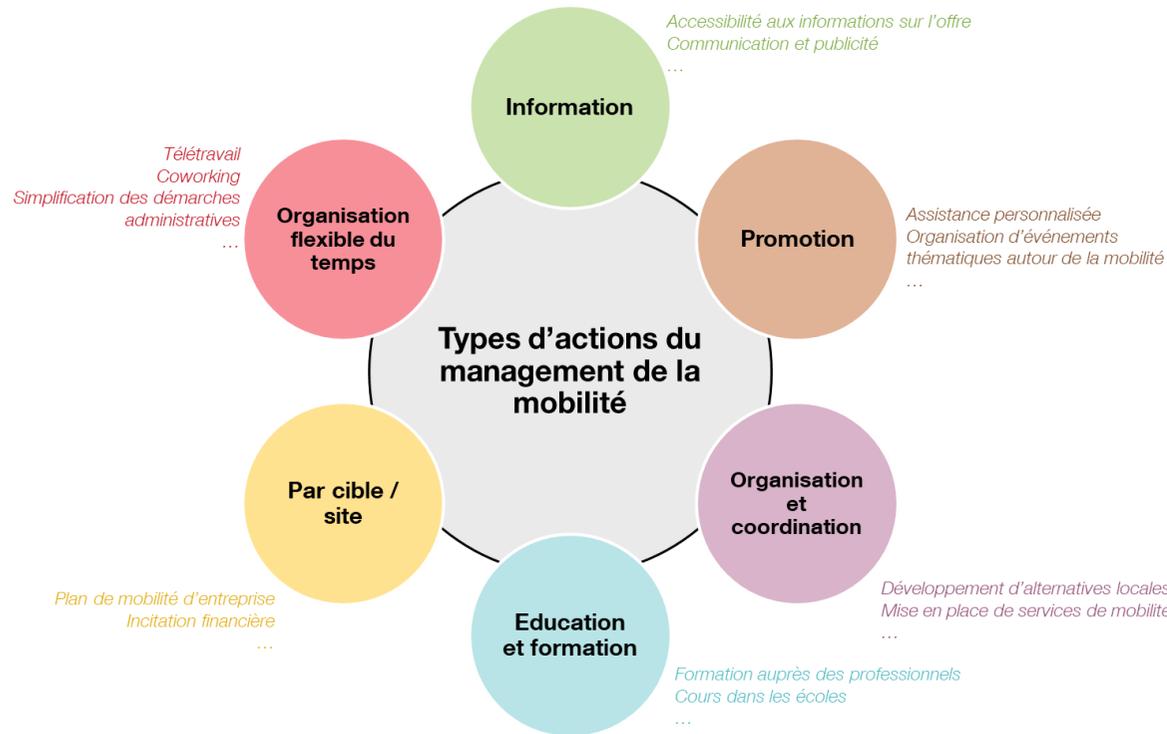
Aire de covoiturage (Boulogne-sur-Gesse)



Borne de recharge électrique (SE60)

Une traduction en plan d'actions (POA)

Orientation PADD	Sous-orientation	Action
<p>Connecter les territoires en garantissant une mobilité résiliente</p>	<p>Accompagner les publics au changement de pratiques de mobilité</p>	<p>Développer les services facilitant l'accès aux offres de mobilité</p>
		<p>Développer l'accompagnement individuels ou collectifs de publics cibles</p>



Oise Mobilité – un calculateur d'itinéraire multimodal



Subvention de la CA du Beauvaisis

Une traduction en plan d'actions (POA)

Orientation PADD	Sous-orientation	Action
Optimiser le transport de marchandise	Développer une stratégie harmonisée pour les transports de marchandises	Améliorer l'organisation du transport de marchandises
		Inciter au report modal du transport de marchandises
Organiser un système de gouvernance et suivi de la stratégie mobilité	Mettre en place les conditions pour assurer la réussite de la politique de mobilité	Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité
		Disposer d'un cadre de gouvernance efficace

Liste des mesures Transport de marchandise

- Recenser les points durs de livraisons sur le territoire
- Développer une stratégie intercommunale de circulation des transports de marchandises
- Expérimenter et engager la réflexion pour la mise en place de la livraison du dernier km à Beauvais
- Evaluer l'opportunité d'exploiter le réseau ferré pour développer le fret

Liste des mesures Gouvernance

- Réaliser une enquête pour évaluer les pratiques de mobilité tous modes et tous motifs sur le territoire
- Établir et suivre les indicateurs d'évolution des pratiques modales sur le territoire
- Créer et animer des groupes de travail partenarial autour des principales thématiques de la mobilité
- Suivre l'état d'avancement du POA mobilité et animer son avancement