



# PLAN DÉPARTEMENTAL POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Concilier les **besoins de déplacement** des Isariens avec les impératifs de **développement économique** du territoire, le maintien de la **cohésion sociale** et la **préservation de l'environnement**



Le Département de l'Oise possède plus de 4 000 km de routes départementales. À l'issue de deux années de travail préparatoire, la nouvelle majorité départementale élue en 2004, a adopté en 2006 un plan pluriannuel d'investissement sur l'ensemble de son réseau routier, considérant le retard considérable pris en la matière les années précédentes.

Ce plan prévoit la modernisation et le développement du maillage du territoire par la création de 6 itinéraires d'intérêt régional, de 14 déviations d'agglomérations, le calibrage de 120 km de routes départementales ainsi que la construction ou remise en état d'ouvrages d'art et enfin l'achèvement de 4 opérations du contrat de plan État Région 2000-2006. L'ensemble est estimé à plus d'un milliard d'euros (valeur 2006).

En offrant des conditions propices au développement des flux économiques, en renforçant la sécurité et le confort des usagers et en réduisant les nuisances subies par les riverains, le plan routier pluriannuel constitue l'un des outils majeurs dont s'est doté le Conseil général de l'Oise pour renforcer l'attractivité du territoire départemental.

Ce programme ambitieux d'investissements nécessitant de mobiliser en moyenne 75 M€ par an s'inscrit avec cohérence dans la politique globale de développement durable définie par l'Assemblée au travers de son Agenda 21, adopté dès 2005 et réactualisé en 2010, qui permet d'allier la préservation de l'environnement aux impératifs de cohésion sociale et d'attractivité du territoire.

Plusieurs opérations routières prévues au plan ont d'ores et déjà été menées à bien. D'autres sont en travaux ou viennent d'être déclarées d'utilité publique et un volant d'études conséquent a été lancé pour engager les suivantes.

Toutefois, la mise en œuvre d'une nouvelle déviation ou d'une nouvelle liaison routière est très complexe et cette complexité se renforce au fil des années en raison de l'effet combiné :

- d'une réglementation toujours plus contraignante depuis les lois Grenelle et leurs décrets d'application,
- de délais d'études et d'instruction administrative allongés par voie de conséquence,
- d'une inflation du coût des projets du fait de mesures compensatoires toujours plus importantes sans oublier la répercussion de l'augmentation du prix des énergies fossiles et la raréfaction des ressources,
- d'une relative opposition du monde agricole qui y voit une réduction de la surface agricole utile,
- d'un comportement contradictoire des usagers/riverains qui cèdent au réflexe *Not In My Back Yard*,
- de fortes pressions budgétaires nées de la crise économique actuelle.

Avant tout associée à l'image négative de l'insécurité au volant, du bruit et de la pollution du trafic, des congestions de circulation, la route souffre d'un déficit d'image environnementale et sociétale de plus en plus marquée mais injustifiée. Elle sera en effet toujours indispensable à la mobilité : outre les voitures, les transports publics par

autocar et autobus en ont besoin pour circuler tout comme les vélos. C'est aussi un vecteur essentiel du désenclavement des zones rurales et un pourvoyeur d'activités et d'emplois directs et indirects important pour le dynamisme économique territorial ; ce peut-être enfin un surprenant refuge pour la faune et la flore chassées des champs agricoles.

Ainsi, à l'occasion de son cinquième anniversaire, il apparaît opportun, non seulement d'actualiser le plan routier pluriannuel en raison de la concrétisation de plusieurs opérations inscrites et déjà en service ou à un niveau avancé de réalisation mais aussi de lui conférer une dimension élargie à la mobilité en général afin de rendre plus évidente et plus lisible la cohérence des politiques départementales menées dans ce domaine ou l'impactant indirectement.

En effet, depuis 2006, le Département a engagé une politique volontariste en faveur de la diversité des modes de déplacement en développant des transports collectifs plus modernes et plus accessibles et en concédant de lourds investissements dans les infrastructures pour la pratique des circulations douces.

L'action du Département en faveur de cette multi modalité est encore renforcée au travers de la création, à son initiative, du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) mais aussi de son active participation à des projets structurants tels que le canal Seine Nord Europe, la gouvernance de l'aéroport de Beauvais Tillé, la création du port fluvial de Longueil Ste Marie ou encore le futur barreau TGV/TER Picardie/Roissy.

C'est dans ce contexte que le plan routier pluriannuel prend la forme d'un plan départemental pour une mobilité durable qui se décline en quatre chapitres présentant respectivement :

- les enjeux de la mobilité durable, un défi pour les prochaines années,
- un diagnostic des déplacements dans l'Oise qui se révèle être une terre de grandes mobilités,
- une présentation des compétences développées par le Conseil général en matière de mobilité,
- la stratégie de mobilité durable élaborée par le Conseil général pour répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements des Isariens, et conciliant les impératifs de développement économique du territoire, de maintien de la cohésion sociale ainsi que de préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Ce plan s'inscrit dans l'objectif d'une plus grande proximité entre le Conseil général et les territoires et a vocation à irriguer l'ensemble de nos politiques départementales à l'image du développement durable. «

## CHAPITRE 1 - La mobilité durable, un défi pour les prochaines années ..... 4

- A. C'est quoi au juste la mobilité durable ? ..... 4
- B. Quel avenir pour les routes ? Une route partagée, interconnectée et intelligente ..... 6

## CHAPITRE 2 - Le département de l'Oise, une terre de GRANDES mobilités ..... 8

- A. Un territoire de transit au cœur d'échanges nationaux et internationaux, surtout routiers ..... 8
- B. Un territoire dont l'économie se transforme, parmi les premiers départements logistiques de France ..... 9
- C. Une terre d'histoire et de paysages remarquables aux portes de Paris au fort potentiel touristique ..... 9
- D. Une population scolaire fortement dépendante de ses transports interurbains ..... 10
- E. Un territoire qui se péri urbanise ..... 10
- F. Un territoire multi-polarisé ou les distances domicile - travail ne cessent de s'allonger ..... 11
- G. Une population fortement motorisée dépendante de la hausse du prix des carburants ..... 11

## CHAPITRE 3 - Les compétences départementales en matière de mobilité ..... 12

- A. Les routes départementales ..... 12
- B. Les transports collectifs interurbains et scolaires ..... 13
- C. Les voies de circulations douces ..... 14
- D. Les aménagements fluviaux ..... 14
- E. Le transport aérien ..... 15
- F. Le logement, le foncier, l'urbanisme et la politique de la ville ..... 15
- G. Les services de proximité ..... 16
- H. L'emploi et le développement économique ..... 16
- I. Le développement touristique ..... 17
- J. Les aides aux communes ..... 17
- K. Le développement numérique ..... 18

## CHAPITRE 4 - La stratégie de mobilité durable du Conseil général de l'Oise ..... 19

- A. Ambition n°1 : Une mobilité au service de l'attractivité économique du territoire ..... 20
- B. Ambition n°2 : Une mobilité au service de la cohésion sociale ..... 21
- C. Ambition n°3 : Une mobilité qui préserve l'environnement et le cadre de vie ..... 22
- D. Ambition n°4 : Des voyageurs-citoyens-contribuables conscients de leur mobilité courante ..... 23

## LA MOBILITÉ DURABLE, UN DÉFI POUR LES PROCHAINES ANNÉES



### A. C'est quoi au juste la mobilité durable ?

Tout d'abord, le terme de mobilité recouvre plusieurs domaines d'application. On peut parler tout aussi bien de mobilité sociale, de mobilité professionnelle que de mobilité spatiale. C'est ce dernier volet que traite le plan départemental de mobilité durable.

Lorsque la mobilité concerne l'individu, elle répond à plusieurs types de besoins : professionnels, personnels, fréquents / occasionnels...et consiste plus concrètement à se déplacer pour se rendre à son travail, pour les loisirs, pour déposer les enfants à l'école, pour se nourrir, pour accomplir des formalités administratives... etc... mais elle concerne aussi le transport de biens et de marchandises.

À ces titres, la mobilité est considérée comme un droit fondamental inscrit dans la constitution qui reconnaît explicitement « la liberté d'aller et de venir ».

Ces déplacements peuvent s'envisager aux moyens d'infrastructures de transports diversifiés : routier, ferré, aérien, maritime, fluvial, doux et même numérique...

L'évolution de nos sociétés, que ce soit en terme d'urbanisme avec la métropolisation des grandes conurbations, le développement du périurbain ou la désertification rurale, en terme de réorganisation et/ou mondialisation du secteur industriel, en terme de développement des services ou tout simplement en terme d'aspiration de nos concitoyens, accroît sans cesse le besoin de mobilité.

En France, ce besoin croissant de mobilité a été permis grâce au développement très important des infrastructures essentiellement routières depuis les années 1960.

Ainsi, la route par ses nombreux attraits a imposé sa suprématie au détriment des autres modes existants et ceci quel que soit le motif du déplacement.

Sur le plan national en 2009, la part modale de la route dans le transport de voyageurs représente plus de 87,5 % contre 11% pour le chemin de fer et moins de 1,5% pour l'avion. Cette répartition est sensiblement identique pour le transport de marchandises assuré à 83% par route, 9% par fer, 2,5% par fleuve et 5,5% par oléoducs (source INSEE). En Picardie, près de 1,5 millions de tonnes équivalent pétrole (tep) sont consommées chaque année pour le transport dont quasiment les 2/3 pour les voyageurs et 1/3 pour le fret marchandises. 70% de la consommation concerne des transports en milieu interurbains contre 30% pour les transports urbains (source SRIT).

Or, le transport routier pose de nombreux problèmes économiques, sociétaux et environnementaux :

- en termes de dépendance énergétique : le transport routier (voyageurs et marchandises) dépend en effet à 93% du pétrole et représente 80,5% de la consommation du secteur des transports. Cette consommation a augmenté de 20 % depuis 1990 et a été multipliée par 2,5 depuis 1970. En comparaison le secteur aérien représente 12,5%, le fluvial et maritime 5%, le ferroviaire moins de 2% et le reste par oléoduc.

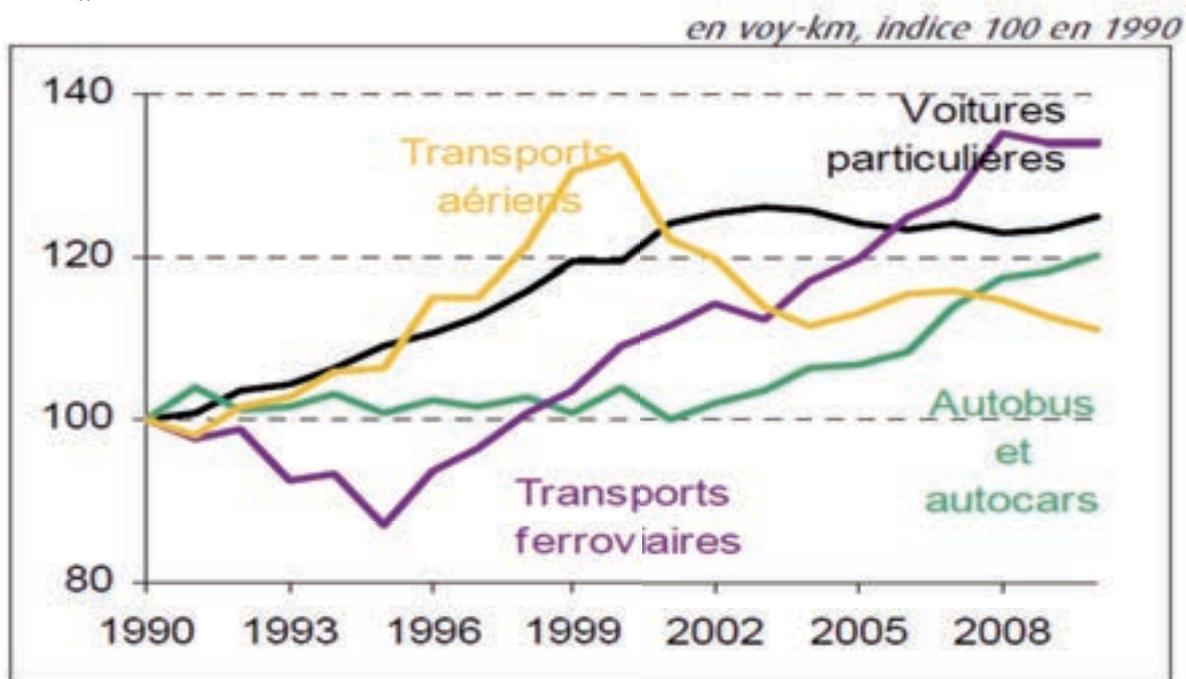
- en termes de tensions géopolitiques, peu de zones productrices de pétrole sont en effet politiquement stables ce qui n'est pas sans risque pour la sécurité nationale,
- en termes de risques financiers, cette dépendance énergétique vis-à-vis du pétrole nous expose fortement aux fluctuations des prix du marché dictés par la demande mondiale croissante et des décisions prises par les organisations ou les pays producteurs de pétrole,
- en termes de fragilisation du pouvoir d'achat, compte tenu de la prépondérance de la voiture individuelle dans le cadre du déplacement des personnes, la part consacré aux déplacements dans le budget des ménages ne cesse d'augmenter au détriment de l'alimentation et des loisirs notamment,
- en termes d'accidentologie, même si depuis 40 ans, le nombre de morts a été divisé par quatre avec une circulation multipliée par deux, la route représente plus de 90% des décès et plus de 99% des blessés liés aux accidents de transport,
- en termes de dégradation du cadre de vie en particulier en raison des nuisances sonores provoquées mais aussi de l'artificialisation et du cloisonnement des espaces au détriment des espaces naturels et agricoles,
- en termes de réchauffement climatique, le transport routier en Picardie représente près de 35% des émissions régionales de gaz à effet de serre.
- en termes de pollution de l'air : le transport routier est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx) et de monoxyde de carbone (CO), représente 20% des émissions de COV et 25% des émissions de HAP. Les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé humaine sont très variables et vont de simples irritations oculaires à une hausse de la mortalité. À partir de 2010, compte tenu des progrès technologiques, ces deux valeurs auraient baissé pour passer respectivement à environ 13 000 (contre 19 000 en 2 000) et 4 000 décès prématurés (divisé par 2 en 10 ans).

- en termes de pollution des milieux fragiles, l'exploitation du pétrole sur terre ou sur mer n'est pas sans risque pour les milieux naturels comme chaque marée noire nous le rappelle.

En Picardie, on peut estimer le coût moyen des externalités (accidents, pollution, impact sur la nature, etc.), concernant le transport entre approximativement 2,5 et 3 milliards d'euros. 70 % de ces coûts sont engendrés par le transport de voyageurs avec un poids écrasant de la voiture particulière. Le transport des marchandises représente quant à lui 30% des coûts externes picards avec, là encore, un poids prépondérant de la route (source SRIT).

La prise de conscience de ces problèmes accélérée par la crise économique débutée en 2008 suscite une certaine dynamique tant privée que publique en faveur d'autres modes de déplacements qu'ils soient collectifs, individuels, combinés ou encore dématérialisés. Le développement progressif et le renforcement de la compétitivité des modes alternatifs à la route et à la voiture individuelle deviennent peu à peu un objectif explicite de la planification des transports et de l'élaboration des politiques publiques dans ce domaine, aux niveaux local, national et international.

Sur le plan international, la Commission européenne a adopté le 28 mars 2011 une stratégie globale sur les transports à l'horizon 2050 baptisée « Transports 2050 » et détaillée dans un nouveau Livre blanc, visant à relever le double défi d'augmenter la mobilité tout en réduisant les émissions et la dépendance énergétique du secteur. Par ailleurs, l'information et la communication sont des composantes de la mobilité durable ; une réflexion à l'échelon européen est engagée, elle trouve sa traduction au travers de la directive ITS (systèmes de transport intelligent) qui prône une meilleure répartition des tâches et des responsabilités entre les acteurs. L'inter opérabilité et l'harmonisation à l'échelle européenne sont identifiées en tant qu'enjeu fort.



Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, UTP, Certu, Bilan de la circulation, calculs SOeS

D'un point de vue national, la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle prévoit la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dont l'avant-projet consolidé a été rendu public en janvier 2011, soumis à enquête publique en février/mars 2011 avant sa présentation aux instances parlementaires en 2012. Ce schéma fixe les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il précise la façon dont l'État entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux de transport.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (grenelle II) intègre les finalités du développement durable obligeant les porteurs de projet d'infrastructures notamment de transports à intégrer le concept de durabilité. Elle clarifie les compétences des collectivités pour une meilleure planification et gestion de tous les modes de transport. Elle facilite la création de transports urbains. Elle offre aux EPCI compétentes la possibilité d'organiser un service de vélos en libre-service. Elle confère aux collectivités au moyen des documents de planification l'obligation de favoriser le développement des transports collectifs, de densifier l'espace urbain et d'épargner les territoires ruraux.

La région Picardie s'est également lancée dans l'élaboration de son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT). Créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, le SRIT a depuis été modifié par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire et par l'acte II de la décentralisation et l'ordonnance de 2005. Ces textes disposent que le SRIT doit être élaboré par la Région en association avec l'État, dans le respect des compétences des départements et en concertation avec les communes et leurs groupements.

Du point de vue des déplacements privés, il est remarquable de constater que la mobilité automobile a cessé d'augmenter en France depuis 2002 au profit des transports ferroviaires et des transports collectifs routiers pour un volume global de déplacements plutôt stable.

Imaginé dans le cadre de cette progressive prise de conscience tant publique que privée, le concept de mobilité durable vise à découpler la croissance économique et l'amélioration des conditions de vie : d'une demande de transports impactant négativement l'environnement et les sociétés. Cette démarche favorise à la fois des solutions de rationalisation des besoins de déplacements, d'optimisation du potentiel de chaque mode de transport, de répartition plus équitable et de combinaison plus efficace entre les modes, d'innovation technologique dans le domaine des économies d'énergie, de la production d'énergies alternatives ou encore de la séquestration du carbone fossile.



Le champ d'actions est vaste et consiste à :

- rapprocher les lieux d'habitations des pôles d'emploi et de services,
- réduire les circuits de production / distribution / consommation de biens et de marchandises,
- redonner leur juste place aux modes de déplacements doux (marche à pied, vélo...),
- renforcer l'attractivité des transports collectifs,
- augmenter le taux d'emport des véhicules individuels (covoiturage, autopartage...),
- favoriser le recours à la multi-modalité en réduisant les ruptures de charges entre modes,
- développer de nouvelles pratiques et des services s'appuyant notamment sur les possibilités offertes par les technologies de l'information,
- offrir des infrastructures de transports de moindre impact environnemental,
- intégrer les déplacements dans une vision globale de l'aménagement du territoire. Urbanisme, habitat, tourisme et développement économique doivent être aujourd'hui pensés en fonction des questions de déplacement au sein des territoires,
- développer des motorisations économes en énergie ou utilisant des énergies alternatives...

L'objectif de mobilité durable devra faire appel à une bonne connaissance du territoire et notamment des orientations des politiques locales et surtout rechercher une cohérence entre les aménageurs, les gestionnaires d'infrastructures, les autorités organisatrices de transport afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité d'aujourd'hui et de demain. «

## B. Quel avenir pour les routes ? Une route partagée, interconnectée et intelligente

La route est au même titre que la voie ferrée, la voie d'eau maritime ou fluviale ou encore la voie douce, une infrastructure créée pour répondre au besoin de déplacements des individus et de transport des biens du fait de l'organisation des espaces et des sociétés et plus particulièrement à l'aide de véhicules à roues.

Étymologiquement, les premières routes apparaissent donc avec l'invention de la roue. Les romains ont développé le premier réseau routier en Europe, les voies romaines qui pour la plupart existent encore. Les chinois aussi disposaient d'un vaste réseau de routes.

Sur le patrimoine existant d'environ un million de kilomètres, le réseau communal est très majoritaire, les réseaux départementaux représentant environ 300 000 km et les routes nationales non concédées totalisant 12 000 km. En comparaison, les réseaux ferré et fluvial comptabilisent seulement 32 000 km de lignes et 8 500 km de voies d'eau navigables.

Le département de l'Oise compte 130 km d'autoroute, 150 km de routes nationales, un peu plus de 4 000 km de routes départementales et près de 8 000 km de routes communales. La longueur du réseau ferré est de 550 km et plusieurs centaines de kilomètres de réseau fluvial.

En agglomération, la route se confond avec la rue qui fait partie intégrante de l'espace public urbain où quelle que soit la taille de la commune, elle s'entremêle quasiment toujours avec l'espace piéton et de plus en plus dans les grandes villes, avec les voies ferrées des tramways. En milieu rural ou périurbain, la route constitue avant tout un vecteur essentiel de désenclavement des territoires en offrant le maillage d'infrastructures de transport, le plus fin.

Au-delà de l'infrastructure brute, la route répond à une diversité d'usages et de services. Elle accueille très majoritairement des voitures devant les poids lourds mais elle est indispensable aux autocars, autobus et elle aussi utilisée par les motocycles ou encore les vélos.

La mobilité durable ne peut donc pas se concevoir sans route mais pour cela, la route doit se moderniser pour ne pas continuer à contribuer à la suprématie de l'automobile.

Elle devra dans sa conception et sa prise en compte du besoin intégrer deux concepts :

- celui de sa multi-modalité au sens de son partage entre les différents modes de circulation l'empruntant (particuliers, doux, commun),
- celui de son intermodalité au sens de son insertion complète dans la chaîne de déplacement des individus et des biens et de son interconnexion avec les autres infrastructures de transport (fer, fluvial, doux, aérien).

La première génération de route était la piste, la seconde, la route pavée, la troisième la route au revêtement lisse (béton, bitume), la quatrième, l'autoroute. Une cinquième génération de route dite intelligente est en train d'émerger : la généralisation des Smartphones géo localisés, le renforcement du maillage du territoire afin de gommer les

zones blanches, l'équipement dynamique de l'infrastructure tout concourt à une optimisation des moyens de communications pour des déplacements plus en adéquation avec les besoins exprimés et tendre ainsi vers le concept de la route de 5<sup>e</sup> génération ou comment une infrastructure dialogue avec les usagers, le véhicule mais aussi les services.

En conclusion, la route de demain devra permettre :

- de laisser une place suffisante aux autres modes de transports que la voiture (bandes cyclables, bandes multifonctions, zones de rencontre en agglomération, voie réservée aux bus...),
- des connexions en temps réel entre l'infrastructure, les véhicules, les usagers et les services dans la continuité de l'information routière déjà disponible sur Smartphone,
- d'être adaptable, modulable aux besoins de transport à l'exemple des expérimentations actuelles d'affectations dynamiques de voie,
- de s'adapter aux changements climatiques,
- de généraliser le recours à des revêtements moins nocifs pour l'environnement, faciles d'entretien et utilisant des matériaux recyclés,
- et pourquoi pas, de s'auto-diagnostiquer ou encore s'équiper de capteurs capables de détecter le gel en formation à la surface du revêtement et grâce à un système de stockage d'énergie, de la diffuser afin d'empêcher le gel de se former... «

## LE DÉPARTEMENT DE L'OISE, UNE TERRE DE GRANDES MOBILITÉS



### A. Un territoire de transit au cœur d'échanges nationaux et internationaux, surtout routiers

Sur le plan international, du fait de sa position géographique, le département de l'Oise est au cœur du système d'échange entre l'Europe du Nord, la Région Parisienne et la péninsule Ibérique. L'Oise se situe également sur la route reliant les ports de Rouen et Le Havre à Reims puis à l'Est de la France.

À ces fins, le territoire de l'Oise est quadrillé par 130 km d'autoroute. L'A16 et l'A1 supportent respectivement jusqu'à 17 000 et 85 000 véhicules par jour et permettent de relier Paris à Bruxelles et à Londres. L'A1 est l'une des plus fréquentées de France. Trois importantes routes nationales (RN31, RN2 et RN330) reliant Rouen à Reims via Clermont, Compiègne et Paris à Laon et à la Belgique via le Plessis Belleville et Nanteuil le Haudouin supportent entre 15 000 et 20 000 véhicules par jour pour un linéaire total de 155 km.

Le réseau routier départemental est structuré par un maillage dense de plus de 4 000 km de routes départementales dont certaines d'importance (RD1016, 1017, 200, 1324, 1032, 1001...) supportant jusqu'à 60 000 véhicules par jour sur certaines portions. Enfin, le réseau routier communal s'étend sur environ 8 000 km.

L'Oise est également traversée par une ligne TGV Paris/ Bruxelles toutefois dépourvue de gare et de 5 lignes ferrées radialement reliées à Paris. Le linéaire de voies ferrées dans l'Oise est de 550 km, au 3<sup>e</sup> rang national. La gare de Creil constitue une étoile ferroviaire. Quelques communes du sud du département (Creil, Orry la Ville et Chantilly) constituent les terminus des lignes RER développées depuis les gares parisiennes. Le réseau ferré n'est pas adapté pour traverser le département d'Est en Ouest ou pour des trajets intra-départementaux.

Le département est irrigué par l'Oise et l'Aisne dont les canaux latéraux relient la Seine au réseau européen du BENELUX et de l'Allemagne. L'Oise en aval de Creil est au gabarit européen (jusqu'à 4 400 tonnes par convoi) mais pas jusque Compiègne (3 500 tonnes maximum). Le canal de l'Aisne est au petit gabarit Freycinet (maximum de 350 tonnes). Ces liaisons sont complétées par le canal du Nord, qui relie le bassin parisien au Nord-Pas de Calais mais ne permet pas la circulation des convois de plus de 650 tonnes. Ces voies navigables font partie du réseau magistral et permettent le transport de marchandises.

Enfin, l'aéroport de Beauvais-Tillé, 9<sup>e</sup> aéroport national et considéré comme le 3<sup>e</sup> aéroport parisien, dessert aujourd'hui une cinquantaine de destinations européennes et vers le Maroc. Le trafic voyageur de l'aéroport augmente régulièrement avec la proposition de nouvelles destinations. «

## B. Un territoire dont l'économie se transforme, parmi les premiers départements logistiques de France

Sur le plan régional, administrativement reliée à la région Picardie, l'Oise se rattache à la France du Nord, avec la double caractéristique d'une agriculture intensive et productive ainsi qu'une tradition industrielle fortement ancrée, dans les villes comme dans les campagnes. Mais l'Oise du fait de sa proximité, vit aussi très largement au rythme de la région d'Île de France. Cette situation explique les principaux traits économiques du territoire.

L'économie de l'Oise est structurée par la permanence d'une activité industrielle qui a toutefois fortement reculé depuis la crise de 2008 et la récession qui ont entraîné la fermeture de grands établissements industriels du territoire (Continental à Clairoix, Lear Corporation à Lagny le Sec, Sodimatex à Crépy-en-Valois, ZF Sachs Suspension France à Mouy), et d'entreprises sous-traitantes.

On dénombre sur le territoire de l'Oise près de 4 000 exploitations agricoles cultivant une surface de plus de 375 000 hectares (données 2007). C'est le secteur d'emploi qui recule le plus vite.

Les évolutions récentes et accélérées de l'emploi industriel et agricole en recul sur le territoire contribuent au déséquilibre entre la nature des emplois offerts et celle des salariés y résidant, favorisant par conséquent l'augmentation des déplacements domicile-travail.

À noter, la présence de grands centres d'innovation et de formation renommés tels que l'UTC de Compiègne, l'Ineris, les établissements Lasalle à Beauvais qui offrent pour l'Oise de nombreux atouts en terme d'innovation.

Le territoire départemental compte plus de 280 zones d'activités situées en grande partie à proximité de voies de communication, représentant plus de 6 000 ha dont un peu moins d'un tiers sont encore disponibles mais de manière morcelée. On constate une certaine saturation des zones du Sud de l'Oise ainsi qu'un taux de disponibilité important pour les zones rurales du Nord, et des niveaux d'équipement variable d'une zone à l'autre. La localisation des principales zones est directement liée à la présence du réseau routier à proximité du site. Ces dernières années, un certain nombre de zones d'activités d'abord autour de l'agglomération Compiégnoise, puis autour de Beauvais, dans les secteurs du Valois et de Méru et à proximité des axes autoroutiers a été impacté par l'implantation de bases logistiques avec un fort développement du fret routier. C'est la position de l'Oise, à proximité du grand marché francilien, très irriguée par des axes de communication importants et un coût faible du foncier qui en fait un territoire très convoité par le secteur de la logistique.

La Logistique a fait un bond remarquable, avec plus de 60% de croissance au cours de la première décennie 2000, représentant près de 14 000 emplois et plus de 770 entreprises de transport routier (source INSEE). L'Oise est le 3<sup>e</sup> département logistique de France et le premier en croissance. Les plus gros pôles logistiques, en termes de nombre d'emplois, sont Compiègne (plus de 3 000 emplois) et Beauvais (environ 2 000 emplois). Les projets de création d'entrepôts continuent de se développer. L'agglomération de Beauvais présente un dynamisme particulièrement important, avec deux projets de 100 000 m<sup>2</sup>.

Le développement des activités logistiques n'est pas sans incidence sur le trafic des poids lourds dans l'Oise. La tendance est nationale, mais, compte tenu de la situation de l'Oise, elle est particulièrement affirmée dans le département. Le long de l'A1, ce sont en moyenne plus de 14 000 poids lourds par jour, représentant plus du quart du trafic total. La RN31 présente elle aussi des pointes significatives, entre Compiègne et Beauvais, où les poids lourds, avec plus de 3 000 véhicules par jour, représentent plus de 15% du trafic total de la RN31. Enfin plusieurs routes départementales dans l'Oise (RD1016, RD200...) dépassent 20 000 à 30 000 véhicules par jour avec une proportion importante de poids lourds (5 à 10%).



## C. Une terre d'histoire et de paysages remarquables aux portes de Paris au fort potentiel touristique

Destination touristique depuis le XIX<sup>e</sup> siècle avec le développement du chemin de fer, l'Oise a depuis longtemps construit une économie touristique prospère et peu saisonnière du fait de la proximité du bassin émetteur francilien et des clientèles excursionnistes. Il est vrai que châteaux, musées, cathédrales, forêts, festivals, randonnées...ne manquent pas. L'Oise est un département aux atouts touristiques incontestables et authentiques.

Plus de 3,5 millions de touristes visitent notre département chaque année... Il faut dire que l'Oise est située au cœur d'un triangle formé de 3 capitales européennes - Paris, Bruxelles et Londres - qui comptent près de 45 millions d'habitants à moins de 2h de transport, quel que soit le mode de déplacement utilisé. L'Oise se situe également à proximité des deux premiers hubs touristiques du monde, Paris et Londres, et du premier aéroport français, Roissy.

Les connexions pour se rendre dans l'Oise sont multiples : route, circulations douces, fluvial, ferroviaire, et l'Oise possède l'aéroport international de Beauvais Tillé par lequel transitent plus de 3,6 millions de passagers, à partir de près de 40 destinations européennes. Près de 6% (contre 4% en 2006) des passagers visitent et séjournent sur la destination Beauvais/Oise/Picardie.

L'Oise, de par sa proximité avec la région parisienne, est également une destination de weekends et de courts séjours (tourisme d'affaire et au tourisme de loisirs).

Destination « verte » aux portes de Paris, l'Oise compte :

- 3 parcs d'attraction (le Parc Astérix, la Mer de Sable et le Parc Saint Paul),
- 3 cathédrales gothiques (Beauvais, Noyon, Senlis),
- 47 châteaux ouverts au public et musées (dont Pierrefonds, Chantilly, Compiègne,...),
- 27 parcs et jardins,
- 128 000 hectares de forêts domaniales,
- plus de 2 000 km de sentiers de randonnées

19 sites font plus de 10 000 entrées par an.

Par ailleurs, des évènements majeurs ont lieu tout au long de l'année, qu'ils soient ciblés (la fête de la Rose à Gerberoy, à l'abbaye de Chaalis, Jeanne Hachette à Beauvais, la Fête du muguet à Compiègne...) ou aient lieu sur tout le département (L'Oise Verte et Bleue). «

## D. Une population scolaire fortement dépendante de ses transports interurbains

Plus de 60 000 collégiens, lycéens et étudiants étudient dans le département de l'Oise dont un peu plus de 5 000 proviennent d'autres départements voisins. L'Oise est parmi les 5 premiers départements de France comptant le plus d'élèves domiciliés hors d'un périmètre de transport urbains et par voie de conséquence en nombre d'élèves utilisant les transports scolaires interurbains sur moyennes et longues distances.

Les établissements d'enseignement supérieurs sont également des pôles générateurs de déplacements compte tenu de leurs aires de recrutement très étendues. À destination de l'Oise, Compiègne est siège d'une université technologique avec quelques 4 000 étudiants. Suivent l'institut Polytechnique LaSalle et l'IUT de Beauvais avec plus de 2 700 étudiants et Creil avec 1 200 étudiants. À l'inverse, un peu plus de 15 000 scolaires et étudiants du département de l'Oise vont étudier dans d'autres départements principalement vers Amiens puis Paris mais aussi les secteurs universitaires de Cergy, Nanterre et Saint-Denis. «

## E. Un territoire qui se péri urbanise

L'Oise connaît une croissance démographique soutenue (1% par an depuis 40 ans) bien supérieure à celle de ses voisins picards qui conduit à une hausse de la densité de population, égale à 92,3 h/km<sup>2</sup> en 1968, elle s'élève en 2007 à 138,5 h/km<sup>2</sup>, une valeur supérieure à la moyenne nationale (113,6 h/km<sup>2</sup>). Les densités les plus fortes se rencontrent essentiellement dans le sud du département et plus spécifiquement dans les villes de Creil, Beauvais, Compiègne et Clermont mais aussi dans les communes le long de la vallée de l'Oise.

L'Oise se démarque du phénomène d'urbanisation constaté en France métropolitaine par la faible part des personnes résidentes dans les grands pôles (33% dans l'Oise contre 59% en métropole) au profit des couronnes de ces grands pôles (près de 38% dans l'Oise contre 19% en métropole). 1 Isarien sur 3 habite dans un grand pôle urbain soit environ 2 fois moins qu'en France. À l'inverse, plus d'un Isarien sur deux vit dans un espace périurbain soit 2 fois plus qu'en métropole.

La croissance démographique de la population et l'évolution des comportements résidentiels des ménages transforment progressivement le paysage du département. L'Oise connaît depuis la fin des années 1960 un processus d'étalement urbain généralisé : étalement francilien important au Sud du territoire, mais aussi le desserrement des principaux pôles urbains (Beauvais, Compiègne, Noyon et dans une moindre mesure Clermont) qui alimente un processus de périurbanisation au Nord du département en raison des coûts de l'immobilier moindres. Les espaces périurbains occupent près de 40% du territoire soit près de 2,5 fois la moyenne nationale et inversement les espaces d'habitat rural occupent moins de 7% soit 3 fois moins que la moyenne nationale.

Ce phénomène de périurbanisation, modifiant ainsi les lieux de résidence, n'est pas toujours accompagné d'un changement d'emploi. Or l'emploi est concentré dans les pôles urbains engendrant des déplacements pendulaires importants. Outre les déplacements domicile-travail, l'attrait des zones urbaines prévaut également sur les aspects éducatifs, culturels et consuméristes. «



## F. Un territoire multi-polarisé où les distances domicile - travail ne cessent de s'allonger

L'Oise présente plusieurs polarités urbaines : les aires de Beauvais, Compiègne, Creil, Senlis, Noyon et Clermont ont toutes une aire d'influence propre. Quatre petits pôles complètent cette polarité multiple : Grandvilliers, Saint-Just-en-chaussée, Feuquières et Breteuil. Les communes situées entre ces aires sont multi-polarisées, c'est-à-dire que les actifs qui y vivent travaillent dans des aires urbaines différentes. Le phénomène de multi-polarisation est donc synonyme de déplacements domicile-travail plus importants. Plus de 40% des 693 communes du département sont qualifiées de multi-polarisées.

Les volumes les plus importants de déplacements domicile travail sont réalisés à partir des communes périurbaines et rurales vers un pôle d'emploi urbain (près de 100 000 personnes) et d'autre part des communes urbaines vers des emplois hors unité urbaine du département (également près de 100 000 personnes), soit des pôles d'emploi franciliens. L'importance de ces échanges s'explique par le déséquilibre entre le nombre d'emplois offerts dans l'Oise et celui des salariés y résidant (-46 000) mais également par la présence d'importants pôles d'emplois reliés par des infrastructures de transport relativement bien développées. Les emplois sont concentrés principalement sur les aires urbaines de Beauvais (plus de 50 000 emplois), Compiègne (près de 40 000) et Creil (un peu plus de 35 000) et Senlis (10 000 emplois) et une large majorité des communes du Sud du département appartiennent à l'aire urbaine de Paris. Sur ce point, le sud de l'Oise fait face au report du marché francilien se traduisant par une augmentation du nombre de personnes venant s'installer dans le sud de l'Oise mais travaillant en région parisienne. La tendance actuelle est donc à l'augmentation des flux pendulaires entre le sud du département et le nord de l'Île de France.

L'Oise compte environ 300 000 actifs mais moins de 22% d'entre eux travaillent dans leur commune de résidence, contre 27% en moyenne régionale. Près de 30%, soit 87 000 salariés résidant dans l'Oise vont travailler hors du département, essentiellement en région parisienne : 74 000 salariés dont 18 000 à Paris et 13 000 à Roissy qui viennent principalement des communes de Senlis, Crépy-en-Valois, Lamorlaye et Chantilly. Le territoire Valois-Halatte connaît le taux le plus élevé : 45% du total de ses actifs. Viennent ensuite le Grand Creillois et le Compiégnois. Cette influence du pôle de Roissy reste très étendue puisque les salariés picards y travaillant font 42 km en moyenne pour s'y rendre alors qu'il n'est pas desservi par le réseau ferré. Le reste se répartit essentiellement entre la Somme (4 000), la Haute-Normandie (3 000) et l'Aisne (2 000). Inversement, 39% des emplois de l'Oise sont occupés par des personnes n'y résidant pas; la moitié provient de l'Île-de-France, l'autre moitié de l'Aisne, la Somme et la Haute-Normandie. En conséquence, les trajets domicile - travail sont en moyenne dans l'Oise de 28 km, 3 km de plus qu'il y a 10 ans et 5 km de plus que la moyenne des navetteurs français. «

## G. Une population fortement motorisée dépendante de la hausse du prix des carburants

Le taux de ménages ayant deux voitures et plus de l'Oise est supérieur à la moyenne nationale : 39,3% contre 31,1%. Les taux de motorisation les plus élevés sont enregistrés en périphérie des aires urbaines de Beauvais, au nord-ouest du Compiégnois dans le Clermontois et le sud du département.

90% des actifs habitant une commune rurale ou périurbaine se déplacent en voiture. La place des transports collectifs est de 10% en moyenne dans le département contre environ 7,5% en Picardie et près de 15% en France. Le département de l'Oise est à ce titre en situation intermédiaire, bénéficiant de la desserte ferroviaire des gares parisiennes. 80% des déplacements domicile travail réalisés depuis les communes urbaines vers les pôles d'emploi franciliens sont effectués en transport individuel et 20% en transport collectif, malgré l'offre de transport ferroviaire.

Compte tenu de son histoire, la structure sociale de l'Oise se caractérise par l'importance des catégories socio-professionnelles des ouvriers et des employés dont les revenus sont relativement modestes et entraîne une dépendance importante face à la hausse du prix des carburants. La mobilité est donc une question essentielle dans l'Oise : mobilité des hommes et des marchandises, mobilité résidentielle, mobilité domicile/travail, mobilité touristique. L'invention de modèles de mobilité durable, destinés à maîtriser et optimiser une structure territoriale ouverte constitue le premier enjeu du projet. «



## LES COMPÉTENCES DÉPARTEMENTALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



Beaucoup des actions menées par le département, qu'elles relèvent soit, du champ de ses compétences obligatoires qui lui sont donc dévolues par la loi, soit du domaine de ses interventions volontaires qu'il choisit donc librement de mettre en œuvre, impactent les conditions de mobilités du territoire de l'Oise.

Certaines actions ont un impact direct : il s'agit de la gestion des routes départementales, de l'organisation des transports interurbains et scolaires, de l'aménagement d'infrastructures de circulations douces, d'aménagement des voies d'eaux et de la gestion aéroportuaire de Beauvais-Tillé.

À cela s'ajoutent les impacts induits par les politiques départementales en matière de logement, d'urbanisme, de tourisme, de développement économique et de développement numérique.

### A. Les routes départementales

Dès 1972, l'État a attribué aux départements la responsabilité de la gestion de 55 000 km de routes nationales secondaires. La loi du 13 août 2004 leur a transféré 18 000 km supplémentaires de routes nationales d'intérêt local (RNIL), en leur confiant simultanément la gestion des personnels et des moyens correspondants.

La logique de ce transfert de responsabilité consistait à rénover le mode de gestion des routes pour améliorer le service rendu aux usagers : l'État devant s'attacher à mettre en œuvre une gestion par grands itinéraires, les départements à garantir une gestion de proximité. Le récent rapport de la

cour des comptes de février 2012 confirme que le bilan de la décentralisation routière est incontestablement positif pour la qualité des routes départementales et du service rendu à l'automobiliste.

Le département a ainsi en gestion un patrimoine routier de plus de 4 000 km de routes départementales, présentant une dualité entre le nord rural et le sud périurbain.

On distingue le réseau structurant comprenant des itinéraires à 2 fois 2 voies qui supportent un trafic de plus de 45 000 véhicules/jour et des voies bidirectionnelles au trafic inférieur à 500 véhicules/jour. Cette dernière catégorie qui représente à peu près du quart du linéaire total contribue au maillage du territoire et participe aux dessertes locales.

Annuellement plus de 30 millions d'euros sont consacrés à l'entretien (20 M€) et à la maintenance (10 M€) du domaine public routier afin de préserver la viabilité de ce réseau et de le sécuriser.

Les orientations de l'Agenda 21 à savoir une politique d'entretien durable des routes sont intégrées dans les politiques d'entretien.

Près de 400 agents sont chargés de gérer et exploiter les 4 000 km de routes départementales. Pour offrir des conditions d'intervention rapide, 300 d'entre eux sont répartis sur les territoires dans les unités territoriales et les centres routiers.

Parallèlement, le département continue de développer son patrimoine routier par la création de voies nouvelles en investissant plus de 25 millions d'euros par an afin de renforcer l'attractivité du territoire en contribuant au

développement économique, à l'amélioration de la qualité de vie des Isariens, à l'optimisation de la mobilité en fluidifiant le trafic et en sécurisant le réseau tout en intégrant la protection de l'environnement.

À ce titre, l'Assemblée départementale s'est dotée dès juin 2006, d'un plan pluri annuel de travaux routiers comprenant 6 projets de portée régionale, 14 déviations locales, 4 opérations du contrat de plan État région, 29 opérations de renforcement calibrage, 9 opérations sur le réseau transféré et un programme de réparations lourdes des ouvrages d'art.

À fin 2012, 4 chantiers ont été mis en service, 11 opérations déclarées d'utilité publique par arrêté préfectoral sont en phase projet, 16 projets de déviation ou de liaison restent à engager en études. »

## B. Les transports collectifs interurbains et scolaires

Le code des transports qui s'est substitué à la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 constitue le cadre institutionnel de la mobilité. Le principe fondamental est que pour chaque territoire, il existe une autorité compétente en « transports publics » dénommée « autorité organisatrice de transports ». Il est possible de résumer la répartition des responsabilités entre chaque niveau territorial ainsi :

- les communes ou groupements de communes organisent les services de transports publics urbains après création d'un périmètre de transports urbains (PTU), élaborent les plans de déplacements urbains (PDU) devenus obligatoires au-delà de 100 000 habitants et choisissent le mode d'exploitation des transports publics urbains. À noter que les communautés urbaines ou d'agglomération ont une compétence « transports » de droit, alors que pour les communautés de communes, il s'agit d'une compétence facultative. Les pays et les parcs nationaux régionaux (PNR) ne disposent pas de compétence « transports » de droit ;
- les départements organisent des services de transports publics non urbains, qu'il s'agisse de lignes régulières (y compris scolaires) ou à la demande, élaborent les schémas départementaux de transport et choisissent le mode d'exploitation des transports publics non urbains et des transports scolaires. Ils ont la possibilité de déléguer leurs compétences à des autorités organisatrices de second rang ;
- les régions organisent des services de transports ferroviaires et routiers de voyageurs d'intérêt régional, élaborent le schéma régional de transport et conventionnent les services régionaux routiers et ferroviaires ;
- l'organisation des transports collectifs en Île-de-France relève d'un régime juridique propre. La fonction d'autorité organisatrice est dévolue par la loi à un établissement public territorial compétent pour les transports publics de toute la région, le Syndicat des transports publics d'Île-de-France (STIF). Ainsi, les communes, établissements publics de coopération intercommunale et départements d'Île-de-France n'ont pas de compétence d'organisation des transports, sauf à titre d'autorités organisatrices de proximité, sur délégation du STIF ;

- des syndicats mixtes prévus par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) peuvent exercer la compétence « transports », soit pour ce qui concerne leurs compétences obligatoires de coordination, information et tarification (cas du syndicat mixte de l'Oise), soit pour exercer des compétences facultatives en matière d'organisation de services publics réguliers ou de services à la demande.

Le Conseil général de l'Oise est ainsi l'autorité organisatrice des transports interurbains sur l'ensemble de son territoire. 63 lignes régulières de transports interurbains convergent vers les pôles principaux que sont Beauvais, Creil, Compiègne, Noyon, Crépy-en-Valois, Chantilly, Senlis, Méru, Pont-Sainte-Maxence et Saint-Just-en-Chaussée, maillent le département et sont couplées à des lignes de transports scolaires ouvertes à tous les usagers.

Pour 2 euros maximum, plus de 1,1 million d'usagers commerciaux (en hausse de 10% par an) se déplacent sur l'ensemble du territoire et l'Oise est l'un des seuls départements à rendre gratuit les transports pour tous ses élèves : écoliers, collégiens et lycéens. Soit une économie pour les familles de 1 100 euros par élève transporté et par an. Ils sont près de 54 000 jeunes à en bénéficier sans compter les 1 000 élèves en situation de handicap qui accèdent à un service adapté.

Au-delà de ses compétences obligatoires en matière de transport, le département organise également un transport collectif adapté fonctionnant 7j/7 et accessible pour toute personne handicapée à plus de 80%, âgée de plus de 18 ans domiciliée dans l'Oise et adhérente au service. Près de 500 personnes en bénéficient chaque jour.

Plus de **72 millions d'euros** sont investis chaque année par le département pour l'organisation des transports collectifs relevant de sa compétence.



Afin d'asseoir une cohérence et optimiser le service à l'utilisateur, le conseil général a en 2006 pris l'initiative de fédérer au sein du syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO), l'ensemble des autorités organisatrices de transport du territoire gérant 11 réseaux urbains et 8 services de transports à la demande (TAD) proposant des services de rabattement sur gares et centres bourgs.

Le SMTCO aide ses collectivités membres en finançant les améliorations de leurs réseaux de transport public et met à leur disposition, un système intégré des services à la mobilité dans l'Oise (SISMO) offrant les services d'une centrale de mobilité, diffusant de l'information voyageur multimodale et en temps réel sur les supports médias les plus modernes ainsi qu'un système billettique de dernière génération unifiée...

Au sein du SMTCO, chaque autorité organisatrice de transport membre, reste compétente pour l'organisation de ses transports collectifs mais s'engage comme collectivement responsable de la fluidité de l'ensemble de la chaîne de déplacement passant par les territoires urbains, périurbains et ruraux afin que les usagers disposent facilement et à tout moment d'un potentiel de mobilité courante, à l'image de l'eau courante qui coule dès qu'on ouvre le robinet. »

## C. Les voies de circulations douces

L'aménagement d'infrastructures pour les circulations douces qui regroupent l'ensemble des moyens terrestres de se déplacer de manière non motorisée (marche, vélo, roller...) ne fait pas partie des compétences obligatoires dévolues aux départements.

Toutefois, considérant le regain d'intérêt pour ces modes de déplacements tant pour les loisirs que pour les besoins de la vie quotidienne, l'Assemblée départementale, dans la continuité des conclusions et orientations majeures de son Agenda 21, a décidé par délibération du 22 juin 2006, la création et la réalisation d'un axe de circulation douce traversant le territoire départemental baptisé Trans'Oise.

La Trans'Oise est une voie verte, c'est-à-dire un axe de déplacement de 3 m de large réservée aux piétons, randonneurs, cyclistes et rollers, et accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). La Trans'Oise s'étend sur un peu plus de 240 km pour partie en site propre, en accotement de routes départementales, sur des délaissés ferroviaires, le long de berges de canaux. Elle traverse 70 communes, 2 communautés d'agglomération, 15 communautés de communes et le PNR Oise Pays de France. La Trans'Oise est prise en compte comme voie d'intérêt national dans le schéma national des Véloroutes Voies Vertes et s'inscrit sur

l'axe vert Paris/Londres dont la mise en service de l'itinéraire provisoire, est effective depuis les Jeux olympiques de 2012.

Par ailleurs, constatant une multiplication de projets locaux de voies de circulation douce à l'initiative des autres collectivités territoriales et afin d'assurer un maillage cohérent et concerté, le Département a décidé d'élaborer un Schéma Départemental des Circulations Douces en partenariat étroit avec l'ensemble de ces collectivités et des acteurs institutionnels et associatifs.

Il a été adopté par l'Assemblée départementale lors du vote du BP 2011 en décembre 2010.

Ce document d'orientation stratégique définit les priorités départementales en terme d'aménagement de voies de circulations douces, précise les bonnes pratiques à respecter par les concepteurs de projet et définit le dispositif financier départemental d'aide aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) pour le développement des voies douces. »

## D. Les aménagements fluviaux

Le département par son action en faveur du développement des voies d'eau entend affirmer une volonté forte de soutien à l'économie tout en favorisant une alternative au transport de marchandises par voie routière.

L'activité fluviale dans l'Oise est importante avec 4 canaux en service permettant le passage de bateaux allant de 350 à 4 400 tonnes. 15 ports sont en activités dans l'Oise avec 1 766 709 tonnes de matériaux chargés et 2 825 239 tonnes déchargés (chiffres 2009). Les principaux produits transportés sont pour l'essentiel des matériaux bruts et des produits agricoles.

L'Oise est traversée par le projet de Canal Seine-Nord Europe qui permettra de relier le bassin de la Seine au réseau fluvial européen à grand gabarit. Il s'agit d'un projet de développement majeur pour notre département. La création de l'ouvrage lui-même, de nouvelles zones portuaires de marchandises mais également le développement d'activité touristique doit permettre la création de plusieurs milliers d'emplois.

À sa mise en service, ce sera entre 13 et 15 millions de tonnes de marchandises qui seront transportés sur l'eau au lieu de la route et près de 300 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées par an. Le projet prévoit la réalisation de 4 plateformes multimodales : Noyon, Nesle, Péronne et Marquion. Considérant l'importance du projet pour son économie et pour l'environnement, le département a signé en 2011, le protocole d'accord pour la gouvernance et le financement de ces plateformes (200 M€



à se répartir entre les départements de l'Oise, de la Somme, du Nord et du Pas-de-Calais).

Sans attendre la concrétisation de ce projet, le département s'est engagé, à travers le syndicat mixte du Port Fluvial de Longueil Sainte Marie dont il assure la présidence, dans la construction et l'exploitation du premier port fluvial d'importance dans l'Oise qui sera, à terme, eu égard à sa position stratégique, à la confluence de l'Oise, de l'autoroute A1, du réseau ferré, tri-modal. Le port comportera une zone conteneur, une zone granulat et une zone vrac et dont les prévisions d'activités correspondent à 20 000 containers et 280 000 tonnes de granulats dès 2018 et plus du double après l'ouverture du canal Seine Nord soit l'équivalent de près de 10 000 camions évités.

Au-delà de ces 2 projets le département suit aussi, à côté de ses partenaires, le projet de mise à gabarit européen de l'Oise (MAGEO) qui permettra le trafic de péniches à 2 niveaux de containers et augmentera la capacité d'échanges avec les ports Paris, Rouen et Le Havre puis après mise en service du canal seine nord, les ports du nord de l'Europe. «

## E. Le transport aérien

En 1968, l'aéroport de Beauvais Tillé desservait trois destinations (Londres, Copenhague et Stockholm) et accueillait 230 000 passagers par an. Puis, en 1997, il a connu une forte progression avec l'arrivée de la compagnie Ryanair. Sa propriété a ensuite été transférée en 2007 au Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), établissement public rassemblant le département de l'Oise, la région Picardie et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, tandis que son exploitation est déléguée pour une durée de 15 ans à la SAGEB, société associant la Chambre de commerce et d'industrie et l'entreprise Veolia Transports.

Aujourd'hui devenu un équipement phare du territoire, l'aéroport de Beauvais-Tillé a atteint sa vitesse de croisière, avec 3,7 millions de passagers par an et 48 destinations desservies, dont quatre au Maghreb et le reste en Europe.

68 millions d'euros ont été investis entre 2008 et 2012 pour la modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé dans le cadre des prérogatives fixées par le SMABT en matière de sécurité et d'environnement, au titre de la délégation de service public passée avec la SAGEB, dont 12 millions pour la construction d'un 2<sup>e</sup> aérogare. «



## F. Le logement, le foncier, l'urbanisme et la politique de la ville

Le département s'est engagé dans une politique de logement ambitieuse et volontariste. Le logement étant intimement lié aux problématiques d'emploi et des transports, le tryptique emploi/transport/logement constitue le fil conducteur de cette politique eu égard notamment aux besoins des ménages et à la pression francilienne qui ne s'exerce plus exclusivement dans le sud de l'Oise.

Les interventions du département sont multiples, à la fois en faveur du parc public et du parc privé. Ses aides, sur l'ensemble du territoire départemental, concernent les bailleurs et les particuliers et le Conseil général intervient également fortement sur les projets de rénovation urbaine.

Pour cela, les actions mises en œuvre au travers des politiques départementales tendent vers l'accroissement de l'offre de logements sociaux, la facilitation du montage d'opérations foncières, la recherche de la mixité sociale et la diversification de l'offre de logement.

Parmi les moyens mobilisés, se distinguent :

- l'établissement public foncier local (EPFLO) qui a pour vocation d'acquérir du foncier ou de l'immobilier dans le cadre de projets liés à l'habitat mais aussi au développement économique,
- le fonds départemental d'intervention en faveur du logement (FDIL) qui comporte deux volets : le soutien à l'offre nouvelle (constructions et acquisitions foncières) et l'amélioration du cadre de vie (travaux sur les parties communes des ensembles de logements sociaux - réfection des cages d'escalier, résidentialisation des espaces extérieurs...)

Afin d'assurer sur le territoire départemental, la cohérence des politiques menées en matière d'habitat par l'ensemble des acteurs territoriaux, le département élabore un plan départemental de l'habitat. Ce plan a pour objet de définir une stratégie d'intervention à moyen terme permettant de lier les enjeux du logement et de l'urbanisme. Cette stratégie d'intervention doit permettre de répondre à la pluralité des besoins locaux, qu'ils relèvent de la relance de la production locative sociale, de l'accès au logement des plus démunis, de la lutte contre l'exclusion, du traitement des quartiers en difficultés ou de l'amélioration énergétique des logements.

Par ailleurs, le Conseil général participe à l'élaboration des documents d'urbanisme. D'abord, il intervient en tant que partenaire financier pour l'élaboration des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) auprès des EPCI et des PLU (Plan Local d'Urbanisme) et des cartes communales auprès des communes de moins de 3 500 habitants sous condition que ces documents prennent en compte les orientations du Grenelle de l'environnement. Ensuite, le Conseil général intervient dans le cadre de la procédure dite du « porter à connaissance » et enfin, lorsque les projets de documents de planification urbaine sont arrêtés, le Conseil général est consulté en vue d'émettre un avis. Ces différentes interventions successives lui permettent d'apporter sa vision stratégique du développement territorial au regard des enjeux récurrents pour notre collectivité que sont, la maîtrise de l'étalement urbain et ses conséquences sur les politiques départementales de transport publics, d'infrastructures routières, d'équipements et de services sociaux, scolaires, culturels... «



## G. Les services de proximité

Chacun doit pouvoir connaître les services proposés par le Conseil général sans avoir à se déplacer. C'est la raison pour laquelle les Maisons du Conseil général ont été créées : répondre aux besoins des habitants, des élus et des associations.

Les 16 maisons du conseil général (MCG) rapprochent les Isariens de l'institution départementale en offrant sur leur territoire une porte d'entrée directe à l'administration départementale. Elles impactent directement la mobilité par leur proximité, en limitant les déplacements.

Les élus, les administrés ainsi que les associations y trouvent les services et renseignements nécessaires à leur activité et adaptés à leurs besoins.

Les MCG font office de relais entre les services publics, la population et ses élus, satisfaisant une mission de service public de proximité.

La presse locale, des ouvrages sur l'Oise, les codes et les guides juridiques, des brochures sur le tourisme, l'emploi, la santé ou la sécurité routière, peuvent y être consultés. De plus, des points visio-public permettent aux usagers d'avoir un entretien à distance avec un expert. «

## H. L'emploi et le développement économique

Dans un contexte économique tendu, le Conseil général continue d'impulser une dynamique économique sur le territoire aux côtés de la région, chef de file en matière de développement économique. Développer l'attractivité du territoire reste un défi à relever de façon permanente pour garder un territoire compétitif.

Le département s'attache à conseiller, orienter, apporter une aide technique et/ou financière aux entreprises qui souhaitent s'implanter ou se développer sur notre territoire ainsi qu'un accompagnement aux entreprises en phase de restructuration, d'adaptation.

Le Conseil général apporte également un soutien financier non négligeable au secteur associatif acteur d'un développement économique sur le territoire.

Les actions majeures engagées pour renforcer l'attractivité du territoire sont :

- la création d'un dispositif de soutien aux entreprises de type avances remboursables en plus du soutien actuel d'aide à l'immobilier,

- l'élaboration d'une politique active et dynamique en matière de création-reprise-développement d'entreprises,
- la création d'un partenariat avec la chambre de commerce afin d'élaborer une stratégie de marketing territorial partenarial performante permettant de mettre en avant nos zones d'activités, les bâtiments et terrains disponibles sur le territoire et donc de renforcer l'attractivité du territoire,
- le suivi et l'accompagnement des zones militaires en cours de reconversion (en particulier le site de Noyon sur lequel notre département s'est engagé à parité avec la région à hauteur de 4 M€).

Pour asseoir sa stratégie de développement de l'attractivité économique de l'Oise, le département a engagé un recensement des zones d'activités afin de disposer d'un état précis du parc et ainsi pouvoir se doter d'un outil de pilotage et d'aide à la décision. Favoriser l'implantation d'entreprises est subordonné au foncier; à cet égard les friches industrielles constituent une opportunité et c'est dans ce sens qu'elles seront également recensées.

Dans un contexte de crise économique et sociale accrue, et parce que les mécanismes classiques du marché ne sont plus suffisants pour lutter contre les déficits d'emploi, garantir les solidarités et favoriser l'innovation sous toutes ses formes, le département a engagé une démarche en matière d'économie solidaire au travers du schéma de développement de l'économie solidaire à 5 ans qui propose de répondre aux préoccupations suivantes :

- favoriser l'accès à l'emploi des publics en difficulté par le soutien au secteur de l'insertion,
- inscrire systématiquement la clause d'insertion dans les marchés publics du département et inciter les collectivités locales à développer cet outil,
- soutenir le développement d'activités et d'emploi porté par le monde associatifs par le cofinancement du Dispositif Local d'Accompagnement (DLA) porté dans l'Oise par la Boutique de Gestion,
- accompagner « la fabrique à initiatives régionale » dont le but est de susciter l'entrepreneuriat,
- soutenir le secteur des services à la personne,
- poursuivre un travail de prospective dans le champ de l'agriculture biologique et du développement de circuits courts de proximité. «



## I. Le développement touristique

Plus de 3,6 millions de personnes visitent annuellement les sites isariens. Le tourisme représente près de 8% du PIB et emploie 9 700 personnes soit 2,2% de la population active et constitue près de 6% du revenu des Isariens; c'est un pilier de l'économie départementale et par là un générateur de nombreux déplacements sur le territoire Isarien.

Le Conseil général s'emploie à soutenir cette attractivité depuis de nombreuses années et en 2011, avec l'aide de l'agence de développement et de réservation touristiques, « Oise tourisme » qu'il a créée, le Conseil général a entrepris l'actualisation de la politique touristique départementale par la construction du plan opérationnel d'actions touristiques 2012-2014 dans le but :

- d'augmenter la contribution du tourisme à l'économie isarienne,
- d'accroître l'offre touristique, en adéquation avec les attentes émergentes des clientèles,
- élargir les cibles de clientèles,
- faire rayonner l'offre isarienne.

De plus, le département a adopté son schéma de signalisation touristique afin d'offrir un jalonnement dense et de qualité pour orienter au mieux les touristes et ainsi mettre en avant les éléments phares du patrimoine touristique du département. Sont concernés, une quinzaine de pôles majeurs signalés par le biais de panneaux image, près de 150 Points d'Intérêt Touristique répondant aux critères de protection au titre de la législation des monuments historiques, d'ouverture au public et d'accessibilité aux automobilistes sélectionnés et répartis sur l'ensemble du territoire départemental et plus de 60 Relais d'Information Services à proximité des lieux d'attraction touristiques, au cœur des agglomérations situées aux portes d'entrée des 9 zones touristiques de l'Oise (Du Beauvaisis en Picardie Verte, Du Clermontois au Plateau Picard, Le Noyonnais, De Compiègne à Pierrefonds, La Vallée de l'Oise, Le Pays de Bray, Le Valois, Le Vexin Thelle, Parc naturel régional Oise - Pays de France) et le long de routes départementales à fort trafic.

Enfin, pour permettre l'accès des sites touristiques à tous, le Conseil général aide à la modernisation des équipements touristiques pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ils obtiennent ainsi le label tourisme et handicap. «

## J. Les aides aux communes

Depuis 2004, le département a renforcé de façon continue l'aide apportée aux communes avec un volume d'autorisations de programme qui est passé de 33 M€ en 2004, à une moyenne de 45 M€ ces dernières années, et un volume de crédits de paiement qui a atteint une hauteur exceptionnelle de 70,8 M€ en 2011.

Le département est le partenaire des communes dans des domaines très variés comme :

- l'aménagement des communes (voirie, abribus, assainissement, sécurité routière...),
- la protection de l'environnement et notamment le traitement des déchets,
- le développement économique (aménagement de zones d'activités et aide à l'implantation d'entreprise),
- le logement et la politique de la ville (programme locaux de l'Habitat, requalification des quartiers en difficulté...),
- la sauvegarde et la restauration du patrimoine.

Les communes ainsi que les EPCI au travers de leurs documents d'orientations planifient l'aménagement de leur territoire, les déplacements s'y inscrivent en filigrane.

Les moyens financiers déployés par le département sont renforcés par la mise à disposition des communes isariennes de différentes structures à même de les aider dans leurs projets :

- la Centrale d'achat public de l'Oise (CAP'OISE) qui mutualise les achats des communes pour en diminuer le coût,
- la Société d'aménagement de l'Oise (SAO), structure transversale qui mène à bien des projets à l'échelle du territoire départemental,
- l'Assistance départementale pour les territoires de l'Oise (ADTO) qui a pour mission d'apporter assistance et expertise techniques aux communes pour la réalisation de leurs projets,
- l'Établissement public foncier local de l'Oise (EPFLO) qui acquiert du foncier ou de l'immobilier dans le cadre de projets liés à l'habitat ou au développement économique. «

## K. Le développement numérique

Depuis 2004, le Conseil général bâtit son propre réseau de télécommunications. Il en a confié la construction et l'exploitation à TelOise.

Traversé par les quelques 1100 km de fibre optique du réseau Teloise, le département est à ce jour totalement couvert. Les habitants, les entreprises, les collèges, tous reliés au haut-débit, peuvent ainsi bénéficier des services et des usages portés par les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Le réseau TelOise est constitué :

- d'une boucle optique principale parcourant le département,
- de boucles optiques métropolitaines dans les principales agglomérations,
- de tronçons en fibre optique, affluents de la boucle optique principale, permettant la desserte des centraux téléphoniques du département, des stations hertziennes, des zones d'activité et de certains établissements publics.

Le département poursuit sa politique numérique par la mise en œuvre du programme très haut débit offrant aux habitants de l'Oise un débit adapté en réponse aux besoins croissants en matière de fonctionnalités dématérialisées. Ce projet d'ampleur tant par son coût (265 M€) que par les équipements à déployer sur le territoire se déroulera par phases échelonnées sur 10 ans.

En terme de déplacements, le développement des e-services facilite l'accès des Isariens et des entreprises à un ensemble de services par Internet (administration publique, santé, éducation, commerces, télétravail, loisirs..) et leur évite ainsi de se déplacer. «

## LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ DURABLE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'OISE



La mobilité est fondamentale pour notre économie et notre société. Elle est essentielle pour la qualité de vie des Isariens. Permettre le déplacement rapide, efficace, sécurisé et à moindre coût des personnes et des marchandises est un des piliers de l'action du département en faveur d'une économie dynamique et d'une société fondée sur la cohésion, mais pas n'importe comment, pas à n'importe quel prix.

La suprématie écrasante du mode routier qui a accompagné depuis la fin de la seconde guerre mondiale la progression ininterrompue de la mobilité finit par peser lourdement sur le fonctionnement des systèmes de transport, par dégrader l'environnement, le climat et notre cadre de vie, par nuire à l'efficacité économique et par rogner le pouvoir d'achat des ménages. À l'inverse de ce qu'il a permis jusqu'à présent, le modèle du « tout-routier » génère désormais des freins à la mobilité et n'est plus soutenable.

Toutefois le mode routier constitue un maillon essentiel de la chaîne de déplacements des marchandises et des passagers mais pas l'unique. Sa combinaison et son rééquilibrage avec les autres modes de transport constitue un enjeu fondamental de toute politique de mobilité durable. La réduction des distances à parcourir par une meilleure organisation de l'espace constitue le second élément fondamental.

Une politique de mobilité durable doit tenir compte des modes de vie de la population, de la structure du système productif, des risques pour l'environnement, des ressources publiques disponibles.

Les objectifs d'une politique de mobilité durable ne peuvent donc pas être ramenés à un seul objectif, que celui-ci soit environnemental (réduire les pollutions, les émissions de CO<sub>2</sub>...), social (faciliter la mobilité des familles), sécuritaire (accident de la route...), fiscal (dépenses publiques) ou économique (contribuer à la croissance) car tous ces objectifs sont légitimes.

Pour y parvenir, la stratégie de mobilité durable définie par le Conseil général est réaliste car pleinement compatible avec ses compétences et ses capacités budgétaires. Elle s'inscrit pleinement dans le cadre de son Agenda 21 et vise à satisfaire les 4 ambitions suivantes :

- **Ambition n°1** : une mobilité au service de l'attractivité économique du territoire,
- **Ambition n°2** : une mobilité au service de la cohésion sociale,
- **Ambition n°3** : une mobilité qui préserve l'environnement et le cadre de vie,
- **Ambition n°4** : des usagers-citoyens-contribuables conscients de leur mobilité courante.

## A. AMBITION n°1 : Une mobilité au service de l'attractivité économique du territoire

Les infrastructures et les services de transport sont un enjeu important pour l'économie : en simplifiant, on peut avancer que l'aménagement d'infrastructures de transport va améliorer les services de transport en abaissant les coûts, augmentant les vitesses ou encore réduisant les retards qui vont à leur tour favoriser les échanges de biens et la mobilité des personnes. Or, les échanges de biens permettent des économies d'échelle, d'optimiser les coûts de production, intensifient la concurrence et stimulent l'innovation. L'amélioration de la mobilité des personnes a quant à elle un impact positif évident sur les conditions d'accès à l'emploi en augmentant les chances d'appariement entre travailleur et offre d'emploi. Les infrastructures et les services de transport sont donc un ingrédient essentiel de la croissance et de l'attractivité d'un territoire définie comme étant sa capacité à attirer l'implantation de facteurs de production, d'habitants et de touristes.



Toutefois, ils sont en même temps à l'origine de nombreux effets externes négatifs. En effet, les transports modifient l'environnement naturel, les infrastructures changent les paysages, les véhicules motorisés font du bruit, rejettent des polluants atmosphériques et contribuent largement au dérèglement climatique même si l'importance des dommages est différente d'un mode de transport à l'autre. La prise en compte des coûts sociaux et environnementaux est nécessaire pour juger du bon équilibre entre modes de transport et choisir correctement les infrastructures à réaliser.

La question du choix du niveau d'investissement en infrastructures de transport et du choix des bons projets est donc tout à fait essentielle et constitue un enjeu économique majeur. La question posée est double. La première concerne le niveau des investissements : consacre-t-on trop ou pas assez d'argent aux infrastructures. La seconde est celle du choix des infrastructures à réaliser, dans un monde de contrainte budgétaire forte. Ces deux questions sont d'autant plus délicates que le délai de réalisation d'un projet d'ampleur est long (dix à quinze ans) et que les effets s'en font sentir pendant une longue période (plusieurs dizaines d'années). Les choix d'infrastructures sont donc des choix de moyen-long terme et non de conjoncture courte. L'objectif doit être d'assurer une « mobilité durable » des personnes et des biens, c'est-à-dire des choix d'infrastructures qui permettent de maximiser le potentiel de croissance de notre économie tout en prenant en compte les impératifs du « développement durable » dans ses trois composantes économique, sociale et environnementale.

À ce titre, la situation géographique particulière de l'Oise : sa proximité à l'Île de France, sur la route des échanges avec l'Europe du Nord, la préexistence historique de canaux de navigation et de nombreuses lignes ferrées pointant vers Paris, lui permet d'envisager de continuer à développer la mobilité des biens et des personnes tout en préservant les aspects environnementaux et sociaux de son territoire grâce à une réelle opportunité de rééquilibrage des modes de transports.

Les orientations pour satisfaire cette première ambition sont :

### **Orientation n°1.1 : Ouvrir l'Oise aux destinations nationales et internationales**

- Action n°1.1.1 : Permettre l'accès des Isariens au réseau ferré Grande Vitesse
- Action n°1.1.2 : Assurer un développement équilibré de l'aéroport de Beauvais-Tillé

### **Orientation n°1.2 : Moderniser le réseau routier pour fluidifier le trafic et désenclaver les territoires**

- Action n°1.2.1 : Réaliser les itinéraires routiers d'intérêt régional
- Action n°1.2.2 : Dévier les agglomérations saturées
- Action n°1.2.3 : Renforcer et élargir les routes sous dimensionnées
- Action n°1.2.4 : Supprimer les zones accidentogènes du réseau routier
- Action n°1.2.5 : Entretenir le patrimoine d'ouvrages d'art

### **Orientation n°1.3° : Participer au développement compétitif du fret fluvial et ferroviaire**

- Action n°1.3.1 : Accompagner la réalisation du Canal Seine Nord Europe
- Action n°1.3.2 : Participer à la mise au grand gabarit de l'Oise
- Action n°1.3.3 : Développer la plate-forme multimodale de Longueil Sainte-Marie

### **Orientation n°1.4 : Développer les aménagements et les services destinés aux modes doux**

- Action n°1.4.1 : Élaborer un schéma départemental des circulations douces
- Action n°1.4.2 : Aménager la Trans'Oise, colonne vertébrale du réseau de voies douces
- Action n°1.4.3 : Partager la route

### **Orientation n°1.5° : Faciliter l'accès aux sites touristiques de l'Oise**

- Action n°1.5.1 : Améliorer l'acheminement des touristes en transport collectif
- Action n°1.5.2 : Favoriser l'aménagement des chemins de randonnées touristiques ◀



## B. AMBITION n°2 : Une mobilité au service de la cohésion sociale

La mobilité est l'un des vecteurs essentiels de l'intégration sociale et économique des populations parce qu'elle permet à tous d'accéder à l'emploi, à la formation, aux services publics et aux commerces. Ainsi, la mobilité contribue au bien-être de tous et évite les disparités et les polarisations. En ce sens, elle est un des fondamentaux de la cohésion sociale. Pourtant les inégalités en termes de déplacements perdurent et alimentent les inégalités sociales et professionnelles en termes d'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs.

Certaines catégories de la population se trouvent en effet de facto en partie exclues de l'offre de transport. C'est le cas entre autres des personnes souffrant d'un handicap temporaire ou permanent, pour qui la mobilité devient un facteur aggravant d'exclusion si elle n'est pas prise en compte dans les systèmes de transport. À moyen et long terme, avec le vieillissement attendu de la population, l'accessibilité deviendra un élément central de la politique de services aux populations.

C'est le cas plus généralement pour tous les publics dits « captifs », c'est-à-dire les personnes non motorisées ne pouvant assurer seules leurs conditions de mobilité : les enfants, les élèves du primaire, les collégiens, les lycéens et les jeunes sans permis, les personnes âgées en perte de mobilité qui ont cessé de conduire, mais aussi les ménages en situation précaire ne pouvant assurer les coûts inhérents à la possession d'une ou de deux voitures. L'ensemble de ces publics, dès lors qu'ils habitent en marge des zones bien desservies en transport en commun, rencontre des difficultés pour se déplacer. Conscient du rôle intégrateur de l'accès à la mobilité dans une société où les inégalités vont croissant, le département, dont l'action sociale est l'une des principales compétences, souhaite soutenir l'accès à la mobilité de tous les Isariens et plus particulièrement celle des publics « vulnérables », dans la perspective d'un territoire plus solidaire.

Les orientations pour satisfaire cette deuxième ambition sont :

### **Orientation n°2.1 : Susciter l'organisation de services à la mobilité par les acteurs territoriaux**

- **Action 2.1.1 :** Faciliter le développement de services de TAD en milieu rural
- **Action 2.1.2 :** Faciliter l'émergence de nouveaux périmètres de transports urbains

### **Orientation n°2.2 : Améliorer et diversifier l'offre de services de proximité**

- **Action n°2.2.1 :** Diversifier les services décentralisés du Conseil général
- **Action n°2.2.2 :** Développer les e-services
- **Action n°2.2.3 :** Soutenir le maintien des commerces et des services en milieu rural

### **Orientation n°2.3 : Faciliter la mobilité des personnes à besoins spécifiques**

- **Action n°2.3.1 :** Offrir un service de transport adapté aux Personnes Handicapées
- **Action n°2.3.2 :** Rendre accessible aux PMR le réseau de transport interurbain
- **Action n°2.3.3 :** Poursuivre l'organisation du transport des élèves handicapés
- **Action n°2.3.4 :** Maintenir la gratuité du transport scolaire
- **Action n°2.3.5 :** Maintenir les aides financières aux particuliers. «

## B. AMBITION n°3 : Une mobilité qui préserve l'environnement et le cadre de vie

L'impact des transports sur l'environnement et le cadre de vie présente de nombreux aspects très différents.

D'un point de vue local, les impacts négatifs des transports concernent essentiellement, pour les infrastructures si les concepteurs et réalisateurs du projet n'ont pas cherché à les supprimer, les réduire ou en dernier ressort à les compenser :

- les dommages au paysage : les infrastructures peuvent affecter l'ambiance paysagère lorsqu'elles modifient voir s'opposent aux caractéristiques morphologiques ou visuelles du paysage. On parle de pollution visuelle
- la réduction de la surface agricole utile par l'artificialisation des sols et la consommation d'espace
- les effets de coupure pour la faune et la flore : les transports peuvent couper, détruire, fragmenter, altérer les habitats naturels, participer à la prolifération d'espèces invasives et ainsi mettre en péril la survie de certaines espèces
- le dérèglement des milieux humides car l'imperméabilisation des sols limite fortement les possibilités d'infiltration de l'eau aggravant les risques de crues, débordements, inondations et accentuant la pollution des eaux

Les véhicules contribuent quant à eux :

- aux nuisances sonores pour les riverains du fait du bruit des moteurs et du contact pneumatique/chaussée et de la vitesse,
- à la pollution de l'air dont les effets sanitaires ne sont pas négligeables. En effet, les transports émettent des substances affectant la santé après transformation et combinaison de leurs effets.

D'un point de vue plus global, les transports contribuent largement à l'effet de serre au travers principalement des rejets de CO<sub>2</sub> liés à la consommation de carburants fossiles.

Ainsi, concilier protection de l'environnement et développement de la mobilité, nécessitent de renforcer la performance des transports collectifs vis-à-vis de la voiture, d'optimiser le parc automobile existant puisqu'il existe et qu'il est financé, de favoriser la réalisation d'infrastructure de moindre impact sur l'environnement et d'aménager des territoires afin de réduire les besoins de déplacements.



Les orientations pour satisfaire cette troisième ambition sont :

### **Orientation n°3.1 : Renforcer la performance des transports collectifs au service d'une mobilité courante**

- **Action n°3.1.1** : Renforcer la coopération entre les autorités organisatrices de transports
- **Action n°3.1.2** : Développer un système d'information voyageur multimodale
- **Action n°3.1.3** : Mettre en œuvre une billettique et une tarification intermodale
- **Action n°3.1.4** : Aménager des pôles d'échanges intermodaux
- **Action n°3.1.5** : Offrir une gamme tarifaire très attractive
- **Action n°3.1.6** : Rendre les lignes interurbaines plus compétitives en temps et en confort

### **Orientation n°3.2 : Promouvoir un usage collectif de la voiture**

- **Action n°3.2.1** : Développer le covoiturage
- **Action n°3.2.2** : Accompagner le développement de l'autopartage

### **Orientation n°3.3 : Construire, entretenir, exploiter des routes de moindre impact environnemental**

- **Action n°3.3.1** : Préserver les ressources non renouvelables
- **Action n°3.3.2** : Réduire les émissions de gaz à effet de serre et consommations d'énergie
- **Action n°3.3.3** : Préserver la biodiversité et les milieux naturels
- **Action n°3.3.4** : Maîtriser les nuisances sonores induites
- **Action n°3.3.5** : Limiter les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques
- **Action n°3.3.6** : Contrôler les effets du trafic sur la qualité de l'air
- **Action n°3.3.7** : Lutter contre la pollution des abords routiers

### **Orientation n°3.4 : Soutenir le développement de technologies de transport moins polluantes**

- **Action n°3.4.1** : Encourager le développement des motorisations et carburants propres

### **Orientations n°3.5 : Favoriser une urbanisation et une économie moins consommatrices de transports**

- **Action n°3.5.1** : Lutter contre l'étalement urbain
- **Action n°3.5.2** : Favoriser l'implantation d'activités adaptée aux infrastructures
- **Action n°3.5.3** : Soutenir et développer une agriculture locale durable.

## D. AMBITION n°4 : Des usagers-citoyens-contribuables conscients de leur mobilité courante

La plupart d'entre nous ont intégré que la voiture, posait de nombreux problèmes. Pourtant trop peu nombreux sommes-nous à moins l'utiliser même parmi ceux qui pourraient matériellement l'envisager. Nous allons le plus souvent chercher à adapter notre discours plutôt que notre comportement.

Pour qu'il y ait choix modal, encore faut-il que la personne ait conscience qu'il existe plusieurs possibilités! Or, nous l'avons évoqué, bien souvent les personnes semblent ignorer les alternatives au mode de déplacement qu'elles ont choisi - en particulier lorsque ce choix se porte sur l'automobile. Ce mode finit par devenir une sorte de réflexe, un conditionnement, une habitude sur laquelle il est très difficile de revenir.

Pour changer, il est donc fondamental d'avoir connaissance des alternatives, et surtout de les avoir expérimentées afin de développer une compétence de mobilité. En effet, une enquête réalisée pour le compte d'un assureur en août 2011 montre que l'écrasante majorité des français connaît le principe du covoiturage, mais que seulement un tiers d'entre eux l'envisage comme une solution possible pour leurs déplacements réguliers. Idem pour les vélos en libre-service en ville. Les transports à la demande sont en revanche peu connus, mais une fois expliqués, ils séduisent plus de 20% des interrogés. Cela prouve que la connaissance d'un mode ne suffit pas pour qu'un individu intègre ce mode à son panel de choix potentiel. Une des raisons de cette différence tient au fait que la connaissance d'alternatives est souvent indirecte : elle ne correspond pas à un vécu. Comme tout élément inconnu ou mal maîtrisé, l'alternative est alors ressentie comme ayant une charge mentale forte (inconfort, manque de maîtrise, etc.).

### **Orientation n°4.1: Aider à faire évoluer les comportements vers une mobilité plus responsable**

- **Action n°4.1.1** : Promouvoir l'intérêt du recours aux modes alternatifs à la voiture

### **Orientation n°4.2 : Montrer l'exemple**

- **Action n°4.2.1** : Adopter un plan de déplacement d'administration. «

Chacune des 45 actions proposées fait l'objet d'une fiche particulière précisant :

- son contexte,
- ses objectifs opérationnels,
- ses enjeux,
- son programme de mise en œuvre,
- ses indicateurs de résultats,
- le détail du programme :
  - la position du département,
  - les acteurs à mobiliser,
  - le budget,
  - le plan de financement,
  - le planning. «

# AMBITION n°1 : Une mobilité au service de l'attractivité économique du territoire

## **Orientation n°1.1 : Ouvrir l'Oise aux destinations nationales et internationales**

- Action n°1.1.1 : Permettre l'accès des Isariens au réseau ferré Grande Vitesse
- Action n°1.1.2 : Assurer un développement équilibré de l'aéroport de Beauvais-Tillé

## **Orientation n°1.2 : Moderniser le réseau routier pour fluidifier le trafic et désenclaver les territoires**

- Action n°1.2.1 : Réaliser les itinéraires routiers d'intérêt régional
- Action n°1.2.2 : Dévier les agglomérations saturées
- Action n°1.2.3 : Renforcer et élargir les routes sous dimensionnées
- Action n°1.2.4 : Supprimer les zones accidentogènes du réseau routier

## **Orientation n°1.3° : Participer au développement compétitif du fret fluvial et ferroviaire**

- Action n°1.3.1 : Accompagner la réalisation du Canal Seine Nord Europe
- Action n°1.3.2 : Participer à la mise au grand gabarit de l'Oise
- Action n°1.3.3 : Développer la plate-forme multimodale de Longueil Sainte-Marie

## **Orientation n°1.4 : Développer les aménagements et les services destinés aux modes doux**

- Action n°1.4.1 : Élaborer un schéma départemental des circulations douces
- Action n°1.4.2 : Aménager la Trans'Oise, colonne vertébrale du réseau de voies douces
- Action n°1.4.3 : Partager la route

## **Orientation n°1.5° : Faciliter l'accès aux sites touristiques de l'Oise**

- Action n°1.5.1 : Améliorer l'acheminement des touristes en transport collectif
- Action n°1.5.2 : Favoriser l'aménagement des chemins de randonnées touristiques «

## PERMETTRE L'ACCÈS DES ISARIENS AU RÉSEAU FERRÉ GRANDE VITESSE

### CONTEXTE

L'Oise est traversée par la ligne à grande vitesse Paris-Lille reliant Londres et Bruxelles et voit passer plusieurs dizaines de TGV par jour sans toutefois pouvoir en profiter puisque ne disposant pas de gare TGV sur son territoire. Pour bénéficier du réseau à grande vitesse national, un Isarien doit donc se rendre en dehors du département (Roissy, Paris ou Ablaincourt Pressoir dans la Somme) avec les temps de parcours et les difficultés que cela implique. Parallèlement, les flux domicile-travail entre l'Oise et la région parisienne dont la plate-forme de Roissy, ne cessent de croître dont 90% sont réalisés en voiture. Pour ces motifs, le département est très favorable au projet de liaison à grande vitesse entre Roissy et Creil (projet « Liaison Roissy Picardie ») souhaitée par Réseau Ferré de France pour améliorer le fonctionnement de la gare Roissy - Charles de Gaulle.

### OBJECTIF

Les objectifs sont de :

- connecter l'Oise aux principales capitales régionales du pays, avec des temps de trajet réduits d'une demi-heure en moyenne (du fait de l'évitement de Paris),
- placer Creil à 20 minutes de la plate-forme de Roissy et constituer de fait une alternative au transport en voiture (35 min),
- ouvrir à l'Oise des perspectives économiques dynamiques (effet de levier pour l'implantation de sièges sociaux), d'emploi et de tourisme (accès facilité à un bassin très vaste).

### ENJEUX

- Répondre au besoin de désengorgement routier et autoroutier du sud de l'Oise notamment sur la RD1017 en traversée de la Chapelle en Serval,
- provoquer le renouvellement urbain du quartier de la gare, cœur de l'agglomération de Creil auquel participe le département au travers le protocole partenarial signé en 2009 (projet « Creil Gare Cœur d'Agglomération ») dont la maîtrise d'ouvrage assurée par la Communauté de l'Agglomération Creilloise),
- faire en sorte que le projet profite également au Val d'Oise en garantissant au moins un arrêt sur son territoire ainsi que sa complémentarité avec le projet de barreau de Gonesse qui prévoit de relier le RER D au RER B.

### PROGRAMME

Le programme, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Réseau Ferré de France, est le suivant :

#### 1. Débat public confirmant l'opportunité du projet :

- Le département a participé aux réunions publiques et voté une motion favorable pour le tracé central et le scénario combiné TGV+TER avec arrêt dans le Val d'Oise

#### 2. Études et concertation :

- Définition du tracé de la ligne nouvelle de jonction (option centre ou sud), des aménagements nécessaires sur le réseau existant et définition du projet de transports : gares desservies, fréquence...
- Participation active du département au processus d'études et de concertation afin de garantir sa cohérence avec les projets d'infrastructures (routes, voies douces,...) et de services de transports publics départementaux (intermodalité fer-route)

#### 3. Enquête publique et déclaration d'utilité publique

#### 4. Études détaillées et travaux :

- Acquisitions foncières, travaux et procédures d'homologation

#### 5. Mise en service

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Mise en service dans les délais prévus,
- choix par RFF du scénario d'aménagement et du projet de transport le plus favorable à l'Oise

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-5 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1-5 : RFF - collectivités

#### Budget

- Liaison Roissy - Picardie : 255 à 340 M€ (hors aménagements du réseau ferré existant)
- Creil Gare Cœur d'Agglo : 15 à 45 M€

#### Plan de financement

Non arrêté

#### Planning

1 : 2010 ; 2 : 2011 - 2014 ; 3 : 2014 - 2015 ;  
4 : 2016 - 2020 ; 5 : 2020

## ASSURER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

### CONTEXTE

Depuis 2007, le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) composé du département de l'Oise, de la Région Picardie et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis est le nouveau propriétaire de la plateforme aéroportuaire. En 2008, son exploitation a été confiée par délégation de service public à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour une durée de 15 ans. L'aéroport de Beauvais Tillé dessert plus de soixante destinations européennes et vers le Maroc pour 3,8 millions de passagers (valeur 2012).

### OBJECTIF

- Maintenir la forte capacité d'emport (147 passagers par mouvement contre 123 pour ADP et 82 pour les aéroports de province),
- garantir la fréquentation de l'aéroport uniquement par des avions modernes du chapitre III,
- maîtriser l'urbanisation afin de minimiser l'exposition au bruit.

### ENJEUX

Développer de façon pérenne l'aéroport de Beauvais-Tillé en instaurant une meilleure articulation avec les politiques économiques et touristiques des collectivités territoriales dans le respect de l'environnement et des riverains. L'aéroport de Beauvais Tillé présente l'impact environnemental le plus faible de France.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

#### 1. Mise en œuvre du plan environnemental (20 actions à mener pour atteindre 3 objectifs) :

- lutte contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique (modification des trajectoires, fonds d'insonorisation des habitations, installation de stations de mesure)
- mise en œuvre des normes de Haute Qualité Environnementale (optimisation de la gestion des eaux et des déchets, maîtrise des consommations d'énergie)
- mise en place d'une certification environnementale (système de management, commission de suivi...)

#### 2. Adopter le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore

#### 3. Augmenter la capacité d'accueil des passagers :

- nouvelle aérogare T2 d'une surface de 7 650 m<sup>2</sup> pour augmenter la capacité d'accueil des passagers et d'améliorer la gestion des flux en période de pointe d'activité

#### 4. Installer le système d'aide à la navigation permettant l'atterrissage en tout temps (ILS catégorie 3)

#### 5. mettre en place des réseaux de transports en commun ou d'accès piétons depuis le centre-ville de Beauvais et express depuis Compiègne

#### 6. Engager un plan de valorisation touristique

- augmenter de 4 points et faire passer à 12%, la part des passagers de l'aéroport clients de la destination Beauvais < Oise < Picardie.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de destinations proposées,
- nombre de passagers transportés par année,
- nombres d'emplois directs et indirects sur la plateforme,
- nombre de passagers par nombre de mouvements, (emport moyen),
- évolution de l'exposition au bruit des riverains.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 - 6 : Co-Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1 - 4 : SAGEB

5 - 6 : CAB, Région, Office de tourisme

#### Budget

1 : 3,5 M€ ; 2 : - ; 3 : 8,5 M€ ;

4 : 14,5 M€ ; 5 : - ; 6 : 1,4 M€

#### Plan de financement

1 - 4 : SAGEB

5 - 6 : département, CAB, Région

#### Planning

1 : Achievé en 2012

2 : Achievé en 2011

3 : Achievé en 2010

4 : Achievé en 2011

5 : 2012

6 : Dès 2012

## RÉALISER LES ITINÉRAIRES ROUTIERS D'INTÉRÊT RÉGIONAL

### CONTEXTE

L'Oise présente un réseau routier structurant composé essentiellement des autoroutes A1 et A16 orientées Nord Sud, de la RN31 orientée Est Ouest et des routes départementales de la vallée de l'Oise. Ce réseau ne répond pas au besoin de mobilité entre les grands pôles régionaux et départementaux (Rouen, Soissons, Saint Quentin, Roissy, Cergy, Beauvais, Creil, Compiègne...) qui génèrent des déplacements importants. En effet, les temps de trajet sont importants pour parcourir ces itinéraires, les tracés sont inadaptés et offrent peu de possibilité de dépassement. Les conditions de sécurité sont donc dégradées. Par ailleurs, le Nord-Ouest du département ainsi que la haute vallée de l'Oise sont mal desservis et l'essor économique de ces territoires est limité par l'enclavement.

### OBJECTIF

Créer ou moderniser des axes structurants transversaux permettant :

- de relier efficacement les pôles du département aux pôles régionaux,
- d'offrir des accès satisfaisants sur l'ensemble des territoires,
- de reporter le trafic de transit sur ces liaisons structurantes pour décharger le réseau local.

### ENJEUX

Il s'agit de :

- créer les conditions nécessaires pour ouvrir et dynamiser le potentiel de développement local,
- rétablir l'équité territoriale entre les pôles ruraux et les autres pôles bénéficiant d'infrastructures modernes,
- rendre un cadre de vie satisfaisant aux habitants des territoires, en déchargeant le réseau local et en offrant des conditions de déplacement plus faciles vers les grands pôles,
- préserver les espaces naturels en sauvegardant leur intégrité et en reportant les flux sur des espaces moins sensibles. Le département est constitué de grands espaces naturels emblématiques, tels que le Parc Naturel Régional Oise Pays-de-France, le Vexin, le pays de Bray et les grands massifs forestiers de Hez, d'Halatte et de Compiègne qui contraignent fortement les possibilités de modernisation des routes existantes qui les traversent. - Réduire les consommations de sols en utilisant au mieux les infrastructures existantes, en superposant dans un même programme la création d'infrastructure ayant une fonction de déviation d'agglomération et de liaison pour un itinéraire. De plus, la création de connexions aisées entre des zones d'activités existantes renforcera leur attractivité et leur utilisation.

### PROGRAMME

Le programme se décompose en 6 grandes liaisons qui se déclinent en tranches fonctionnelles. Chacun de ces projets fait l'objet d'une fiche annexée ci-joint :

- 1. Liaison A16/A29 - Beauvais/Neufchâtel en Bray**, ouvrant le territoire vers l'Île de France par l'A16 et Rouen et le Havre par l'A29 et la Haute-Normandie,
- 2. Liaison RN31/RN2** - Plaine d'Estrées/Valois, vers l'Aisne, l'Île de France, Roissy, Benelux et Allemagne,
- 3. Liaison Creil/Chambly**, qui prolonge la RD 200 vers l'Île de France et relie l'A1 et l'A16,
- 4. Doublement de la RD 200 entre Compiègne et Creil**, afin d'assurer un itinéraire moderne suivant la vallée de l'Oise,
- 5. Désenclavement du Noyonnais** qui prolonge les infrastructures de la vallée de l'Oise vers l'Aisne et la Somme,
- 6. Liaison Méru/Gisors**, qui relie l'Eure, le Vexin et l'Île de France.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre d'études d'opportunité et de faisabilité,
- nombre de DUP accordées,
- nombres de sections en étude d'exécution et travaux,
- nombre de Km réalisés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-6** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, communes, chambres consulaires, associations représentatives.

#### Budget

- Étude : 7.4 M€
- Travaux : 1.08 Md€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise (50 - 70%)
- Région Picardie (50 - 30%)

#### Planning

À partir de 2006

## LIAISON A16/A29 BEAUVAIS / NEUFCHÂTEL-EN-BRAY

### CONTEXTE

- Le nord-ouest du département de l'Oise est principalement desservi par les RD901 et 133. Ces deux axes ne permettent pas aujourd'hui d'assurer une desserte moderne pour ce territoire.
- Par ailleurs, à l'échelle interrégionale, les déplacements entre l'est parisien et Le Havre s'effectuent par l'ouest de la région parisienne, alors qu'un itinéraire plus direct pourrait être envisagé par l'A16 jusqu'à Beauvais et une liaison vers l'A29 à Neufchâtel-en-Bray.
- Il apparaît donc que la construction d'une liaison dans le nord-ouest du département permettra de répondre à ces deux problématiques.

### OBJECTIF

Les objectifs de la liaison sont donc les suivants :

- désenclaver le Nord-Ouest du département de l'Oise;
- améliorer les échanges entre Beauvais et Neufchâtel-en-Bray,
- améliorer la relation Le Havre et le Nord de la région parisienne,
- supprimer le trafic parasite sur les RD133 et 930 induits par la RN31.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible par la présence de zones remarquables,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison du relief très marqué,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole,
- conformément au Grenelle, les fuseaux pressentis réutilisent la rocade de Beauvais et les sept kilomètres de la déviation de Troissereux.

### PROGRAMME

- 1. Débat public et études DUP** : 3 - 5 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2 - 3 ans
- 3. Travaux** : 3 - 4 ans
- 4. Linéaire** : 49 km
- 5. La section RD901**, doublement de la rocade nord de Beauvais est réalisé. La poursuite de l'itinéraire par la déviation de Troissereux a fait l'objet d'une DUP et sera réalisé par Partenariat Public Privé.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Pourcentage de report du trafic de transit sur la liaison.  
Trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-5** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Régions (Picardie, Haute-Normandie), EPCI, Communes, département de Seine-Maritime

#### Budget

Étude : 1.2 M€

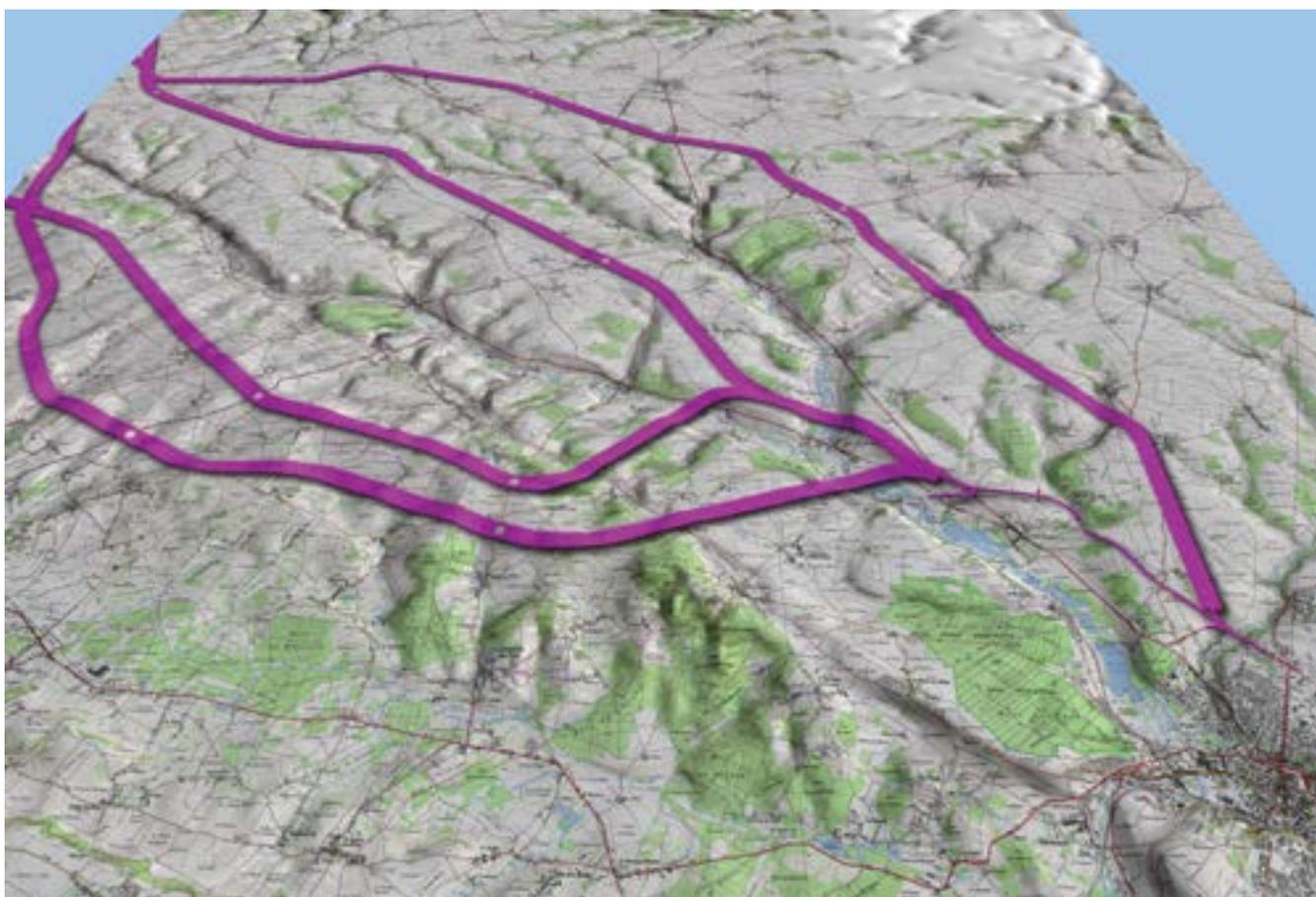
Travaux : 400 M€ (2010)

#### Plan de financement

- Région Picardie : 30% sur les études et travaux
- Département : 70% sur les études et travaux

# ACTION 1.2.1.1

## LIAISON A16/A29 BEAUVAIS / NEUFCHÂTEL-EN-BRAY



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Débat public	■	■								
Études préalables			■	■						
Procédures DUP					■					
Maîtrise foncière						■	■			
Études maîtrise d'œuvre						■	■	■		
Travaux								■	■	■

## RD901

# DÉVIATION DE TROISSEREUX

### CONTEXTE

La RD901 constitue un axe routier important dans la desserte de l'agglomération beauvaisienne. Elle est classée en 1<sup>ère</sup> catégorie et route à grande circulation et supporte un trafic de 16 000 véhicules/jour. Cet axe, constitué de la rocade Nord de Beauvais, relie la RD 1001, la RN 31 et l'autoroute A16 au Nord-Est de Beauvais.

La traversée de Troissereux est devenue problématique, notamment aux heures de pointe, compte-tenu des niveaux de trafic qui ont été observés sur cet axe.

### OBJECTIF

L'opération permettra :

- d'améliorer les liaisons régionales vers le Nord-Ouest du département et vers l'A29 en prolongeant la déviation par la liaison Beauvais - Neufchâtel,
- de fluidifier le trafic et les échanges à l'entrée de la ville de Beauvais,
- de supprimer les pertes de temps et les phénomènes de congestion dans la traverse de Troissereux,
- d'améliorer la qualité de vie des riverains de la RD901.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison du passage en limite d'une zone Natura 2000 et coupe un corridor écologique (chauves-souris),
- le milieu physique est contraignant en raison d'un relief marqué,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Arrêté de DUP** : 16 août 2011
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2 - 3 ans
- 4. Linéaire** : 7.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation.  
Trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Région, Communes

#### Budget

- Étude : 340 k€
- Travaux : 100 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise (dans le cadre d'un PPP)
- Région Picardie (30% dans le cadre du financement de la liaison A16/A29)

## RD901 DÉVIATION DE TROISSEREUX



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## LIAISON RN31/RN2

### CONTEXTE

La liaison entre la RN31, à l'ouest de l'agglomération compiégnnoise, (au sud d'Estrées Saint Denis) et la RN2 au sud de Crépy en Valois, s'effectue soit via Compiègne par la RN31 puis la RD332, soit via Senlis, par la RD 1017 puis la RD1324.

De plus, les déplacements internes à l'espace limité par la RN31 et la RN2 supposent d'emprunter des routes dont la capacité est limitée par exemple à la RD 123 de la vallée de l'Automne.

Crépy en Valois, Chevrières et les communes de la vallée de l'automne, desservies essentiellement par les RD 1324, RD 123 et RD 155, classées en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie, connaissent des nuisances liées à l'intensité du trafic, à la géométrie des voies inadaptée en agglomération.

Enfin, la création d'une zone portuaire et logistique à vocation multimodale à Longueil Sainte-Marie impose un désenclavement plus adapté en termes de bruit et d'insécurité. Les infrastructures présentent également des problèmes de congestion.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit des RD 155, RD 123, RD 332 en dehors des agglomérations traversées pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains,
- préserver la richesse patrimoniale et culturelle de la vallée de l'Automne Conformément aux orientations du Grenelle, Le projet favorise l'optimisation des voies existantes (RD 155, déviation de Chevrières, RD 200, une partie de la RD 98 et la RD 25).

Enfin, cette liaison contribue à l'attractivité du territoire et à l'ouverture du département vers l'Est en complément des 5 autres itinéraires d'intérêt interrégional.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, Natura 2000, ENS et de ZNIEFF,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison du franchissement important à prévoir (vallée de l'Oise et du coteau de la vallée de l'Automne),
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. La **liaison RN31/RN2** se décompose en 4 sections fonctionnelles : déviation de Chevrières, liaison RD 98/ RD 200 de la Basse Automne, liaison Vallée de l'Automne/ Plateau du Valois et déviation de Crépy-en-Valois.
2. **Linéaire** : 35 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Réalisation des sections.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-2** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR

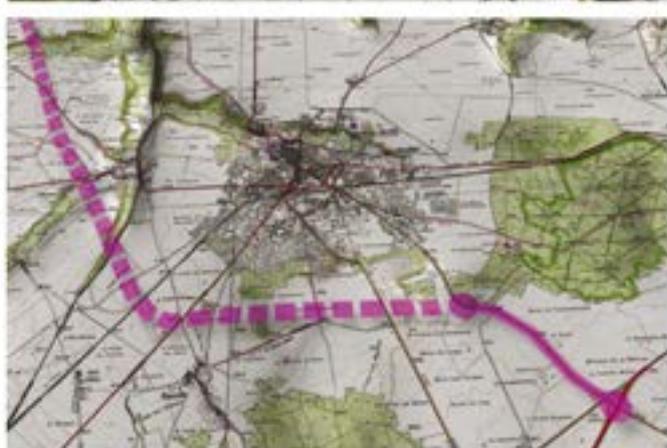
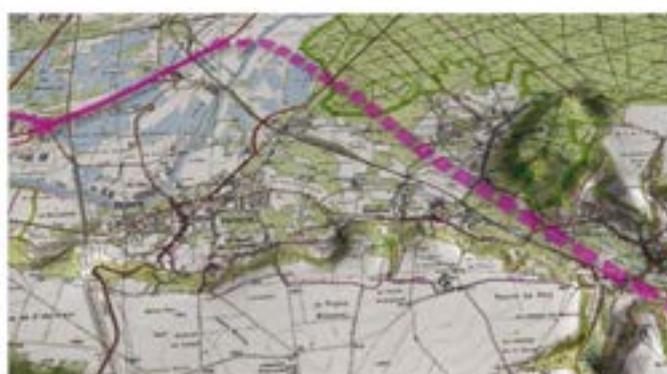
#### Budget

- Étude : 0,2 M€
- Travaux : 170 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Région Picardie

## LIAISON RN31/RN2



## DÉVIATION DE CHEVRIERES

### CONTEXTE

- Chevrières est desservie par deux routes départementales (RD 155 et RD 13) classées en 3<sup>e</sup> catégorie,
- la RD 155 reliant la RN 31 à la RD 200 est particulièrement chargée en PL (25%) liée à l'activité locale et au débouché routier que représente l'accès à la RD 200 et à l'A1,
- en outre, la géométrie de la voie, dans le bourg (configuration en baïonnette, rétrécissements) accentue d'avantage l'insécurité des riverains.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter le trafic de transit de la RD 155 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet du trafic,
- améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains.

Cette déviation s'inscrit au sein du projet de liaison RN 31/ RN 2.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison de la présence de plans d'eau, zones à dominante humide, de ZNIEFF et de boisement,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison de la présence de nombreux plans d'eau liés à l'activité gravière et d'une zone inondable faisant l'objet d'un PPRI,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Études DUP** : 3 - 4 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 8 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation
- Trafic routier résiduel en agglomération

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,3 M€
- Travaux : 30 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70%
- Région Picardie : 30%

## DÉVIATION DE CHEVRIERES



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## BARREAU DE LIAISON RD 200 - RD 98. BASSE AUTOMNE

### CONTEXTE

- Verberie, Saintines, Saint Sauveur et Béthisy Saint Pierre sont desservies par la RD 123 classée en 3<sup>e</sup> catégorie.
- Cette route présente une géométrie étroite et sinueuse dans les villes qu'elle traverse.
- En ville, les nuisances liées au mauvais écoulement du trafic sont importantes en termes de bruit et d'insécurité.
- La création du Port intérieur Paris Oise nécessitera un raccordement adapté au réseau routier départemental.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD en dehors des agglomérations pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps du trafic de transit,
- améliorer le cadre de vie des riverains,
- desservir les zones d'activités locales.

Ce barreau reliant la RD 200 à la RD98, déjà constitué de 700m, réalisé par la CCBA, à partir du rondpoint sur la RD 932A à l'entrée de Verberie, s'inscrit au sein du projet de liaison RN31-RN2 .

### ENJEUX

- Le milieu naturel est sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, de biocorridors «grande faune», de zones naturelles remarquables. Le milieu physique est fortement contraignant en raison du franchissement de l'Oise,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Études DUP** : 3-5 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 8 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, Autres : SNCF

#### Budget

- Étude : 0,5 M€
- Travaux : 20 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Partenaires

## BARREAU DE LIAISON RD 200 - RD 98. BASSE AUTOMNE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## LIAISON VALLÉE DE L'AUTOMNE - PLATEAU DU VALOIS

### CONTEXTE

La vallée de l'automne et le plateau du Valois sont desservies par trois routes départementales (RD 123, RD98 et RD25) classées en 3<sup>e</sup> catégorie. Cependant ces voies souvent étroites, ont un tracé sinueux et dangereux.

D'autre part, l'absence de liaison routière moderne entre la Vallée de l'Automne et le plateau du Valois est un frein aux projets de développements économiques de ce secteur.

### OBJECTIF

L'opération consiste à dévier les RD 123, RD 98 et RD 25 afin de reporter leur trafic de transit en dehors des agglomérations traversées pour :

- supprimer les congestions,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains et plus particulièrement leur sécurité.

Cette déviation s'inscrit au sein du projet de liaison RN31-RN2.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est sensible en raison de la présence de zones naturelles remarquables, notamment sur les coteaux de la vallée de l'Automne,
- le milieu physique est peu contraignant, mis à part le relief de la vallée de l'Automne,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Études DUP** : 3-4 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 10 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,4 M€
- Travaux : 35 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70%
- Région Picardie : 30%

## LIAISON VALLÉE DE L'AUTOMNE - PLATEAU DU VALOIS



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## DÉVIATION DE CRÉPY-EN-VALOIS

### CONTEXTE

Crépy en Valois est desservie par trois routes départementales (RD 1324, RD136, et RD 332) classées en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie. La convergence de ces voies dans le bourg provoque des retenues significatives, impactant fortement la qualité de vie des riverains et les temps de trajet des usagers. La géométrie des voies, dans le bourg (configuration en baïonnette, rétrécissements) accentue d'avantage l'insécurité des riverains.

### OBJECTIF

L'opération consiste à créer le contournement de Crépy-en-Valois par le sud, reliant les RD 1324 et RN 2 mais également les axes sécants RD 136, RD 332 et RD 25 afin de reporter le trafic de transit en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains.

Cette déviation s'inscrit au sein du projet de liaison RN 31- RN 2/Déviations de Chevrières, de la vallée de l'Automne et de Crépy en Valois.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, de ZNIEFF, de ZICO, d'ENS et de biocorridor grande faune,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison de la présence d'un relief marqué,
- L'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-4 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 9 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, Autres : SNCF, RFF...

#### Budget

- Étude : 0,5 M€
- Travaux : 55 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70%
- Région Picardie : 30%

## DÉVIATION DE CRÉPY-EN-VALOIS



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## LIAISON CREIL-CHAMBLY

### CONTEXTE

La liaison Creil - Chambly fait partie des grands itinéraires d'intérêt interrégional. Le plateau de Thelle, la vallée de l'Oise et notamment les agglomérations de Creil/Nogent-sur-Oise/Montataire, Thiverny, Saint-Leu-D'esserent, Précly-sur-Oise, Blaincourt-les-Précly ne présentent pas d'infrastructures routières adaptées à l'activité.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit des RD 200, RD 92, RD929 en dehors des agglomérations traversées pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Conformément aux orientations du Grenelle, le projet intègre la réutilisation de voies existantes (RD 1016-RD 201-RD 200, contournement sud est de Creil ; le barreau RD 49/RD 1001 sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays de Thelle Cette liaison contribue à l'attractivité du territoire et s'inscrit au sein d'une synergie de développement des grands axes routiers et participe à la création d'un itinéraire de traverse du département, permettant la jonction entre l'Aisne et le Val d'Oise.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de ZNIEFF, de la proximité de site Natura 2000,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison de franchissements importants à prévoir : doublement du franchissement de l'Oise, coteaux de l'Oise,
- l'occupation humaine est particulièrement contrastée : essentiellement urbaine dans le bassin creillois et rurale sur le plateau de Thelle.

### PROGRAMME

- 1. La liaison Creil/Chambly** se décompose en 4 sections fonctionnelles : contournement sud-est de Creil (RD 1016-201-200), déviation de Saint-Leu d'Esserent, Villers-sous-Saint-Leu et Précly-sur-Oise (RD92-603), déviation de Crouy-en-Thelle (RD92), liaison RD49-RD1001 sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays-de-Thelle et la déviation de Neuilly-en-Thelle (qui a fait l'objet d'une étude spécifique),
- 2. Linéaire** : 25.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Réalisation des sections fonctionnelles.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR, Autres : SNCF, RFF...

#### Budget

- Étude : 0,15 M€
- Travaux : 122 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70%
- Région Picardie : 30%

## LIAISON CREIL-CHAMBLY



## CONTOURNEMENT SUD EST DE CREIL RD 1016- RD 201- RD 200

### CONTEXTE

- Nogent sur Oise et Montataire, communes urbaines, sont traversées par la RD 200 classée en 1<sup>ère</sup> catégorie.
- En ville, les nuisances liées à l'intensité du trafic sont très importantes en termes de bruit et d'insécurité et l'infrastructure présente des problèmes de congestion.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-4 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 3-4 ans
4. **Linéaire** : 5 km

### OBJECTIF

L'opération consiste, en utilisant l'infrastructure, à reporter les trafics de transit de la RD 200 sur le barreau RD 1016- RD 201- RD 200, contournant par le sud-est l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Ce barreau s'inscrit au sein d'une liaison interrégionale reliant Creil à Chambly.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de l'absence de zones et de sites remarquables,
- le milieu physique est très fortement contraignant en raison du doublement du franchissement de l'Oise et du réaménagement de l'échangeur dénivelé RD201/RD 200,
- l'occupation humaine est essentiellement urbaine.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR, Autres : SNCF, RFF...

#### Budget

- Étude : 0,4 M€
- Travaux : 49 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Région Picardie

## CONTOURNEMENT SUD EST DE CREIL RD 1016- RD 201- RD 200



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## CARREFOUR RD 1016/RD 201 DIT DE LA PIERRE BLANCHE

### CONTEXTE

La RD1016 est une route nationale d'intérêt locale (RNIL) transférée au département en 2006. Elle franchit la RD 201 au niveau du plateau de Creil par un ouvrage qui forme un giratoire dénivelé. Cette intersection connaît des dysfonctionnements aux heures de pointes, liés au principe du carrefour qui crée une coupure sur la voie la plus chargée. Il en résulte des remontées de files importantes qui rendent parfois difficiles les accès sur l'ensemble du secteur. La RD 1016 et la RD 201 sont classées en 1<sup>ère</sup> catégorie et supportent respectivement un trafic moyen journalier annuel de 28 000 véh/j et de 22 530 véh/j.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif d'améliorer les échanges avec la RD 201 de manière à rendre plus attractif l'itinéraire RD 1016-RD 201-RD92, d'assurer la continuité de la RD 1016 à 2x2 voies sans échange à niveau entre Clermont et le carrefour du Verbois à Saint-Maximin et d'améliorer la sécurité sur cet échangeur. Les RD 1016 et 201 constituent une section du projet de liaison Creil - Chambly.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible dans la mesure où le projet s'inscrit sur une zone urbanisée et qu'il est peu consommateur d'espace. La zone d'étude s'inscrit en partie dans le Parc Naturel Régional Oise - Pays-de-France et dans un espaces naturels sensibles,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison d'une absence de relief. Cependant, la réalisation du projet est complexe car il s'agit d'inverser la dénivellation des deux routes et de construire un ouvrage d'art sous circulation,
- l'occupation humaine correspond à des zones urbaines mixtes, commerciales et d'activités. Des massifs forestiers se développent à l'Est. En outre le projet est situé sur un site classé au paysage.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Diminution des phénomènes de congestion.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-3 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR

#### Budget

- Étude : 0,270 M€
- Travaux : 25 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## CARREFOUR RD 1016/RD 201 DIT DE LA PIERRE BLANCHE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 92-RD 603 DÉVIATION DE ST-LEU-D'ESSERENT/VILLERS-SOUS-ST-LEU/ PRÉCY-SUR-OISE

### CONTEXTE

- Saint-leu d'Esserent, Villers-sous-Saint-leu et Précý-sur-Oise, sont traversées par la RD 92 classée en 2<sup>e</sup> catégorie. Elle est sécante en agglomération avec la RD 44 provenant du sud du département et qui draine également un trafic important,
- en ville, les nuisances liées à l'intensité du trafic et la présence importante de PL (jusqu'à 11%) sont importantes en termes de bruit et d'insécurité,
- l'infrastructure présente des problèmes de congestion.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD 92 en dehors des agglomérations pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Ce barreau s'inscrit au sein d'une liaison interrégionale reliant Creil à Chambly.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de ZNIEFF niveau 1, de la proximité de sites Natura 2000,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison d'une topographie peu mouvementée mise à part les coteaux de l'Oise et l'absence d'ouvrage de franchissement,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole, ponctuellement périurbaine.

### PROGRAMME

- 1. Études DUP** : 3-4 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 9,5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR

#### Budget

- Étude : 0,7 M€
- Travaux : 50 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Région Picardie

## RD 92-RD 603 DÉVIATION DE ST-LEU-D'ESSERENT/VILLERS-SOUS-ST-LEU/PRÉCY-SUR-OISE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 92 DÉVIATION DE CROUY-EN-THELLE

### CONTEXTE

- La future liaison Creil-Chambly empruntera la RD 92 qui dessert Crouy-en-Thelle, classées en 3<sup>e</sup> catégorie,
- en ville, les nuisances liées aux prévisions de trafic à la mise en service de la liaison Creil/Chambly seront alors importantes en matière de bruit et d'insécurité. L'infrastructure actuelle ne présentera plus les caractéristiques géométriques suffisantes.

### OBJECTIF

L'opération consiste à dévier la RD 92 en dehors de l'agglomération de Crouy-en-Thelle pour :

- prévenir les congestions en centre-ville,
- préserver le cadre de vie des riverains,
- adapter un tracé conforme aux prévisions de trafic dans le cadre de la liaison Creil/Chambly.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de l'absence de zones et de sites remarquables,
- le milieu physique n'est pas contraignant en raison de l'absence de relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Études DUP** : 3-5 ans
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 13 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Région Picardie

## RD 92 DÉVIATION DE CROUY-EN-THELLE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 929 DÉVIATION DE NEUILLY-EN-THELLE

### CONTEXTE

- Cette liaison a vocation à devenir un axe majeur de transit Nord-Est traversant le pays de Thelle,
- Neuilly-en-Thelle est desservie par 4 routes départementales (RD 929, RD 92, RD 609 et RD 49) classées en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégorie compte tenu du trafic qu'elle supporte jusqu'à 4 700 v/j et conformément au règlement départemental. Ces 4 RD convergent dans l'agglomération. Des retenues sont ainsi constatées, impactant fortement la qualité de vie et créant un sentiment permanent d'insécurité.

### OBJECTIF

Cette déviation s'inscrit au sein du projet de liaison Creil/Chambly.

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD 929 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville du trafic local,
- réduire les temps de trajet du trafic de transit,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

### ENJEUX

- Le projet n'est pas contraignant sur le milieu naturel et le milieu physique,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Arrêté de DUP** : 11 février 2008
- 2. Maîtrise foncière** : avril 2012
- 3. Travaux** : mise en service en 2013
- 4. Linéaire** : 4 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Diminution des phénomènes de congestion.
- Trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Communes, Communautés de communes

#### Budget

- Étude : 0,2 M€
- Travaux : 10 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 929 DÉVIATION DE NEUILLY-EN-THELLE



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## LIAISON MÉRU-GISORS

### CONTEXTE

- Région Le Sud-Ouest de l'Oise, malgré la dynamique créée par le développement de l'Île-de-France, ne dispose pas d'itinéraire moderne de circulation routière,
- la liaison actuelle Méru-Gisors nécessite d'emprunter un réseau peu satisfaisant d'un point de vue de sécurité et de confort par ses voies étroites et sinueuses, et par les traversées de plusieurs agglomérations comme Ivry-le-Temple, Fleury, Loconville et Chaumont-en-Vexin,
- le trafic sur l'itinéraire varie entre 2 000 et 10 000 véhicules/jour suivant les différentes sections de la zone d'étude.

### OBJECTIF

- Les objectifs de l'opération sont d'améliorer la géométrie des voies hors agglomération afin de leur donner des caractéristiques adaptées et de supprimer les traverses d'agglomérations difficiles en créant des déviations (Trie Château, Chaumont-en-Vexin, Fleury et Ivry-Le-Temple),
- par ailleurs, le projet améliorera le maillage du territoire et permettra une meilleure desserte des zones d'activités du secteur. La liaison Méru-Gisors se situe en frange de l'Île-de-France et participera à l'amélioration des échanges entre les départements de l'Oise, du Val d'Oise et de l'Eure,
- par ailleurs, elle offrira un accès à l'A16 à Amblainville, tout en consolidant les échanges avec les principales routes départementales du secteur dont les RD 927, 5, 3, et 153 qui sont des voies de liaison Oise / Val d'Oise.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, de ZNIEFF et du périmètre du PNR,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. La liaison Méru/Gisors** se décompose en cinq sections fonctionnelles : déviation d'Ivry-le-Temple, déviation de Fleury, déviation de Chaumont-en-Vexin, le renforcement et calibrage des RD105 et 923 et la déviation de Trie-Château (qui a fait l'objet d'une étude spécifique).
- 2. Linéaire** : 19.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Réalisation des sections fonctionnelles.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-2** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

• Étude : 0,15 M€

#### Plan de financement

• Département de l'Oise  
• Région Picardie

## LIAISON MÉRU-GISORS



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études d'opportunité										
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 105 DÉVIATION D'IVRY LE TEMPLE

### CONTEXTE

La RD 105, classée en 3<sup>e</sup> catégorie, présente une géométrie étroite et sinueuse dans la traverse d'Ivry-le-Temple qui n'est pas adaptée au trafic de 2 300 véhicules/jour qu'elle supporte.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD 105 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

La déviation d'Ivry le temple fait partie de la liaison Gisors-Méru par les RD 923 et 105.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de la présence de zones à dominante humide,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 4.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Diminution du nombre d'accidents, diminution des phénomènes de congestion,
- pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 14 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 105 DÉVIATION D'IVRY LE TEMPLE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 923 DÉVIATION DE FLEURY

### CONTEXTE

La RD 923, classée en 3<sup>e</sup> catégorie, présente une géométrie étroite et sinueuse dans la traverse Fleury qui n'est pas adaptée au trafic de 3 000 véhicules/jour qu'elle supporte.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD 923 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

La déviation de Fleury fait partie de la liaison Gisors-Méru par les RD 923 et 105.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de la présence de zones à dominante humide,
- le milieu physique est n'est pas contraignant en raison d'absence de relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 1.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Diminution du nombre d'accidents, diminution des phénomènes de congestion,
- pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 9 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 923 DÉVIATION DE FLEURY



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 923 DÉVIATION DE CHAUMONT-EN-VEXIN

### CONTEXTE

La RD923, classée en 3<sup>e</sup> catégorie, présente une géométrie étroite et sinueuse dans la traverse Chaumont-en-Vexin qui n'est pas adaptée au trafic de 3 000 véhicules/jour qu'elle supporte.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de la RD 923 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

La déviation de Chaumont-en-Vexin fait partie de la liaison Gisors-Méru par les RD923 et 105.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, de ZNIEFF et de corridors écologiques,
- la qualité des paysages est remarquable,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 4.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Diminution du nombre d'accidents, diminution des phénomènes de congestion,
- pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, RFF

#### Budget

- Étude : 0,4 M€
- Travaux : 19 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 923 DÉVIATION DE CHAUMONT-EN-VEXIN



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 981 DÉVIATION DE TRIE CHÂTEAU

### CONTEXTE

La RD 981, classée 2<sup>e</sup> catégorie, est un axe assurant des liaisons à caractère interrégional, desservant des pôles économiques importants. Cette route traverse l'agglomération de Trie-Château.

La fluidité du trafic de 9 500 véhicules/j dont 8% de poids lourds est perturbée en raison de la présence d'un alternat lié notamment au passage de la circulation par une étroite porte fortifiée classée monument historique. Des retenues sont ainsi constatées impactant fortement la qualité de vie des riverains. Des pics pouvant atteindre 70 dB (A) lors des passages de poids lourds ont été constatés.

### OBJECTIF

La déviation de Trie-Château fait partie de la liaison Gisors-Méru par les RD923 et 105 dont l'étude d'opportunité et de faisabilité est à lancer.

L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, surtout le trafic poids lourds (760 PL/j), d'améliorer la sécurité et de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée de la commune.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, de ZNIEFF et de corridors écologiques,
- le milieu physique est contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole,
- le projet nécessite le franchissement d'une voie ferrée.

### PROGRAMME

1. **Arrêté de DUP** : 16 janvier 2008
2. **Maîtrise foncière** : horizon 2013
3. **Travaux** : 3 ans
4. **Linéaire** : 5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, RFF, CG27

#### Budget

- Étude : 0,104 M€
- Travaux : 25 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70 %
- Région Picardie : 30 % dans le cadre du financement de la liaison Méru/Gisors

## RD 981 DÉVIATION DE TRIE CHÂTEAU



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## DÉSENCLAVEMENT DU NOYONNAIS

### CONTEXTE

Le Nord Est du département est principalement desservi par les RD 1032 et 932 qui sont issues de la RN 32, route nationale d'intérêt local (RNIL) transférée au département en 2006. Cette voie relie Compiègne à Noyon et au-delà Roye, Ham et Chauny par les RD 934, 932 et 1032. L'itinéraire Compiègne Noyon à fait l'objet de modernisation par la mise à 2x2 voies de la section Compiègne - Ribécourt et la déviation Sud de Noyon.

Le territoire est concerné par la construction du canal Seine nord Europe et le projet de plate-forme multimodale du Noyonnais. Cela nécessite d'offrir des voies adaptées pour écouler le trafic induit sur le territoire.

### OBJECTIF

Les objectifs de l'opération sont :

- de dévier le flux transitant actuellement dans les agglomérations de Chiry-Ourscamps, Passel et Noyon et de diminuer les nuisances dans ces agglomérations,
- d'améliorer les liaisons régionales vers la Somme, l'Aisne et sur l'ensemble de la Vallée de l'Oise, de relier les grands axes routiers et autoroutiers (A1, A26, A29),
- d'augmenter le report modal vers la plate-forme du Noyonnais et le canal Seine Nord.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, Natura 2000 et de ZNIEFF,
- le milieu physique est peu contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

**Le désenclavement du Noyonnais** se décompose en quatre sections fonctionnelles : Liaison Ribécourt - Noyon, contournement Ouest de Noyon, aménagement de la RD934 vers Roye et de la RD1032 vers Chauny.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Réalisation des sections fonctionnelles.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

Décliné sur chaque section fonctionnelle

#### Plan de financement

- État
- Région Picardie
- Département de l'Oise

## RD 1032 LIAISON RIBÉCOURT - NOYON

### CONTEXTE

Cette déviation s'inscrit au sein d'une liaison interrégionale reliant Compiègne, Roye et Ham. Dans une logique d'itinéraire, elle est destinée à assurer la jonction entre deux tronçons modernisés antérieurement : la liaison Compiègne - Ribécourt, d'une part, et la déviation Sud de Noyon d'autre part. Cette opération entre dans le cadre du désenclavement du Noyonnais au même titre que l'aménagement en voie rapide de la RD 934 entre Noyon et Roye et de la RD 1032 entre Noyon et l'Aisne. Le territoire desservi est concerné par la construction du canal Seine nord Europe et le projet de plate-forme multimodal du Noyonnais. Le fonctionnement de la RD 1032, classée en 1<sup>ère</sup> catégorie, est actuellement perturbée en raison du trafic supportée, qui atteint la limite de capacité de la voie (16 000 véhicules / jour dont 15% de poids lourds) et de la traversée des agglomérations de Chiry-Ourscamps et Passel. Des retenues sont constatées, impactant fortement la qualité de vie des riverains et renforçant un sentiment permanent d'insécurité dans les traverses des agglomérations.

### OBJECTIF

Le projet de déviation de la RD 1032 permettra :

- de dévier le flux transitant actuellement dans les agglomérations de Chiry-Ourscamps et Passel,
- de diminuer les nuisances dans ces agglomérations,
- d'améliorer les liaisons régionales,
- d'assurer la continuité de la section Compiègne - Ribécourt,
- de fluidifier la circulation entre les pôles urbains de Compiègne, Noyon, Chauny, Tergnier et Saint-Quentin,
- de relier les grands axes routiers et autoroutiers (A1, A26, A29),
- d'augmenter le report modal (canal Seine Nord).

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, Natura 2000 et de ZNIEFF,
- le milieu physique est peu contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est agricole.

### PROGRAMME

1. **Arrêté de DUP** : 25 mars 2008
2. **Maîtrise foncière** : faite
3. **Travaux** : 5 ans
4. **Linéaire** : 8 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution des phénomènes de congestion et diminution du trafic PL sur le réseau non structurant.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 100 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 50 %
- Région Picardie : 50 %

## RD 1032 LIAISON RIBÉCOURT - NOYON



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## DÉVIATION DE NOYON

### CONTEXTE

- Noyon est desservie par 4 routes départementales (RD 1032, RD 938, RD 934 et RD 932) classées en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie compte tenu du trafic qu'elles supportent jusqu'à 20 000 véhicules / jour. Ces 4 RD convergent en étoile au centre de la ville. La définition du contournement de Noyon est conditionnée à l'avancement du canal Seine nord Europe (CSNE),
- en ville, les nuisances liées à l'intensité du trafic sont importantes en termes de bruit et d'insécurité et de congestion. La construction du CSNE et d'une plateforme multimodale à l'ouest de la ville nécessite un raccordement adapté.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit des RD 1032, RD 938, RD 934 et RD 932 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Cette opération entre dans le cadre du désenclavement du Noyonnais au même titre que la liaison Ribécourt - Noyon, l'aménagement en voie rapide de la RD934 entre Noyon et Roye et de la RD1032 entre Noyon et l'Aisne.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, Natura 2000 et de ZNIEFF,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison d'un relief peu marqué. Le rétablissement de la RD934 réalisé dans le cadre du CSNE complètera le projet de contournement,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 6 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

EPCI, Commune, VNF, Région, État

#### Budget

- Étude : 0.4 M€
- Travaux : 26 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## DÉVIATION DE NOYON



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 934 AMÉNAGEMENT EN VOIE RAPIDE ENTRE NOYON ET ROYE

### CONTEXTE

La RD934 est une liaison importante entre Noyon et Roye classée en 3<sup>e</sup> catégorie et supportant un trafic d'environ 63 000 véhicules/jour dont 11% de poids lourds. Elle passe à proximité des agglomérations de Beaurains-les-Noyon, Porquéricourt, Sermaize, Lagny, Candor, Catigny, Ecuville, Avricourt, Margny-aux-Cerises et coupe les routes d'accès à ces communes. C'est une voie rectiligne sujette à de nombreux accidents. Dans les cinq dernières années, elle a fait l'objet de 12 accidents dont 7 tués, 7 blessés graves et 3 blessés légers. L'opération consiste donc à aménager et sécuriser cette section.

### OBJECTIF

L'opération entre dans le cadre du désenclavement du Noyonnais au même titre que la liaison Ribécourt - Noyon, de l'aménagement en voie rapide de la RD1032 entre Noyon, l'Aisne et le contournement de Noyon.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est peu sensible en raison de la présence de zones humides,
- le milieu physique est peu contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 15 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution du nombre d'accidents.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

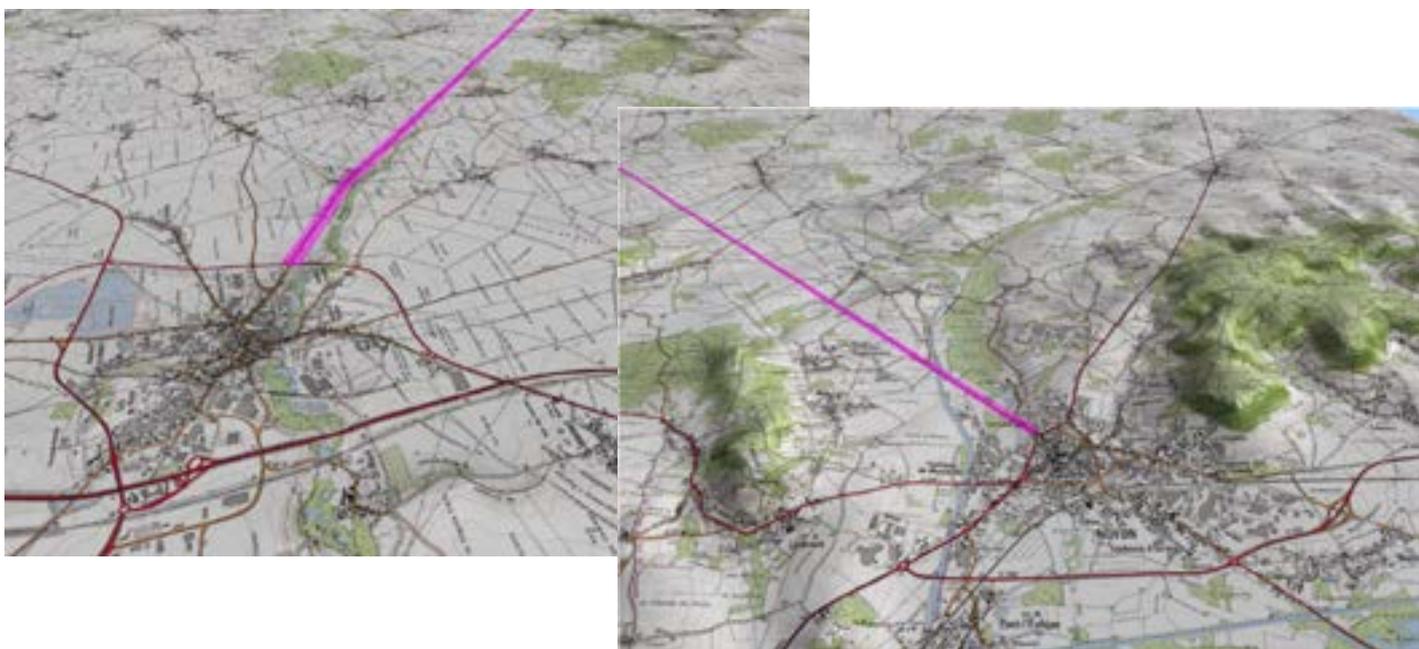
#### Budget

- Étude : 0,5 M€
- Travaux : 45 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 934 AMÉNAGEMENT EN VOIE RAPIDE ENTRE NOYON ET ROYE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1032 AMÉNAGEMENT ENTRE NOYON ET L'AISNE

### CONTEXTE

La RD1032 est une route nationale d'intérêt locale (RNIL), classée en 1<sup>ère</sup> catégorie, transférée au département en 2006. Elle passe à proximité des agglomérations de Morlincourt, Salency, Baboeuf, Mondescourt et Appilly et coupe les routes d'accès à ces communes, avec un trafic routier important d'environ 10 300 véhicules/jour dont 12% de poids lourds. Dans les cinq dernières années, elle a fait l'objet d'une dizaine d'accidents dont 2 tués, 6 blessés graves et 5 blessés légers. L'opération consiste donc à aménager et sécuriser cette section.

### OBJECTIF

- L'opération a pour objectif d'améliorer la sécurité et d'aménager les carrefours des voies d'accès aux villages riverains et de moderniser la liaison,
- l'opération s'inscrit dans la continuité de la liaison Ribécourt/Noyon et contribue au désenclavement du Noyonnais au même titre que la liaison Ribécourt - Noyon, de l'aménagement en voie rapide de la RD934 entre Noyon et Roye et du contournement de Noyon.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est peu sensible,
- le milieu physique est peu contraignant,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 6 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution du nombre d'accidents.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0.4 M€
- Travaux : 15 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 1032 AMÉNAGEMENT ENTRE NOYON ET L' AISNE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## MISE À 2X2 VOIES DE LA RD 200 ENTRE LA RD 1016 ET LA RD 1017

### CONTEXTE

La RD 200 constitue un itinéraire important Sud - Nord Est du département de l'Oise et relie les villes de Compiègne et Creil. Elle est classée en première catégorie. La RD 200 est déjà à 2x2 voies entre Compiègne et Pont-Sainte-Maxence ainsi que sur l'échangeur de Rieux.

### OBJECTIF

- L'opération a pour objet d'améliorer la sécurité sur cette section, de supprimer les points de congestion, notamment à hauteur de Villers-Saint-Paul et d'offrir aux usagers une liaison moderne et homogène à 2x2 voies entre les pôles de Compiègne et de Creil,
- ce projet s'inscrit dans la continuité du programme de doublement de la RD 200 depuis Compiègne. Il complète les projets de la RD 1032 Ribécourt - Noyon, de la liaison Creil - Chambly pour former un axe structurant sur l'ensemble de la vallée de l'Oise.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, Natura 2000 et de ZNIEFF. On notera également la proximité du marais de Sacy-le-Grand, l'existence de corridors écologiques sur le secteur de Brenouille, Monceaux et Les Ageux. Le projet se situe en bordure du périmètre du PNR,
- le milieu physique est contraignant en raison de la présence d'eau à faible profondeur, ce qui complique la conception du projet et de son assainissement. Le projet est impacté par le PPRI,
- l'occupation humaine est principalement urbaine sur le territoire Villers-Saint-Paul et parfois agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 8 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution du nombre d'accident et des phénomènes de congestion.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

EPIC, Communes, Région, État, PNR

#### Budget

- Étude : 0.35 M€
- Travaux : 80 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70%
- Région Picardie : 30%

## MISE À 2X2 VOIES DE LA RD 200 ENTRE LA RD 1016 ET LA RD 1017



Phases	2012	2013	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## CONTOURNER LES AGGLOMÉRATIONS SATURÉES

### CONTEXTE

Le trafic sur le réseau routier principal de l'Oise est constitué de flux de transit mais aussi de déplacements importants entre les lieux de résidence et les pôles d'activités. Le réseau supporte ce cumul, dont la composante, domicile / travail, est essentiellement pendulaire. Des zones de congestions sont observées aux heures de pointe sur les zones agglomérées traversées par ces itinéraires. Par ailleurs, sur le réseau secondaire, des difficultés de circulation sont aussi observées dans certaines agglomérations en raison d'une largeur insuffisante de la voie. Dans tous les cas, l'infrastructure ne répond pas au besoin pour les usagers et est source de nuisances et d'insécurité pour les riverains.

### OBJECTIF

L'objectif est de :

- supprimer les difficultés de circulation en agglomération,
- d'offrir aux usagers des itinéraires fluides, permettant des gains de temps,
- de permettre des conditions de circulation en toute sécurité,
- de rétablir une qualité de vie pour les riverains en supprimant les nuisances liées à la circulation,
- de faciliter les accès aux territoires et renforcer leur attractivité.

### ENJEUX

Les principaux enjeux concernent :

- la préservation des sites naturels, des paysages et de la ressource en eau,
- la maîtrise des consommations d'espace par l'infrastructure et le développement urbain susceptible d'être induit,
- la prise en compte des modes de transport alternatifs à la voiture en intégrant notamment des liaisons douces aux projets,
- la desserte des zones d'activités.

### PROGRAMME

Le programme se décompose en 27 projets de déviations dont 12 sont des sections fonctionnelles issues des itinéraires d'intérêt régional. Chacun de ces projets fait l'objet d'une fiche annexée ci-joint et sont classés en fonction de leur état d'avancement :

- 1. 8 DUP prononcées ou en cours de procédure :** RD234 Bresles, RD137 Mouy, RD932 Thourotte, RD1001 Aéroport, RD901 Troissereux, RD929 Neuilly en Thelle, RD981 Trie Château, RD62 Mogneville,
- 2. 8 Études préalables lancées :** RD922 Plailly, RD927 Amblainville et Méru, RD1017 Pont-Ste-Maxence, RD1017 La-Chapelle-en-Serval, RD1330 Senlis, RD155 Chevrières, RD1234-RD25 Crépy en Valois, RD1032-934 Noyon,
- 3. 10 Études à lancer :** RD92-RD603 Saint Leu d'Esserent-Villers Sous Saint Leu-Précy sur Oise, RD92 Crouy en Thelle, RD1001 Breteuil, RD15 Mélicocq, RD1001 Noailles, RD1001 Ste-Geneviève, RD12 St-Claude, RD105 Ivry le Temple, RD923 Fleury, RD923 Chaumont en Vexin.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de DUP accordées,
- nombres de sections en étude d'exécution et travaux,
- nombre de déviations réalisées.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-3 :** Pilote

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, communes, chambres consulaires, associations représentatives.

#### Budget

(Hors opérations intégrées dans une liaison)

**1 :** Travaux 55 M€

**2 :** Études 2M€, Tx 163M€

**3 :** Études 1.5M€, Tx 89M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Études

**1 :** 2006-2013, **2 :** 2006-2016, **3 :** 2013-2017

## RD 12-RD 931 DÉVIATION DE BRESLES

### CONTEXTE

- Actuellement, la liaison RD 12-RD 931 entre Bailleul-sur-Thérain et Bresles se fait par la RD 125. Elle traverse la commune de Bresles et permet de rejoindre la RN 31. Or cette voie de 3<sup>e</sup> catégorie n'est pas adaptée à un trafic de 4 000 véhicules/j dont 8% de poids lourds générant insécurité et nuisances pour les riverains,
- les activités d'ores et déjà présentes sur les communes de Bresles et Bailleul-sur-Thérain, et le développement attendu de la zone d'activités de Bresles, notamment sous la forme d'entrepôts voués à la logistique, devraient conduire à une évolution croissante du trafic, notamment poids lourds. D'où l'importance de proposer une connexion adaptée entre la RD 12 et la RN 31.

### OBJECTIF

- Les objectifs de l'opération sont d'apporter deux réponses principalement en terme :
- de trafic et de sécurité : assurer plus de sécurité pour les usagers et les riverains en réduisant le trafic de transit en traverse d'agglomération,
  - économique : faciliter l'accès aux zones économiques et industrielles actuelles sur les communes de Bailleul-sur-Thérain et Bresles (au niveau de la RD931 et de la RD12) et leurs extensions futures.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison du passage en limite d'une ZNIEFF,
- le milieu physique ne présente aucune contrainte,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 08 octobre 2009
2. **Maîtrise foncière** : 2013
3. **Travaux** : mise en service en 2014
4. **Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,115 M€
- Travaux : 6,45 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 12-RD 931 DÉVIATION DE BRESLES



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 12 DÉVIATION DU HAMEAU DE SAINT-CLAUDE

### CONTEXTE

La RD12, classée en 3<sup>e</sup> catégorie, présente une géométrie étroite et sinueuse dans la traverse du hameau de Saint-Claude. Par ailleurs, la voie ne comporte pas de trottoirs et les habitations sont proches de la route. La sécurité des usagers et des riverains est donc très compromise sur cette section qui n'est pas adaptée au trafic de 3 500 véhicules/jour qu'elle supporte. La RD 12 puis la RD 123 représentent une liaison inter cantonale entre Mouy et Montataire.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, d'améliorer la fluidité et la sécurité des usagers, et enfin de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée du hameau.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison de la présence de la vallée du Thérain, de sa zone humide de biocorridors et de nombreux massifs boisés,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison du relief.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Communes

#### Budget

- Étude : 0.25 M€
- Travaux : 16 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 12 DÉVIATION DU HAMEAU DE SAINT-CLAUDE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 15 DÉVIATION DE MÉLICOCQ ET CHEVINCOURT

### CONTEXTE

La RD15 est classée en 3<sup>e</sup> catégorie et présente une géométrie étroite et sinueuse notamment dans les traverses de Machemont et Chevincourt qui la rend peu adaptée pour le trafic qu'elle supporte, qui est d'environ 3 100 véhicules/jour. Le projet consiste donc à créer une déviation de cette RD15.

### OBJECTIF

- L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, d'améliorer la fluidité, la sécurité des usagers et de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée des communes. Elle a aussi pour objet d'ouvrir le territoire depuis l'échangeur de la RD 1032 à Thourotte vers l'ouest du canton de Ribécourt-Dreslincourt et Ressons-sur-Matz,
- la RD 15 est une liaison inter cantonale importante qui offre un accès sur la RD 1032 d'une part, la RD 938 et l'accès à l'autoroute A1 à Ressons-sur-Matz d'autre part.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides, de la vallée du Matz, et d'une ZNIEFF,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes

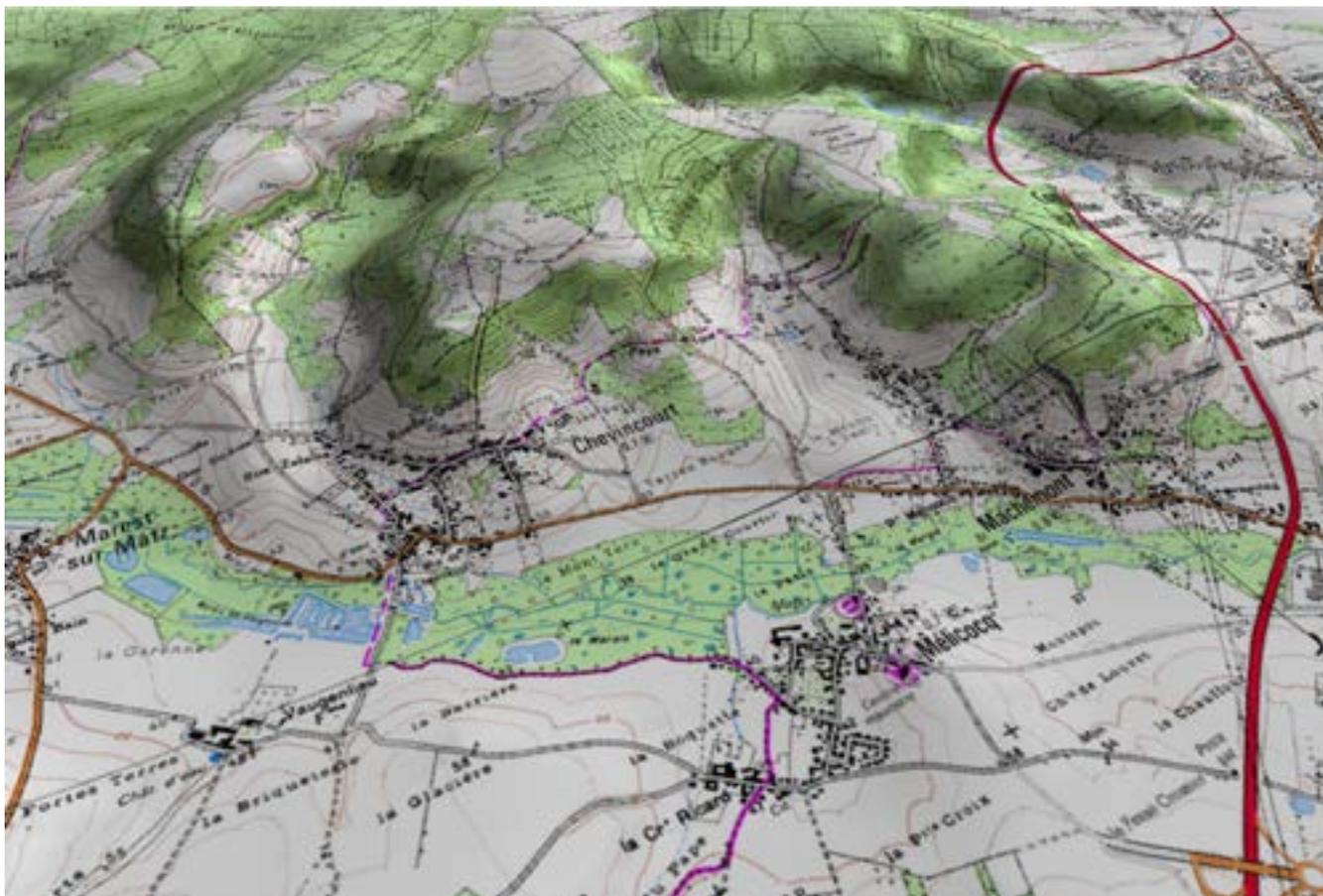
#### Budget

- Étude : 0.25 M€
- Travaux : 13 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 15 DÉVIATION DE MÉLICOCQ ET CHEVINCOU



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 62 DÉVIATION DE MOGNEVILLE

### CONTEXTE

La RD 62 constitue un itinéraire de report de la RD 1016 dans les déplacements domicile-travail entre les agglomérations de Creil et de Liancourt. Par ailleurs, l'échangeur de Cauffry sur la RD 1016 présente des dysfonctionnements aux heures de pointe.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit de La RD 62 en dehors des agglomérations de Monchy Saint-Eloi et Mogneville :

- améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains,
- réduire les temps de trajet,
- optimiser le fonctionnement de l'échangeur RD 137/RD 1016 à Cauffry sur la RD 1016,
- désenclaver la commune de Liancourt sur la RD 137.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide à compenser et d'un espace boisé classé,
- le milieu physique est fortement contraignant en raison de la présence d'eau à faible profondeur et la nécessité de construire un demi-échangeur avec la RD 1016 en passage inférieur,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **DUP** attendue en 2014
2. **Maîtrise foncière** : 2 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 1.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution du nombre d'accidents et des phénomènes de congestion.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Communes, Communautés de communes

#### Budget

- Étude : 175 000 €
- Travaux : 13 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 62 DÉVIATION DE MOGNEVILLE



Phases	2012	2013	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 137 DÉVIATION DE MOUY

### CONTEXTE

La RD 137 assure la liaison Est-Ouest entre Noailles et Rantigny / Liancourt en traversant notamment l'agglomération de Mouy. Elle relie la RN 31 Reims - Rouen à la RD 1001 Paris - Dunkerque, en croisant la RD 1016. La traversée d'agglomération de Mouy est difficile en raison d'un tracé très sinueux, d'une faible visibilité au niveau des virages et des rues étroites. Ainsi, la traversée de cette zone agglomérée, qui n'a pas d'itinéraire de substitution, engendre une dégradation du cadre de vie des riverains et des difficultés de circulation pour les usagers de la voirie, qu'ils soient automobilistes ou piétons (pollution, bruit, insécurité, bouchon).

### OBJECTIF

Les objectifs de l'aménagement de la déviation de Mouy, entre la RD 137 et la R 929, sont les suivants :

- améliorer les conditions de circulation sur la RD 137 en traversée de l'agglomération de Mouy,
- permettre un meilleur transit du trafic,
- rétablir une bonne qualité du cadre de vie des riverains,
- améliorer le niveau de confort et de sécurité sur les RD 137 et RD 929 en centre-ville.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison de la présence de zones humides et d'une ZNIEFF,
- le milieu physique est très fortement contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

- 1. Arrêté de DUP** : 22 novembre 2011
- 2. Maîtrise foncière** : 2-3 ans
- 3. Travaux** : 2-3 ans
- 4. Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Communes

#### Budget

- Étude : 0,120 M€
- Travaux : 19,2 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 137 DÉVIATION DE MOUY



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 922 DÉVIATION DE PLAILLY

### CONTEXTE

La commune de Plailly, située au sud de l'Oise, est fortement impactée par la proximité avec l'Île-de-France et du pôle d'activités Roissy-Charles De Gaulle. Le trafic qui transite sur la RD 922, classée en 3ème catégorie, dans la traverse de Plailly est dense avec un trafic d'environ 5 800 véhicules/jour dont 5% de poids lourds. La traverse pose d'importants problèmes de congestion et de nuisances aux riverains liés à la géométrie sinueuse et étroite de la voie. La RD 922 constitue un axe routier important du sud du département vers l'Île-de-France. Elle permet de rejoindre l'autoroute A1 et la RD 1017. Le Conseil général étudie dans le même secteur la déviation de La-Chapelle-en-Serval sur la RD 1017.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, d'améliorer la fluidité et la sécurité et enfin de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée de la commune.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible, dans le périmètre du PNR, du site classé du massif de la forêt d'Ermenonville et du site inscrit de la vallée de la Nonette,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole et résidentielle.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maitrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Communes, PNR

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 13 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 922 DÉVIATION DE PLAILLY



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 927 DÉVIATION D'AMBLAINVILLE ET MÉRU

### CONTEXTE

La RD 927 constitue un axe important de desserte entre Beauvais et l'île de France. Elle traverse les agglomérations d'Amblainville et de Méru. Même si elle est classée en 3<sup>e</sup> catégorie compte tenu du trafic supporté (jusqu'à 7 000v/j), ce sont plus ses caractéristiques géométriques et la confluence avec d'autres routes départementales (RD 105 à Amblainville - RD 129, RD 121 et RD 923 et RD 205 à Méru) qui génèrent des nuisances sonores, d'insécurité et de congestion.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter le trafic de transit de la RD 927 en dehors des agglomérations pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Cette déviation s'inscrit en complément de la liaison Méru/Gisors.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones à dominante humide, d'un habitat d'intérêt communautaire et d'espèces végétales et animales protégées. Le domaine remarquable de Sandricourt est dans la zone d'étude,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison d'un relief peu marqué. Un franchissement pour le « fond de Cléry » classé ENS est à créer,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération,
- diminution du nombre d'accidents et des phénomènes de congestion.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Communes, Communautés de communes, PNR

#### Budget

- Étude : 0,5 M€
- Travaux : 32 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 927 DÉVIATION D'AMBLAINVILLE ET MÉRU



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 932 DÉVIATION DE THOUROTTE

### CONTEXTE

- La commune de Thourotte se situe au nord-est du département de l'Oise entre les villes de Compiègne au sud (10 km) et Noyon au nord (20 km). Elle est traversée par la RD 932 classée en 2<sup>e</sup> catégorie avec un trafic de 7 000 véhicules/jour,
- la déviation de Thourotte - Ribecourt, actuelle RD 1032, ouverte depuis 1998, passe au nord de la commune,
- la présence de nombreuses entreprises génératrice de trafic poids lourds empruntant la RD 932 (RN 32 déclassée) crée des difficultés de circulation dans la commune de Thourotte.

### OBJECTIF

- L'objectif de ce projet est de désenclaver le site industriel situé au nord de la commune en créant une voie de desserte pour les poids lourds,
- en libérant intégralement l'actuelle RD 932 du trafic poids lourds à Thourotte, celle-ci peut être requalifiée, permettant de contribuer au rééquilibrage de la ville.

### ENJEUX

- Le milieu naturel ne présente pas de sensibilité particulière,
- le milieu physique n'est pas contraignant,
- l'occupation humaine est essentiellement urbaine et industrielle.

### PROGRAMME

- 1. Arrêté de DUP** : 23 décembre 2010
- 2. Maîtrise foncière** : 2012
- 3. Travaux** : mise en service en 2013
- 4. Linéaire** : 1.3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

Communes, RFF, RTE, SUN CHEMICAL et SAINT-GOBAIN

#### Budget

- Étude : 0,104 M€
- Travaux : 4,5 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 932 DÉVIATION DE THOUROTTE



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1001 DÉVIATION DE BRETEUIL

### CONTEXTE

La RD 1001 constitue un axe routier Nord-Sud structurant du département. La RD 1001, classée en 2<sup>e</sup> catégorie, est une route nationale d'intérêt local (RNIL) transférée au département en 2006. Elle traverse plusieurs agglomérations, dont Breteuil avec un trafic routier important d'environ 7000 véhicules/jour dont 9% de poids lourds. Elle est susceptible d'être utilisée comme itinéraire de délestage en cas de fermeture de l'autoroute A16.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif :

- de reporter le trafic hors agglomération, surtout le trafic poids lourds (630 PL/j),
- d'améliorer la sécurité, de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée de la commune,
- et d'améliorer la fluidité au droit des carrefours avec les RD 930 et RD 916.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de la vallée de la Noye,
- il est à noter la présence, à proximité, du site archéologique de Vendeuil-Caply,
- le milieu physique est peu contraignant,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 3 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Commune

#### Budget

- Étude : 0,25 M€
- Travaux : 13 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 1001 DÉVIATION DE BRETEUIL



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1001 DÉVIATION DE NOAILLES

### CONTEXTE

La RD 1001 constitue un axe routier Nord-Sud structurant du département. Elle est susceptible d'être utilisée comme itinéraire de délestage en cas de fermeture de l'autoroute A16. La RD 1001, classée en 2<sup>e</sup> catégorie, est une route nationale d'intérêt locale (RNIL) transférée au département en 2006. Elle traverse plusieurs agglomérations, dont Noailles avec un trafic routier important d'environ 12 700 véhicules/jour dont 13% de poids lourds.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, surtout le trafic poids lourds (1 650 PL/j), d'améliorer la sécurité et de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée de la commune.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est fortement sensible en raison de la présence de zones humides,
- le milieu physique est contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 4 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Commune

#### Budget

- Étude : 0,35 M€
- Travaux : 20 M€

#### Paln de financement

Département de l'Oise

## RD 1001 DÉVIATION DE NOAILLES



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1001 DÉVIATION DE SAINTE-GENEVIÈVE

### CONTEXTE

La RD 1001 constitue un axe routier Nord-Sud structurant du département. Elle est susceptible d'être utilisée comme itinéraire de délestage en cas de fermeture de l'autoroute A16. La RD 1001, classée en 2<sup>e</sup> catégorie, est une route nationale d'intérêt locale (RNIL) transférée au département en 2006. Elle traverse plusieurs agglomérations, dont Sainte-Geneviève avec un trafic routier important d'environ 12 700 véhicules/jour dont 13% de poids lourds.

### OBJECTIF

L'opération a pour objectif de reporter le trafic hors agglomération, surtout le trafic poids lourds (1 650 PL/j), d'améliorer la sécurité et de supprimer les nuisances de circulation dans la traversée de la commune.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de la présence de ZNIEFF,
- le milieu physique est assez contraignant en raison du relief,
- l'occupation humaine est essentiellement agricole.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 4 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, EPCI, Commune

#### Budget

- Étude : 0,35 M€
- Travaux : 27 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 1001 DÉVIATION DE SAINTE-GENEVIÈVE



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1001 DESSERTE ENVIRONNEMENTALE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS/TILLÉ

### CONTEXTE

Cette déviation s'inscrit dans le cadre de la modernisation de l'aéroport Beauvais-Tillé.

L'expansion de l'aéroport de Beauvais-Tillé induit une augmentation substantielle du trafic routier. La voie de desserte actuelle ne répond plus aux exigences de sécurité, d'accessibilité, et de confort tant pour l'accueil des voyageurs que pour les riverains. Cette voie est raccordée sur la RD 1001 qui donne un accès direct sur la rocade Nord de Beauvais, la RN 31 et l'A16.

### OBJECTIF

L'opération consiste à créer une nouvelle voie pour :

- réorganiser le trafic induit par l'activité aéroportuaire et les entreprises nouvelles implantées dans le secteur,
- améliorer la fluidité de la desserte,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible,
- le milieu physique n'est pas contraignant,
- l'occupation humaine est essentiellement urbaine.

### PROGRAMME

- 1. Arrêté de DUP** : 19 septembre 2011
- 2. Maîtrise foncière** : 2014
- 3. Travaux** : mise en service du premier tronçon fin 2013 et du second tronçon fin 2014
- 4. Linéaire** : 2.5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Desserte optimale de l'aéroport,
- diminution des nuisances pour les riverains.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Commune, SMABT  
Autres : SAGEB, DGAC...

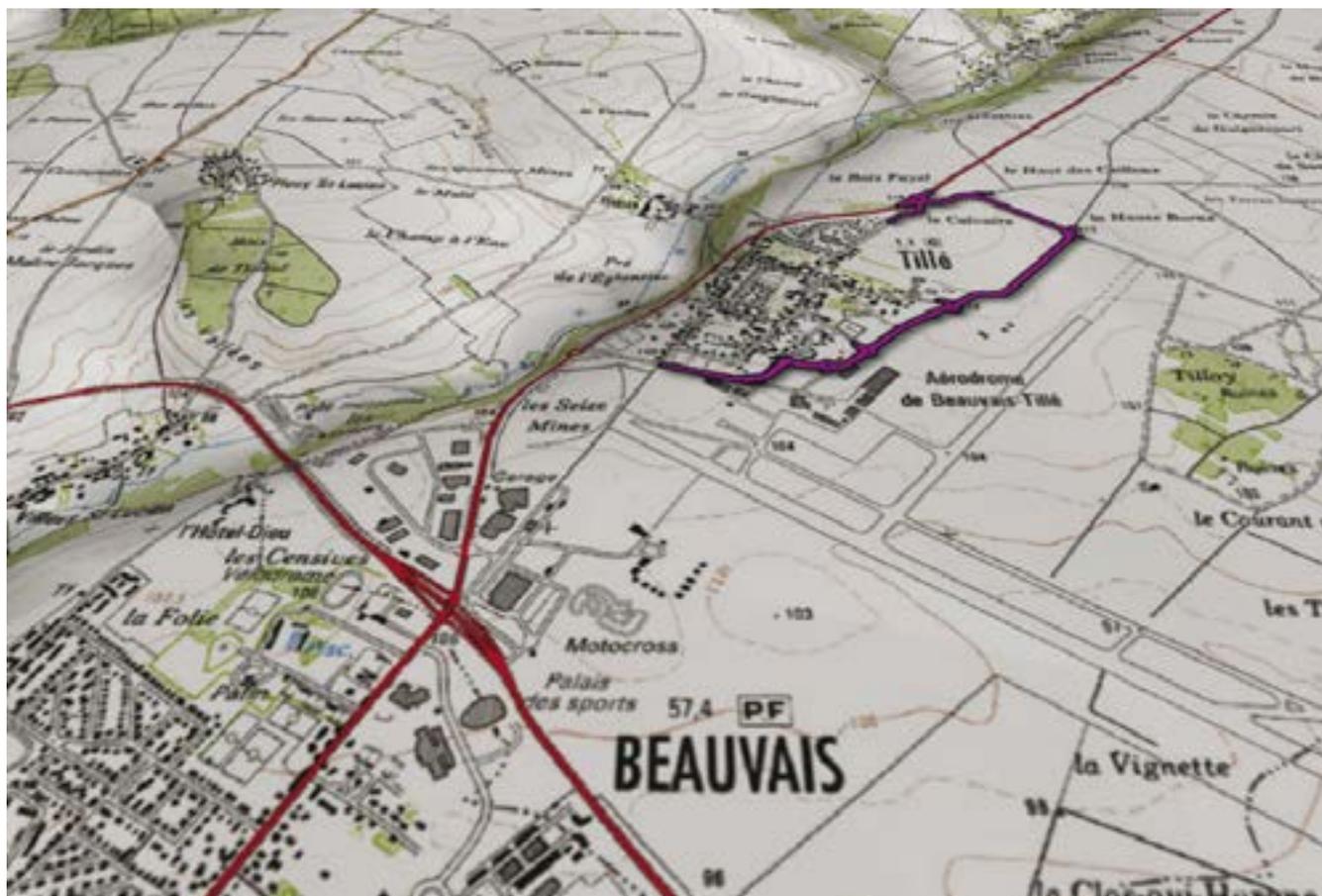
#### Budget

- Étude : 0,13 M€
- Travaux : 6,5 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 50%
- Région Picardie : 50%

## RD 1001 DESSERTE ENVIRONNEMENTALE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS/TILLÉ



Phases	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1017 DÉVIATION DE PONT-SAINTE-MAXENCE ET FLEURINES

### CONTEXTE

La RD 1017 est une route nationale d'intérêt locale (RNIL) transférée au département en 2006. Elle supporte dans la traverse de Pont-Sainte-Maxence un trafic d'environ 18 000 véhicules/jour et de 12 000 véhicules/jour à Fleurines.

La présence d'un seul pont sur l'Oise, situé à l'intersection des RD 1017 et 123 engendre une concentration des trafics au niveau de ce franchissement qui supporte 18 000 véhicules/j. Il en résulte des problèmes de circulation et de congestion sur l'ensemble de la traverse de Pont-Sainte-Maxence. La problématique de congestion est la même sur Fleurines qui subit aussi des nuisances équivalentes.

### OBJECTIF

L'objectif de l'opération est :

- de supprimer les points de congestion de Pont-Sainte-Maxence et Fleurines,
- d'améliorer la sécurité des traverses d'agglomération,
- et de supprimer les nuisances générées par le trafic.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison de la présence de deux zones classées en ZNIEFF et Natura 2000 et deux entités emblématiques du département constituées du Marais de Sacy-le-Grand et du massif forestier d'Halatte, reliées par des corridors écologiques. La zone est dans le périmètre du Parc Naturel Régional/Oise Pays-de-France,
- le milieu physique est très fortement contraignant en raison d'une topographie difficile sur les coteaux de l'Oise et du franchissement de la rivière,
- l'occupation humaine est essentiellement urbaine.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 3-4 ans
4. **Linéaire** : 9 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, EPCI, Communes, PNR

#### Budget

- Étude : 0,550 M€
- Travaux : 53 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

## RD 1017 DÉVIATION DE PONT-SAINTE-MAXENCE ET FLEURINES



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études d'opportunité										
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1017-RD 924 DÉVIATION DE LA CHAPELLE EN SERVAL

### CONTEXTE

- La RD 1017 est une route nationale d'intérêt locale (RNIL) transférée au département en 2006. La-Chapelle-en-Serval est le point de convergence des RD 1017, 924A et 118 qui induisent un trafic considérable,
- les RD 1017 et 924A sont classées en 1<sup>ère</sup> catégorie et supportent respectivement 23 500 et 9 700 véhicules par jour. La RD118 quant à elle est classée en 2<sup>e</sup> catégorie et supporte un trafic de 7 000 véhicules par jour.

### OBJECTIF

L'opération consiste à reporter les trafics de transit des RD 1017, 924A et 118 en dehors de l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est très fortement sensible en raison de la proximité de zones à dominante humide, Natura 2000 et de ZNIEFF, de corridors écologiques. La commune se situe dans le périmètre du PNR,
- le milieu physique est modérément contraignant en raison d'une absence de relief,
- l'occupation humaine est périurbaine.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 3-5 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2-3 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 6 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage de report du trafic de transit sur la déviation,
- trafic routier résiduel en agglomération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Communes, PNR

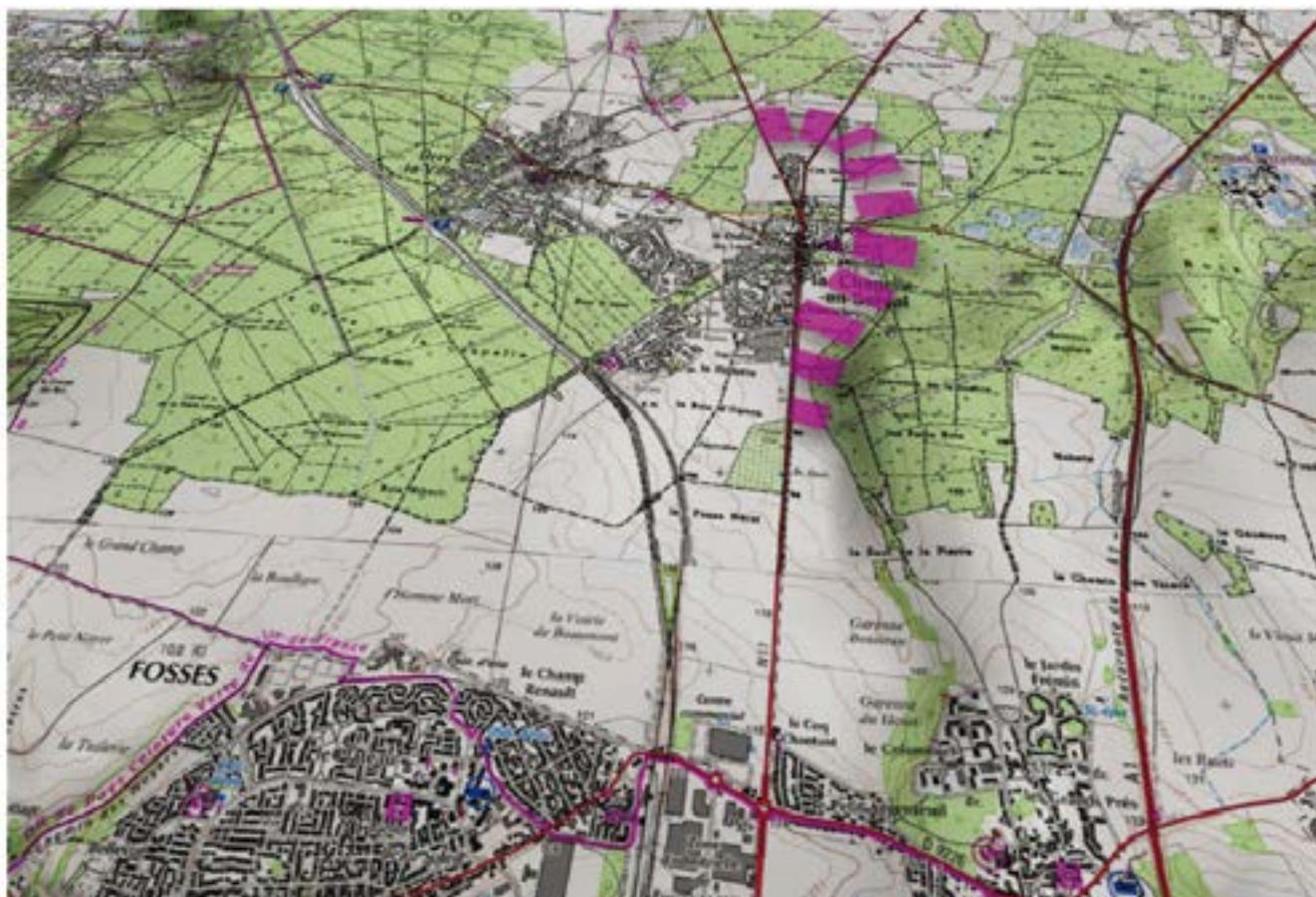
#### Budget

- Étude : 0,35 M€
- Travaux : 25 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 50 %
- Région Picardie : 50 %

## RD 1017-RD 924 DÉVIATION DE LA CHAPELLE EN SERVAL



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RD 1330 - MISE À 2X2 VOIES DE LA DÉVIATION DE SENLIS

### CONTEXTE

La RD 1330 constitue un axe routier majeur du département, elle permet de relier les différentes voiries qui assurent les échanges nord-sud : RD 1016, RD 1017 et A1. Elle est classée en 1<sup>ère</sup> catégorie compte tenu des trafics qu'elle supporte jusqu'à 38 000v/j. Le secteur de Senlis se situe dans la zone d'influence des grands pôles d'activité tel l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

### OBJECTIF

L'opération consiste à doubler la section comprise entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1 pour :

- assurer une continuité sur ce tronçon avec le reste de l'axe déjà à 2x2 voies dans le cadre de la sécurité et de la fluidité du trafic,
- améliorer les échanges avec la RD 330, RD 1017, RD 932a et RD 1324.

### ENJEUX

- Le milieu naturel est modérément sensible en raison de la présence d'une zone à dominante humide,
- les référentiels routiers normatifs à respecter sont fortement contraignants,
- le projet se situe dans un site inscrit au titre des paysages,
- l'occupation humaine est essentiellement urbaine.

### PROGRAMME

1. **Études DUP** : 1-2 ans
2. **Maîtrise foncière** : 2 ans
3. **Travaux** : 2-3 ans
4. **Linéaire** : 5 km

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Diminution des phénomènes de congestion.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

État, Région, Communautés de communes, Communes, Autres : SANEF, PNR...

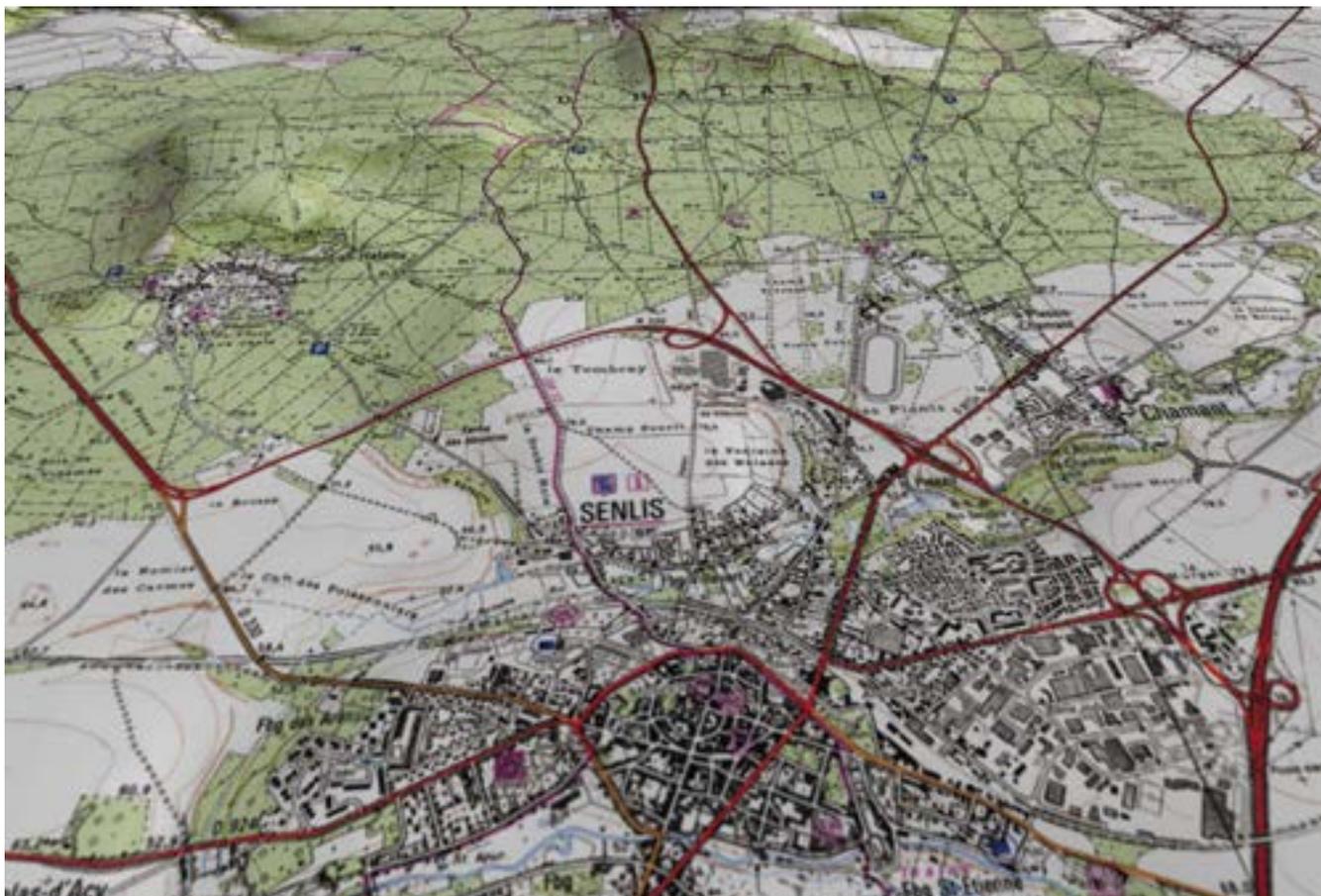
#### Budget

- Étude : 0,22 M€
- Travaux : 40 M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 70 %
- Région Picardie : 30 %

## RD 1330 - MISE À 2X2 VOIES DE LA DÉVIATION DE SENLIS



Phases	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5	Année n+6	Année n+7	Année n+8	Année n+9
Études préalables										
Procédures DUP										
Maîtrise foncière										
Études maîtrise d'œuvre										
Travaux										

## RENFORCER ET ÉLARGIR LES ROUTES SOUS DIMENSIONNÉES

### CONTEXTE

Compte tenu du développement économique et de l'accroissement de l'urbanisation en zones rurales, certaines routes départementales sont sous dimensionnées pour le trafic qu'elles supportent. Elles nécessitent d'avoir une structure renforcée et d'être élargie pour améliorer les dessertes routières intercommunales. De plus, ces opérations répondent aux objectifs du Grenelle, à savoir l'optimisation du réseau existant.

### OBJECTIF

Ces travaux routiers consistent :

- à effectuer un renforcement structurel de la chaussée afin d'éviter les dégradations liées au trafic, en particulier des poids lourds,
- à élargir les voies de circulation afin de leur donner les caractéristiques géométriques adaptées au volume de trafic qu'elles supportent,
- à faciliter les transports en commun sur le réseau secondaire en donnant des caractéristiques adaptées au passage des cars.

Ainsi, ces travaux participent à la conservation du patrimoine routier et l'amélioration de la sécurité et du confort de conduite pour les usagers.

### ENJEUX

Les projets de renforcement et calibrages doivent intégrer les enjeux liés à :

- la protection de l'environnement, notamment dans les zones sensibles qui peuvent être traversées,
- l'acquisition des emprises foncière nécessaire pour élargir la voie,
- l'activité agricole, notamment la circulation des engins à grand gabarit et à l'accès des parcelles. Les projets intègrent la réalisation de pistes cyclables ou de bandes multifonctions afin de promouvoir l'utilisation des modes doux.

### PROGRAMME

La programmation des travaux de renforcement et calibrage s'effectue annuellement. Afin de hiérarchiser les propositions, il est utilisé une grille d'analyse multicritères (dégradations, trafic, accidentologie). Le diagnostic de chaussée et le système d'information routière posent les bases d'une programmation fiabilisée, en intégrant le principe de continuité d'itinéraire et le respect des niveaux de service définis dans la politique d'entretien du réseau.

Sur les 120 km du réseau concernés, 46 km sont réalisés à fin 2012, et 41 km en cours d'étude.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Nombre de km de renforcement réalisés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

Maître d'ouvrage

#### Acteurs à mobiliser

communes

#### Budget

1 - 2 M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

## RENFORCER LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

### CONTEXTE

Entre 2000 et 2010, l'Oise a connu une baisse d'environ 68% du nombre des tués sur ses routes, 3<sup>e</sup> meilleure baisse départementale au niveau national.

Malgré ce recul significatif de la mortalité, le nombre de tués en 2010 ramené au nombre d'habitants place notre département au 37<sup>e</sup> rang, au-dessus de la moyenne nationale (66 dans l'Oise contre 64 en moyenne en métropole).

### OBJECTIF

Diminuer le nombre d'accidents par

- Des équipements visant à renforcer :
  - la lisibilité par un marquage horizontal adapté, visible de nuit par temps de pluie, en relief (protubérance) par des plots rétro réfléchissants,
  - la sécurité des motocyclistes par la mise en place d'écrans sous les glissières de sécurité,
  - le guidage des usagers par une signalisation directionnelle sans rupture.
- Des aménagements du réseau consistant :
  - au droit des carrefours, en la réalisation de giratoires ou de tourne à gauche : le type de l'aménagement est défini au regard de l'analyse des accidents et du trafic,
  - en des rectifications de virages notamment par une reprise des dévers ou un renforcement de l'adhérence,
  - à redonner à la voie une largeur en adéquation avec l'usage et le trafic supporté,
  - à créer des sur largeurs offrant la possibilité de rattrapage à l'usager en perte de contrôle.
- Un entretien régulier tant de la voie que de ses équipements.

### ENJEUX

Renforcer la sécurité du réseau routier contribue à diminuer l'impact socio-économique lié à l'accidentologie. En effet, on estime qu'une personne tuée sur la route génère un coût de 1,3 M€, 135 000 € pour un blessé hospitalisé, 6 000 € pour un blessé léger et un accident matériel à 6 500 € ce qui revient au regard des données 2011 pour le département de l'Oise à un coût global d'environ 73 M€.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

#### 1. Diagnostiquer le réseau :

- définir par itinéraire l'accidentalité en rapportant le nombre d'accidents au kilomètre et dresser la typologie du réseau,
- établir l'état des chaussées au regard de l'adhérence, des dégradations et de l'équipement en place.

#### 2. Définir les travaux à mettre en œuvre :

- planifier et prioriser les actions au regard de la typologie du réseau,
- renforcer le programme des équipements routiers par une amélioration de leur fréquence de renouvellement.

#### 3. Asseoir une surveillance efficiente du réseau,

#### 4. Optimiser le partenariat avec les forces de l'ordre dans le cadre de l'analyse de l'accidentologie,

#### 5. Contrôler et expertiser avant mise en service les aménagements de sécurité.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre d'accidents,
- nombre d'aménagements de sécurité réalisés,
- évolution de l'accidentalité du réseau.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-5** : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

**1-5** : Département - Communes ;

**4** : Forces de l'ordre

#### Budget

Signalisation : 1.2 M €/an

Aménagements de Sécurité : 1.5 M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

## ENTREtenir LE PATRIMOINE D'OUVRAGES D'ART

### CONTEXTE

Le département entretient un patrimoine de 686 ouvrages d'Art en « gestion propre » ou « partagée » avec d'autres Maîtres d'Ouvrage (VNF, SANEF, RFF...). 306 de ces ouvrages ont une portée de 10m et plus. 480 ont été classés selon le système Image de la Qualité des Ouvrages d'Art (IQOA) qui donne des notes comprises entre 1 (bon état) et 3 (état préoccupant).

### OBJECTIF

- Optimiser la gestion du patrimoine pour tendre vers un classement IQOA excluant tout état préoccupant,
- maintenir le patrimoine dans un état satisfaisant pour assurer la sécurité des usagers, pérenniser l'utilisation des infrastructures et conserver la continuité des itinéraires,
- moderniser les ponts lors des gros travaux d'entretien et de réparation afin d'en améliorer l'usage (par la création d'une voie supplémentaire pour les véhicules ou les piétons...).

### ENJEUX

- Garantir la sécurité des biens et des personnes,
- éviter des reconstructions nettement plus coûteuses à fort impact environnemental et socio-économique.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Finaliser, actualiser le classement des ouvrages et suivre leur évolution par des inspections détaillées,**
- 2. Programmer les travaux selon un processus multicritères** (état structurel, catégorie de la voie, enjeu économique ou patrimonial du site),
- 3. Entretenir et remplacer les équipements,**
- 4. Organiser les opérations de rénovations complètes d'ouvrages.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Nombre d'ouvrages classés en 1, 2 ou 3 et évolution du classement.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Maître d'ouvrage ou co-maître d'ouvrage (gestion partagée)

#### Acteurs à mobiliser

- Autres gestionnaires : RFF, SANEF, VNF...
- Concessionnaires des réseaux
- Communes

#### Budget

2.5 M€/an

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- Autres gestionnaires : selon convention

#### Planning

Action continue

## ACCOMPAGNER LA RÉALISATION DU CANAL SEINE NORD EUROPE

### CONTEXTE

Les bassins de navigation fluviale de la Seine et du Nord-Pas de Calais représentent 60% du trafic fluvial en France. Or le canal du Nord, qui relie actuellement ces deux bassins constitue de par sa faible capacité de transport (650 tonnes) un goulet d'étranglement qui interdit la circulation des convois à grand gabarit et limite ainsi considérablement les échanges fluviaux. La liaison européenne à grand gabarit (jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises par convoi) entre les bassins de la Seine et de l'Escaut est une priorité du Réseau transeuropéen de Transport adoptée par le Parlement européen et le Conseil européen en 2004. Le département soutient la réalisation du Canal Seine Nord Europe en tant que projet structurant participant à l'attractivité de l'Oise.

### OBJECTIF

Les objectifs du Canal Seine Nord Europe sont :

- la réalisation d'un nouveau canal de 106 km (dont 34 km dans l'Oise) entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac offrant une continuité de navigation au gabarit européen entre les 2 bassins,
- la création de quatre plates-formes multimodales (1 à Noyon) et de sept quais de transbordement (Ribecourt, Thourotte) servant d'échange avec les autres modes de transport (route et rail),
- l'aménagement d'équipements d'accueil pour la plaisance collective et individuelle (Janville -Longueil-Annel).

### ENJEUX

- Offrir aux activités économiques des territoires desservis une réduction des coûts de transport (15% à 50%) par l'effet de massification des flux de marchandises (matériaux de construction, produits agricoles et conteneurs) et une ouverture vers de nouveaux débouchés via les ports maritimes raccordés (Le Havre/Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam) et ainsi développer l'emploi,
- limiter la croissance du trafic routier en reportant de la route vers le fluvial 500 000 camions par an en 2020 puis 2 millions en 2050 et réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre,
- offrir les conditions de développement touristique par l'aménagement de ports de plaisance et la connexion des berges aux voies de circulations douces (dont la Trans'Oise,)
- assurer une fonction hydraulique en contribuant à la lutte contre les inondations dans l'Oise.

### PROGRAMME

Le programme porté par VNF est le suivant :

- 1. Déclaration d'utilité publique,**
- 2. Diagnostics et fouilles archéologiques,**
- 3. Aménagement foncier :**
  - mise en place de réserves foncières avec le partenariat du département, la Société d'Aménagement Foncier de l'Espace Rural (SAFER) et la Chambre d'agriculture,
  - opérations d'aménagement foncier agricole et forestier avec la constitution des commissions communales d'aménagement foncier pilotées par le département.
- 4. Travaux préparatoires et travaux de construction :**
  - Le département participe à la création des plateformes multimodales par la constitution d'un syndicat mixte.
- 5. Mise en service du canal Seine-Nord Europe dans le cadre d'un contrat de partenariat et des 4 PFM.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du trafic de fret fluvial en nombre de convois et de tonnes de marchandises transportées,
- évolution du trafic poids lourds sur l'A1 Nombre d'emplois créés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1 - 2 - 4 - 5 :** Partenaire

**3 :** Pilote

#### Acteurs à mobiliser

**1 - 5 :** VNF, État, Région, EPCI,

**3 :** CA, SAFER

#### Budget

• Canal : 4,3 milliards d'€

• 4 PFM = 320 M€

#### Plan de financement

PPP : 50% ; État : 21,4% ; Collectivités : 18%

Europe : 8% ; Ports : 0.3%

#### Planning

**1 :** 2008 ; **2 :** 2008 - 2011 ; **3 :** 2006 - 2017 ;

**4 :** 2010 - 2016 ; **5 :** 2017

## PARTICIPER À LA MISE AU GRAND GABARIT DE L'OISE

### CONTEXTE

Le Canal Seine Nord Europe reliera au gabarit Européen, l'Oise à Compiègne au canal de l'Escaut à Marquion et par là aux 20 000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit. L'Oise entre Creil et sa confluence avec la Seine au niveau de Conflans sainte Honorine est déjà au gabarit européen depuis les années 1970 mais une opération de dragage est nécessaire. La section située entre Creil et Compiègne doit être approfondie et rescindée pour garantir la connexion à grand gabarit des bassins fluviaux de la Seine et de l'Escaut et offrir un corridor de fret fluvial entre les ports du Havre, de Rouen, Paris, Dunkerque, Anvers, Liège et Rotterdam/Amsterdam (projet MAGEO). Le relèvement du pont de Mours sera également nécessaire pour le passage de convois avec trois couches de conteneurs.

### OBJECTIF

Les objectifs de la mise au grand gabarit de l'Oise sont :

- approfondir la rivière Oise sur 37 km entre Creil et Compiègne pour garantir un mouillage de 4m (3 aujourd'hui),
- Pont de Mours et dragage entre Creil Conflans,
- rescinder les berges afin d'adapter le chenal au passage de convois au gabarit européen (4400 tonnes, 180 m de long, 11,40 m de large),
- permettre l'emport de deux couches de conteneurs, trois à terme au moins jusqu'à Longueil-Sainte-Marie.

### ENJEUX

- Offrir aux activités économiques existantes le long de l'Oise, une alternative plus économique que la route pour leur trafic local et d'échange par l'effet de massification essentiellement pour le transport des matériaux de construction et des produits agricoles puis des conteneurs,
- décongestionner la route, un convoi fluvial de 4 400 tonnes transporte autant de marchandises que 220 camions ou 110 wagons,
- reconquérir des berges et développer le tourisme sur les berges notamment les continuités et les connexions aux pistes cyclables,
- maintenir la pratique de la pêche le long de l'Oise (11 000 pêcheurs dans l'Oise),
- maintenir la coexistence du fret fluvial et des activités nautiques notamment au niveau des bases de Creil et Compiègne et du port de Nogent sur Oise,
- lutter contre les inondations, réduire les niveaux d'eau en amont du projet et ne pas les augmenter en aval.

### PROGRAMME

Le programme porté par Voies Navigables de France est le suivant :

- 1. Études préliminaires de tracé,**
- 2. Concertation publique,**
- 3. Études d'avant-projet du tracé :**
  - le département veillera à la création d'une aire de retournement pour les bateaux au niveau de la plateforme de Longueil Sainte Marie.
- 4. Enquête publique,**
- 5. Études de projet du tracé,**
- 6. Travaux d'une durée de 3 ans,**
- 7. Mise en service.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du trafic de fret fluvial en nombre de convois et de tonnes de marchandises transportées,
- évolution du taux d'activités des bases de Creil et Compiègne.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-7** : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

VNF, État, Région

#### Budget

**MAGEO** : Études 10 M€ ; Travaux : 197,2 M€

**Pont de Mours** : Études 3M€ ; Tx : 20 M€

**Dragage** : 15,11 M€

#### Plan de financement

**Dragage, études MAGEO et étude pont de Mours** : 28,11 M€ :

CPER IDF : 29% ; CPER Picardie : 25,3% ;

VNF : 22% ; Région Picardie : 11% ;

Département : 7,2% M€ ; Europe : 5,3%

#### Planning

**1** : 2011 ; **2-3** : 2012 ; **4-5** : 2013 ;

**6** : 2014-2017 ; **7** : 2017

## DÉVELOPPER LA PLATE-FORME MULTIMODALE DE LONGUEIL-SAINTE-MARIE

### CONTEXTE

La commune de Longueil Sainte Marie est située au croisement de l'Oise, de l'autoroute A1, de la RD 200, avec une possibilité de desserte ferroviaire (proximité de la ligne Paris/Laon via la gare ferroviaire de Verberie) et a vu le développement de la «ZAC paris-Oise», plus grande zone logistique de la région (200 ha - implantations de FM Logistic, Danzas, Norbert Dentressangle, bâtiments logistiques AXA logistique, Enercon...). La mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne et l'ouverture du Canal Seine Nord Europe laisse présager un recours croissant à la voie d'eau pour le transport de marchandises en vrac ou conteneurs, Longueil Sainte Marie se situant dans une zone de chevauchement des hinterlands des ports normands et des ports de la Mer du Nord.

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- **phase 1** : La création d'un port fluvial comprenant 3 terminaux de déchargement (quais, zones de stockage, voiries et parkings poids lourds) pour les conteneurs et le vrac d'une capacité de 5 000 conteneurs et d'un espace écologique humide,
- **phase 2** : extension des terminaux (20 000 conteneurs) et aménagement d'un embranchement ferroviaire transformant le port en plate-forme tri-modale (eau, route, fer).

### ENJEUX

- Conforter la filière logistique de l'Oise et du sud de la Picardie,
- répondre aux besoins de transport des chargeurs du sud de la Picardie et du Nord de l'Île de France en offrant des conditions de transport moins chères et moins polluantes que la route,
- connecter la plate-forme à la future liaison RN31/RN2 - déviation de la vallée de l'automne,
- préserver la richesse écologique du site.

### PROGRAMME

Le programme est le suivant :

- 1. Études stratégiques préparatoires,**
- 2. Acquisition des terrains (24,9ha) :**
  - via une convention de portage avec l'Établissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO).
- 3. Création du syndicat mixte pour la création, l'aménagement, la gestion et l'entretien du port fluvial dans le cadre de la réalisation d'une plate-forme multimodale :**
  - formé par le département (30%), l'Agglomération de la Région de Compiègne (30%) et la communauté de communes de la plaine d'Estrées (40%).
- 4. Démarches d'autorisation administrative** (Loi sur l'eau et espèces protégées),
- 5. Signature des Conventions d'Occupation Temporaire entre le Syndicat et les exploitants (conteneurs, vracs et granulats) retenus après mise en concurrence,**
- 6. Travaux d'aménagement du port** (phase 1 : un quai conteneur, un ponton granulat et 4 ducs d'albes)
- 7. Mise en service du port fluvial,**
- 8. Travaux et mise en service de l'extension des terminaux et du ralliement à la voie ferrée** (phase 2).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Volume du trafic vrac, conteneur et granulat,
- respect du planning

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 - 8 : copilote

#### Acteurs à mobiliser

1 - 8 : Europe, État, VNF, Région, ARC, CCPE.

#### Budget

Phase 1 : 15,843 M€

Phase 2 : 10 à 15 M€

#### Plan de financement

Phase 1 : État : 21% (CPEP) ; Région : 21% (CPEP) ; VNF : 21% ; Département 16% ;

Europe : 12% (FEDER) ; Syndicat Mixte : 10%

ARC : 4% ; CCPE : 2,5%

Phase 2 : à déterminer

#### Planning

1 : 2005 ; 2 : 2007 ; 3 : 2008 ; 4-5 : 2011-2012 ;

6 : 2012-2013 ; 7 : 2013 ; 8 : 2018

## METTRE EN ŒUVRE UN SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES

### CONTEXTE

À la croisée de plusieurs grands itinéraires de circulations douces d'envergure nationale et européenne, l'Oise bénéficie indéniablement d'un contexte favorable au développement des voies douces. Le Département est traversé par la voie verte Paris-Londres, l'Eurovéloroute n°3 qui relie St-Jacques-de-Compostelle à Trondheim, l'itinéraire national n°19 Beauvais-Amiens-Lille et d'autres itinéraires régionaux qui traversent la Picardie. Il dispose aussi d'un important réseau de voies ferrées désaffectées et de nombreux chemins de halage propices à la pratique de ces modes.

### OBJECTIF

Le schéma départemental des circulations douces a pour vocation :

- de définir les priorités départementales pour l'aménagement de voies de circulations douces répondant à la fois aux besoins de déplacements quotidiens utilitaires (trajet domicile - travail, domicile - commerces, domicile - études...) mais aussi aux déplacements touristiques et de loisirs,
- de s'adresser à la totalité des modes de déplacement doux : pédestre, cyclable, roller, équestre, nautique, personnes à mobilité réduite,
- de coordonner les projets d'infrastructures, départementaux avec les initiatives portées par les autres collectivités territoriales dans ce domaine,
- de définir un référentiel technique et réglementaire à respecter pour les projets afin d'assurer la cohérence des aménagements et leur bonne compréhension par les usagers.

### ENJEUX

L'aménagement des voies de circulations douces a un impact économique significatif pour l'économie des territoires concernés. Malgré des coûts de réalisation relativement élevés (100 à 150 k€/ km), elles génèrent très vite des retombées directes et indirectes sur les territoires et présentent un retour sur investissement rapide en comparaison avec d'autres équipements publics (4 à 7 ans). Leur impact sur la santé et l'environnement n'est pas négligeable non plus même s'il est plus difficilement quantifiable.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Doter le département d'une politique cadre volontariste et interventionniste composée :**
  - d'un schéma définissant les priorités départementales en termes d'aménagements à réaliser,
  - d'un guide technique définissant les règles à respecter pour la conception des projets,
  - d'une charte signalétique garantissant la continuité des itinéraires pour les usagers,
  - des modalités d'aides financières apportées aux collectivités, porteuses de projets, au titre de l'aide aux communes.
- 2. Assurer la promotion du schéma pour inciter les porteurs de projet à engager la mise en œuvre d'infrastructures ou de services et les Isariens à découvrir les réalisations :**
  - organiser et animer annuellement un programme de comités territoriaux à l'attention des collectivités et associations,
  - participer à des salons et manifestations,
  - animer un groupe de discussion et de veille via les réseaux sociaux sur Internet.
- 3. Intégrer les réalisations à la plate-forme d'informations [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr) pour permettre les recherches d'itinéraires modes doux.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de projets et linéaire de voies douces réalisés conformément au schéma,
- pourcentage de linéaire accessible aux PMR,
- linéaire de voies aménagées sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale cofinancées par le département.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Pilote ; 2 : Pilote ; 3 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1-2 : Oise Tourisme ; 1-2 : associations ;  
1-2 : collectivités ; 3 : SMTCO

#### Budget

2,5 M€/an

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 65%
- Communes, EPCI : 35%

#### Planning

1 : Adopté en 2010 ; 2 : Action continue ;  
3 : Depuis 2011

## AMÉNAGER LA TRANS'OISE, COLONNE VERTÉBRALE DU RÉSEAU DE VOIES DOUCES

### CONTEXTE

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Agenda 21, le Département de l'Oise a adopté, le 22 juin 2006, le principe de réalisation d'une voie de circulation douce, longue de 240 kilomètres, traversant le département de l'Oise d'Est en Ouest et du Nord au Sud, appelée Trans'Oise. La Trans'Oise se superpose et complète en les maillant, les itinéraires internationaux Paris-Londres et Eurovéloroute n°3 qui relie St-Jacques-de-Compostelle à Trondheim qui traversent le département.

### OBJECTIF

La Trans'Oise a pour vocation :

- d'encourager l'utilisation des modes de déplacement alternatifs au «tout automobile» en valorisant le patrimoine Isarien,
- de dynamiser le secteur touristique en incitant à la création ou au développement, des lieux d'hébergements, de restauration, de valorisation de l'artisanat Isarien...
- de constituer un outil de solidarité au service des citoyens au travers du Programme départemental d'insertion,
- d'impulser la réalisation par les autres collectivités territoriales de voies douces connectées à cette véritable colonne vertébrale.

### ENJEUX

L'aménagement des voies de circulation douce a un impact économique significatif pour l'économie des territoires concernés. Malgré des coûts de réalisation relativement élevés (100 à 150 k€/ km), elles génèrent très vite des retombées directes et indirectes sur les territoires et présentent un retour sur investissement rapide en comparaison avec d'autres équipements publics (4 à 7 ans). Leur impact sur la santé et l'environnement n'est pas négligeable non plus même s'il est plus difficilement quantifiable.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Réaliser une étude d'itinéraire précise à l'échelle du département,**
- 2. Aménager progressivement les tronçons selon une logique d'opportunité foncière et de continuité d'itinéraire :**
  - engager les travaux sur les accotements suffisamment larges de routes départementales dont le trafic est adapté,
  - négocier avec les institutions détentrices (RFF, VNF, ONF), les conditions d'occupation ou d'acquisition des emprises foncières linéaires se superposant à l'itinéraire retenu,
  - concerter avec les communes ou EPCI, la réalisation par ces dernières des continuités de l'itinéraire en zones agglomérées.
- 3. Assurer la promotion des tronçons ouverts :**
  - par l'organisation de manifestations particulières,
  - par la diffusion de documents d'informations,
  - par la participation à des salons.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Pourcentage du linéaire de la Trans'Oise mis en service,
- nombre de kilomètres de Trans'Oise aménagés,
- nombre de kilomètres de Trans'Oise réalisés sur des emprises de délaissés ferroviaires,
- pourcentage de Trans'Oise accessible aux PMR,
- fréquentation des différents tronçons ouverts.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Pilote ; 2 : Pilote ; 3 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1 : bureau d'étude ; 2 : RFF, VNF, ONF  
3 : communes, EPCI, Oise Tourisme, associations

#### Budget

28M€

#### Plan de financement

- Département de l'Oise : 50%
- Région Picardie : 50%

#### Planning

1 : 2007 - 2009 ; 2 : 2009 -2016 ;  
3 : Action continue

## PARTAGER LA ROUTE

### CONTEXTE

Sauf réglementation particulière (route express, ou classée à grande circulation), hors agglomération, la route est ouverte à l'usage des cyclistes. Ces derniers sont vulnérables dans leur déplacement, des règles édictées par le code de la route concourent à renforcer leur sécurité notamment lors des dépassements, par l'obligation de respecter un espacement de 1.5 m. L'usage multimodal de la route peut s'appréhender de différentes manières et notamment pour les cyclistes par des aménagements favorisant la mixité. Le type d'aménagement à réaliser doit intégrer l'importance du trafic supporté par la voie, la vitesse des véhicules ainsi que ses caractéristiques dimensionnelles.

### OBJECTIF

L'aménagement de l'infrastructure en réponse à l'objectif de partage consiste en milieu interurbain à créer une bande dérasée multifonctionnelle. Cette bande réalisable pour des routes supportant un trafic compris entre 1 500 et 3 000 véhicules/jour présente plusieurs avantages, elle participe à la sécurisation des déplacements des cycles, elle offre des possibilités de récupération aux automobilistes en perte de trajectoire, elle permet également la circulation des véhicules lents et facilite leur dépassement et enfin elle contribue à renforcer la sécurité des agents des routes dans leurs travaux d'entretien du réseau.

### ENJEUX

- Contribuer au développement de la multimodalité sur la route,
- sécuriser les déplacements en modes alternatifs à la voiture sur la route.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Identifier les voies compatibles à la réalisation de bandes multi fonctionnelles au regard des orientations du schéma départemental des circulations douces,**
- 2. Prioriser suivant l'accidentalité de la voie,**
- 3. Rechercher une cohérence,**
- 4. Intégrer le concept de la route partagée dans le programme de rénovation et de recalibrage de chaussées.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Linéaire de bandes multi fonctionnelles réalisé,
- accidentalité de la voie.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Collectivités, Associations

#### Budget

Intégrer aux opérations de renforcement ou de recalibrage de chaussées

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

## AMÉLIORER L'ACHEMINEMENT DES TOURISTES EN TRANSPORT COLLECTIF

### CONTEXTE

Le tourisme est l'un des piliers de l'économie départementale grâce au tourisme d'affaire et au tourisme de loisirs. Il représente 8 % du PIB départemental (contre 6.6% en France) et emploie 8700 personnes, soit 2.21 % de la population active Isarienne (données 2011). Son potentiel reste encore très important du fait de sa proximité avec de grands bassins urbains, consommateurs de loisirs et de courts séjours. En effet, le département est situé au cœur d'un triangle formé par 3 capitales européennes : Paris-Bruxelles-Londres qui comptent près de 45 millions d'habitants à moins de 2 heures de transport de l'Oise.

L'activité touristique dans l'Oise s'étale sur toute l'année et la fréquentation des sites touristiques est très variable selon qu'il s'agisse d'un parc d'attraction, d'un monument historique ou d'un espace naturel. Les publics touristiques Isariens sont constitués de flux essentiellement en provenance de Paris, du Nord de la France et de l'Europe et de flux internes isariens. 50% des Parisiens n'ont pas de voiture. Les différentes portes d'entrée des touristes visitant l'Oise (hors accès en voiture individuelle) sont les gares ferroviaires (dont gare RER et plus tard le TGV à Creil et Chantilly) et les gares routières, les infrastructures de circulations douces (voies vertes et Trans'Oise), l'aéroport de Beauvais Tillé (3.7 M de passagers par an), de manière très marginale mais restant à développer, la voie fluviale.

Plusieurs sites touristiques majeurs ou pôles majeurs ne sont pas accessibles en transport en commun : Pierrefonds (près de 100 000 visiteurs) et Astérix (plus de 1,6 millions de visiteurs) ; le pôle d'Ermenonville : Mer de Sable, Abbaye de Chaalis et Parc JJ Rousseau ; Parc St Paul (300 000 visiteurs) - Gerberoy (estimation environ 50 000 visiteurs).

### OBJECTIF

- Permettre aux visiteurs et touristes d'accéder aux sites touristiques en transports en commun en les adaptant à leurs comportements et attentes (affaires, loisirs, seniors, étrangers, familles, courts séjours...),
- impulser des nouvelles pratiques en évitant les ruptures de charge trop marquées entre les portes d'entrée du territoire et les sites touristiques.

### ENJEUX

- Répondre à l'ambition de développer la fréquentation Parisienne et de conquérir les visiteurs en transit (aéroport) ne disposant pas de voiture,
- permettre l'accès des sites aux Isariens qui ne possèdent pas de voiture ou qui souhaitent s'y rendre autrement,
- porter à la connaissance de tous les acteurs le poids du tourisme dans l'économie locale et le poids du tourisme dans les transports en commun (surtout dans le ferroviaire),
- coordonner les actions des opérateurs, des collectivités et des sites pour une meilleure prise en compte des flux générés par l'activité touristique et pour une meilleure efficacité.

### PROGRAMME

1. Études préliminaires de fréquentation des sites majeurs identifiés,
2. Chiffrage et recherche de partenariats financiers,
3. Mise en œuvre de mesures de communication,
4. Évaluation annuelle des résultats et intégration à l'observatoire touristique départemental.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution de la fréquentation des sites connectés,
- fréquentation des courses mises en œuvre.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

Oise Tourisme, Offices locaux, Collectivités locales, Autres AOT SMTCO

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 60 M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise et collectivités compétentes.

#### Planning

1 : Achevé 2012

2-4 : à partir de 2013

## FACILITER L'AMÉNAGEMENT DES CHEMINS DE RANDONNÉES TOURISTIQUES

### CONTEXTE

L'Oise bénéficie aujourd'hui d'un marché à potentiel très important du fait de sa proximité avec de grands bassins urbains, consommateurs de loisirs et de courts séjours. Fort de ses nombreux atouts touristiques avec son patrimoine architectural (châteaux, cathédrales...), ses forêts (Compiègne, Chantilly, Pierrefonds...), ses Espaces Naturels Sensibles (Colline Saint Hélène, Mont César, Marais de Sacy...), le département de l'Oise voit se développer les activités de nature grâce à la proximité du bassin émetteur francilien et aux clientèles excursionnistes (déplacements à la journée). Afin d'accompagner les collectivités dans le développement du tourisme de nature, le Conseil général de l'Oise, soutient les collectivités locales dans leur démarche d'inscription au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (inclus dans Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires) et d'aménagement de circuits.

### OBJECTIF

- Développer l'aspect qualitatif et l'attractivité des parcours proposés (services, sites desservis, paysages traversés, entretien et sécurité...),
- développer une offre globale de randonnée qui pourra être valorisée au travers de produits touristiques.

### ENJEUX

- Garantir l'engagement des collectivités locales pour la protection et l'entretien des chemins ruraux, véritable patrimoine et source de biodiversité,
- coordonner la concertation avec les institutions et services compétents (ONF, PNR, etc.) gestionnaires de sites naturels,
- favoriser le maillage des circulations douces en lien avec le Schéma Départemental des Circulations Douces et la Trans'Oise.

### PROGRAMME

#### 1. Concertation et expertise technique :

- comité Technique Randonnée composé de Oise Tourisme et des comités départementaux de randonnée pédestre, de cyclotourisme et de tourisme équestre,
- commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires.

#### 2. Inscription au PDESI / PDIPR :

- critères d'éligibilité : domaine public ou domaine privé des communes, accessibilité et sécurisation des voies...

#### 3. Financement de l'aménagement :

- modalités d'aides financières apportées aux collectivités et associations, porteuses de projets.

#### 4. Valorisation et promotion :

- à l'aide des nombreux outils mis en œuvre par Oise Tourisme, l'Agence de Développement et de Réservation Touristique (carte Oise à pied, site dédié...).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de circuits financés,
- nombre de circuits téléchargeables sur Oisetourisme.com,
- nombre de circuits connectés à la Trans'Oise, grands itinéraires nationaux ou européens.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Collectivités, Oise Tourisme, Fédérations d'usagers, PNR, ONF

#### Budget

Intégré au budget général de développement des circulations douces : 2,5M€/an

#### Plan de financement

**3** : Département de l'Oise ; **4** : Oise Tourisme

#### Planning

**1** : Depuis 2006 ; **2** : Depuis 2002 (PR) ;

**3** : Depuis 2006 ; **4** : Action continue

## AMBITION n°2 : Une mobilité au service de la cohésion sociale

### **Orientation n°2.1 : Susciter l'organisation de services à la mobilité par les acteurs territoriaux**

- Action 2.1.1 : Faciliter le développement de services de TAD en milieu rural
- Action 2.1.2 : Faciliter l'émergence de nouveaux périmètres de transports urbains

### **Orientation n°2.2 : Améliorer et diversifier l'offre de services de proximité**

- Action n°2.2.1 : Diversifier les services décentralisés du Conseil général
- Action n°2.2.2 : Développer les e-services
- Action n°2.2.3 : Soutenir le maintien des commerces et des services en milieu rural

### **Orientation n°2.3 : Faciliter la mobilité des personnes à besoins spécifiques**

- Action n°2.3.1 : Offrir un service de transport adapté aux Personnes Handicapées
- Action n°2.3.2 : Rendre accessible aux PMR le réseau de transport interurbain
- Action n°2.3.3 : Organiser le transport des élèves handicapés
- Action n°2.3.4 : Maintenir la gratuité du transport scolaire
- Action n°2.3.5 : Maintenir les aides financières aux particuliers. «

## FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE TAD EN MILIEU RURAL

### CONTEXTE

Le Transport à la demande (TAD) est un service de transports collectifs, particulier par le fait que ce service est réalisé par des véhicules de petite taille ou par des taxis qui ne suivent pas en général d'itinéraires ni d'horaires fixes. Les services sont actionnés seulement s'il y a réservation préalable de l'utilisateur. Un opérateur se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs. En dehors des périmètres de transports urbains, la compétence d'organisation des TAD revient aux conseils généraux. Un service de transports à la demande peut cependant être créé par une EPCI par délégation de compétence du Département. Dans l'Oise, le contexte est très spécifique où le SMTCO, Syndicat Mixte des Transports Collectifs (loi SRU) est un appui important pour la promotion et le développement des services de transports à la demande puisqu'il apporte son soutien technique et financier à la mise en place de nouveaux services de TAD ou à pérenniser des TAD existants.

### OBJECTIF

Les objectifs sont de :

- compléter l'offre actuelle des lignes régulières en vacances scolaires et en heures creuses,
- créer de nouvelles dessertes en zones peu denses ou non desservies actuellement, par des services minibus ou des taxis, avec rabattement vers les gares, points d'arrêts de cars ou des pôles de services.

Le transport à la demande peut s'organiser sous quatre formes : en ligne virtuelle, d'arrêt à arrêt, de porte à arrêt et de porte à porte.

### ENJEUX

Ce type de service de transport apporte des réponses aux personnes isolées ou à mobilité réduite habitant des territoires à l'écart, où font défaut les lignes classiques régulières de transports collectifs. Il permet également d'assurer la continuité du transport public dans les périodes de faibles fréquentations. Le transport à la demande constitue un maillon essentiel entre les lignes régulières de transport public (autocars et autobus), le taxi et les différents services de voitures partagées.

### PROGRAMME

#### 1. Etudes d'opportunité d'un service de TAD :

- Concertation pour connaître les besoins : avec les élus, la population, les entreprises, les établissements scolaires et les partenaires (SMTCO, Département, Région) ; Analyse de terrain.

#### 2. mise au point des propositions de réseau :

- services proposés, montage juridique, structure porteuse, évaluation précise des charges et des recettes,
- avis technique du SMTCO sur le processus de réservation et la consistance du service au regard de son interconnexion avec les autres modes de transport,
- présentation du projet de réseau en réunions publiques aux partenaires et à la population.

#### 3. Après délibération de l'organe compétent, le président de l'EPCI concerné demande au Département l'autorisation d'organiser le service de TAD par délégation de compétence :

- signature d'une convention entre l'EPCI et le Conseil Général définissant les conditions de la délégation de compétence et qui précise notamment les conditions de non-concurrence avec les services interurbains existants, en général d'une durée de 3 ans.

#### 4. Signature d'une convention entre le SMTCO et l'EPCI définissant les conditions de mise à disposition des outils mutualisés du SISMO :

- accès à la centrale de réservation, au site internet oise-mobilite.fr, déploiement des équipements embarqués pour la gestion des courses, adoption d'un règlement intérieur adapté.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de services de TAD créés,
- couverture géographique départementale,
- évolution du nombre de voyageurs.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

Région, SMTCO

#### Budget

Au cas par cas

#### Plan de financement

- 0-3 ans : Subv. FRAPP : 35 à 70%
- Au-delà de 3 ans : Subv. SMTCO : 40%

#### Planning

Au cas par cas

## FACILITER L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX PÉRIMÈTRES DE TRANSPORTS URBAINS

### CONTEXTE

La création d'un PTU est liée à celle d'une Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) :

- une Communauté d'Agglomération, est, de droit AOTU,
- les autres EPCI peuvent être AOTU par création d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU) dont le périmètre doit être celui de l'EPCI. Le PTU est créé par arrêté préfectoral,
- les communes peuvent être AOTU et demander la création d'un PTU mais seules les communes de + 10 000 habitants peuvent créer un versement transport,
- un syndicat spécifique peut regrouper les communes souhaitant mettre en place un réseau urbain et être hébergé par l'une d'elles dont il partage les moyens humains et matériels.

Dans l'Oise, le contexte est très spécifique où le SMTCO, Syndicat Mixte des Transports Collectifs (loi SRU) est un appui important pour la promotion et le développement des transports collectifs. Tous les employeurs publics et privés de + 9 salariés payent déjà le versement transport supplémentaire (Vta) au SMTCO mais chaque AOTU a la possibilité de lever le versement transport urbain VTu à 0,55% (ou 0,60% en intercommunalité) de la masse salariale versée par les employeurs situés sur le périmètre du PTU. Le VT global payé par les employeurs sera au maximum de 0,8% (AOTU + SMTCO).

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- d'organiser au plus près des besoins du territoire urbain, les services de transports collectifs lorsque le réseau interurbain n'apporte qu'une réponse partielle, notamment à l'accès au travail et aux services de proximité :
  - permettre aux actifs de l'agglomération de se rendre à leur lieu de travail situé dans l'agglomération,
  - permettre un accès aux personnes ayant des difficultés de mobilité ou ne souhaitant pas utiliser leur voiture.
- permettre aux élèves non pris en charge par le Conseil Général dont le domicile est à moins de 5 km de l'établissement scolaire, de s'y rendre en transports en commun.

### ENJEUX

Le SMTCO apporte une aide à condition que le réseau soit conçu dans un souci d'intermodalité et que l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) adhère au SMTCO. Ces aides couvrent jusqu'à 50% du déficit d'exploitation à condition que la collectivité ait au moins 30% du coût à assumer, une fois déduit la recette du Versement Transport Urbain (VTu). Le SMTCO fournit également, les appareils de billettique, les équipements et services d'information voyageur. Il est financé par un versement transport spécifique. Un des enjeux est donc de mettre en œuvre des dessertes qui soient utiles pour ces entreprises.

### PROGRAMME

#### 1. Études d'opportunité d'un réseau :

- concertation pour connaître les besoins : avec les élus, les entreprises, les établissements scolaires et les partenaires (SMTCO, Département, Région) ; Analyse de terrain.

#### 2. Mise au point des propositions de réseau :

- services proposés, montage juridique, structure porteuse, évaluation précise des charges et des recettes,
- présentation du projet de réseau en réunions publiques aux partenaires et à la population.

#### 3. Après délibération de l'organe compétent, le président de l'EPCI concerné demande au préfet de prendre un arrêté constatant la création du PTU :

- le préfet demande l'avis du Conseil Général et en informe la collectivité demanderesse,
- prise d'un arrêté préfectoral constatant la création du PTU.

#### 4. Signature d'une convention entre le département et la nouvelle AOTU définissant les conditions de transfert ou de maintien des services départementaux :

- le Conseil Général peut proposer conserver les dessertes régulières et scolaires qui existent dans le PTU qui se crée ou s'agrandisse. Dans le cas où les communes ne souhaitent pas reprendre les services départementaux et scolaires, une convention doit être signée entre l'AOTU et le Conseil Général qui précise les conditions de ce maintien de services et, en particulier la non-concurrence avec services urbains envisagés, autrement, une négociation s'engage sur le transfert financier correspondant.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Nombre de PTU créés

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

SMTCO EPCI, communes

#### Budget

Au cas par cas.

#### Plan de financement

AOTU, SMTCO

#### Planning

1-4 : au cas par cas

## DIVERSIFIER LES SERVICES DÉCENTRALISÉS DU CONSEIL GÉNÉRAL

### CONTEXTE

Quelque-soit son lieu de vie dans l'Oise, chaque Isarien en tant qu'habitant, élu ou membre d'une association doit pouvoir bénéficier des services proposés par le Conseil général avec la même facilité d'accès, sans avoir à traverser le département. C'est la raison pour laquelle les Maisons du Conseil général ont été créées et implantées sur tout le territoire départemental.

### OBJECTIF

Les objectifs des Maisons du Conseil général sont :

#### Pour les habitants :

- accueillir, écouter et guider dans les recherches, expliquer et faciliter les démarches éventuelles à entreprendre, les services à contacter,
- mettre à disposition codes et guides juridiques, brochures sur le tourisme, les manifestations culturelles, le patrimoine, l'emploi, le logement, les aides sociales, la santé,
- donner accès à internet gratuitement pour consulter les sites départementaux, connaître en ligne les aides sociales, télécharger certains formulaires de demandes,
- s'entretenir à distance avec les services instructeurs de la MDPH ainsi qu'avec des associations à vocation sociale et économique via des bornes de visio-conférence,
- organiser avec les organismes partenaires des permanences sur le logement, la construction, l'emploi, le soutien juridique...

#### Pour les élus :

- informer les élus des priorités et des programmes définis par le Conseil général ainsi que les modalités d'aides aux projets communaux.

#### Pour les associations :

- informer des aides du Conseil général et des démarches à accomplir pour constituer un dossier de subventions, fournir un avis technique et enregistrer la demande,
- mettre à leur disposition un espace de travail et de réunion équipé de postes informatiques dotés de logiciels de gestion et de comptabilité et de matériel de reprographie...

#### Les Maisons du Conseil général ont également vocation à être :

- des Relais Autonomie des personnes (RAP) : offrant des permanences de professionnels du handicap chargés d'aider les personnes handicapées ainsi que leurs familles à constituer leur dossier de demande de prestations, de les orienter et les accompagner dans toutes leurs démarches liées à l'autonomie (APA, PCH). Ils sont un relais de proximité de la MDPH,
- des Relais de Service Public (RSP) : offrant des permanences des organismes publics d'Etat : Trésor public, Agence Nationale Pour l'Emploi (ANPE), Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM), Caisse Régionale d'Assurance Maladie, Caisse des Affaires Familiales (CAF), Mutualité Sociale Agricole (MSA)...

### ENJEUX

Garantir un fonctionnement (plage d'ouverture, disponibilité des équipements) et des services (compétence des intervenants, pertinence de la documentation) adaptés aux besoins.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Développer progressivement les Maisons du Conseil général en évaluant les besoins propres aux territoires,**
- 2. Étendre leur compétence en développant en leur sein :**
  - 2.1 : les Relais Autonomie des Personnes (RAP),
  - 2.2 : les Relais de Services publics (RSP).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de personnes reçues dans les MCG,
- nombre de personnes reçues dans les RAP et les RSP.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1 : Associations, collectivités locales, Centres sociaux,  
2 : Préfecture, organismes d'État, Inspection Académique, Préfecture

#### Budget

50 000 €/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1 : dès 2005  
2.1 : 2007 -2010  
2.2 : dès 2010

## DÉVELOPPER LES E-SERVICES

### CONTEXTE

La disparition des services publics dans les zones rurales (poste, école, services hospitaliers...) est une réalité inacceptable d'autant moins supportable si ces services publics ne sont pas redéployés dans le cadre de télé-services ou télécentres venant en substitution et, même en amélioration des services précédents (amplitudes horaires, exhaustivité des services...) Depuis 2004, le Conseil général bâtit son propre réseau de télécommunications haut et très haut débit départemental. Traversé par plus de 1 000 km de fibre optique du réseau Teloise (à terme 2500 km), le département est à ce jour couvert à 99,6% par le haut débit. Les habitants, les entreprises, les collègues, tous reliés au Haut-débit, peuvent ainsi bénéficier des services accessibles depuis internet tels que l'e-administration, le e-commerce en plein développement.

### OBJECTIF

Les objectifs du développement des e-services sont :

- faciliter l'accès des Isariens à un ensemble de services par Internet (administration publique, santé, éducation, commerces, télétravail, loisirs..) pour leur éviter de se déplacer,
- simplifier l'obtention des différentes prestations pour gagner du temps.

### ENJEUX

- Lutter contre la fracture numérique des zones rurales,
- répondre à la montée en puissance des besoins de la part des différentes communautés d'utilisateurs, les particuliers, les entreprises, les services publics, et accompagner ainsi le développement de la société de l'information et de la communication,
- créer une dynamique dans le département autour de la création de nouvelles industries de services, notamment de proximité.

### PROGRAMME

Le programme consiste au :

- 1. Déploiement progressif d'un réseau départemental haut puis très haut débit,**
- 2. Équipement des maisons du conseil général en bornes de visio-conférence facilitant la mise en relation avec la MDPH et des associations à vocation sociale et économique,**
- 3. Déploiement de téléprocédures :**
  - rubrique dédiée à la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) sur le site internet Oise.fr.
- 4. Refonte du site Internet Oise.fr pour améliorer le portail d'informations et de services :**
  - mise en œuvre du premier réseau social départemental de proximité, nommé Réseau Oise.
- 5. Téléchargement possible de l'application Oise'App sur l'Apple store depuis un iPhone pour rester 24H/24 en contact avec le département de l'Oise, où que l'on soit,**
- 6. Mise en ligne d'un site Internet spécifique aux archives départementales : [www.archives.oise.fr](http://www.archives.oise.fr).**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du nombre de projets e-services réalisés,
- couverture du territoire en réseau haut et très haut débit,
- évolution du Nombre de formulaire disponible sur oise.fr.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1 - 6 :** Pilote

#### Acteurs à mobiliser

**1 - 6 :** Europe, État, Région, communes

#### Budget

Déploiement du THD : 265 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

**1 :** dès 2004, puis dès 2013 pour le THD ; **2 :** dès 2007 ;  
**3 :** dès 2008 ; **4 :** dès mars 2010 ; **5 :** dès fin 2010 ;  
**6 :** Février 2011

## SOUTENIR LE MAINTIEN DES COMMERCES ET DES SERVICES EN MILIEU RURAL

### CONTEXTE

Les territoires ruraux sont une richesse pour notre pays, non seulement en termes d'espace, de qualité de vie mais également en termes de développement économique, de vie sociale. Tout comme l'emploi et la création d'activités, les services à la population sont aujourd'hui un élément essentiel pour le maintien des personnes en milieu rural. Cela permet de tisser ou conserver un lien social et permet à certains habitants, et notamment les plus âgés, dépourvus de moyens de locomotion, de s'approvisionner sur place, d'obtenir des services (dont services à la personne) facilitant leur vie quotidienne. Soutenir le maintien des commerces et des services en milieu rural est un challenge à relever. Le Conseil général œuvre dans cette direction au travers de différentes actions depuis plusieurs années.

### OBJECTIF

- Favoriser le développement économique local et conforter l'offre commerciale et artisanale de proximité à la population des zones rurales, permettant de limiter les déplacements,
- répondre à l'attente de collectivités souhaitant (re) dynamiser leur territoire,
- répondre aux porteurs de projets et pouvoir les valoriser.

### ENJEUX

- Faciliter la pérennisation des commerces et services,
- favoriser l'équilibre des activités économiques des territoires,
- lutter contre la désertification des territoires ruraux.

### PROGRAMME

#### 1. Soutien du Conseil général vers des partenaires œuvrant au maintien de commerces ou service en milieu rural :

- partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise : l'opération Bistrot de pays a pour but, au travers d'un réseau local d'animation, de contribuer à la conservation et à l'animation du tissu économique et social en milieu rural par le maintien, ou la recréation, du café de village multiservices de proximité. En 2012, 17 bistrots de pays sont recensés sur le territoire Isarien. L'idée étant d'amplifier ce réseau,
- partenariat Chambre de métiers et de l'artisanat pour le maintien de l'artisanat en milieu rural : le Conseil général accorde annuellement à la chambre de métiers et de l'artisanat une subvention pour soutenir le développement de l'artisanat. Une des actions spécifiques est de conseiller et soutenir les porteurs de projets souhaitant se développer en zone rurale,

- soutien aux Plateformes Initiatives France : une subvention annuelle est octroyée aux Plateformes Initiatives France qui accordent des prêts à taux zéro pour le développement d'activités économiques sur le territoire. Un grand nombre de projets peut concerner des projets en zones rurales.
- soutien aux collectivités : dispositif actuel : le Conseil général par l'intermédiaire de ses dispositifs « constructions publiques » et « acquisition de propriétés bâties ou non bâties » œuvre au soutien des zones rurales. Ainsi, un soutien financier peut être, par exemple, apporté pour les travaux de construction, de réhabilitation d'immeubles dans le cadre du maintien ou de l'implantation de services publics ou d'activités commerciales artisanales ou de professionnels de la santé en milieu rural.

#### 2. Valorisation et promotion :

- organisation annuelle du concours jeunes talents de l'Oise pouvant valoriser des commerces ou service en milieu rural (exemple en 2012 : reprise d'une boulangerie à Pontarmé et à Berthecourt).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de bistrots de pays sur le territoire isarien,
- nombre de subventions accordées dans le cadre du dispositif aide aux communes,
- nombre de commerces ou services valorisés dans le cadre du concours jeunes talents.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

EPCI, Chambres consulaires, Plateformes Initiative France, Associations

#### Budget

##### 1. Soutien financier des partenaires :

- Bistrot de pays : 20 000 €/an ;
- Subvention chambre de métiers 2012 : 200 000 €, une partie pouvant servir au développement des entreprises en secteur rural 3 ;
- Plateforme Initiative France : 15 000 €/an ;
- Aide aux communes : 193 000 € en 2012

##### 2. Valorisation et promotion Concours talents :

35 000 €

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Bistrot de pays : Soutien débuté en 2006

PIF : Soutien débuté en 2003

Aide aux communes : Concours jeunes talents de l'Oise : depuis 2007

## OFFRIR UN SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

### CONTEXTE

La loi n°2005-102 du 15 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées introduit la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à l'horizon 2015. Le Conseil général de l'Oise devançant très largement la philosophie de la loi, s'est engagé dès 2004, sur la mise en œuvre d'un transport collectif à la demande (TCAD) à destination des personnes handicapées (Handicar), puis à compter de 2008 au travers du service OISE Mobilité Transport adapté (OMTA) exploité par la société Libéole, qui consiste à permettre aux personnes handicapées domiciliées dans l'Oise, âgées de plus de 18 ans et ayant un taux d'invalidité reconnu de 80% de disposer d'un service de transport fonctionnant sur réservation, à l'aide de véhicules accessibles pour leurs déplacements, fonctionnant 7j/7 y compris les jours fériés (sauf le 1<sup>er</sup> mai) Le Conseil général de l'Oise est l'un des rares départements à offrir ce type de service.

### OBJECTIF

Le service OMTA consiste à permettre aux personnes les plus lourdement handicapées de pouvoir se déplacer à l'aide d'un service de transport adapté, de porte à porte fonctionnant sur réservation, du lundi au jeudi (7h - 20h30), le vendredi et le samedi (7h à 1h du matin) et le dimanche et jours fériés (7h à 23h), à des conditions tarifaires préférentielles.

### ENJEUX

- Rechercher la complémentarité avec les autres services de transports accessibles notamment urbains et de TCAD en secteur rural,
- veiller au respect des obligations fixées aux établissements type ESAT pour l'organisation et le financement des transports de leurs travailleurs,
- veiller à ce que les moyens adaptés aux pathologies les plus lourdes soient mis en œuvre.

### PROGRAMME

1. Mise en œuvre de la délégation de service public OMTA avec la société Libéole (2008/2014) en concertation avec les associations représentatives des PH,
2. En concertation avec les associations représentatives des PH, mise en œuvre des actions de suivi (amélioration du service, contrôle continu...),
3. Préparation du renouvellement du service en cohérence avec la mise en accessibilité des lignes régulières départementales et des autres réseaux de transport collectif (urbains, intercommunaux...).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du nombre de transports quotidiens,
- évolution du nombre d'utilisateurs,
- évolution du nombre de réclamations,
- évolution du nombre de dysfonctionnements.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

- 1: Pilote
- 2: Partenaire
- 3: Pilote

#### Acteurs à mobiliser

- 1: délégataire ; 2-3 : associations PH, SMTCO, autres AOT

#### Budget

5M€/an en moyenne

#### Plan de financement

Département de l'Oise : 60% ; SMTCO : 40%

#### Planning

- 1: 2008-2014
- 2: action continue
- 3: 2012-2014

## RENDRE ACCESSIBLE AUX PMR LE RÉSEAU DE TRANSPORT INTERURBAIN

### CONTEXTE

La loi 2005-102 du 15 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dispose que chaque autorité organisatrice de transport à l'obligation de rendre accessible aux PMR le réseau de transport relevant de sa compétence. Le Département a ainsi en application de cette loi l'obligation de mettre en accessibilité le réseau de lignes régulières départementales de voyageurs. À cette fin, le département a adopté son schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA), le 25 mars 2010.

### OBJECTIF

La mise en accessibilité du réseau départemental de transport consiste à :

- mettre à disposition des personnes à mobilité réduite (PMR) un système d'information visuelle et sonore à bord des véhicules et aux arrêts,
- équiper les véhicules de plates-formes élévatoires,
- mettre en œuvre un Transport Collectif à la Demande de Substitution sur les lignes non accessibles, fonctionnant sur réservation auprès de la centrale Oise Mobilité,
- inciter les communes à rendre accessibles les arrêts d'autocars sur leur territoire.

### ENJEUX

- Inciter les constructeurs d'autocars à réaliser des dispositifs d'accroche pour les fauteuils roulants plus performants, permettant de réduire les temps de prise en charge des PMR,
- engager une réflexion avec les exploitants sur les impacts financiers des équivalences places assises/place UFR,
- veiller à la cohérence de la chaîne de déplacement (cheminements) lors de la création ou du déplacement d'un arrêt,
- dans le cas de correspondances entre réseaux de transport public, offrir un dispositif d'information adapté.

### PROGRAMME

1. **Adoption du SDA,**
2. **Déploiement de l'information visuelle et sonore à bord de tous les véhicules et au sol** (borne information voyageurs aux arrêts et en gare) **et mise en place d'un site internet accessible** (RG2A),
3. **Déploiement progressif de véhicules équipés de plates-formes élévatoires pour la prise en charge des PMR par l'acquisition de véhicules neufs totalement équipés et l'aménagement des véhicules déjà présents dans les parcs des exploitants,**
4. **Mise en œuvre d'un service de transport collectif à la demande de substitution sur les lignes non accessibles, aux mêmes conditions que les lignes** (mêmes horaires, mêmes itinéraires, mêmes tarifs),
5. **Mise en accessibilité des arrêts progressive à l'initiative des communes avec la participation du département.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Respect du planning,
- évolution du taux de véhicules accessibles, évolution du taux d'arrêts accessibles, évolution du taux de lignes accessibles/12 lignes prioritaires du SDA, évolution du taux de fréquentation PMR.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Pilote ; 2 : incitateur ; 3 : partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1 : Autres AOT ; 2 : communes ; 3 : SMTCO

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 6,5 M€/an

#### Plan de financement

1 : Département de l'Oise ; 2 : SMTCO ; 3 : Département de l'Oise : 60%, SMTCO : 40% ; 4 : Département de l'Oise ; 5 : Communes : 70% , département de l'Oise : 30%

#### Planning

1 : Septembre 2012 ; 2-3 : 2013-2015 ;  
4 : janvier 2013 ; 5 : à partir de 2013

## POUR SUIVRE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DES ÉLÈVES HANDICAPÉS

### CONTEXTE

Les dispositions des articles R 213-13 à R 213-16 du code de l'éducation prévoient le principe de prise en charge, par le Département, des frais de déplacement exposés par les élèves et étudiants handicapés fréquentant des établissements d'enseignement général ou supérieur et qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun en raison de la gravité de leur handicap, médicalement établie. Cette compétence incombe au Département, en raison du rôle dévolu à ce dernier en matière de solidarité et d'aide sociale. À l'inverse du transport scolaire en autocars le Département n'a pas l'obligation d'organiser ces transports particuliers. Annuellement, près de 1 000 élèves et étudiants handicapés bénéficient d'un transport particulier, sur décision de la Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées. Le conseil général a décidé d'organiser le transport pour une grande majorité de ces élèves afin de maîtriser les dépenses. Par ailleurs, certaines familles ont choisi d'utiliser leur véhicule personnel afin d'assurer eux-mêmes les déplacements scolaires de leur enfant et bénéficient à ce titre d'une allocation individuelle.

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- soutenir les familles en les déchargeant de l'organisation quotidienne du transport de leur enfant,
- accompagner les élèves ou étudiants handicapés dans une démarche d'autonomie et d'intégration en facilitant leur déplacement vers une scolarisation en milieu ordinaire.

### ENJEUX

- Rationaliser les moyens de transport mis à disposition en raisonnant par établissements desservis,
- maîtriser les dépenses publiques tout en assurant un service de transport adapté au handicap de chacun,
- garantir la mise en place du transport des élèves dans un délai très court en fonction des demandes émanant de la Maison Départementales des Personnes handicapées (MDPH),
- en concertation avec la MDPH, orienter autant que possible les élèves vers les réseaux de transport collectif progressivement rendus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduites.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Adopter un règlement départemental du transport des élèves et étudiants handicapés,**
- 2. Relancer annuellement les marchés de prestations de service conformément à la procédure des marchés publics,**
- 3. Contrôler le bon déroulement et la qualité de chaque transport durant toute l'année scolaire,**
- 4. Assurer la coordination entre les transporteurs et les familles.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du Taux de groupage,
- évolution du nombre d'élèves transportés,
- évolution du Budget,
- évolution du nombre de réclamations, de dysfonctionnements, information usager...

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1 : MDPH ; 2,4 : Transporteurs et taxis ;  
3 : Établissements scolaires

#### Budget

6.5 M€

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1 : 2011 ; 2 : annuel ;  
3 : Depuis 2011 ; 4 : Depuis 2011

## MAINTENIR LA GRATUITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

### CONTEXTE

Le Conseil Général assure la gratuité du transport scolaire de 55 000 élèves par plusieurs moyens :

- transport par car : 37 100 élèves (dont 22 000 collégiens),
- transport des écoliers des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux : 12 000 élèves,
- transport par train : 3 100 élèves (majorité de lycéens),
- prise en charge des élèves utilisant des services extérieurs au département : 800 élèves,
- à cela s'ajoute une subvention versée aux agglomérations de Compiègne et Beauvais pour le transport de 2 000 élèves,
- c'est au travers d'une Délégation de Service Publique confiée à trois sociétés de transport depuis janvier 2009, qu'est organisé et financé le transport des élèves par près de 600 cars.

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- soutenir les familles en les déchargeant de l'organisation quotidienne du transport de leur enfant,
- maintenir la gratuité d'un déplacement aller-retour par jour pour chaque élève afin de se rendre dans son établissement scolaire,
- préserver le pouvoir d'achat des familles en assurant la prise en charge de ce déplacement, ce qui représente une économie de près de 1100€ par élève et par an.

### ENJEUX

- Diffuser une information claire et immédiate en cas de perturbations,
- garantir la sécurité (âge des cars, ceintures de sécurité, aménagement des points d'arrêt, adapter les capacités des véhicules afin d'éviter les problèmes de sureffectif...),
- garantir la ponctualité au regard des horaires d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires,
- garantir la lisibilité (girouette, information voyageurs embarquée, livrée départementale...),
- maintenir les coûts par l'optimisation de l'offre de service,
- trouver un juste équilibre entre la maîtrise des dépenses et une desserte conséquente de l'ensemble des communes et hameaux du département.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Établir annuellement un plan de transport en concertation avec les autres réseaux afin de trouver une coordination efficace,**
- 2. Travailler en concertation avec les 3 délégataires pour la recherche de nouvelles mesures d'optimisation de service.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du budget,
- évolution du nombre de réclamations, dysfonctionnements d'exploitation, information usager...
- évolution du taux de remplissage des cars,
- évolution du nombre d'élèves transportés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Délégataires, Inspection Académique, Établissements scolaires, Maires, Parents d'élèves, associations

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 60M€/an

#### Plan de financement

1-2 : Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

## MAINTENIR LES AIDES FINANCIÈRES AUX PARTICULIERS

### CONTEXTE

Toutes les zones du département ne peuvent être desservies par la mise en place d'un transport collectif :

- zones rurales isolées,
- zones peu fréquentées,
- zones non accessibles.

À ce titre, le département subventionne :

- le transport journalier d'élèves du secteur primaire et des collégiens (34 élèves en 2011-2012),
- le transport hebdomadaire des élèves internes (plus de 3 000 élèves collégiens et lycéens en 2011-2012),
- le transport des élèves handicapés dont les parents ont fait le choix d'assurer eux-mêmes le transport de leur enfant (50 élèves en 2011-2012).

### OBJECTIF

- Soutenir les familles ne bénéficiant pas de la mise en place d'un transport collectif pour leur enfant afin de préserver leur pouvoir d'achat
- Participer aux frais liés à l'organisation et au financement du transport des élèves concernés.

### ENJEUX

Préserver l'égalité de traitement au regard de la gratuité des transports scolaires.

### PROGRAMME

1. Déterminer la liste des bénéficiaires,
2. Fixer la grille d'indemnisation.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du Budget,
- nombre d'élèves subventionnés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Sans objet

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 60M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

# AMBITION n°3 : Une mobilité qui préserve l'environnement et le cadre de vie

## **Orientation n°3.1 : Renforcer la performance des transports collectifs au service d'une mobilité courante**

- Action n°3.1.1 : Renforcer la coopération entre les autorités organisatrices de transports
- Action n°3.1.2 : Développer un système d'information multimodale
- Action n°3.1.3 : Mettre en œuvre une billettique et une tarification intermodale
- Action n°3.1.4 : Aménager des pôles d'échanges intermodaux
- Action n°3.1.5 : Offrir une gamme tarifaire très attractive
- Action n°3.1.6 : Rendre le réseau interurbain plus rapide et plus confortable

## **Orientation n°3.2 : Promouvoir un usage collectif de la voiture**

- Action n°3.2.1 : développer le co-voiturage
- Action n°3.2.2 : accompagner le développement de l'autopartage

## **Orientation n°3.3 : Construire, entretenir, exploiter des routes de moindre impact environnemental**

- Action n°3.3.1 : Préserver les ressources non renouvelables
- Action n°3.3.2 : Réduire émissions de gaz à effet de serre et consommations d'énergie
- Action n°3.3.3 : Préserver la biodiversité et les milieux naturels
- Action n°3.3.4 : Maîtriser les nuisances sonores induites
- Action n°3.3.5 : Limiter les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques
- Action n°3.3.6 : Contrôler les effets du trafic sur la qualité de l'air
- Action n°3.3.7 : Lutter contre la pollution des bords routiers

## **Orientation n°3.4 : Soutenir le développement de technologies de transport moins polluantes**

- Action n°3.4.1 : Encourager le développement des motorisations et carburants propres

## **Orientations n°3.5 : Favoriser une urbanisation et une économie moins consommatrices de transports**

- Action n°3.5.1 : Lutter contre l'étalement urbain
- Action n°3.5.2 : Favoriser l'implantation d'activités adaptée aux infrastructures
- Action n°3.5.3 : Soutenir et développer une agriculture locale durable. «

# RENFORCER LA COOPÉRATION ENTRE LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORTS

## CONTEXTE

L'organisation des transports est confiée à des autorités multiples (État, Régions, Départements, EPCI, communes..) ayant vocation à se compléter. Pour autant, chaque autorité organisatrice de transports (AOT) pense d'abord à son territoire, alors qu'il existe une demande croissante pour des déplacements combinés ou multimodaux (marche, vélo, bus, car, navette, train, taxi, voiture...) qui ignorent ces frontières institutionnelles. La coopération entre autorités organisatrices est techniquement et juridiquement réalisable. Compte tenu des différences structurelles entre les objectifs de chaque autorité organisatrice de transport, la coopération ne porte réellement ses fruits qu'en présence d'une volonté politique forte.

## OBJECTIF

L'objectif est de créer une efficace coopération entre les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) de l'Oise par l'intermédiaire du Syndicat Mixte des Transport Collectifs de l'Oise (SMTCO) dont les compétences statutaires sont :

- coordonner les services de transports organisés par les AOT compétentes, membres du syndicat, dans un but d'intermodalité (amélioration des correspondances horaires),
- mettre en place un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transports à la demande et d'une centrale de covoiturage,
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés,
- apporter un concours financier à la mise en œuvre par ses membres ou partenaires, de nouveaux services de transports en commun ou l'amélioration de services existants,
- développement et mise en œuvre de coopérations avec les AOT des régions et départements limitrophes.

Chaque AOT reste compétente pour l'organisation de ses transports collectifs mais s'engage comme collectivement responsable de la fluidité de l'ensemble de la chaîne de déplacement passant par les territoires urbains et ruraux afin que les usagers disposent à tout moment d'un potentiel de mobilité courante, à l'image de l'eau courante qui coule dès qu'on ouvre le robinet.

## ENJEUX

- Regrouper les treize Autorités Organisatrices de Transport (AOT) de l'Oise et les convaincre de travailler ensemble pour le développement des transports collectifs dans l'Oise,
- pour mener à bien ses missions, le SMTCO dispose d'un moyen financier prévu par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, le versement transport additionnel (VTa) élargi à l'ensemble

du territoire départemental à dominante urbaine, plafonné à 0,40% ou 0,20% sur les communes déjà soumises au versement transport urbain.

## PROGRAMME

Le programme consiste à :

### 1. Créer le Syndicat Mixte des Transports collectifs de l'Oise (SMTCO) :

- préparation des statuts (missions, représentations, règle de vote, moyens, ressources) ; Négociation avec les AOT ; Adoption des statuts par délibérations concordantes,
- arrêté préfectoral d'autorisation.

### 2. Attribution de subventions aux AOT membres développant leur offre de transport en correspondance avec les autres modes de transports collectifs,

### 3. Création d'un portail internet avec centrale de covoiturage et d'une plateforme téléphonique d'information multimodale et de réservation des TAD :

- www.OISE-MOBILITE.fr et N°AZUR 0810 60 00 60.

### 4. Déploiement du PROJET SISMO (système intégré de services à la mobilité) via un contrat de partenariat public/privé avec le groupement CITYWAY/ERG :

- calcul d'itinéraire adresse à adresse avec modes doux, TAD et covoiturage inclus,
- billettique interopérable par carte à puce,
- informations voyageurs en temps réel, alerte perturbations, suivi de l'état du réseau routier
- réservation des TAD, centrale taxis, observatoire de la mobilité.

## INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution de la fréquentation des transports collectifs,
- évolution du nombre d'adhérents au covoiturage,
- pourcentage de fiabilité des services.

## DÉTAIL DU PROGRAMME

### Position du département

1: Initiateur ; 2-4: partenaire

### Acteurs à mobiliser

AOT de l'Oise

### Budget

10 M€/an dont : 4 : SISMO : 3,3M€/an

### Plan de financement

SMTCO : 100%

### Planning

1 : 2006 ; 2 : Dès 2007

3 : 2007/2008 ; 4 : 2010/2013

## DÉVELOPPER UN SYSTÈME D'INFORMATION VOYAGEUR MULTIMODALE

### CONTEXTE

La généralisation d'internet haut débit, des smartphones et des tablettes numériques permet à chacun d'avoir accès en permanence à une multitude de services dématérialisés et à l'information en temps réel. En matière de mobilité, les potentialités des services numériques sont donc considérables mais leur plus grande valeur ajoutée réside dans l'interconnexion des différents services de transports organisés tant par les acteurs publics que privés afin d'offrir aux voyageurs une vision ininterrompue de leurs déplacements. Le développement d'un système d'information multimodale constitue l'une des missions prioritaires du SMTCO fondé à l'initiative du Département.

### OBJECTIF

Les objectifs d'un système d'information voyageur multimodale sont :

- de simplifier au maximum l'accès à l'information des usagers de tous les modes de transports de l'Oise en la diffusant sur une multitude médias différents (internet, téléphone mobile, borne d'information voyageur aux principaux arrêts des réseaux de transports publics (gares,...) et bandeau lumineux embarqué dans les bus et autocars,
- sécuriser les voyages en diffusant une information claire, exhaustive, compréhensible par tous, immédiate et homogène entre les réseaux de transports urbains et interurbains.

### ENJEUX

- Inciter davantage à l'usage des transports collectifs de l'Oise, combiné ou pas à la voiture et aux modes doux,
- ce dispositif contribue à la mise en conformité des véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (dispositifs d'annonces sonores et visuelles).

### PROGRAMME

Le programme porté par le SMTCO avec l'appui technique du Département consiste à :

#### 1. La Création d'une agence de mobilité à Beauvais :

- permettant d'accueillir et de renseigner téléphoniquement les usagers sur l'offre de transports collectifs de l'Oise (réseaux, lignes, horaires, tarifs),
- assurant les prises de réservations des courses des services de Transport À la Demande (TAD) et un service de coordination et d'information pour les courses des taxis,
- informant les usagers sur les possibilités de covoiturage sur le département.

#### 2. La création d'un site internet [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr), également en version mobile et applications Smartphones :

- permettant des recherches personnalisées d'itinéraires, d'horaires, de tarifs,
- disposant d'un système de recherche d'itinéraire multimodal combinant trains, cars, bus, TAD, modes doux et covoiturage,
- donnant des informations sur l'état du trafic routier,
- diffusant l'actualité des réseaux et offrant un espace personnalisé et la possibilité d'être alerté par SMS et email des perturbations.

#### 3. Le déploiement d'équipements d'informations voyageurs sur tous les réseaux de transports collectifs de l'Oise :

- panneaux et bornes à affichage dynamique aux principaux points d'arrêts des réseaux et de leurs pôles d'échanges (gares ferroviaires et routières) donnant la destination, les horaires des prochains départs, les perturbations, avances/retards en temps réel complétés par des tags QRcode sur tous les poteaux d'arrêts,
- haut-parleurs et bandeaux lumineux dans les véhicules donnant l'itinéraire ainsi que l'heure réelle d'arrivée au prochain arrêt.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Fréquentation - Nombre de visiteurs par jour,
- diffusions d'actualités et de perturbations sur le site, par SMS et email,
- taux d'aboutissements recherches,
- statistiques des appels,
- statistiques des réservations TAD, taxi.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1, 2, 3 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1, 2, 3 : SMTCO, Autres AOT ; 3 : communes

#### Budget

PPP SISMO : 33 M€ sur 12 ans

#### Plan de financement

1, 2, 3 : SMTCO

#### Planning

1 : Achievé été 2010

2 : Achievé Hiver 2010

3 : 2010 - 2013

## METTRE EN ŒUVRE UNE BILLETTIQUE ET UNE TARIFICATION INTERMODALE

### CONTEXTE

Chaque réseau de transport public payant possède une gamme tarifaire et des titres de transport associés. Ainsi un voyageur doit se munir d'autant de titres de transport que de réseaux publics empruntés. Le développement d'un système billettique et d'une tarification intermodale constitue l'une des missions prioritaires du SMTCO fondé à l'initiative du Département.

### OBJECTIF

Les objectifs d'une billettique et d'une tarification intermodale sont de faciliter l'accès et l'utilisation des transports collectifs en :

- permettant aux usagers de disposer d'un seul support de titres pour accéder à plusieurs réseaux de transports, de l'utiliser par plusieurs personnes,
- maîtrisant et suivre sa consommation et de pouvoir régénérer le support avec ses titres encore valables, en cas de perte ou de vol,
- facilitant l'achat, la validation et le rechargement des titres, autorisant le post-paiement et la tarification dégressive,
- offrant la possibilité d'acheter des titres combinés de plusieurs réseaux avec en général des réductions à la clé,
- accédant à d'autres services associés (location de vélo, parking relais...).

### ENJEUX

En les simplifiant et en favorisant la création de tarifs plus attractifs, la mise en œuvre d'une billettique et d'une tarification intermodale incite davantage à l'usage des transports collectifs de l'Oise, combiné ou pas à la voiture et aux modes doux. Il est nécessaire que la billettique soit interopérable avec celle des départements et régions limitrophes et en particulier avec l'Île de France

### PROGRAMME

Le programme porté par le SMTCO avec l'appui technique du département consiste au :

#### 1. Déploiement d'un système billettique intégré de dernière génération dans les véhicules de tous les réseaux de transports collectifs de l'Oise :

- permettant de charger sur une carte à puce sans contact plusieurs titres de transport de plusieurs réseaux différents,
- autorisant l'achat des titres sur de nombreux canaux de vente (véhicules de transports collectifs, agences commerciales, distributeurs, bornes de rechargement disposées dans les lieux publics et Internet (boutique en ligne sur [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr)).

#### 2. Mise en place d'un observatoire de la mobilité :

- à partir de la fréquentation remontée par le système billettique, analyser les déplacements et adapter les réseaux à l'évolution des besoins réels des clients.

#### 3. Création d'une tarification intermodale :

- permettre aux usagers voyageant sur plusieurs réseaux de n'utiliser qu'un seul titre de transport.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Nombre de titres intermodaux créés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-3 :** Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

**1-3 :** SMTCO ; Autres AOT

#### Budget

PPP SISMO : 33 M€ sur 12 ans

#### Plan de financement

**1,2 :** SMTCO ;

**3 :** 50% AOT 50% SMTCO (à chiffrer et évaluer)

#### Planning

**1 :** Achevé été 2012

**2 :** 2013

**2 :** à partir de 2013

## AMÉNAGER DES PÔLES D'ÉCHANGES INTERMODAUX

### CONTEXTE

Les comportements de mobilité changent. L'utilisateur utilise de plus en plus différents modes de transports. Il peut passer au cours d'un même déplacement d'un mode à un autre. Ces pratiques qualifiées d'intermodales ont sensiblement progressé et représentent une piste intéressante pour enrichir la diversité des solutions à offrir aux usagers. En effet, l'intermodalité est souvent vécue comme une contrainte en raison de la rupture créée dans le déplacement.

### OBJECTIF

Les 14 pôles d'échanges intermodaux du département sont au cœur des déplacements. Leurs objectifs sont de :

- favoriser l'interconnexion et adoucir le passage entre le maximum de mode de transport (trains, TER, bus urbains, cars interurbains, Transport à la Demande, vélos, co-voiturage,...),
- simplifier et fluidifier les déplacements des usagers.

### ENJEUX

Les pôles d'échanges doivent être un espace dynamisant le transport collectif. Ils sont la première image que le voyageur se fait du réseau et méritent un intérêt particulier de la part des différents acteurs (Autorités Organisatrices de Transports et propriétaires fonciers) qui doivent dialoguer et se coordonner dans le but d'améliorer :

- les correspondances, la signalétique et l'information voyageurs,
- l'accessibilité (pour les personnes à mobilité réduite notamment, mais aussi en termes de parking ou de cheminements piétonniers et cyclables par exemple),
- la sécurité (accessibilité des véhicules, accueil,...),
- les conditions d'attente (aménagement physiques pour le confort, propreté, services,...).

Afin d'anticiper l'arrivée du TGV à Creil en 2020 et de participer au renouvellement urbain du quartier de la gare, le département a signé en 2009 le protocole partenarial « Creil Gare Cœur d'Agglomération » (dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Communauté de l'Agglomération Creilloise). Les pôles d'échanges intermodaux de Chantilly-Gouvieux et de Noyon font également l'objet d'un partenariat.

### PROGRAMME

Le programme porté par le Département avec l'appui technique du SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise) consiste :

1. **Au diagnostic et à la hiérarchisation des interventions sur les pôles d'échanges,**
2. **À l'organisation par site de réunions avec les acteurs concernés afin de planifier les actions et les modalités de mise en œuvre,**
3. **À participer, à suivre et à évaluer les actions mises en œuvre.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Pourcentage de pôles d'échanges intermodaux ayant fait l'objet d'amélioration (14 sites sur le département : Clermont, Creil, Senlis, Liancourt, Beauvais, Noyon, Saint-Just-en-Chaussée, Crépy en Valois, Nanteuil le Haudoin, Méru, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Orry la Ville)

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-3 :** Pilote

#### Acteurs à mobiliser

SMTCO, Autres AOT, Propriétaires fonciers

#### Budget

Estimé à 140 000 €

#### Plan de financement

- Département de l'Oise
- SMTCO
- AOT

#### Planning

**1 :** Achevé fin 2011

**2 et 3 :** de 2012 à 2014

## OFFRIR UNE GAMME TARIFAIRE TRÈS ATTRACTIVE

### CONTEXTE

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, le réseau départemental du transport collectif est réorganisé en délégations de services publics selon 3 lots géographiques qui présentent chacun une gamme tarifaire spécifique. Courant 2009, adoption du ticket à 2 euros qui permet de traverser le département y compris en cas de correspondance dans l'heure. Ce tarif unique remplace les anciens tarifs unitaires parfois supérieurs à 10 euros sur les longues distances. La progression de la clientèle commerciale est continue et dépasse le million de voyageurs en 2011.

### OBJECTIF

Il s'agit d'offrir une grille tarifaire simplifiée et harmonisée sur les 3 lots :

- billet unique à 2 euros,
- carnet de 10 billets,
- abonnement mensuel,
- abonnement trimestriel.

valable sur toutes origines/destinations

Ce dispositif doit contribuer à la préservation du pouvoir d'achat des Isariens étant précisé que la participation des usagers représente en moyenne 10% du coût réel de service.

### ENJEUX

- offrir une solution du transport collectif financièrement compétitive par rapport à la voiture particulière dont les coûts de revient sont en forte progression,
- augmenter la part modale du transport en réduisant notamment le coût des déplacements domicile-travail,
- attirer une nouvelle clientèle soucieuse d'une bonne gestion de son budget,
- maintenir un niveau de tarification attractif en dépit des augmentations des prix exogènes (taxes, carburants (+77% en 10 ans), salaires conducteurs (+25% en 10 ans), matériels roulants soumis à de nouvelles réglementations (ceintures de sécurité, accessibilité, éthylotests...).

### PROGRAMME

1. Mise en place du billet unique à 2 euros,
2. Mise en œuvre de l'utilisation du billet sur tout le réseau y compris les correspondances réalisées dans l'heure,
3. Déploiement d'un système billettique généralisé permettant le suivi de l'utilisation des gammes tarifaires,
4. Introduction du carnet de 10 tickets sur le lot 2,
5. Harmonisation des gammes tarifaires sur les 3 lots.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution de la fréquentation par type de tarifs,
- évolution des recettes commerciales.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-5 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1 : SMTCO ; 2 : Délégataires ; 3 : Associations usagers

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 60M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1 : janvier 2009 ; 2 : courant 2009 ;  
3 : septembre 2011 ; 4 : septembre 2012 ;  
5 : 2013

## RENDRE LES LIGNES INTERURBAINES PLUS COMPÉTITIVES EN TEMPS ET EN CONFORT

### CONTEXTE

Le réseau départemental de transport collectif comporte 63 lignes régulières qui desservent harmonieusement les grands pôles urbains. Il est fortement influencé par la clientèle scolaire. L'image du réseau de transport collectif n'est pas valorisée et son offre peut être qualifiée d'insuffisante dans les secteurs ruraux notamment. Les lignes express connaissent une fréquentation en constante progression du fait de leur offre plus généreuse sur des trajets plus directs qui concurrencent la voiture particulière. D'une manière générale, l'utilisation des transports collectifs dans l'Oise se situe sous la moyenne nationale.

### OBJECTIF

- Améliorer l'offre de service pour attirer une clientèle nouvelle et la fidéliser notamment sur les relations domicile-travail pour lesquelles les services express doivent être développés,
- améliorer le confort au sens large c'est-à-dire les fréquences, la ponctualité, l'information, la tarification, l'équipement des véhicules, le service après-vente, la livraison sur les véhicules...

### ENJEUX

- Amélioration du système global en maîtrisant les dépenses,
- assurer une inter modalité renforcée avec les autres AOT et notamment la SNCF via le CRP,
- rechercher une complémentarité des moyens avec les TAD locaux en milieu rural,
- soutenir un dispositif alternatif à la voiture particulière dans un souci de développement durable.

### PROGRAMME

1. **Nouvelles DSP qui intègrent un plan de renouvellement des autocars** (2009),
2. **Déploiement de systèmes d'information embarqués** (2010),
3. **Déploiement d'un système billettique coordonné** (2011),
4. **Déploiement progressif de la nouvelle livrée départementale** (2012),
5. **Prise en compte de la fréquentation réelle pour la rémunération du délégataire et l'adaptation des services,**
6. **Réalisation d'un audit pour analyser les possibilités de redistribuer l'offre de service peu ou pas utilisée au profit des lignes à fort potentiel** (passage de certaines lignes en TAD au profit de la création de services express nouveaux).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution offre kilométrique,
- évolution fréquentation,
- évolution du nombre d'abonnés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Pilote ; 2-3 : Partenaire ; 4,5,6 : Pilotes

#### Acteurs à mobiliser

1 : autres AOT 2 : SMTCO ; 3 : partenaires TAD

#### Budget

Intégré au budget général des transports interurbains et scolaires : 60M€/an

#### Plan de financement

Département de l'Oise / SMTCO

#### Planning

1 : 2009 ; 2 : 2010 ; 3 : 2011 ; 4 : 2012 ;  
5 : 2012 ; 6 : 2013

## DÉVELOPPER LE COVOITURAGE

### CONTEXTE

La population Isarienne est fortement motorisée. Près de 40% des ménages Isariens possèdent deux voitures. Le parc automobile est donc très important. Or pour les trajets quotidiens, le taux d'occupation des véhicules est généralement très faible de l'ordre de 1,1 à 1,2 personnes par véhicule alors que le coût moyen mensuel d'une voiture est de 500 à 600 € (valeur 2010).

### OBJECTIF

La démarche consiste à augmenter l'occupation moyenne des véhicules particuliers en favorisant le regroupement des personnes partageant dans l'espace un même parcours. Le conducteur non professionnel ou « covoitureur » propose des places libres dans son véhicule personnel et les passagers ou « covoiturés » les choisissent et participent aux frais de déplacement. Les rôles de covoitureur et de covoituré peuvent s'alterner. Le covoiturage peut répondre à 2 besoins distincts : les trajets quotidiens domicile/travail et domicile/études (en moyenne 20 km) ou les trajets longues distances (en général supérieur à 300 km).

### ENJEUX

- Pour les covoitureurs, la participation aux frais par les covoiturés représente une atténuation de charges,
- pour les deniers publics, toute substitution par du covoiturage peut générer d'importantes économies en matière de transports collectifs à faible fréquentation ou à la demande,
- pour la planète, réduction des consommations de carburants fossiles et des émissions de gaz à effets de serre.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. mettre à disposition des co-voitureurs, un outil de mise en relation fiable et sécurisant :**
  - en offrant un système d'information et de réservation organisé au niveau départemental accessible sur la plate-forme Oise Mobilité ([www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr))
  - en élaborant une charte de déontologie et de sécurité des utilisateurs,
- 2. favoriser l'implantation d'aires de covoiturage d'intérêt départemental au travers du concept COVOITUR'OISE® :**
  - en lien avec les axes routiers départementaux saturés ou fortement circulés et les voies rapides,

- en accompagnement des projets de déviation ou de nouvelle liaison réalisée sous maîtrise d'ouvrage départementale,
- en favorisant les parkings déjà existants (grandes surfaces, zone d'activités logistiques, aires et diffuseurs autoroutiers).

#### 3. favoriser l'organisation d'un covoiturage pour les transports scolaires en zone rurale isolée :

- à l'aide d'un dispositif d'agrément renforcé,
- en augmentant substantiellement l'allocation individuelle versée aux familles qui covoiturent et permettre de reverser cette allocation au particulier effectuant le covoiturage.

#### 4. promouvoir auprès du grand public le recours au covoiturage

- en organisant des campagnes de communication ciblées,
- en organisant les groupes de co-voitureurs à l'occasion des manifestations culturelles et sportives du conseil général.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du nombre de co-voitureurs inscrits et actifs sur le site [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr),
- évolution du Nombre de recherche de trajets de covoiturage,
- évolution de la répartition passager / conducteur,
- évolution des trajets par fréquence.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Partenaire ; 2 : Pilote ; 3 : Incitateur ;  
4 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1 : SMTCO ; 2 : Sanef, ZA ; 3 : Parents d'élèves ;  
4 : SMTCO

#### Budget

1 : Intégré au budget du SISMO ;  
2 : 7 K€ l'unité sur parking existant

#### Plan de financement

1 : SMTCO ; 2-3 : Département de l'Oise ; 4 : SMTCO

#### Planning

1 : Achevé été 2010 ; 2 : À partir de 2013 ;  
3 : À partir de 2013 ; 4 : Action continue

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE

### CONTEXTE

La population Isarienne est fortement motorisée. Près de 40% des ménages Isariens possèdent 2 voitures. Le parc automobile est donc très important. Or le temps effectif d'utilisation d'une voiture est très faible. Les voitures passent plus de temps garées qu'à rouler alors que le coût moyen mensuel d'une voiture est de 500 à 600 € (valeur 2010).

### OBJECTIF

La démarche consiste à promouvoir le partage d'un véhicule privé, notamment le deuxième du ménage, entre particuliers. Moyennant adhésion à un service de mise en relation sécurisé, les propriétaires peuvent proposer leur voiture, sans conducteur, à la location et les locataires peuvent la réserver pour le trajet de leur choix, pour une durée limitée et payer. Le tarif est généralement lié à la durée de location, au kilométrage parcouru et à la prise en charge de l'assurance.

### ENJEUX

- Pour le propriétaire de la voiture, l'intérêt est de facturer son usage quand il ne s'en sert pas et d'en faire ainsi baisser le coût global d'usage,
- pour le locataire, la location lui revient moins cher que chez un loueur professionnel,
- pour l'environnement, une voiture partagée peut remplacer 7 à 10 voitures individuelles,
- pour les deniers publics, toute réduction du nombre de voitures sur la route contribue à limiter les aménagements routiers.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. accompagner le développement d'initiatives privées, associatives ou publiques d'autopartage :**
  - en lançant un appel à projet,
  - en intégrant un système de mise en relation sécurisé à la plate-forme Oise Mobilité ([www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr)).
- 2. promouvoir auprès du grand public le recours aux solutions de partage de la voiture.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution du nombre d'inscrits et actifs sur le site de mise en relation intégré à [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr),
- évolution du Nombre de mise en relation,
- évolution de la répartition propriétaire / locataire.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1-2 : SMTCO

#### Budget

Non déterminé

#### Plan de financement

Non déterminé

#### Planning

1-2 : 2014

## PRÉSERVER LES RESSOURCES NON RENOUVELABLES

### CONTEXTE

La Picardie est riche de plusieurs gisements de granulats d'intérêt national. Cependant, l'Oise produit moins de granulats que ses besoins qui en 2010 s'élevaient à 92 000 tonnes nécessaires à la construction et à l'entretien des routes. La mise en œuvre de techniques routières innovantes permettant l'utilisation des produits et matériaux recyclés, issus tant de l'incinération de déchets que de la réutilisation sur place des produits de destruction de l'ancienne chaussée, contribue à réduire la consommation de granulats prélevés dans le milieu naturel. C'est dans cet objectif que le département a signé en 2010, avec la fédération régionale des travaux publics, le syndicat professionnel de l'industrie routière de Picardie et le syndicat professionnel des terrassiers de France les entreprises de terrassement et de construction routière la convention d'engagement volontaire de portée nationale déclinée à l'échelon départemental.

### OBJECTIF

La préservation des ressources en granulats non renouvelables passe par :

- la valorisation de 100 % des matériaux excavés pour éviter de recourir à des emprunts ou carrières extérieures au chantier,
- le recyclage de 100 % des routes en réutilisant les déchets de la déconstruction routière,
- la récupération en centrale d'enrobés, des matériaux bitumineux issus de la déconstruction de la chaussée,
- l'utilisation de matériaux recyclés du bâtiment.

### ENJEUX

La prise en compte de la préservation de la ressource suggère la mise en œuvre de techniques routières innovantes. Les gestionnaires de réseaux routiers ainsi que les entreprises doivent engager pour relever ce défi une profonde mutation de leurs pratiques qui contribuera à assurer une continuité de la production de granulats, à limiter les gaz à effets de serre à préserver les espaces naturelles.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Concevoir des routes peu consommatrices de ressources naturelles :**
  - renforcer la politique d'innovation routière,
  - actualiser les spécifications techniques.
- 2. Adapter la commande publique au concept de développement durable en :**
  - ouvrant à variante environnementale,
  - intégrant des critères environnementaux dans le choix des offres des entreprises, la mise en place de l'éco comparateur (logiciel intégrant des données d'analyse des cycles de vie) commun aux entreprises de terrassement, de construction et d'entretien d'infrastructures favorise la comparaison des différentes solutions.
- 3. Évaluer l'impact environnemental de l'opération :**
  - établir l'écobilan à l'issue de chaque chantier.
- 4. Établir le bilan annuel à l'échelle départementale dans l'objectif de l'amélioration continue et de l'atteinte des objectifs de la convention :**
  - adapter la politique de l'innovation.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Quantité de fraisats réutilisés,
- nombres de chantiers innovants et éco responsables.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1,4 : Département de l'Oise ;

2-3 : Entreprises

#### Budget

Intégré aux opérations

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1 : Action continue ; 2-4 : Depuis 2012

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE

### CONTEXTE

Les activités humaines émettent des gaz à effet de serre responsables du réchauffement du climat. La prise de conscience à l'échelle planétaire a donné lieu à des objectifs de réduction. Le Grenelle de l'environnement s'inscrit dans cet objectif et notamment au travers de l'article 75 de la loi du 12 juillet 2010 imposant aux départements l'établissement du bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre. Pour l'Oise, en 2010, le bilan carbone s'élève à 100 000 t. équivalent CO<sub>2</sub> (32% pour le transport des personnes).

### OBJECTIF

Le plan climat énergie territorial établi en 2012 a pour vocation de :

- évaluer l'empreinte écologique des activités du Conseil général,
- hiérarchiser le poids de ses émissions,
- réduire sa dépendance aux énergies fossiles,
- élaborer un plan d'actions pour réduire les émissions.

### ENJEUX

Les émissions de gaz à effet de serre constituent un véritable enjeu environnemental en raison de l'impact sur le climat et les milieux. Par ailleurs, en raison du coût croissant des énergies fossiles, une gestion optimisée tant qualitative que quantitative des besoins en énergie hormis l'enjeu économique qui s'y rattache participe à la réduction des GES. Les GES constituent également un véritable enjeu de santé publique.

### PROGRAMME

Il s'agit de:

- 1. Doter le département d'un plan climat énergie territorial :**
  - Atteindre - 20 % d'émissions de GES d'ici 2020.
- 2. Mettre en œuvre des techniques routières moins énergivores,**
- 3. Développer une commande publique éco responsable,**
- 4. Utiliser pour le transport des personnes des énergies à moindre impact écologique.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Consommation de carburant par nature dans le cadre du transport des personnes,
- km parcourus dans le cadre du transport de personnes,
- quantité d'enrobés basse température mis en œuvre,
- transport des fournitures de voirie,
- achat de matériaux recyclés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4 :** Pilote

#### Acteurs à mobiliser

**1-4 :** Entreprises et citoyens

#### Budget

**2 :** Intégré aux opérations routières

**4 :** Intégré au budget général des moyens logistiques et des transports interurbains et scolaires

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

**1 :** Adopté en 2012

**2-4 :** Action continue

## PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ ET LES MILIEUX NATURELS

### CONTEXTE

L'Oise présente une richesse naturelle remarquable constituée d'une mosaïque de milieux diversifiés qu'il convient de préserver et de prendre en compte lors de la création de nouvelles infrastructures mais aussi dans le cadre de la gestion au quotidien du patrimoine routier. Les bords de routes (bas-côtés, fossés), interfaces entre la voie et son environnement immédiat participent à cette richesse patrimoniale. Dans un environnement de plus en plus artificialisé les bas cotés sont des refuges pour la petite faune. Ils participent également au maintien de bio corridors indispensables à la biodiversité. Adapter leur gestion participe à la préservation de la richesse patrimoniale.

### OBJECTIF

- Offrir un refuge aux espèces remarquables,
- limiter la prolifération des espèces envahissantes néfastes au maintien de la biodiversité,
- rétablir les bio corridors pour la faune et la flore.

### ENJEUX

La biodiversité assure les fonctions indispensables à toutes les formes de vie. Elle est source d'alimentation, fournit des matières premières, contribue au maintien de la qualité de l'eau, de l'air et des sols, offre un patrimoine culturel inestimable. Or la biodiversité subit une fragmentation importante synonyme d'une perte de richesse et d'une banalisation des milieux. Sa prise en compte dans les pratiques doit participer à enrayer cette érosion, il s'agit d'un véritable enjeu de portée nationale. Rétablir les bio corridors, préserver des îlots de biodiversité sont les leviers d'action pour y parvenir. Adapter les pratiques pour concilier fonctionnalités technique et environnementale de la route, constitue un enjeu pour l'exploitant du réseau.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

#### 1. Mettre en œuvre des actions respectueuses de l'environnement :

- maintenir l'interdiction d'utilisation des produits phytosanitaires,
- faucher les bords de routes de manière différenciée afin d'en préserver la richesse écologique,
- faciliter la mise en œuvre de dispositifs de franchissement de chaussée pour les crapauds,
- aménager des passages à faune.

#### 2. Développer la connaissance :

- poursuivre le partenariat avec le conservatoire des espaces naturels de Picardie,
- mutualiser les données,
- former les agents à l'identification des espèces envahissantes,
- engendrer une culture commune environnementale,
- évaluer les pratiques de gestion raisonnée des bords de routes.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Nombre de bio corridors préservés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Associations, Collectivités

#### Budget

- 1,2 M€ pour un passage à faune sur une route bidirectionnelle
- 2.5 M€ pour un ouvrage sur une 2X2 voies

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Action continue

## MAÎTRISER LES NUISANCES SONORES INDUITES

### CONTEXTE

Les nuisances sonores prennent une part sans cesse plus importante dans les préoccupations des habitants. Elles participent de manière significative à la détérioration du cadre de vie en milieu urbain mais aussi au voisinage d'infrastructures de transport. La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée dans le droit français, vise à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs de l'exposition des populations au bruit. Le plan de prévention du bruit pour les routes de plus de 3 millions de véhicules par an s'inscrit dans cet objectif.

### OBJECTIF

Respecter les seuils réglementaires s'appliquant aux infrastructures

### ENJEUX

L'exposition au bruit constitue un véritable enjeu de santé publique. La reconquête d'un environnement sonore de qualité passe par la mise en œuvre d'actions de type préventif intégrées dans les projets de conception d'infrastructure ou de type curatif pour le réseau existant. Le PPBE constitue un véritable outil d'aide à la décision et de planification de travaux.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

#### 1. Développer des actions correctives :

- isolation de façades,
- protection à la source,
- mise en œuvre de revêtements phoniques,
- fluidifier le trafic,
- réduire la vitesse et la part poids lourds.

#### 2. Développer des actions préventives :

- favoriser les reports modaux,
- développer un urbanisme raisonné.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre d'actions correctives réalisées conformément au plan,
- gain en décibel par opération.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Collectivités

#### Budget

Intégré aux opérations

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1-2 : Action continue

## LIMITER LES IMPACTS SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES

### CONTEXTE

L'alimentation en eau potable est essentiellement assurée dans l'Oise par des prélèvements dans la nappe. La qualité des aquifères dépend des activités de surface et des pratiques. Il y a lieu d'être particulièrement vigilant pour limiter les atteintes à cette ressource essentielle à la vie. La prise en compte de l'eau tant de surface que souterraine est obligatoire dès la conception des projets routiers mais aussi dans le cadre de la maintenance du réseau. Des dispositifs variés offrent la possibilité de répondre à cet impératif de préservation.

### OBJECTIF

- Intégrer la préservation de la ressource en eau dès la conception des projets routiers,
- développer des pratiques respectueuses de l'environnement dans le cadre de la maintenance du réseau,
- contrôler la bonne application des prescriptions réglementaires issues de la loi sur l'eau,
- moderniser les équipements d'assainissement de la voirie.

### ENJEUX

La ressource en eau contribue au développement harmonieux d'un territoire au regard de l'activité économique et touristique et de son développement urbain. Or elle est exposée à des aléas liés à l'activité humaine. Pour les routes, la ressource en eau est exposée au risque de déversement accidentel de matières dangereuses à proximité de zones sensibles tels que les cours d'eau et les milieux humides. Concevoir et entretenir une route répond à un double enjeu, assainir la plateforme routière pour garantir sa pérennité et limiter son impact dans le milieu naturel.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Cartographier les zones sensibles à proximité de RD,**
- 2. Restaurer les bassins d'eaux pluviales,**
- 3. Contrôler le respect des prescriptions édictées dans le cadre des autorisations loi sur l'eau,**
- 4. Optimiser l'épandage des fondants en viabilité hivernale,**
- 5. Développer des dispositifs rustiques de gestion des eaux de ruissellement alternatifs aux bassins,**
- 6. Améliorer les temps d'intervention en cas de déversement accidentel de matières polluantes.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de bassins réhabilités,
- nombre de points sensibles sécurisés par la création d'équipements spécifiques.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-6 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Collectivités

#### Budget

300 000 €

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1-6 : Action continue

## CONTRÔLER LES EFFETS DU TRAFIC SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

### CONTEXTE

La qualité de l'air est altérée par les activités humaines. On distingue les pollutions qualifiées d'urbaine, industrielle, rurale et intérieure. Un cortège de dispositifs permet de surveiller l'évolution de la qualité mais aussi de participer à sa préservation. C'est dans cet objectif que le schéma régional climat aire énergie, décliné en plan climat énergie territorial fixe un ensemble d'orientations. Afin de renforcer la surveillance et la prévention de la pollution de l'air, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a été adoptée. Cette loi impose des objectifs et des obligations en matière de surveillance de l'air ainsi que la mise en œuvre d'outils de planification.

### OBJECTIF

- Améliorer la connaissance,
- limiter l'impact des travaux routiers par la mise en œuvre de techniques routières moins polluantes,
- optimiser les transports collectifs,
- valoriser et développer les modes de déplacements doux,
- développer la multi modalité.

### ENJEUX

La pollution de l'air constitue un véritable enjeu de santé public avec des incidences socio-économiques notables. L'enjeu consiste à améliorer la qualité de l'air afin de réduire la mortalité liée à la pollution atmosphérique et aussi afin d'éviter l'aggravation de l'effet de serre. Penser la mobilité différemment par le développement des circulations douces et la multi modalité, optimiser les pratiques d'entretien et d'exploitation du réseau tels sont les leviers d'actions possibles pour contribuer à la reconquête de la qualité de l'aire.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

#### 1. Développer la multi modalité :

- aide à la création de parkings relais,
- aide à la création de parkings de co-voiturage,
- améliorer les correspondances entre les différents modes de transports collectifs.

#### 2. Mettre en œuvre des techniques routières à moindre impact sur la qualité de l'air :

- en phase chantier limiter la production de poussières,
- appliquer des peintures à l'eau pour la signalisation horizontale,
- appliquer des enrobés basse température moins impactants pour l'environnement.

#### 3. Sensibiliser et former les agents à la conduite éco responsable.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de parkings créés,
- nombre de voyageurs transportés,
- nombre de chantiers innovants,
- nombre d'agents formés à l'éco conduite.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Partenaire

2-3 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

1 : AOT ; 2-3 : entreprises

#### Budget

Intégré aux opérations

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1-3 : Action continue

## LUTTER CONTRE LA POLLUTION DES ABORDS ROUTIERS

### CONTEXTE

Le département entretient les bords de route afin de maintenir en état les fonctionnalités techniques et environnementales qu'ils remplissent. Hors les déchets jetés le long des routes et les enseignes et pré enseignes publicitaires implantées de manière sauvage sur les bas cotés constituent une véritable atteinte environnementale et paysagère. La quantité de déchets ramassée au Km est proche des 100 kg.

### OBJECTIF

- Limiter les dépôts sauvages,
- maintenir un paysage de qualité,
- renforcer l'image du territoire au travers son réseau routier.

### ENJEUX

La présence des panneaux implantés illégalement sur les bords de routes ainsi que les déchets disséminés dégradent le paysage et entachent l'image du département. L'impact de cette pollution visuelle est d'autant plus prégnant dans les secteurs à forte fréquentation touristique. Une publicité pléthorique le long des routes constitue un enjeu de sécurité routière et environnemental réclamant la vigilance du gestionnaire de réseau routier.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Engager une campagne de communication pour sensibiliser les usagers,**
- 2. Optimiser la surveillance du réseau :**
  - supprimer les panneaux publicitaires illicites,
  - supprimer les dépôts sauvages de déchets.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

Quantité de déchets ramassés

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Usagers

#### Budget

Intégré au budget général d'exploitation des routes : 10 M€ /an

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

1-2 : Action continue

## ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ET CARBURANTS PROPRES

### CONTEXTE

Après plus d'un siècle de règne, le pétrole est au début du XXI<sup>e</sup> siècle remis en question car ses réserves ne sont pas inépuisables et son impact sur l'environnement inquiète. Les besoins de mobilité continuant de s'accroître, le Département de l'Oise s'engage à développer une solution durable pour une mobilité responsable associant des motorisations et des carburants propres. Associées à une motorisation adaptée, les énergies nouvelles, plus propres et rejetant moins de gaz à effet de serre sont au cœur de la réflexion afin de proposer une alternative durable à l'énergie fossile. Bien que les possibilités soient nombreuses, il est possible d'envisager quatre alternatives avec le biogaz, l'hydrogène, l'électricité et les biocarburants. En France, les transports contribuent pour près de 27% aux émissions de gaz à effet de serre, et les déplacements de personne représentent 31% du bilan des émissions de gaz à effet de serre du Conseil général de l'Oise, soit 32 500 t<sub>éq</sub>CO<sub>2</sub>.

### OBJECTIF

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et ainsi lutter contre le changement climatique,
- limiter la pollution atmosphérique,
- réduire les consommations de carburant et la facture énergétique.

### ENJEUX

- Développer une flotte de cars départementaux et de véhicules de services favorisant les motorisations et les carburants propres,
- sensibiliser et former les utilisateurs à leur usage, tout en promouvant une éco-conduite.

### PROGRAMME

- 1. Politique de renouvellement de sa flotte de cars départementaux de plus de 15 ans, soit environ 5% du parc chaque année :**
  - les deux tiers du parc d'autocars renouvelés entre 2009 et 2020 dans le cadre des délégations de services publics (DSP).
- 2. Achat de véhicules départementaux de moindre consommation :**
  - 6% de sa flotte de véhicules de service/fonction en 2011 ; objectif de 20% en 2020.
- 3. Développement de l'activité du pôle de compétitivité IAR et I-TRANS.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution de la consommation de carburant par kilomètre du parc de cars et de véhicules,
- pourcentage du parc en véhicules propres.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1,3 : Partenaire

2 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Chambre d'agriculture, INERIS (sécurité), CCIO, Institut Lasalle, UTC de Compiègne, Pôle Industrie-Agro-Ressources (IAR)

#### Budget

Non déterminé

#### Plan de financement

1 : Département de l'Oise : 50%;

2 : Département de l'Oise

#### Planning

1 : 2009 - 2020 ; 2 : depuis 2011 ; 3 : depuis 2010

## LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

### CONTEXTE

Plus des deux tiers du sol Isarien sont occupés par des terres agricoles. Néanmoins, les zones urbanisées ne cessent de croître au détriment des surfaces agricoles. Ainsi, la surface agricole utilisée (SAU) totale de l'Oise a baissé de 1% entre 2000 et 2010, soit près de 3 800 ha retirés à l'agriculture, ce qui correspond à la perte de la superficie de 2 à 3 exploitations de l'Oise chaque année. Ces extensions en dehors de l'enveloppe urbaine agglomérée compromettent la préservation du foncier agricole et contribuent à l'augmentation des besoins en transport. Afin de lutter contre ce phénomène, le Grenelle II de l'environnement a fixé pour objectif de réduire de 50% le rythme de consommation des terres agricoles d'ici 2020. Sur ce point les documents d'urbanisme ont un rôle stratégique à jouer. Dans ce sens, les outils de planification encadrant le développement des territoires devront intégrer les dispositions de la loi Grenelle II au plus tard le 1er janvier 2016, et notamment celle relative à l'obligation de définir des objectifs chiffrés de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- densifier l'habitat autour des pôles de proximité adapté aux infrastructures et aux services de transport existants,
- maintien des capacités d'accueil des petites communes Isariennes,
- diminuer les obligations de déplacements en vue de maîtriser la croissance de la circulation automobile,
- optimiser l'usage des réseaux, équipements et services existants.

### ENJEUX

- Participer à l'urbanisation équilibrée des territoires communaux,
- contribuer à préserver l'outil de travail du monde agricole,
- concourir à une consommation plus économe et rationnelle du foncier.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

- 1. Adopter et mettre en œuvre un plan départemental de l'Habitat intégrant cette préoccupation,**
- 2. Création d'un établissement public foncier départemental et mise en œuvre du plan pluriannuel :**
  - réalisation de réserves foncières, mise à la disposition des opérateurs.

### 3. Adopter une politique foncière adaptée :

- reconversion des friches d'activités en zones d'activités ou en faveur du logement, en lien avec l'Établissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO).

### 4. Encourager les politiques de planification et de programmation urbaine (SCOT, PLU, Cartes Communales) et de projets de territoires adaptés :

- participation aux réunions et avis systématiquement formulés dans le cadre de la consultation publique,
- participation financière à l'élaboration et au suivi des documents d'urbanisme,
- financement de la réalisation des Approches Environnementales de l'Urbanisme (AEU), des Études d'évaluation environnementale prévues à l'article L.121-10 du Code de l'urbanisme et des Études corridors écologiques lancées par les communes de l'Oise.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Évolution des documents d'urbanisme inscrivant dans leur projet cette préoccupation,
- part de consommation foncière des zones agricoles et naturelles,
- évolution de la surface urbanisée par habitants,
- objectifs de densité inscrits dans les documents d'urbanisme (niveau de densité minima en nombre de logements construits ou en surface de plancher par hectare de surface urbanisée),
- part de production de logements consacrée au renouvellement urbain et au renforcement des secteurs déjà urbanisés.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Initiateur ; 2-4 : Partenaire

#### Acteurs à mobiliser

1-4 : EPFLO, État, EPCI, communes, Région, bailleurs sociaux DREAL, CAUE

#### Budget

4 : 0,4 M€/an .

#### Plan de financement

- SCOT : 20% (Département de l'Oise), 80% (Partenaire)
- PLU et CC : 25 à 50% (Département de l'Oise), 50 à 75% (Partenaire)
- AEU : 25% (Département de l'Oise), 75% (Partenaire)
- Étude d'évaluation environnementale et étude corridor écologique : 50% (Département de l'Oise), 50% (Partenaire)

#### Planning

1 : 2010-2013 / 2013-2015 ; 2 : 2007-2013 ; 3-4 : 2013

## FAVORISER L'IMPLANTATION D'ACTIVITÉS ADAPTÉE AUX INFRASTRUCTURES

### CONTEXTE

L'Oise compte 693 communes qui peuvent théoriquement créer leur propre zone d'activité. L'idée est de mettre en corrélation le développement des zones d'activités avec les attentes des entreprises. Pour ce faire, un recensement (des zones terminées, en cours de commercialisation ou en projet) a été réalisé et environ 300 zones ont été identifiées. L'objectif serait de classer ces zones en fonction de critères qualitatifs liés aux besoins des entrepreneurs. (axes routiers, services disponibles, réseaux haut débit...) Un recensement des locaux d'activité vacants seraient également souhaitable permettant d'être réactif et de proposer des solutions d'implantation rapides et éventuellement intermédiaires.

*Nb : une vingtaine de friches industrielles ont été recensées, méritant d'être requalifiées*

### OBJECTIF

- Établir une hiérarchisation des zones d'activités avec la possibilité de développer des zones d'activités thématiques,
- participer à l'aménagement des zones raccordées aux axes de communication que sont le réseau routier- autoroutier, très haut-débit et dans certains cas, le réseau ferré, le réseau fluvial (en particulier plateforme multimodale de Longueil-Sainte-Marie),
- en fonction des besoins recensés, prévoir une amélioration d'infrastructure.

### ENJEUX

- Favoriser le développement économique local,
- favoriser l'attractivité du département et de ses territoires.

### PROGRAMME

- 1. Finaliser le recensement en l'adaptant au SIG et à la base géo-Picardie,**
- 2. Décliner des priorités de soutien en fonction de la typologie des zones détectées** (surface disponible, localisation...),
- 3. Adapter les aides financières du Conseil général** - Définir un programme de marketing territorial permettant de développer l'attractivité du territoire, intégrant des actions de prospection,
- 4. Renforcer le conseil aux porteurs de projets susceptibles de s'implanter.**

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Base SIG-Géopicardie constituée,
- outils de communication constitués ou modifiés permettant de conforter l'offre territoriale.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

**1-4** : Copartenaire

#### Acteurs à mobiliser

Chambres consulaires, EPCI, Communes, Directions internes au CG (SIG, routes...)

#### Budget

Intégré au budget des aides aux communes

#### Plan de financement

Non déterminé

#### Planning

Constitution de la base SIG : printemps 2013 Outils de communication : printemps 2013

## SOUTENIR ET DÉVELOPPER UNE AGRICULTURE LOCALE DURABLE

### CONTEXTE

Maintien des paysages, création de nouvelles activités économiques, bénéfiques pour l'environnement, la pratique d'une agriculture durable participe au développement harmonieux des territoires.

L'activité agricole en chiffre :

- **Chiffres d'affaires** : 745 millions d'euros,
- **Nombre d'exploitations** : 3 360,
- **Taille moyenne** : 111 ha,
- **Population agricole** : 15 400,
- **Superficie cultivée** : 369 000 hectares.  
(Source : Chambre d'Agriculture)

Palmarès national :

- **3<sup>e</sup> rang** : Protéagineux,
- **4<sup>e</sup> rang** : Betteraves industrielles et salsifis,
- **5<sup>e</sup> rang** : Pommes de terre de féculerie,
- **6<sup>e</sup> rang** : Blé tendre, petits pois, épinards, endives chicon,
- **7<sup>e</sup> rang** : Lin textile Tout en investissant sur une modernisation des infrastructures du territoire, le département cherche à valoriser et à développer le secteur agricole et en particulier à tendre vers une agriculture de proximité, durable.

### OBJECTIF

- Soutenir le secteur agricole en accompagnant l'intégration du concept de développement durable,
- réduire les déplacements pour s'approvisionner localement tout en garantissant des produits de qualité respectueux de l'environnement,
- soutenir l'installation d'agriculteurs engagés dans une démarche d'agriculture durable.

### ENJEUX

Favoriser le développement économique local et soutenir un développement agricole pérenne.

### PROGRAMME

#### 1. Soutien financier aux associations à caractère agricole.

Ces associations œuvrent dans des domaines différents, tous acteurs pour tendre vers une agriculture durable et raisonnée. Promotion des produits bio, des produits du terroir, soutien à la performance agricole (par des formations, du conseil...), orientations des agriculteurs en difficulté, soutien à la réduction de l'utilisation de pesticides... sont autant d'actions qui peuvent être réalisées grâce au financement du conseil général,

#### 2. Soutien à la chambre d'agriculture et en particulier à son action spécifique sur la mise en place de circuits courts dans l'Oise à savoir l'insertion du bio et des produits locaux dans les cantines des collèges. La chambre d'agriculture a initié son action circuits-courts en créant des paniers fraîcheurs SNCF, un rayon terroir chez Gamm Vert St Maximim, en faisant vendre de la viande locale dans 5 magasins de l'Oise,

#### 3. Développement de la filière agroalimentaire en lien avec l'association agrosphère par la création ou le développement d'activités,

#### 4. Développement de la filière des éco-matériaux (centre inovia de Noyon, filière du lin (anas et laine de lin).

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre d'associations agricoles soutenues,
- nombre d'actions circuits-courts réalisées annuellement.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-4 : Copartenaire

#### Acteurs à mobiliser

Chambres d'agriculture, Associations, Entreprises

#### Budget

- 60 000 € chambre agriculture
- Environ 200 000 € annuel pour le soutien au secteur associatif agricole

#### Plan de financement

Département de l'Oise

#### Planning

Poursuite du programme en 2013

## AMBITION n°4 : Des usagers-citoyens-contribuables conscients de leur mobilité courante

### **Orientation n°4.1 : Aider à faire évoluer les comportements vers une mobilité plus responsable**

- Action n°4.1.1 : Promouvoir l'intérêt du recours aux modes alternatifs à la voiture

### **Orientation n°4.2 : Montrer l'exemple**

- Action n°4.2.1 : Adopter un plan de déplacement d'administration

## PROMOUVOIR L'INTÉRÊT DU RECOURS AUX MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

### CONTEXTE

Si près de 80% des Français se disent prêts à consommer de manière durable, moins de 5% traduisent ces intentions en actes. En matière de mobilité, si de nombreuses personnes sont conscientes qu'une réduction de l'utilisation de l'automobile serait favorable au développement durable, peu d'entre elles acceptent de faire des efforts en ce sens. La modification de nos habitudes de déplacement semble ainsi nécessiter un accompagnement individualisé, ce qui suppose une organisation et des outils de management conduisant à des changements de comportements assumés.

### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- permettre aux usagers de comparer dans leur globalité les avantages et inconvénients des différents modes de transports,
- démontrer que l'accès aux modes de déplacements alternatifs n'est pas si compliqué en comparaison du recours systématique à la voiture personnelle.

### ENJEUX

Les enjeux sont :

- d'apporter les compétences et le pouvoir aux citoyens de choisir eux-mêmes de changer de comportements,
- de raisonner le recours systématique à l'automobile personnelle et solitaire.

### PROGRAMME

Le programme consiste au :

#### 1. Mettre en place une centrale de mobilité (plate-forme téléphonique, et site internet) visant à :

- informer et renseigner sur les transports collectifs (horaire, tarifs, recherche d'itinéraires...),
- réserver des services de transports à la demande et de taxis,
- informer et renseigner sur les infrastructures et services de circulations douces (localisations, recherche d'itinéraires, tarifs...),
- mettre en relation des covoitureurs,
- combiner les différents modes de transports de manière optimale en y intégrant si besoin un parcours d'approche en automobile personnelle.

#### 2. Lancer des campagnes de sensibilisation et d'information tout public :

- démontrant l'intérêt économique, social et environnemental des solutions de transports alternatives à la voiture, combinées avec cette dernière au besoin,
- à destination des scolaires dans le cadre notamment de projets éducatifs.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Evolution de la fréquentation des transports collectifs,
- comptages du trafic utilisant les infrastructures de circulations douces,
- évolution de la fréquentation des parkings de covoiturage, ou relais.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1 : Partenaire ; 2 : Pilote.

#### Acteurs à mobiliser

1 : Les automobilistes ; 2 : La communauté éducative

#### Budget

1 : Intégré au SISMO ; 2 : Au cas par cas

#### Plan de financement

1-2 : SMTCO

#### Planning

1 : depuis juillet 2010 ; 2 : action continue

## ADOPTER UN PLAN DE DÉPLACEMENT D'ADMINISTRATION

### CONTEXTE

Le département de l'Oise se caractérise par des distances domicile travail qui ne cessent de s'allonger. 40 % des 693 communes que compte le département sont multi polarisés, c'est-à-dire que les actifs y vivant travaillent ailleurs. La distance parcourue entre le domicile et le travail est de 28 km en moyenne, s'agissant des agents de l'administration départementale la distance parcourue s'élève à un peu plus de 20 km. Rationaliser les déplacements participe à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air. En effet, le transport routier est le premier émetteur d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone.

### OBJECTIF

L'objectif est de :

- développer le co-voiturage,
- minimiser les déplacements domicile travail,
- favoriser l'usage du vélo,
- optimiser les transports collectifs,
- minimiser les déplacements inter-services.

### ENJEUX

Les principaux enjeux sont de :

- limiter les impacts environnementaux liés aux déplacements,
- maîtriser les consommations d'énergie,
- réduire l'impact économique.

### PROGRAMME

Le programme consiste à :

1. Adapter le site Oise mobilité pour répondre aux besoins spécifiques des agents du département,
2. Créer des bureaux de territoire pour les agents en déplacements professionnels ou à proximité de leur domicile,
3. Étudier la mise en place du télétravail,
4. Créer des salles de visioconférence,
5. Former les agents l'éco conduite.

### INDICATEURS DE RÉSULTATS

- Nombre de covoitureurs,
- nombre d'agents formés à l'éco conduite,
- nombre de km gagné /télétravail.

### DÉTAIL DU PROGRAMME

#### Position du département

1-5 : Pilote

#### Acteurs à mobiliser

Personnel du département

#### Budget

Non déterminé

#### Plan de financement

1 : SMTCO ; 2-5 : Département de l'Oise

#### Planning

1,3,4 : À partir de 2013

2 : À partir de 2014